

Raport z Audytu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

nr: AUDYT/ŁS/001/2025

Ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego w rejonie
Szkoły Podstawowej nr 2 im. Jana Pawła II w Wieliszewie

w ramach projektu „Bezpieczna droga do szkoły”



Audyt przeprowadził:
mgr inż. Łukasz Skrodzki

**Stowarzyszenie Forum Audytorów
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**
ul. Złotej Wilgi 8/122
03-984 Warszawa



1. Wstęp

1.1. Informacje o Stowarzyszeniu

Stowarzyszenie Forum Audytorów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego to organizacja non-profit. Jednym z celów Stowarzyszenia jest podejmowanie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego między innymi poprzez współpracę z lokalnymi samorządami i społecznościami. Działamy w oparciu o przepisy ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2024 poz. 320) oraz inne regulacje prawne dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zrzeszamy certyfikowanych audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego, także tych z wieloletnim doświadczeniem w branży.

Dane Stowarzyszenia:

- **Nazwa:** Stowarzyszenie Forum Audytorów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
- **Siedziba:** ul. Złotej Wilgi 8/122, 03-984 Warszawa
- **Rejestracja:** Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy, XIV Wydział Gospodarczy KRS
- **Numer KRS:** 0000991437
- **NIP:** 1133072298
- **REGON:** 523182157
- **Adres e-mail:** kontakt@audytorzybrd.pl
- **Strona internetowa:** <http://www.audytorzybrd.pl/>

1.2. Znaczenie bezpieczeństwa dzieci w ruchu drogowym

Bezpieczeństwo dzieci w drodze do szkoły to kluczowy element funkcjonowania każdej społeczności lokalnej. Dzieci jako jedni z najbardziej narażonych uczestników ruchu drogowego, wymagają szczególnej ochrony, zwłaszcza w okolicach szkół, gdzie ruch pieszy i kołowy z ich udziałem jest wzmożony. Ograniczona zdolność oceny ryzyka i szybkości pojazdów powoduje, że dzieci wymagają infrastruktury drogowej dostosowanej do ich potrzeb.

1.3. Audyt BRD jako narzędzie oceny infrastruktury

Audyt Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (BRD) to narzędzie pozwalające na profesjonalną ocenę poziomu bezpieczeństwa infrastruktury drogowej. Jest on realizowany przez certyfikowanych specjalistów zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz innych aktów regulujących przepisy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działania te pozwalają na identyfikację zagrożeń w ruchu drogowym oraz opracowanie praktycznych rekomendacji minimalizujących ryzyko zdarzeń niebezpiecznych.

1.4. Cel i zakres niniejszego audytu

Audyt BRD przeprowadzony w rejonie Szkoły Podstawowej nr 2 im. Jana Pawła II w Wieliszewie został zrealizowany w ramach projektu „Bezpieczna droga do szkoły”. Jego cele to:

- ocena bezpieczeństwa dzieci w drodze do i ze szkoły, szczególnie w najbliższej okolicy placówki,
- identyfikacja kluczowych zagrożeń w ruchu pieszym i kołowym,

- zaproponowanie rekomendacji poprawiających bezpieczeństwo.

Audyt objął ocenę istniejącej infrastruktury drogowej, wizje lokalne, analizę danych dotyczących wypadków oraz uwzględnienie opinii lokalnej społeczności.

1.5. Rola i kompetencje audytorów BRD

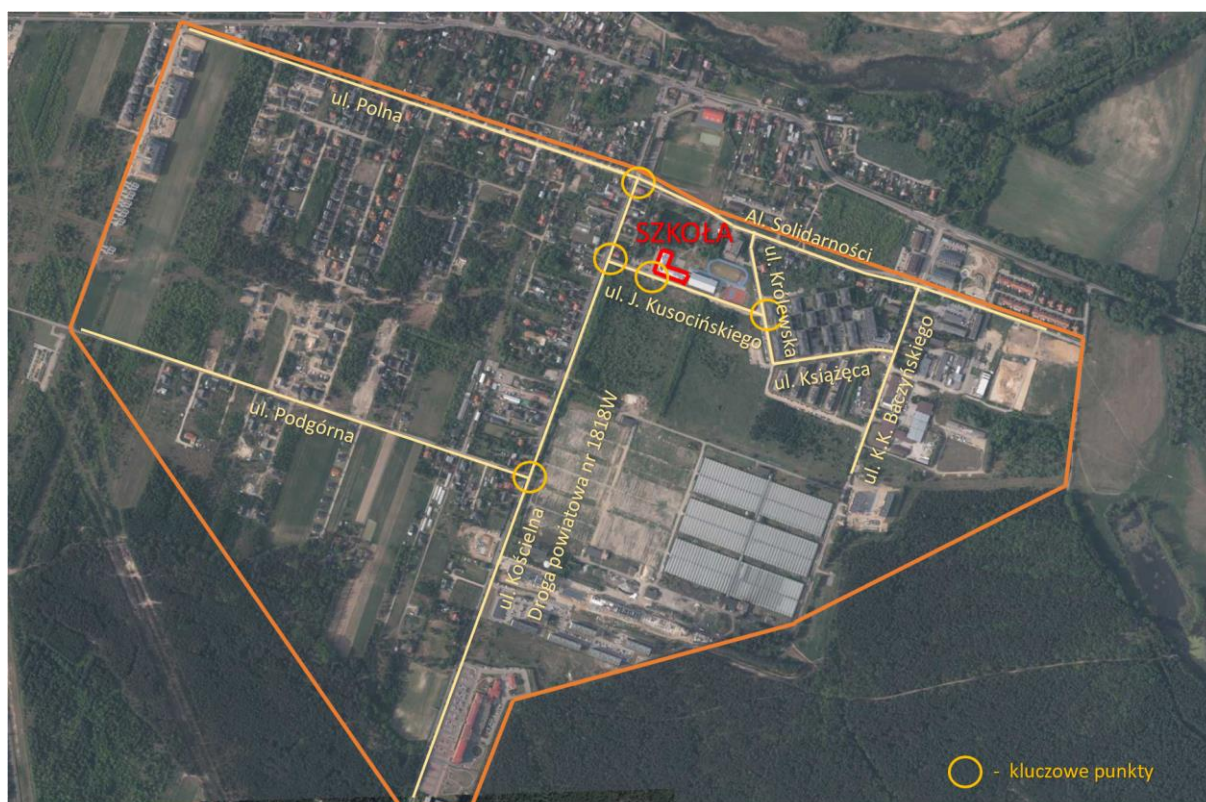
Audyt został przeprowadzony przez certyfikowanych audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego, którzy posiadają specjalistyczne wykształcenie, przeszli odpowiednie szkolenia i uzyskali certyfikaty zgodnie z wymogami ustawy. Dzięki ich doświadczeniu raport zawiera szczegółową ocenę obecnego stanu bezpieczeństwa oraz praktyczne rekomendacje, które mogą zostać wdrożone. Wdrożenie zaleceń poprawi warunki bezpieczeństwa w rejonie szkoły.

2. Metodologia audytu

Audyt BRD przeprowadzono w następujący sposób.

2.1. Określenie obszaru analizy

- **Rejonizacja szkoły i trasy dojścia uczniów** – analiza objęła teren rejonu Szkoły Podstawowej nr 2 w Wieliszewie, ul. Janusza Kusocińskiego 1, 05-135 Wieliszew, uwzględniając główne trasy piesze, rowerowe oraz drogi w najbliższej okolicy szkoły.
- **Kluczowe punkty w rejonie** – uwzględniono przejścia dla pieszych, przystanki komunikacji publicznej, miejsca parkingowe i inne elementy infrastruktury, które mogą wpływać na bezpieczeństwo dzieci.
- **Zasięg analizy** – obszar audytu obejmuje teren do około 600 m od szkoły, zgodnie z mapą rejonizacji, na której wskazano kluczowe punkty audytu.



Rys. 1: Mapa poglądowa z lokalizacją szkoły, kluczowymi punktami oraz obszarem zamieszkiwania dzieci uczęszczających do tej placówki. Obszar wyznaczony na podstawie załącznika do [Uchwały nr VIII/96/2019](#) Rady Gminy Wieliszew z dnia 25 czerwca 2019 r. Źródło: Google Maps, dodane oznaczenia własne.

2.2. Wizja terenowa

Wizja terenowa była kluczowym elementem audytu, pozwalającym na identyfikację miejsc potencjalnie zagrażających bezpieczeństwu dzieci w drodze do szkoły. Poniżej przedstawiono szczegółowe obszary analizy:

- pomiar natężenia ruchu drogowego i pieszego,
- stan oświetlenia ulicznego i przejść dla pieszych,
- stan oznakowania pionowego,

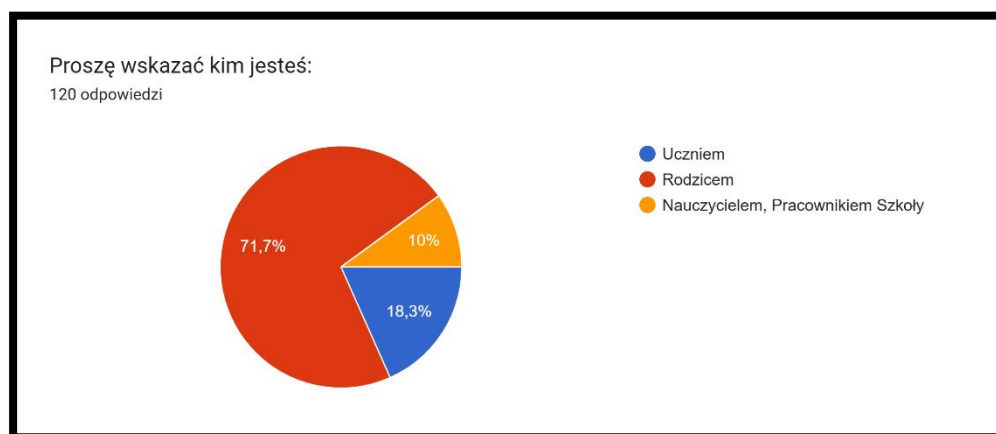
- stan oznakowania poziomego,
- stan nawierzchni dróg, chodników i ścieżek rowerowych,
- bezpieczeństwo na parkingach,
- identyfikacja innych zagrożeń.

2.3. Ankieta dotycząca bezpieczeństwa dzieci w drodze do szkoły

W ramach analizy zagrożeń związanych z bezpieczeństwem dzieci na drodze do szkoły przeprowadzono ankietę skierowaną do uczniów, rodziców oraz pracowników szkoły. Celem ankiety było zebranie informacji na temat codziennych doświadczeń użytkowników drogi oraz identyfikacja problemów związanych z infrastrukturą drogową, oświetleniem, organizacją ruchu i ogólnym bezpieczeństwem.

W ankiecie wzięło udział 120 respondentów, w tym:

- 86 rodziców,
- 22 uczniów,
- 12 nauczycieli.



Wykres 1: Wynik ankiety. Udział poszczególnych grup respondentów w ankiecie.
Źródło: własne na podstawie Google Forms.

Wnioski i sugestie zawarte w ankiecie, w tym wskazania dotyczące poprawy warunków bezpieczeństwa, zostały dokładnie przeanalizowane i uwzględnione w niniejszym audycie, a zalecenia dotyczące wdrożenia zmian zostały włączone do rekomendacji.

2.4. Analiza dokumentacji, obserwacji i pomiarów własnych

2.4.1. Drogi w rejonie szkoły

W okolicy Szkoły Podstawowej nr 2 im. Jana Pawła II w Wieliszewie przebiega kilka różnych kategorii dróg, które różnią się zarówno natężeniem ruchu, jak i odpowiedzialnością za ich zarządzanie. Kluczowe ulice to:

ul. Janusza Kusocińskiego – droga gminna, której zarządcą jest Wójt Gminy Wieliszew, a organem zarządzającym ruchem jest Starosta powiatu legionowskiego poprzez Wydział Utrzymania i Zarządzania Drogami Powiatu Legionowskiego. Ruch na niej jest na co dzień

niewielki, jednak w godzinach przywożenia i odbioru dzieci w rejonie szkoły dochodzi do znacznych utrudnień. Problemem jest parkowanie pojazdów częściowo na chodniku, a częściowo na jezdni, co ogranicza przejezdność oraz stwarza zagrożenie w rejonie, gdzie często przebywają dzieci.

ul. Kościelna – droga powiatowa nr 1818W, której zarządcą jest Zarząd Powiatu Legionowskiego, a organem zarządzającym ruchem – Starosta powiatu legionowskiego, który w obu przypadkach działa poprzez Wydział Utrzymania i Zarządzania Drogami Powiatu Legionowskiego. Długa, prosta geometria tej drogi sprzyja rozwijaniu nadmiernych prędkości przez kierowców. Wysokie natężenie ruchu w rejonie skrzyżowań z ul. J. Kusocińskiego, ul. Polną oraz ul. Podgórną zwiększa ryzyko kolizji. Dodatkowo niedostateczne oświetlenie przejść dla pieszych potęguje ryzyko wypadków, szczególnie z udziałem dzieci.

2.4.2. Analiza zdarzeń drogowych

a) Źródła danych.

Do analizy zdarzeń drogowych wykorzystano:

- pismo Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Powiatowej Policji w Legionowie z dnia 20.01.2025 r., znak: KPP-RD-107/25,
- informacje społecznościowe z forum Wieliszewa na Facebooku.

b) Kluczowe ustalenia.

- **Ulica Kościelna:** W latach 2022–2024 doszło tam do 20 zdarzeń drogowych. W szczególności problematyczne jest przejście dla pieszych przez ulicę Kościelną w pobliżu skrzyżowania z ul. J. Kusocińskiego, gdzie skupiają się zdarzenia drogowe.
- **Zdarzenia z udziałem dzieci:** Na podstawie informacji z forum Facebooka zidentyfikowano dwa zdarzenia:
 - 30 października 2024 r.: Kolizja z udziałem 10-letniego rowerzysty korzystającego z przejścia dla pieszych przez ul. Kościelną przy skrzyżowaniu z ul. J. Kusocińskiego,
 - 8 stycznia 2025 r.: Kolizja z udziałem kolejnego rowerzysty, tym razem 13-letniego, na tym samym przejściu dla pieszych.



Zdjęcie 1: Zdarzenie drogowe z dnia 8 stycznia 2025 r. z udziałem 13-letniego rowerzysty.
Źródło: własne.

- Niedostateczne oświetlenie przejścia dla pieszych przez ulicę Kościelną w rejonie skrzyżowania z ul. J. Kusocińskiego jest istotnym czynnikiem zwiększającym ryzyko wypadków.

2.4.3. Statystyka zdarzeń drogowych

Na podstawie danych Policji, w latach 2022–2024 odnotowano następującą liczbę zdarzeń drogowych:

- ul. Kościelna: 20 zdarzeń,
- ul. K. K. Baczyńskiego: 6 zdarzeń,
- ul. Książęca: 3 zdarzenia,
- ul. Królewska: 1 zdarzenie,
- ul. Podgórna: 1 zdarzenie.

2.4.4. Pomiar natężenia ruchu drogowego

Pomiar natężenia ruchu na ul. Kościelnej w godzinach szczytu porannego (7:30–8:30) wykazał:

- prawie 1000 pojazdów przejeżdża przez ul. Kościelną w godzinie szczytu porannego,
- duże natężenie ruchu koncentruje się w rejonie skrzyżowania z ul. J. Kusocińskiego.

2.4.5. Pomiary oświetlenia w okolicach przejść dla pieszych

Pomiary oświetlenia przejść dla pieszych wykonano luxomierzem zgodnie z normą PN-EN 13201:2016. Wyniki wykazały niedostateczne poziome i pionowe natężenie światła w obrębie przejść dla pieszych oraz stref oczekiwania przed i po przejściu.

Użyty luxomierz nie był certyfikowany, co może wpływać na dokładność pomiarów.

3. Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego: wyniki pomiarów, ocena infrastruktury i zidentyfikowane uchybienia

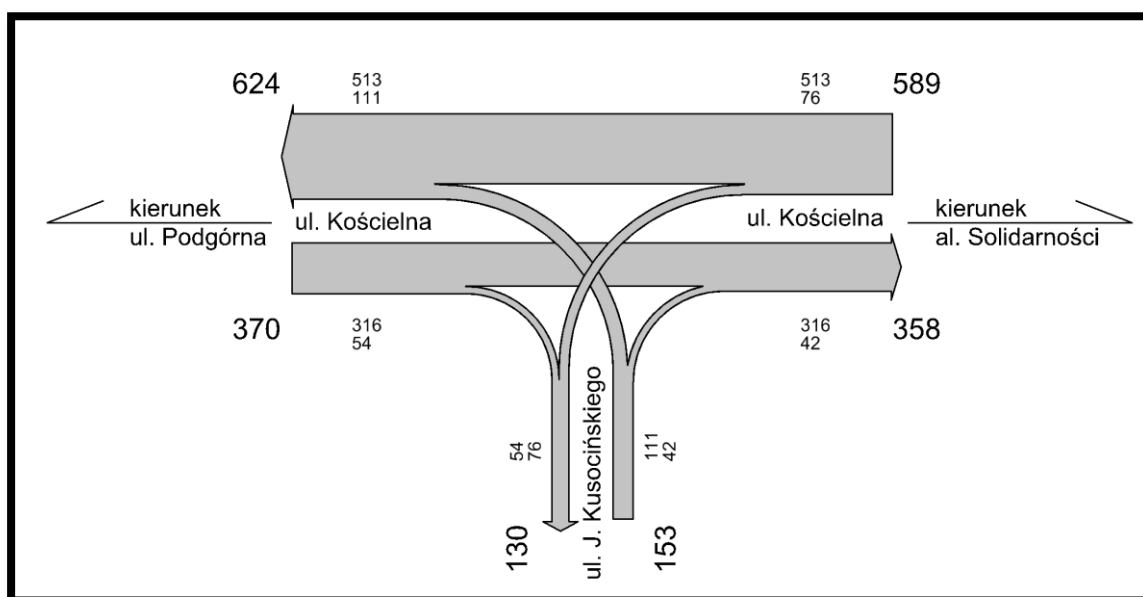
W związku z przeprowadzonym audytem i analizą stanu infrastruktury drogowej oraz warunków bezpieczeństwa w rejonie Szkoły Podstawowej nr 2 w Wieliszewie, w poniższych punktach przedstawiono szczegółowe wyniki oceny, obejmujące zarówno stan techniczny nawierzchni, oznakowania, jak i oświetlenia, a także zidentyfikowane uchybienia, które mogą wpływać na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

3.1. Wyniki pomiaru natężenia ruchu drogowego

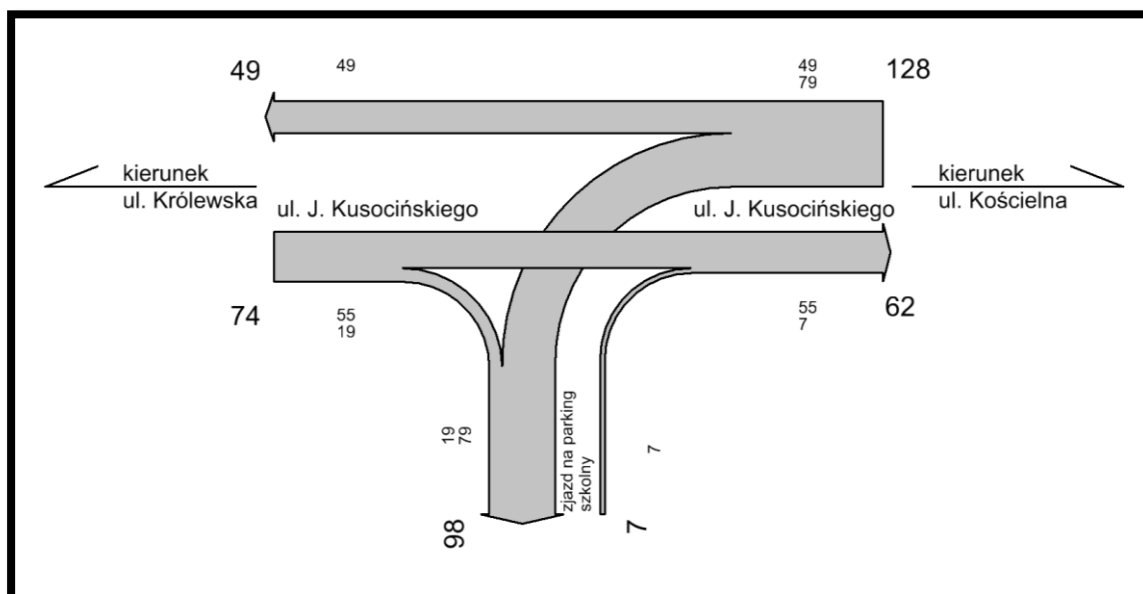
Pomiar natężenia ruchu drogowego przeprowadzono w dwóch kluczowych lokalizacjach w pobliżu szkoły:

- skrzyżowanie ul. Kościelnej i ul. J. Kusocińskiego,
- zjazd na parking szkolny.

Badanie wykonano w godzinie porannego szczytu (7:30–8:30) dnia 21 stycznia 2025 r. Wyniki zostały zaprezentowane w formie kartogramów, które ilustrują natężenie ruchu samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych oraz autobusów. Zastosowano różne oznaczenia (grubości linii), pozwalające na identyfikację najbardziej obciążonych odcinków.



Rys. 2: Kartogram przedstawiający natężenie ruchu drogowego na skrzyżowaniu ul. Kościelnej i ul. J. Kusocińskiego. Pomiar przeprowadzony w godzinach porannego szczytu (7:30–8:30) dnia 21 stycznia 2025 r.
Źródło: własne.



Rys. 3: Kartogram przedstawiający natężenie ruchu drogowego na zjeździe na parking szkolny. Pomiar przeprowadzony w godzinach porannego szczytu (7:30–8:30) dnia 21 stycznia 2025 r. Źródło: własne.

Wnioski:

- **Duży ruch na skrzyżowaniu ul. Kościelnej z ul. J. Kusocińskiego:** W godzinach porannego szczytu (7:30–8:30) zarejestrowano prawie 1000 pojazdów w przekroju dla obu kierunków, co wskazuje na intensywny przepływ ruchu w tym obszarze, wynikający z położenia przy drodze powiatowej nr 1818W, pełniącej funkcję głównego ciągu komunikacyjnego.
- **Ruch generowany przez mieszkańców i rodziców:** Skrzyżowanie obsługuje zarówno ruch lokalny, jak i ruch generowany przez rodziców dowożących dzieci do szkoły oraz mieszkańców okolicznych osiedli.
- **Ryzyko kolizji:** Wysokie natężenie ruchu w godzinach porannych zwiększa ryzyko kolizji na przejściach dla pieszych na ul. Kościelnej, które są intensywnie użytkowane przez dzieci w drodze do i ze szkoły oraz na skrzyżowaniach z innymi pojazdami (z ul. J. Kusocińskiego, ul. Podgórną, ul. Polną).

Rekomendacje:

1. **Budowa ronda na skrzyżowaniu ulic Kościelnej i Kusocińskiego** – Rondo jest najefektywniejszym rozwiązaniem w celu poprawy płynności ruchu oraz zwiększenia bezpieczeństwa na skrzyżowaniu. Dzięki niemu można zredukować ryzyko kolizji, szczególnie w godzinach szczytu, a także wymusić na kierowcach zmniejszenie prędkości, co pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo pieszych, w tym dzieci przechodzących przez skrzyżowanie. Budowa ronda pozwoli także na zorganizowanie ruchu rowerowego na skrzyżowaniu. Przypadki zdarzeń drogowych z udziałem dzieci poruszających się rowerem po przejściu dla pieszych świadczą o tym, że jest potrzeba zapewnienia możliwości bezpiecznego i zgodnego z przepisami korzystania z roweru na skrzyżowaniu.
2. **Zainstalowanie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Kościelnej i Kusocińskiego** – Alternatywnie, w przypadku braku możliwości budowy ronda,

zaleca się zainstalowanie sygnalizacji świetlnej. Sygnalizacja poprawi zarządzanie ruchem, zapewniając większe bezpieczeństwo pieszym oraz umożliwiając płynne włączanie się do ruchu na skrzyżowaniu, szczególnie dla pojazdów poruszających się w kierunku ul. J. Kusocińskiego.

3. **Wyspowe progi zwalniające (doraźnie)** – Jako rozwiązanie tymczasowe, przed budową ronda lub instalacją sygnalizacji świetlnej, można zastosować wyspowe progi zwalniające, które zmuszą kierowców do redukcji prędkości, zwłaszcza w rejonie przejść dla pieszych. To doraźne rozwiązanie zwiększy bezpieczeństwo pieszych, zwłaszcza dzieci w drodze do szkoły.

W zależności od dostępnych zasobów i możliwości technicznych, jedno z powyższych rozwiązań powinno zostać wdrożone w celu poprawy bezpieczeństwa i płynności ruchu na skrzyżowaniu.

3.2. Wyniki oceny stanu oświetlenia ulicznego i przejść dla pieszych

Analiza oświetlenia przejść dla pieszych została przeprowadzona dnia 26.01.2025 r., w godzinach wieczornych. Warto dodać, że świąteczne dekoracje świetlne zamontowane wcześniej na latarniach zostały już zdemonstrowane, co wykluczyło wpływ dodatkowego oświetlenia na wyniki pomiarów.

Wyniki pomiarów wykazały, że oświetlenie w rejonie przejść dla pieszych jest niedostateczne, co stwarza potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa pieszych, szczególnie w okresach wieczornych i nocnych.

Podsumowanie wyników: Średnie natężenie oświetlenia dla wszystkich przejść wynosi od 0 do 20 lux. Wartości te są znacznie poniżej rekomendowanego poziomu bezpieczeństwa, który powinien wynosić min. 30 lux. W obecnym stanie oświetlenie nie zapewnia wystarczającej widoczności pieszych, zwłaszcza po zmroku.

Harmonogram zajęć szkolnych i związane ryzyko: Zajęcia szkolne kończą się o godzinie 17:10, co w okresie jesienno-zimowym oznacza, że dzieci wracają do domów po zmroku. Niedostateczne oświetlenie przejść na ul. Kościelnej, w połączeniu ze zwiększonym ruchem pojazdów w godzinach popołudniowo-wieczornych, stwarza wysokie ryzyko wypadków drogowych, zwłaszcza w rejonach przejść dla pieszych, intensywnie wykorzystywanych przez dzieci w drodze ze szkoły.

Trasa uczniów: Ulica Kościelna jest kluczowym szlakiem komunikacyjnym, wykorzystywanym przez dzieci na co dzień. Wysokie natężenie ruchu na tej ulicy, zwłaszcza w godzinach popołudniowych, dodatkowo podkreśla konieczność modernizacji oświetlenia przejść, aby poprawić bezpieczeństwo pieszych.

Ryzyko związane z lokalizacją: Jako główny ciąg komunikacyjny, ul. Kościelna generuje wysoki ruch pojazdów, co w połączeniu z niewystarczającym oświetleniem zwiększa ryzyko wypadków drogowych w rejonie przejść dla pieszych, zwłaszcza w godzinach wieczornych, gdy dzieci wracają do domów.

Wyniki ankiety dotyczącej oświetlenia przejść dla pieszych

W ramach audytu przeprowadzono także ankietę wśród uczniów, rodziców oraz nauczycieli, której celem było zebranie opinii na temat stanu oświetlenia przejść dla pieszych w rejonie szkoły. Respondenci zostali zapytani, czy uważają, że przejścia są wystarczająco oświetlone. Wyniki ankiety potwierdzają wnioski uzyskane z pomiarów natężenia światła, wskazując na istotny problem z oświetleniem, który wymaga pilnej interwencji.



Wykres 2: Wynik ankiety. Wynik ankiety wśród uczniów.
Źródło: własne na podstawie Google Forms.



Wykres 3: Wynik ankiety. Wynik ankiety wśród nauczycieli.
Źródło: własne na podstawie Google Forms.



Wykres 4: Wynik ankiety. Wynik ankiety wśród rodziców.
Źródło: własne na podstawie Google Forms.

Wyniki pomiarów:

Tabela 1: Wyniki pomiarów natężenia oświetlenia przejść dla pieszych.

Przejście dla pieszych	Poziome natężenie światła (lx)	Pionowe natężenie światła (lx)	Strefa oczekiwania - poziome (lx)	Strefa oczekiwania - pionowe (lx)
Przejście porównawcze – przejście przez ul. Kościelną przed przedszkolem nr 3 (ul. Kościelna 76)	44	I pas - 26 II pas - 30	I strefa – 33 II strefa – 27	I strefa – 22 II strefa – 22
Przejście przez ul. Kościelną przy ul. Podgórnjej	0	I pas - 0 II pas - 0	I strefa – 0 II strefa – 0	I strefa – 0 II strefa – 0
Przejście przez ul. Kościelną przy ul. J. Kusocińskiego	1	I pas - 2 II pas - 0	I strefa – 6 II strefa – 0	I strefa – 7 II strefa – 0
Przejście przez ul. Kościelną przed rondem od strony ul. J. Kusocińskiego	2	I pas - 0 II pas - 3	I strefa – 6 II strefa – 1	I strefa – 0 II strefa – 2
Przejście przez ul. Kościelną przed rondem od strony ul. Modlińskiej	3	I pas - 0 II pas - 7	I strefa – 4 II strefa – 3	I strefa – 0 II strefa – 7
Przejście przez ul. Polną przed rondem	2	I pas - 0 II pas - 9	I strefa – 3 II strefa – 3	I strefa – 0 II strefa – 2
Przejście przez al. Solidarności przed rondem	6	I pas - 0 II pas - 9	I strefa – 6 II strefa – 9	I strefa – 0 II strefa – 9

Na analizowanym odcinku ul. Kościelnej zidentyfikowano poważne problemy związane z niedostatecznym doświetleniem przejść dla pieszych, co stwarza realne zagrożenie dla bezpieczeństwa użytkowników.

Najgorzej pod tym względem wypadło przejście w rejonie ul. Podgórnjej, gdzie oświetlenie jest wyjątkowo niewystarczające, co znacząco ogranicza widoczność pieszych po zmroku.

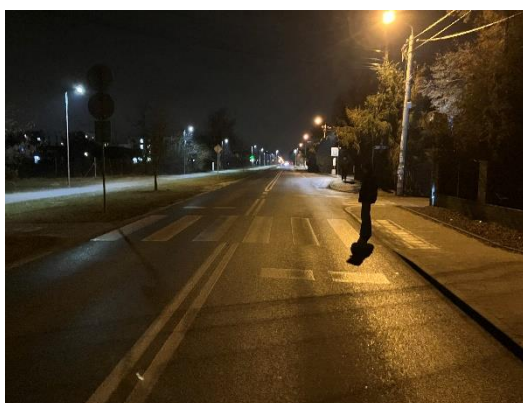
Niewiele lepiej sytuacja przedstawia się w przypadku przejścia w pobliżu ul. J. Kusocińskiego, które również wymaga natychmiastowych działań w celu poprawy warunków oświetleniowych.

Przejścia znajdujące się wokół ronda, choć w nieco lepszym stanie, również nie spełniają standardów odpowiedniego doświetlenia. Szczególnie problematyczny jest brak właściwego oświetlenia dla pojazdów nadjeżdżających do ronda (na każdym wlocie), co powoduje, że sylwetka pieszego od strony nadjeżdżających pojazdów pozostaje nieoświetlona. Na każdym wlocie pionowe natężenie światła na przejściu wyniosło 0 lux. W konsekwencji kierowcy mogą mieć trudności z dostrzeżeniem pieszych, co istotnie zwiększa ryzyko wypadków, zwłaszcza w warunkach ograniczonej widoczności lub złej pogody.

Z uwagi na skalę problemu oraz kluczowe znaczenie bezpieczeństwa w tej części infrastruktury drogowej, konieczne jest pilne podjęcie działań w celu modernizacji oświetlenia, zarówno przejść dla pieszych



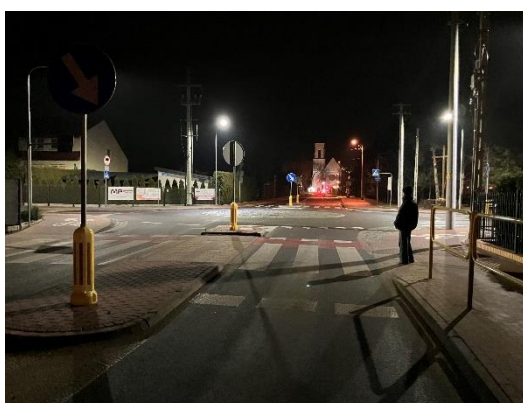
Zdjęcie 2: Przejście porównawcze.
Oświetlenie przejścia przy przedszkolu nr 3.
Źródło: własne.



Zdjęcie 3: Oświetlenie przejścia przy ul. Podgórnjej.
Źródło: własne.



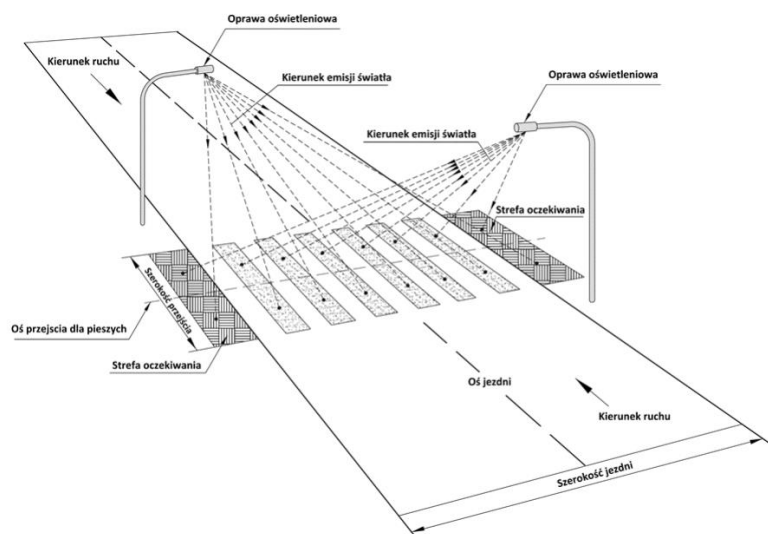
Zdjęcie 4: Oświetlenie przejścia przy ul. J. Kusocińskiego.
Źródło: własne.



Zdjęcie 5: Oświetlenie przejścia przy rondzie.
Źródło: własne.

Rekomendacje:

Zastosowanie oświetlenia dedykowanego – rekomenduje się montaż opraw oświetleniowych o asymetrycznym rozsyłaniu strumienia świetlnego, które zapewnią odpowiednią widoczność pieszych na przejściach, szczególnie w godzinach wieczornych.



Rys. 4: Schemat rozmieszczenia opraw oświetlenia na przejściu dla pieszych.

Źródło: www.mib.bip.gov.pl „Wytoczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych”.

3.3. Ograniczenia prędkości

W przeprowadzonej ankiecie dotyczącej bezpieczeństwa ruchu drogowego w rejonie szkoły:

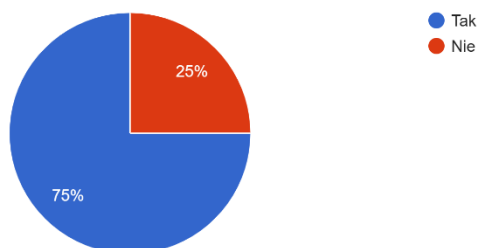
- **68,2% uczniów** zauważyło samochody poruszające się zbyt szybko,
- **75% nauczycieli** potwierdziło ten problem,
- **59,3% rodziców** zwróciło uwagę na nadmierną prędkość pojazdów w okolicy.



Wykres 5: Wynik ankiety. Wynik ankiety wśród uczniów.

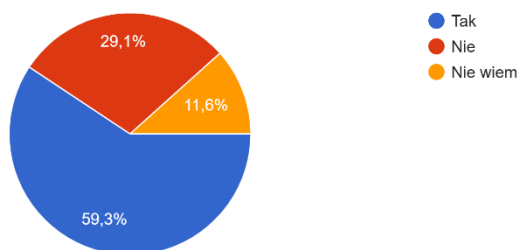
Źródło: własne na podstawie Google Forms.

5. Czy zauważasz nadmierną prędkość kierowców w pobliżu szkoły? (Jednokrotny wybór)
12 odpowiedzi



Wykres 6: Wynik ankiety. Wynik ankiety wśród nauczycieli.
Źródło: własne na podstawie Google Forms.

6. Czy zauważyłeś problemy z nadmierną prędkością kierowców w okolicy szkoły?
86 odpowiedzi



Wykres 7: Wynik ankiety. Wynik ankiety wśród rodziców.
Źródło: własne na podstawie Google Forms.

Na podstawie tych wyników oraz szczegółowej analizy infrastruktury drogowej, przedstawiono uwagi i rekomendacje dotyczące ograniczeń prędkości na poszczególnych ulicach:

3.3.1. Ulica J. Kusocińskiego

Obecne ograniczenie prędkości: 30 km/h od strony ul. Królewskiej.

Problemy: Brak ograniczenia prędkości od strony ul. Kościelna, co może przyczyniać się do zwiększenia prędkości przez niektórych kierowców, co z kolei prowadzi do niebezpiecznych sytuacji.



Zdjęcie 6: Widok od strony ul. Królewska – znak 30 km/h.
Źródło: własne.



Zdjęcie 7: Widok od strony ul. Kościelna – brak ograniczenia.
Źródło: własne.

Rekomendacje:

- Wprowadzenie strefy ograniczonej prędkości poprzez ustawienie znaku B-43 „strefa ograniczonej prędkości” z ograniczeniem do 30 km/h. Taka strefa będzie bardziej wyrazista i zauważalna dla kierowców niż standardowe ograniczenie prędkości znakiem B-33.
- Ustanowienie strefy zamieszkania z odpowiednim oznakowaniem D-40 „strefa zamieszkania”. Ta opcja mogłaby stanowić alternatywę, zapewniając lepszą kontrolę nad ruchem w rejonie szkoły. Dzieci na ul. Kusocińskiego i tak poruszają się ulicą lub chodnikiem. Wprowadzenie takiej strefy sprawiłoby, że kierowcy byłoby bardziej ostrożni, co poprawiłoby bezpieczeństwo dzieci, które mogłyby korzystać z jezdni na rowerach, zamiast z wąskiej drogi pieszo-rowerowej, która kończy się przy furtce na boisko.
- Uspokojenie ruchu. Wraz z wprowadzeniem którejś ze stref należy fizycznie uspokoić ruch. W połączeniu z rekomendacjami z punktu 3.1 dotyczącymi budowy ronda, ruch na ul. Kusocińskiego na pewno wzrośnie. Aby zapobiec negatywnym skutkom, należy wprowadzić strefę oraz uspokoić ruch poprzez budowę większej liczby progów zwalniających oraz wynieść całe skrzyżowanie ul. J. Kusocińskiego z ul. Królewską. Całą okolicę obecnego zjazdu na parking (odcinek ul. J. Kusocińskiego + zjazd z przejściem dla pieszych) należy również wynieść, co spowoduje ograniczenie prędkości i poprawi bezpieczeństwo w rejonie szkoły.

Alternatywne propozycje:

- Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30 km/h na odcinku ul. J. Kusocińskiego od strony ul. Kościelnej. Ustawienie znaku B-33 (30 km/h) „ograniczenie prędkości” z ograniczeniem do 30 km/h ma na celu spowolnienie ruchu i zwiększenie bezpieczeństwa w rejonie szkoły.
- Należy przenieść obecne ograniczenie prędkości 30 km/h na około 10 metrów za koniec łuku wyokrąglającego skrzyżowanie z ul. Królewska oraz ustawić znak A-17 „dzieci” na jednym słupku z ograniczeniem. Takie ustawienie znaków poprawi ich widoczność i przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa w rejonie szkoły.

3.3.2. Ulica Kościelna

Obecne ograniczenie prędkości:

- odcinek drogi od ul. Polnej do ul. J. Kusocińskiego:

- od ul. Polnej do ul. J. Kusocińskiego ograniczenie do 40 km/h,
- od ul. J. Kusocińskiego do ul. Polnej brak ograniczenia.



Zdjęcie 8: Widok od strony ul. Polnej – znak 40 km/h.
Źródło: własne.



Zdjęcie 9: Widok od strony ul. J. Kusocińskiego – brak ograniczenia.
Źródło: własne.

- odcinek drogi od ul. J. Kusocińskiego do ul. Podgórnej:

- od ul. J. Kusocińskiego do ul. Podgórnej brak ograniczenia,
- od ul. Podgórnej do ul. J. Kusocińskiego ograniczenie do 40 km/h.



Zdjęcie 10: Widok od strony ul. Kusocińskiego – brak ograniczenia.
Źródło: własne.

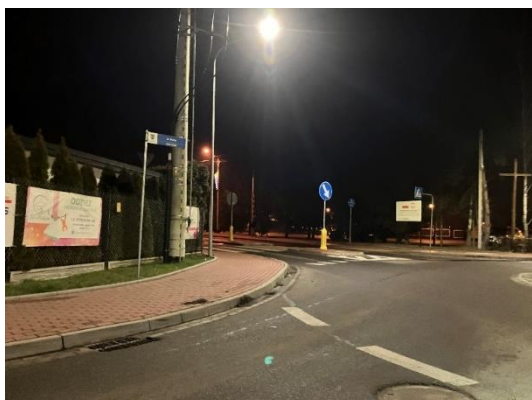


Zdjęcie 11: Widok od strony ul. Podgórnej – znak 40 km/h.
Źródło: własne.

Problemy:

1. Brak jednorodności ograniczeń prędkości na poszczególnych odcinkach w różnych kierunkach. Organizacja ruchu jest niekonsekwentna, nieczytelna, co prowadzi do nieprzestrzegania ograniczeń prędkości.
2. Brak jakichkolwiek metod uspokojenia ruchu, przez co ograniczenie prędkości znakami jest nieskuteczne.
3. W rejonie ronda (skrzyżowanie ul. Kościelnej z ul. Polną i al. Solidarności):

- o pojazdy włączające się z ul. Polnej na rondzie mają ograniczoną widoczność pojazdów nadjeżdżających z lewej strony, od strony ul. Modlińskiej,
- o pojazdy nadjeżdżające od strony ul. Modlińskiej często poruszają się z dużą prędkością, co wynika z dobrej widoczności wlotu lewego na rondzie oraz niewielkiego wyprofilowania wyspy centralnej,
- o brak odpowiedniego wymuszenia redukcji prędkości na ul. Kościelnej od strony ul. Modlińskiej zwiększa ryzyko niebezpiecznych sytuacji (długi odcinek prostej ulicy Kościelnej sprzyja rozwijaniu dużych prędkości na dojeździe do ronda),



Zdjęcie 12: Widok z ul. Polnej na lewy wlot ronda, włączając się do ruchu.
Źródło: własne.



Zdjęcie 13: Możliwość wjazdu na tarczę ronda z dużą prędkością.
Źródło: własne.

- o przejście przez ulicę Polną: ogrodzenie oraz żywopłot sprawiają, że kierowca skręcający w prawo z ulicy Kościelnej w Polną nie ma możliwości wczesnego dostrzeżenia pieszego wchodzącego na przejście,
 - o przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów przez ulicę Kościelną: ogrodzenie ogranicza widoczność, przez co kierowca skręcający w prawo z ul. Polnej w ul. Kościelną nie mają możliwości wczesnego dostrzeżenia pieszego wchodzącego na przejście oraz rowerzysty wjeżdżającego na przejazd dla rowerzystów,
 - o przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów przez al. Solidarności: ogrodzenie ogranicza widoczność, przez co kierowca skręcający w prawo z ul. Kościelnej w al. Solidarności nie mają możliwości wczesnego dostrzeżenia pieszego wchodzącego na przejście oraz rowerzysty wjeżdżającego na przejazd dla rowerzystów,
 - o autobus znajdujący się w zatoce autobusowej na al. Solidarności ogranicza widoczność na przejściu i przejeździe przez al. Solidarności przed rondem. Brak widoczności w połączeniu z wysoką prędkością na wlotach ronda, na dojazdach do przejść dla pieszych powoduje poważne ryzyko potrażeń pieszych lub rowerzystów.
4. W rejonie skrzyżowania z ul. J. Kusocińskiego występuje wzmożony ruch dzieci wracających ze szkoły, intensywny ruch samochodowy oraz trudności z włączeniem się do ruchu na ul. Kościelną.
 5. Skrzyżowanie ul. Kościelnej z ul. Podgórną charakteryzuje się dużym ruchem oraz trudnościami w włączeniu się do ruchu w kierunku szkoły w godzinach szczytu.

Rekomendacje:

1. Ograniczenie prędkości:

Wprowadzenie obowiązkowego ograniczenia prędkości do 40 km/h na całej długości ul. Kościelnej od ul. Modlińskiej do ul. J. Kusocińskiego, w tym również na skrzyżowaniu z ul. J. Kusocińskiego.

Uzasadnienie: Wzmógłony ruch pieszych, w tym dzieci, rondo, przez które można przejechać z dużą prędkością, chodniki zlokalizowane bezpośrednio przy jezdni, przejścia dla pieszych z deficytem widoczności w rejonie skrzyżowań, z których korzystają dzieci.

2. Rondo na skrzyżowaniu dróg ul. Kościelnej z ul. Polną:

a) Zastosowanie wyspowych progów zwalniających na ul. Kościelnej przed wlotem na rondo od strony ul. Modlińskiej w celu skutecznego wymuszenia redukcji prędkości i poprawy bezpieczeństwa z uwagi na brak wymaganej widoczności z ul. Polnej.

b) Alternatywnie, poprawa konstrukcji wyspy centralnej ronda poprzez:

- Wyniesienie krawężnika okalającego wyspę o 3-4 cm.
- Zwiększenie pochylenia poprzecznego wyspy.

Tak wyprofilowana wyspa z niewielkim wyniesieniem krawężnika stanie się mniej atrakcyjna do przejazdów z dużą prędkością.

3. Skrzyżowanie ul. Kościelnej z ul. Podgórną:

Ze względu na intensywny ruch i przejście dla pieszych, a także trudności rodziców włączenia się do ruchu w kierunku szkoły w godzinach szczytu porannego i popołudniowego, należy wprowadzić ograniczenie prędkości do 40 km/h na skrzyżowaniu.

Obecnie z jednej strony brak ograniczenia, a z drugiej ograniczenie wprowadzone jest za skrzyżowaniem, bezpośrednio przed przejściem dla pieszych.

Dodatkowo, w celu uspokojenia ruchu, należy zastosować wyspowe progi zwalniające w rejonie skrzyżowania i przejścia dla pieszych. Takie rozwiązanie pozwoli na skuteczniejsze spowolnienie ruchu i zwiększenie bezpieczeństwa w rejonie szkoły.

4. Skrzyżowanie ul. Kościelnej z ul. J. Kusocińskiego:

W celu uspokojenia ruchu na skrzyżowaniu oraz poprawy bezpieczeństwa pieszych i kierowców, należy wdrożyć działania opisane w rekomendacjach dla ul. J. Kusocińskiego (pkt 3.1).

5. Odcinek między skrzyżowaniami z ul. Podgórną i ul. J. Kusocińskiego:

Brak potrzeby wprowadzania ograniczenia prędkości, gdyż warunki ruchu i bezpieczeństwa na tym odcinku są zadowalające.

3.3.3. Ulica Podgórna

Obecne ograniczenie prędkości: 30 km/h od strony ul. Kościelnej, brak ograniczenia od strony ul. Ks. Jerzego Popiełuszki.

Problemy: Brak chodników, dzieci często chodzą po jezdni, co zwiększa zagrożenie. Dodatkowo, brak ograniczenia prędkości od strony ul. Ks. Jerzego Popiełuszki prowadzi do niebezpiecznych sytuacji, gdyż kierowcy często przekraczają prędkość na tej części ulicy.

W okresie letnim znak ograniczenia prędkości jest przysłaniany przez liście drzew, co dodatkowo utrudnia dostrzeżenie ograniczenia.



Zdjęcie 14: Widok od strony ul. Kościelnej – znak 30 km/h.
Źródło: własne.



Zdjęcie 15: Widok od strony ul. Ks. J. Popiełuszki – brak ograniczenia.
Źródło: własne.

Rekomendacja:

- **Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30 km/h na całej długości ul. Podgórnej**
Z uwagi na brak chodników, zły stan jezdni (jednia gruntowa/powierzchniowe utrwalenie) oraz złe oświetlenie (stare latarnie sodowe), wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30 km/h na całej długości ul. Podgórnej jest niezbędne. Takie rozwiązanie poprawiłoby bezpieczeństwo w rejonie, w którym dzieci często poruszają się po jezdni, a także zmniejszyłoby ryzyko wypadków związanych z przekroczeniem prędkości przez kierowców.
- **Alternatywne rozwiązania: Strefa ograniczonej prędkości lub strefa zamieszkania**
Alternatywnie, rozważyć można wprowadzenie strefy ograniczonej prędkości (B-43) lub strefy zamieszkania (D-40) na całej długości ul. Podgórnej. Tego typu oznakowanie mogłoby wyraźniej wskazać kierowcom, że teren ten wymaga szczególnej uwagi, zapewniając wyższy poziom bezpieczeństwa pieszych, w tym dzieci.
- **Przycinanie gałęzi drzew i utrzymanie czystości znaków**
Należy zadbać o regularne przycinanie gałęzi drzew, które w okresie letnim przysłaniają znak ograniczenia prędkości, co utrudnia jego widoczność. Ponadto, wskazane jest utrzymywanie czystości znaków drogowych, aby zapewnić ich pełną widoczność przez cały rok.

3.3.4. Ulica Polna

Obecne ograniczenie prędkości: Brak ograniczenia poza dwoma miejscami, gdzie zastosowano ograniczenie do 30 km/h na wyniesionym przejściu dla pieszych i wyniesionym skrzyżowaniu.

Problemy: Liczne zjazdy do posesji, skrzyżowania oraz przejścia dla pieszych, co zwiększa ryzyko niebezpiecznych sytuacji.



Zdjęcie 16: Widok od strony ul. Kościelnej – brak ograniczenia.
Źródło: własne.



Zdjęcie 17: Widok od strony ul. Modlińskiej – brak ograniczenia.
Źródło: własne.

Rekomendacja:

Obecnie na ulicy Polnej nie odnotowano istotnych zagrożeń wymagających wprowadzenia dodatkowych ograniczeń prędkości. Obecne rozwiązania, takie jak ograniczenie do 30 km/h na wyniesionych przejściach dla pieszych i skrzyżowaniu, wydają się wystarczające. Nie zaleca się wprowadzania dodatkowych ograniczeń prędkości, jednak sytuacja powinna być monitorowana, aby w razie potrzeby podjąć odpowiednie działania w przyszłości.

3.3.5. Aleja Solidarności

Obecne ograniczenie prędkości: Brak ograniczenia prędkości poza jednym miejscem, gdzie zastosowano wyspę progi zwalniające z ograniczeniem do 30 km/h.

Rekomendacja:

Ze względu na niski poziom zagrożeń w rejonie Alei Solidarności, nie wprowadza się potrzeby zmian w zakresie ograniczeń prędkości. Przejście dla pieszych jest dobrze oznakowane, a ruch na tym odcinku ma charakter lokalny, z minimalnym udziałem dzieci. Brak innych istotnych zagrożeń związanych z bezpieczeństwem pieszych oraz ruchem drogowym w tym rejonie.

3.3.6. Ulica Królewska

Obecne ograniczenie prędkości: Brak ograniczeń poza wyniesionym przejściem dla pieszych, gdzie obowiązuje 30 km/h.

Rekomendacja:

- Ze względu na bliskość szkoły, duże osiedle bloków, a tym samym wzmożony ruch pieszych, w tym dzieci oraz obecność zjazdów na osiedle i miejsc parkingowych przy jezdni, zaleca się wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h na całej długości osiedla „Royal”.

- Alternatywnie, włączenie ulicy w „strefę ograniczonej prędkości” lub „strefę zamieszkania”, zgodnie z rozwiązaniem opisanym rekomendacjach w pkt 3.3.1 dotyczącym ul. J. Kusocińskiego.



Zdjęcie 18: Ul. Królewska, skrzyżowanie z ul. J. Kusocińskiego.
Źródło: własne.

3.4. Wyniki oceny oznakowania pionowego

Podczas analizy oznakowania pionowego w rejonie szkoły zwrócono uwagę na kilka istotnych kwestii związanych z jego stanem technicznym oraz poprawnością montażu. Znakowanie jest widoczne w ciągu dnia, jednak po zmroku jego widoczność jest ograniczona, co zwiększa ryzyko niewidoczności dla pieszych i kierowców. Problem nasila się w rejonie ul. Kościelnej oraz ul. Podgórnej, gdzie oświetlenie jest niewystarczające, co dodatkowo wpływa na słabe doświetlenie znaków.

Problemy:

- liczne znaki wymagają pilnej weryfikacji – niektóre słupki oznakowania są przekrzywione, a znaki często nie są odpowiednio zamocowane,
- brakuje aktywnych elementów ostrzegawczych, takich jak migające znaki na przejściach dla pieszych, które mogłyby skuteczniej przyciągnąć uwagę użytkowników drogi,
- słabe oświetlenie uliczne w tych rejonach dodatkowo obniża widoczność oznakowania.

3.4.1. Parking szkolny przy ul. J. Kusocińskiego

3.4.1.1. Przekręcona tarcza znaku D-6

- Tarcza znaku drogowego D-6 „przejście dla pieszych” została przekręcona. W wyniku tego jest krzywo zamontowana, co sprawia, że jest niewidoczna dla kierowców zbliżających się do przejścia.
- Słabe przykręcenie tarczy znaku może być dodatkowym czynnikiem wpływającym na jej nieprawidłowe ustawienie.



Zdjęcie 19: Przekręcona tarcza znaku D-6 „przejście dla pieszych”.
Źródło: własne.

3.4.1.2. Przekręcona tarcza znaku B-20

- Tarcza znaku drogowego B-20 „stop” została przekręcona. W wyniku tego jest krzywo zamontowana, co sprawia, że jest niewidoczna dla kierowców zbliżających się do chodnika i ul. J. Kusocińskiego.
- Słabe przykręcenie tarczy znaku może być dodatkowym czynnikiem wpływającym na jej nieprawidłowe ustawienie.



Zdjęcie 20: Przekręcona tarcza znaku B-20 „stop”.
Źródło: własne.

3.4.1.3. Przekrzywiony słupek znaku D-3

- **Przekrzywiony słupek znaku drogowego D-3 „droga jednokierunkowa”:** Słupek został prawdopodobnie uszkodzony w wyniku uderzenia (np. przez samochód), co spowodowało jego skrzywienie. Dodatkowo, ewentualne naruszenie fundamentu słupka może przyczynić się do dalszego osłabienia i stabilności konstrukcji, co zwiększa ryzyko jego dalszego uszkodzenia.



Zdjęcie 21: Krzywy słupek znaku D-3 „droga jednokierunkowa”.
Źródło: własne.

3.4.1.4. Przekrzywiony słupek znaku B-2

Przekrzywiony słupek znaku drogowego B-2 „zakaz wjazdu”: Słupek został prawdopodobnie uszkodzony w wyniku uderzenia (np. przez samochód), co spowodowało jego skrzywienie. Dodatkowo, ewentualne naruszenie fundamentu słupka może przyczynić się do dalszego osłabienia i stabilności konstrukcji, co zwiększa ryzyko jego dalszego uszkodzenia.



Zdjęcie 22: Krzywy słupek znaku B-2 „zakaz wjazdu”.
Źródło: własne.

3.4.1.5. Brudna tarcza tablicy U-3d

Brudna, zamazana markerami tablica prowadząca U-3d: Tablica oznakowania pionowego U-3d jest zanieczyszczona i zniszczona przez wandalizm, widoczne są liczne ślady zabrudzeń oraz zamazywanie markerami. Długotrwałe oddziaływanie tych czynników może wpłynąć na czytelność i trwałość oznakowania, zachęcając do kolejnych zniszczeń znaków. W wyniku

tego oznakowanie traci swoją funkcję, zwiększając ryzyko błędów w interpretacji przepisów drogowych przy bardziej zniszczonych znakach.



Zdjęcie 23: Brudna tablica prowadząca U-3d.
Źródło: własne.

3.4.2. Ulica J. Kusocińskiego

3.4.2.1. Nieprawidłowy znak A-7

Nieprawidłowe zastosowanie znaku drogowego na skrzyżowaniu ul. J. Kusocińskiego i ul. Kościelnej: Na końcu ul. J. Kusocińskiego, przy skrzyżowaniu z ul. Kościelną, zastosowano znak A-7 „ustąp pierwszeństwa”. Ze względu na brak wymaganej widoczności w rejonie tego skrzyżowania, znak A-7 jest nieodpowiedni. W takich warunkach, zgodnie z przepisami, powinien być zastosowany znak B-20 „stop”, który wymagałby bezwzględnego zatrzymania się kierowców przed wjazdem na skrzyżowanie. Wprowadzenie znaku B-20 zwiększyłoby bezpieczeństwo i zredukowało ryzyko kolizji w tym miejscu.



Zdjęcie 24: Znak A-7 na skrzyżowaniu ul. J. Kusocińskiego z ul. Kościelną – brak wymaganej widoczności.
Źródło: własne.



Zdjęcie 25: Widoczny brak wymaganej widoczności dla znaku A-7.
Źródło: własne.

3.4.2.2. Brak znaku A-17

Brak znaku A-17 „dzieci” na ul. J. Kusocińskiego: Na ulicy J. Kusocińskiego, w pobliżu szkoły nie zastosowano znaku A-17 „dzieci” ani od strony ul. Kościelnej, ani od strony ul. Królewskiej. Brak tego oznakowania jest istotnym uchybieniem, ponieważ informuje ono kierowców o zwiększonym prawdopodobieństwie obecności dzieci w rejonie drogi, szczególnie w okolicach placówek edukacyjnych. Umieszczenie znaku A-17 w obu kierunkach zwiększyłoby świadomość kierowców i poprawiło bezpieczeństwo pieszych, zwłaszcza dzieci, w tym rejonie.



Zdjęcie 26: Brak znaku A-17 „dzieci” na ul. J. Kusocińskiego od strony ul. Kościelnej w rejonie szkoły.
Źródło: własne.



Zdjęcie 27: Brak znaku A-17 „dzieci” na ul. J. Kusocińskiego od strony ul. Królewskiej w rejonie szkoły.
Źródło: własne.

3.4.2.3. Błędne oznakowanie D-6b

Nieprawidłowe zastosowanie znaku D-6b „przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów” oraz brak wyznaczonego przejazdu dla rowerów: Przed przejściem dla pieszych zastosowano znak D-6b „przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów”. Obecnie jest to niezgodne z rzeczywistym układem drogi, ponieważ ścieżka rowerowa kończy się przed przejściem, a oznakowanie poziome nie uwzględnia przejazdu rowerowego. Zamiast tego, zgodnie z przepisami, na tym miejscu powinien być zastosowany znak D-6 „przejście dla pieszych”. Jednak w tym miejscu obserwuje się znaczący ruch rowerowy, szczególnie wśród uczniów. W związku z tym warto rozważyć dostosowanie infrastruktury drogowej poprzez wyznaczenie przejazdu rowerowego równoległego do przejścia dla pieszych. To rozwiązanie poprawiłoby bezpieczeństwo i komfort korzystania z drogi dla rowerzystów oraz pieszych.



Zdjęcie 28, 29, 30: Nieprawidłowe zastosowanie znaku D-6b przy braku wyznaczonego przejazdu dla rowerów. Na zdjęciu 30 widoczny ruch rowerowy przez przejście dla pieszych, co wskazuje na potrzebę dostosowania infrastruktury.
Źródło: własne.

3.4.2.4. Brak znaku D-6

Brak znaku D-6 „przejście dla pieszych” z jednej strony przejścia: Przy przejściu przez ul. J. Kusocińskiego, przy furtce na boisko, brakuje znaku D-6 „przejście dla pieszych” z jednej strony przejścia. Brak znaku D-6 po jednej stronie przejścia utrudnia jednoznaczną identyfikację przejścia dla pieszych, co zwiększa ryzyko pomyłki i może prowadzić do niebezpiecznych sytuacji. Konieczne jest uzupełnienie oznakowania o znak D-6 po jednej stronie przejścia dla pieszych.

W odniesieniu do rekomendacji z punktu 3.12, sugeruje się usunięcie tych przejść dla pieszych w celu poprawy bezpieczeństwa i zmniejszenia ryzyka kolizji w tym rejonie.



Zdjęcie 31: Brak znaku D-6 „przejście dla pieszych” z jednej strony przejścia.
Źródło: własne.

3.4.2.5. Małe lustro U-18a

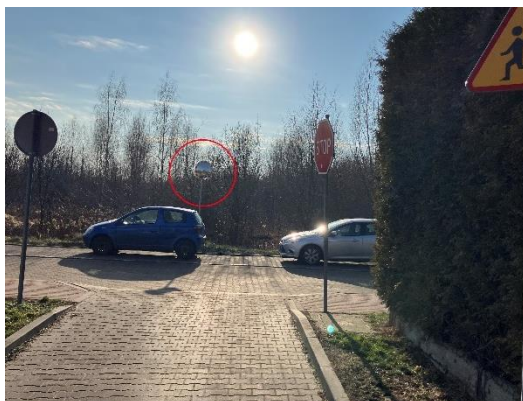
Zastosowanie zbyt małego lustra U-18a przy wyjeździe z parkingu szkolnego: Przy wyjeździe z parkingu szkolnego zastosowano zbyt małe lustro U-18a, które jest niewystarczające do zapewnienia pełnej widoczności. Lustro jest mało widoczne i nie rzuca się w oczy, a jego rozmiar ogranicza pole widzenia kierowców, utrudniając im dostrzeżenie pieszych idących chodnikiem oraz nadjeżdżających samochodów na ulicy.

Dodatkowo wyjeżdżający kierowcy skierowani są w kierunku południowym, co w okresie wiosenno-letnim powoduje, że słońce oślepia ich i ogranicza widoczność. Promienie słoneczne odbijające się od lustra sprawiają, że przestaje ono spełniać swoje właściwości, a kierowcy narażeni są na chwilowe oślepienie, co dodatkowo zwiększa ryzyko niebezpiecznych sytuacji.

W związku z tym konieczne jest wymienienie lustra na większe, które zapewni lepszą widoczność, co znacząco poprawi bezpieczeństwo użytkowników tego skrzyżowania.



Zdjęcie 32: Małe lustro U-18a przy wyjeździe z parkingu.
Źródło: własne.



Zdjęcie 33: Lustro U-18a oślepiane przez słońce, ograniczające widoczność kierowców.
Źródło: własne.

3.4.2.6. Przekręcona tarcza znaku D-6

- Tarcza znaku drogowego D-6 „przejście dla pieszych” przed przejściem dla pieszych przez ul. J. Kusocińskiego przy skrzyżowaniu z Królewską została przekręcona. W wyniku tego jest krzywo zamontowana, co sprawia, że może być niedostrzegalna dla kierowców skręcających w lewo z ul. Królewskiej w ul. J. Kusocińskiego.
- Słabe przykręcenie tarczy znaku może być dodatkowym czynnikiem wpływającym na jej nieprawidłowe ustawienie.



Zdjęcie 34: Przekręcona tarcza znaku D-6 „przejście dla pieszych”.
Źródło: własne.

3.4.2.7. Przekręcona tarcza znaku C-13/16 oraz C-13a/16a

- Tarcza znaku drogowego C-13/16 oraz C-13a/16a „droga dla rowerów i pieszych” oraz „koniec drogi dla rowerów i pieszych” została przekręcona. W wyniku tego jest krzywo zamontowana, co sprawia, że jest niewidoczna dla rowerzystów poruszających się drogą (chodnikiem) dla pieszych i rowerów.
- Słabe przykręcenie tarczy znaku może być dodatkowym czynnikiem wpływającym na jej nieprawidłowe ustawienie.



Zdjęcie 35: Przekręcona tarcza znaku C-13/16 i C-13a/16a.
Źródło: własne.

3.4.2.8. Przekręcone tarcze znaków D-6

- Tarcze znaków drogowych D-6 „przejście dla pieszych” po obu stronach przejścia przez ul. J. Kusocińskiego, przy zjeździe na parking szkolny, zostały przekręcone. W wyniku tego są krzywo zamontowane, co sprawia, że są niewidoczne dla kierowców.
- Słabe przykręcenie tarcz znaków może być dodatkowym czynnikiem wpływającym na ich nieprawidłowe ustawienie.
- W odniesieniu do rekomendacji z punktu 3.12, sugeruje się usunięcie tych przejść dla pieszych w celu poprawy bezpieczeństwa i zmniejszenia ryzyka kolizji w tym rejonie.



Zdjęcie 36: Przekręcone tarcze znaków D-6 „przejście dla pieszych”.
Źródło: własne.

3.4.2.9. Przekręcona tarcza znaku D-18

- Tarcza znaku drogowego D-18 „parking” przy wyjeździe z parkingu szkolnego, została przekręcona. W wyniku tego jest krzywo zamontowana, co sprawia, że może być niewidoczna dla kierowców.

- Słabe przykręcenie tarczy znaku może być dodatkowym czynnikiem wpływającym na jej nieprawidłowe ustawienie.



Zdjęcie 37: Przekręcona tarcza znaku D-19 „parking”.
Źródło: własne.

3.4.2.10. Przekrzywiony słupek znaku

Przekrzywiony słupek znaku drogowego A-11a „próg zwalniający”: Słupek został prawdopodobnie uszkodzony w wyniku uderzenia (np. przez samochód), co spowodowało jego skrzywienie. Dodatkowo, ewentualne naruszenie fundamentu słupka może przyczynić się do dalszego osłabienia i stabilności konstrukcji, co zwiększa ryzyko jego dalszego uszkodzenia.



Zdjęcie 38: Przekręcona tarcza znaku A-11a „próg zwalniający”.
Źródło: własne.

3.4.3. Parking szkolny przy al. Solidarności

3.4.3.1. Przekręcona tarcza znaku D-6

- Tarcza znaku drogowego D-6 „przejście dla pieszych” przy wyjeździe z parkingu szkolnego, została przekręcona. W wyniku tego jest krzywo zamontowana, co sprawia, że może być niewidoczna dla kierowców.
- Słabe przykręcenie tarczy znaku może być dodatkowym czynnikiem wpływającym na jej nieprawidłowe ustawienie.



Zdjęcie 39: Przekręcona tarcza znaku D-6 „przejście dla pieszych”.
Źródło: własne.

3.4.3.2. Nieczytelny znak D-40

- Znak D-40 „strefa zamieszkania” przy wjeździe na drogę prowadzącą do parkingu szkolnego od strony al. Solidarności jest wypłowiały i kompletnie nieczytelny.
- Brak czytelności znaku może powodować, że kierowcy nie są świadomi obowiązujących zasad ruchu w strefie zamieszkania, co zwiększa ryzyko nieprawidłowego zachowania i zagrożenia dla pieszych, szczególnie uczniów.
- Tabliczka wskazująca kierunek do biblioteki znajdującej się w szkole jest przekręcona, co prowadzi do błędnego wskazania kierunku.



Zdjęcie 40: Wypłowiły znak D-40 „strefa zamieszkania” przy wjeździe na drogę do parkingu szkolnego od strony al. Solidarności.
Źródło: własne.

3.4.4. Ulica Królewska

3.4.4.1. Przekręcona tarcza znaku D-6

- Tarcza znaku drogowego D-6 „przejście dla pieszych” przy skrzyżowaniu ul. Królewska z ul. Książęca, została przekręcona. W wyniku tego jest krzywo zamontowana, co sprawia, że może być niewidoczna dla kierowców.
- Słabe przykręcenie tarczy znaku może być dodatkowym czynnikiem wpływającym na jej nieprawidłowe ustawienie.



Zdjęcie 41: Przekręcona tarcza znaku D-6 „przejście dla pieszych”.
Źródło: własne.

3.4.4.2. Niekompletne oznakowanie

Na zjeździe z ul. Królewskiej na ul. Książęcą/Królewską zastosowano znak A-7 „ustąp pierwszeństwa”, który został prawdopodobnie ustawiony z inicjatywy wspólnoty mieszkaniowej. Choć przepisy umożliwiają ustawianie takiego oznakowania nie tylko na skrzyżowaniach, ale również w miejscach przecinania się kierunków ruchu, brak znaków na pozostałych wlotach (D-1 „droga z pierwszeństwem”) może prowadzić do nieporozumień wśród kierowców i w konsekwencji zwiększyć ryzyko kolizji.

Podobne przypadki występują na innych zjazdach i skrzyżowaniach w obrębie osiedla. W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego zaleca się ujednolicenie oznakowania w całym rejonie.



Zdjęcie 42: Widok na zjazd z ul. Królewskiej na ul. Książęcą/Królewską,
Źródło: własne.



Zdjęcie 43: Zjazd z drogi osiedlowej na ul. Królewską
Źródło: własne.

3.4.5. Ulica Podgórna

3.4.5.1. Nieprawidłowy znak A-7

Nieprawidłowe zastosowanie znaku drogowego na skrzyżowaniu ul. Podgórnej i ul. Kościelnej: Na końcu ul. Podgórnej, przy skrzyżowaniu z ul. Kościelną, zastosowano znak A-7 „ustąp pierwszeństwa”. Ze względu na brak wymaganej widoczności w rejonie tego skrzyżowania, znak A-7 jest nieodpowiedni. W takich warunkach, zgodnie z przepisami, powinien być zastosowany znak B-20 „stop”, który wymagałby bezwzględnego zatrzymania się kierowców przed wjazdem na skrzyżowanie. Wprowadzenie znaku B-20 zwiększyłoby bezpieczeństwo i zredukowało ryzyko kolizji w tym miejscu.



Zdjęcie 44: Znak A-7 na skrzyżowaniu ul. Podgórnej z ul. Kościelną – brak wymaganej widoczności.
Źródło: własne.

3.4.5.2. Przysłonięty/brudny znak B-33

Znak drogowy B-33 „ograniczenie prędkości” znajdujący się na wjeździe na ul. Podgórną od strony ul. Kościelnej jest przysłonięty przez liście drzew, szczególnie w okresie letnim. Dodatkowo, jego powierzchnia jest zabrudzona, co skutecznie ogranicza widoczność i skuteczność oznakowania.



Zdjęcie 45: Przysłonięty i zabrudzony znak B-33 na ul. Podgórnej.
Źródło: własne.

3.4.6. Ulica Polna

3.4.6.1. Przekręcona tarcza znaku B-33

- Tarcza znaku drogowego B-33 „ograniczenie prędkości” przed wyniesionym przejściem dla pieszych, została przekręcona. W wyniku tego jest krzywo zamontowana, co sprawia, że może być niewidoczna dla kierowców.
- Słabe przykręcenie tarczy znaku może być dodatkowym czynnikiem wpływającym na jej nieprawidłowe ustawienie.



Zdjęcie 46: Przekręcone tarcze znaków B-33 „ograniczenie prędkości”.
Źródło: własne.

3.4.7. Ulica Kościelna

3.4.7.1. Znaki D-6 „przejście dla pieszych”

W rejonie ul. Kościelnej, gdzie ruch jest bardzo duży, a migracja dzieci do i ze szkoły jest częsta, istnieje pilna potrzeba poprawy oznakowania przejść dla pieszych. Zgodnie z pomiarami, w godzinach szczytu porannego na ul. Kościelnej notuje się prawie 1000 pojazdów (pkt 3.1). Tak intensywny ruch, w połączeniu z dużą prędkością, którą rozwijają kierowcy na wskazanych przejściach, oraz brakiem ich doświetlenia, stwarza poważne zagrożenie, szczególnie w kontekście przejść dla pieszych w pobliżu szkoły. Kierowcy często nie respektują dozwolonej prędkości, co dodatkowo zwiększa ryzyko wypadków. Te przejścia są jednymi z najniebezpieczniejszych w rejonie, ponieważ brak odpowiedniego oświetlenia pogarsza widoczność pieszych, zwłaszcza w godzinach porannych i wieczornych. Z uwagi na połączenie tych trzech czynników (wysoka prędkość, duży ruch i brak doświetlenia) konieczne jest wykonanie przejść dla pieszych o **podwyższonym standardzie** zgodnie z Wzorcami i standardami [WR-D-41-3](#).

Obecnie przed przejściami dla pieszych znajdują się znaki:

- przy ul. Kościelnej: D-6 + T-27,
- przy ul. Podgórnej: D-6.

Można rozważyć, czy zastosowanie innych oznaczeń nie poprawiłoby widoczności przejść – na przykład dwustronnych znaków D-6 „przejście dla pieszych” oraz T-27 „tabliczka wskazująca, że przejście dla pieszych jest szczególnie uczęszczane przez dzieci”, umieszczonych na zbiorczych tablicach (rys. 5) przy skrzyżowaniu z ul. J. Kusocińskiego. Jaskrawe, fluorescencyjne tablice mogłyby zwiększyć ich widoczność, zwłaszcza wieczorem i przy złych warunkach pogodowych.

W przypadku przejścia przy ul. Podgórnej możliwe byłoby zastosowanie samego znaku D-6 na jaskrawej, fluorescencyjnej tablicy (rys. 6).

Takie rozwiązania mogłyby pozytywnie wpłynąć na czytelność oznakowania w rejonie szkoły.



Rys. 5: Znak D-6 + T-27 na fluorescencyjnej, zbiorczej tablicy.
Źródło: internet.



Rys. 6: Znak D-6 na fluorescencyjnej tablicy.
Źródło: własne.



Zdjęcie 47: Znak D-6 + T-27 na przejściu przy ul. J. Kusocińskiego.
Źródło: własne.



Zdjęcie 48: Znak D-6 na przejściu przy ul. Podgórnej.
Źródło: własne.

3.4.7.2. Brudne znaki D-15

Tarcza znaku drogowego D-15 „przystanek autobusowy” przy przystanku Podgórna 02 została pomazana/zabrudzona, co obniża estetykę przestrzeni publicznej. Choć obecny stan nie stwarza bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, może przyczynić się

do dalszego wandalizmu i dewastacji innych znaków drogowych.

Brak szybkiej interwencji w postaci oczyszczenia tarczy może zachęcić osoby odpowiedzialne do kontynuowania podobnych działań w przyszłości.



Zdjęcie 49: Zabrudzony znak D-15.
Źródło: własne.



Zdjęcie 50: Zabrudzony znak D-15.
Źródło: własne.

3.4.7.3. Przekręcone tarcze znaków C-13/16 oraz D-6

Tarcze znaków drogowych C-13/16 „droga dla rowerów i pieszych” oraz D-6 „przejście dla pieszych”, zlokalizowane w ciągu drogi pieszko-rowerowej oraz zjazdu na działkę obecnie nieużytkowaną, zostały przekręcone.

Choć obecny stan nie stwarza bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa, brak korekty może negatywnie wpływać na estetykę otoczenia i sugerować brak dbałości o infrastrukturę, co z kolei może prowadzić do dalszych zaniedbań lub wandalizmu.

Słabe przykręcenie tarczy znaku może być dodatkowym czynnikiem wpływającym na jej nieprawidłowe ustawienie.



Zdjęcie 51: Przekręcone znaki C13/16 oraz D-6.
Źródło: własne.



Zdjęcie 52: Przekręcone znaki C13/16 oraz D-6.
Źródło: własne.

3.4.7.4. Przekręcona tarcza znaku D-15

Tarcza znaku drogowego D-15 „przystanek autobusowy” została przekręcona. Choć obecny stan nie stwarza bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa, może negatywnie wpływać na estetykę przystanku oraz sprawiać wrażenie zaniedbania infrastruktury. Taka sytuacja może również zachęcać do dalszych aktów wandalizmu lub dewastacji znaków w okolicy.

Słabe przykręcenie tarczy znaku może być dodatkowym czynnikiem wpływającym na jej nieprawidłowe ustawienie.



Zdjęcie 53: Przekręcony znak D-15
Źródło: własne.

3.5. Wyniki oceny oznakowania poziomego

3.5.1. Stan i widoczność oznakowania P-10

Stan oznakowania poziomego, w tym oznakowania P-10 „przejście dla pieszych”, jest zróżnicowany. W wielu miejscach oznakowanie jest częściowo zużyte i wyblakłe, co ogranicza jego widoczność.

W deszczową pogodę oraz w okresie nocnym widoczność oznakowania znacząco się pogarsza, co stanowi dodatkowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.



Zdjęcie 54: Przejście dla pieszych przy wyjściu ze szkoły
Źródło: własne.



Zdjęcie 55: Przejście dla pieszych przez ul. J. Kusocińskiego przy ul. Kościelnej. Źródło: własne.



Zdjęcie 56: Przejście dla pieszych przez ul. J. Kusocińskiego przy parkingu szkolnym. Źródło: własne.



Zdjęcie 57: Przejście dla pieszych przez ul. J. Kusocińskiego przy furtce na boisko. Źródło: własne.



Zdjęcie 58: Przejście dla pieszych przez ul. J. Kusocińskiego przy ul. Królewskiej. Źródło: własne.

3.5.2. Stan i widoczność oznakowania P-25

Stan oznakowania poziomego P-25 „próg zwalniający” na ul. J. Kusocińskiego jest niezadowalający. Na progach zwalniających oznakowanie jest wytarte i częściowo niewidoczne, co ogranicza jego skuteczność w informowaniu kierowców o przeszkodzie na drodze.

Szczególnie w warunkach ograniczonej widoczności, takich jak noc lub opady deszczu, brak wyraźnego oznakowania P-25 może skutkować późnym zauważeniem progu zwalniającego, co zwiększa ryzyko gwałtownego hamowania lub najechania na próg z nadmierną prędkością. Może to prowadzić do uszkodzenia pojazdu, a także stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.



Zdjęcie 59: P-25 na progu zwalniającym na ul. J. Kusocińskiego.
Źródło: własne.

3.5.3. Przejście dla pieszych na ul. Kościelnej

Przejście dla pieszych na ul. Kościelnej, oznakowane liniami P-10 na czerwonym tle, jest najczęściej uczęszczane przez dzieci. Pomimo że wykonano je metodą grubowarstwową, oznakowanie jest częściowo wytarte, zabrudzone oraz słabo widoczne, szczególnie w okresie nocnym. Problemem jest również brak odpowiedniego oświetlenia tego przejścia, co dodatkowo ogranicza jego bezpieczeństwo.

Konieczne jest wykonanie tego przejścia dla pieszych w podwyższonym standardzie zgodnie z *Wzorcami i standardami* [WR-D-41-3](#).

Dodatkowo, należy zastosować pasy wibracyjno-akustyczne przed przejściem, ponieważ obecne oznakowanie nie spełnia już swojej funkcji. Istniejące pasy, wykonane z farby cienkowarstwowej, uległy znacznemu zużyciu i nie zapewniają odpowiedniego efektu ostrzegawczego.



Zdjęcie 60: Przejście dla pieszych przez ul. Kościelną przy ul. J. Kusocińskiego.
Źródło: własne.

3.5.4. Wymagana zmiana oznakowania P-13 na P-12

Na końcu ul. J. Kusocińskiego, przed skrzyżowaniem z ul. Kościelną, istniejące oznakowanie poziome P-13 „linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów” jest w znacznym stopniu wytarte, co dodatkowo obniża jego czytelność i funkcjonalność.

Niezależnie od tego oznakowanie to należy zastąpić linią P-12 „linia bezwzględного zatrzymania – stop”. Zmiana wynika z braku wymaganej widoczności dla znaku pionowego A-7 „ustąp pierwszeństwa”, opisanego w punkcie 3.4.2.1, co w obecnych warunkach uniemożliwia zapewnienie dostatecznego poziomu bezpieczeństwa na tym skrzyżowaniu.



Zdjęcie 61: Wytarta linia P-13 na ul. J. Kusocińskiego.
Źródło: własne.

3.5.5. Przejście dla pieszych przez al. Solidarności

Stan oznakowania poziomego, w tym oznakowania P-10 „przejście dla pieszych” i P-11 „przejazd dla rowerów”, jest zróżnicowany. W wielu miejscach oznakowanie jest częściowo zużyte i wyblakłe, co ogranicza jego widoczność.

W deszczową pogodę oraz w okresie nocnym widoczność oznakowania znacząco się pogarsza, co stanowi dodatkowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.



Zdjęcie 62: Przejście dla pieszych i przejazd dla rowerów przez al. Solidarności.
Źródło: własne.



Zdjęcie 63: Przejście dla pieszych przez al. Solidarności
Źródło: własne.

3.5.6. Niespójność oznakowania poziomego i pionowego na drodze pieszo-rowerowej

Na jednym ze zjazdów na drodze pieszo-rowerowej wzdłuż ul. Kościelnej występuje niespójność oznakowania poziomego P-10 „przejście dla pieszych” z oznakowaniem pionowym D-6b „przejście dla pieszych i przejazd dla rowerów”. Jako że droga ta przeznaczona jest zarówno dla pieszych, jak i rowerzystów, oznakowanie powinno jednoznacznie odnosić się do wszystkich uczestników ruchu.

Dodatkowo na części odcinków droga oznakowana jest jedynie znakiem poziomym P-23 „rower”, bez zastosowania oznakowania P-26 „piesi”, co może prowadzić do niejasności w organizacji ruchu.

Zaleca się usunięcie oznakowania P-10 na zjeździe oraz ujednolicenie oznakowania poziomego zgodnie z obowiązującymi standardami, aby zwiększyć czytelność organizacji ruchu i bezpieczeństwo wszystkich użytkowników.



Zdjęcie 64: Niespójność oznakowania poziomego i pionowego.
Źródło: własne.

3.6. Wyniki oceny nawierzchni dróg, chodników i dróg rowerowych

Nie zaobserwowano większych ubytków ani uszkodzeń nawierzchni dróg, które mogłyby stwarzać bezpośrednie zagrożenie dla uczestników ruchu, w tym pieszych, a w szczególności dzieci.

3.6.1. Uszkodzenie pobocza

Na skrzyżowaniu ul. Kościelnej z ul. J. Kusocińskiego zauważono postępujące uszkodzenie pobocza, obejmujące miejscowe ubytki oraz gradację nawierzchni. Problem może się pogłębiać, powodując nie tylko dyskomfort dla kierowców skręcających w prawo, ale także zwiększone ryzyko uszkodzeń pojazdów.

Należy przeanalizować przejezdność w tym obszarze, aby ocenić, czy uszkodzenie wpływa na płynność ruchu i bezpieczeństwo użytkowników dróg.

Z uwagi na występujące problemy z uszkodzeniami pobocza, warto rozważyć działania mające na celu poprawienie przejezdności, takie jak wzmocnienie krawężników. Zaleca się zastosowanie wyniesionych krawężników, które fizycznie zabezpieczyłyby przed wjazdem na pobocze i krawędź chodnika, w przeciwieństwie do obecnych, wtopionych w nawierzchnię krawężników. Można również rozważyć ustawienie słupków, jednak wymaga to dokładniejszej analizy w kontekście geometrii skrzyżowania.

W kwestii przejścia dla pieszych warto również rozważyć jego specjalne wyposażenie. Jednym z możliwych rozwiązań jest wykonanie wyniesienia przejścia, co poprawiłoby widoczność pieszych oraz ich bezpieczeństwo, szczególnie w kontekście ochrony na krawędzi przejścia.



Zdjęcie 65: Uszkodzone pobocze na skrzyżowaniu ul. Kościelnej z ul. J. Kusocińskiego.
Źródło: własne.

3.6.2. Miejscowe uszkodzenia nawierzchni drogi pieszo-rowerowej

Wzdłuż ul. Kościelnej, na analizowanym odcinku od ul. Podgórnej do ul. J. Kusocińskiego, stwierdzono miejscowe uszkodzenia nawierzchni bitumicznej. Usterki te wynikają z wieku nawierzchni oraz punktowego uszkodzenia spowodowanego przez korzenie drzew. Choć obecny stan nie stwarza poważnych zagrożeń, w niektórych miejscach może powodować trudności dla młodszych rowerzystów, którzy mogą mieć problem z pokonaniem uszkodzeń. Droga pieszo-rowerowa przeznaczona jest zarówno dla pieszych, jak i rowerzystów, a ruch na niej w okresie letnim jest znaczący. Szczególnie w weekendy, gdy ruch osiąga bardzo duże natężenie, mieszanie pieszych i rowerzystów na jednej przestrzeni może prowadzić do kolizji, w tym potencjalnych zderzeń rowerzystów z pieszymi.

W przypadku przebudowy drogi należy rozważyć wybudowanie oddzielnej ścieżki rowerowej oraz chodnika dla pieszych, aby zwiększyć bezpieczeństwo użytkowników i ograniczyć ryzyko niebezpiecznych sytuacji.



Zdjęcie 66: Uszkodzona nawierzchnia drogi pieszo-rowerowej.
Źródło: własne.

3.7. Wyniki oceny bezpieczeństwa na parkingach

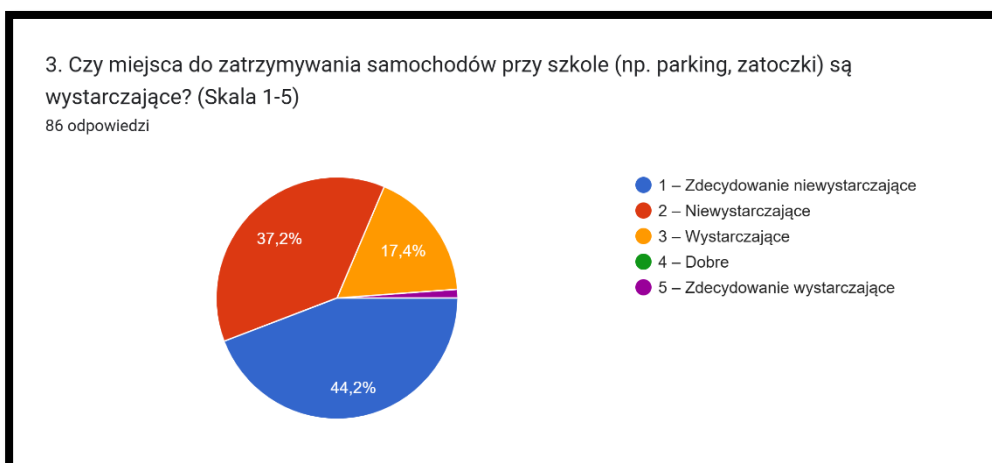
3.7.1. Wyniki ankiety dotyczącej dostępności miejsc parkingowych

W celu lepszego zrozumienia problemów związanych z dostępnością miejsc parkingowych w rejonie szkoły, przeprowadzono ankietę wśród rodziców oraz nauczycieli. Wyniki ankiety wykazały, że większość respondentów uważa, iż liczba miejsc parkingowych w pobliżu szkoły jest niewystarczająca, co powoduje problemy w organizacji ruchu oraz bezpieczeństwie. Oto szczegóły:

- **91,7% nauczycieli** uważa, że liczba dostępnych miejsc parkingowych jest niewystarczająca.
- **81,4% rodziców** podziela tę opinię, wskazując na trudności związane z parkowaniem w godzinach szczytu (przywożenie i odbieranie dzieci).



Wykres 8: Wynik ankiety. Wynik ankiety wśród nauczycieli.
Źródło: własne na podstawie Google Forms.



Wykres 9: Wynik ankiety. Wynik ankiety wśród rodziców.
Źródło: własne na podstawie Google Forms.

3.7.2. Parking przed szkołą

3.7.2.1. Problematyczny wyjazd z parkingu

Wyjazd z parkingu charakteryzuje się bardzo ograniczoną widocznością. Kierowca nie widzi pieszych i samochodów z prawej strony z uwagi na wysoki żywopłot. Lustro, które ma w tym pomóc, jest zbyt małe, nie spełnia swojej funkcji, a dodatkowo ludzie z prawej strony są praktycznie niewidoczni, co stwarza ryzyko ich potrącenia.



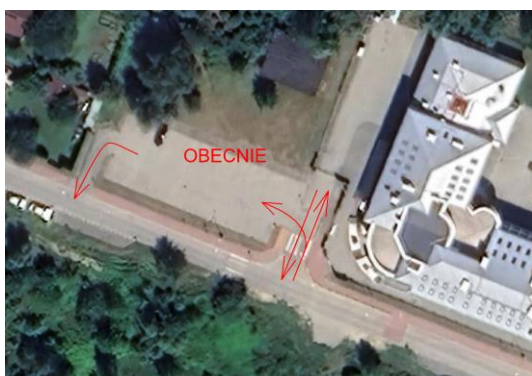
Zdjęcie 67: Wyjazd z parkingu z ograniczoną widocznością.
Źródło: własne.



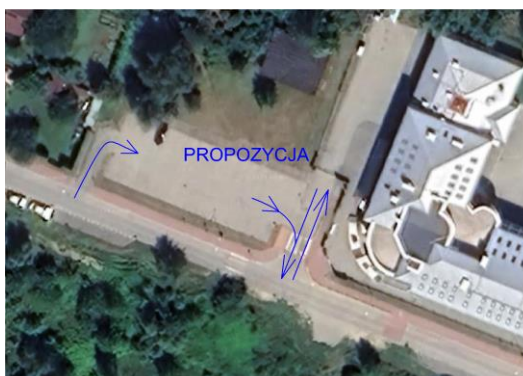
Zdjęcie 68: Wyjazd z parkingu z ograniczoną widocznością.
Źródło: własne.

Rekomendacje:

- Poprawa widoczności na wyjeździe z parkingu poprzez:
 - przycięcie żywopłotu (prywatna posesja),
 - instalację większego, bardziej efektywnego lustra.
- **Alternatywne rozwiązanie, rekomendowane: zmiana kierunku ruchu na parking.** Wjazd zaproponować w miejscu obecnego wyjazdu, co pozwoli wyeliminować problem ograniczonej widoczności oraz ryzyko potrącenia pieszych. Dodatkowo taki układ uniemożliwi blokowanie wjazdu przez pojazdy zatrzymujące się na chwilę w celu wysadzenia dzieci. Kolejne samochody będą mogły bez przeszkód kontynuować ruch w obrębie parkingu.



Rys. 7: Aktualny układ ruchu na parking.
Źródło: Google Maps, dodane oznaczenia własne.



Rys. 8: Proponowany układ ruchu na parking.
Źródło: Google Maps, dodane oznaczenia własne.

3.7.2.2. Szerokość miejsc parkingowych

Obecna szerokość miejsc parkingowych w rejonie szkoły wynosi od 2,0 do 2,3 m, co jest niewystarczające, biorąc pod uwagę współczesne wymiary pojazdów. Większość rodziców unika parkowania w wyznaczonych miejscach, ponieważ ich szerokość utrudnia bezpieczne i komfortowe zaparkowanie. Wyjątek stanowią trzy miejsca parkingowe od strony szkoły, które mają nieco powyżej 3 metrów szerokości, jednak nie są one przeznaczone dla pojazdów osób niepełnosprawnych, co stanowi istotne niedopatrzenie. W efekcie dochodzi do:

- chaotycznego parkowania poza wyznaczonymi strefami,
- ryzyka uszkodzenia sąsiednich pojazdów podczas manewrowania,
- stresu i zdenerwowania kierowców, co dodatkowo zwiększa ryzyko nieprzewidzianych sytuacji.

Bezpieczeństwo dzieci: Wąskie miejsca parkingowe zwiększają ryzyko, że dzieci wysiadając z samochodów, przypadkowo uderzą drzwiami w sąsiednie pojazdy. Taka sytuacja może prowadzić do uszkodzeń pojazdów oraz dodatkowych napięć między rodzicami.



Zdjęcie 69: Chaotyczne parkowanie wynikające z niewystarczającej szerokości miejsc parkingowych.
Źródło: własne.

Rekomendacje:

1. Reorganizacja miejsc postojowych:

Zaleca się poszerzenie wszystkich miejsc parkingowych do standardowej szerokości 2,5 m. Zmiana ta może zostać zrealizowana poprzez przełożenie kostki brukowej, co pozwoli na uzyskanie odpowiedniej szerokości miejsc parkingowych, nie wymagając przy tym dużych nakładów inwestycyjnych. Dzięki temu:

- zwiększy się komfort parkowania,
- ograniczy chaotyczne parkowanie poza wyznaczonymi strefami,
- zmniejszy ryzyko uszkodzenia sąsiednich pojazdów,
- poprawi bezpieczeństwo dzieci w związku z charakterem parkingu (szkolny).

2. Miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych:

Należy uwzględnić utworzenie przynajmniej jednego dedykowanego miejsca parkingowego dla osób niepełnosprawnych. Można to zrobić poprzez wyznaczenie

odpowiedniego miejsca na parkingu i oznaczenie go, aby zapewnić dostępność dla osób z ograniczoną mobilnością.

3.7.2.3. Ilość miejsc

Obecnie na głównym parkingu przed szkołą wyznaczono 32 miejsca postojowe. Jednak z uwagi na ograniczoną szerokość miejsc parkingowych (2,0–2,3 m), rzeczywista liczba pojazdów, które mogą komfortowo i bezpiecznie zaparkować w godzinach szczytu (przywożenie i odbiór dzieci), wynosi jedynie 26. Parking ten, jako główny punkt docelowy dla rodziców, nie mieści wszystkich chętnych, co prowadzi do:

- zatorów na wjeździe i wyjeździe z parkingu,
- chaotycznego parkowania w miejscach do tego nieprzeznaczonych,
- dodatkowego stresu kierowców i potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa pieszych.



Zdjęcie 70: Widok na parking przed szkołą w godzinach szczytu z chaotycznym parkowaniem pojazdów.
Źródło: własne.

Dodatkowe miejsca postojowe:

- na terenie szkoły znajduje się 10 miejsc postojowych dla nauczycieli,
- na parkingu za szkołą zlokalizowano kolejne 10 miejsc,
- wzdłuż ul. J. Kusocińskiego funkcjonują trzy strefy postojowe, każda mieszcząca po ok. 3–4 pojazdy, co daje łącznie 9–12 dodatkowych miejsc.

Rekomendacje:

Ze względu na niedostateczną ilość miejsc postojowych na głównym parkingu oraz wynikające z tego problemy organizacyjne i bezpieczeństwa, należy rozważyć:

- wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych wzdłuż ul. J. Kusocińskiego, gdzie istnieje możliwość zagospodarowania pobocza lub przeorganizowania obecnych stref z wprowadzeniem bezpiecznych przejść dla pieszych.
- powiększenie istniejącego parkingu za szkołą, co może odciążyć główny parking.
- budowę nowego, dedykowanego parkingu w pobliżu szkoły, który zapewniłby dodatkowe miejsca postojowe.

3.7.2.4. Przejście dla pieszych przez wjazd na parking

Analiza widoczności wykazała, że pojazd skręcający w prawo na parking szkolny ma ograniczoną widoczność dzieci wychodzących z terenu szkoły. Główną przeszkodę stanowi murek ogrodzeniowy, który znacznie ogranicza pole widzenia kierowców.

Zgodnie z najnowszymi *Wzorcami i standardami* [WR-D-41-3](#), widoczność pieszego przed przejściem powinna wynosić co najmniej 28 m przy dopuszczalnej prędkości 30 km/h. W naszym przypadku, dla najgorszego położenia, widoczność wynosi jedynie 19 m. Dodatkowo, w trakcie skrętu słupki boczny pojazdu może chwilowo zasłonić sylwetkę pieszego, co zwiększa ryzyko kolizji.



Zdjęcie 71: Widok na zjazd na parking szkolny – ograniczona widoczność pieszego przez murek ogrodzeniowy.
Źródło: własne.



Zdjęcie 72: Widok na zjazd na parking szkolny – kolejne możliwe ograniczenie widoczności przez słupki w aucie.
Źródło: własne.



Rys. 9: Analiza widoczności pieszego przed przejściem – widok z góry z pomiarami.
Źródło: Google Maps, dodane oznaczenia własne.

Rekomendacje:

- Zgodnie z rekomendacjami z punktu 3.3.1, zaleca się wyniesienie tarczy zjazdu wraz ze skrzyżowaniem, co znacząco uspokoi ruch, wymusi redukcję prędkości oraz poprawi widoczność pieszych.
- Usunięcie murka ogrodzeniowego i zastąpienie go ogrodzeniem z siatki w celu poprawy widoczności dzieci wychodzących z terenu szkoły.

3.7.3. Parking za szkołą

Parking za szkołą, zlokalizowany przy al. Solidarności, posiada obecnie 10 wyznaczonych miejsc postojowych.

Problemy związane z infrastrukturą pieszą na terenie parkingu za szkołą:

- brak chodnika od zjazdu na parking aż do samej furtki prowadzącej na teren szkoły, co wymusza przechodzenie po jezdni,
- brak chodnika na części odcinka dojścia do głównego wejścia do szkoły,
- brak oświetlenia na terenie szkoły na odcinku dojścia do wejścia głównego.



Zdjęcie 73: Widok na parking od strony al. Solidarności.
Źródło: własne.

Rekomendacje:

- Budowa brakującego chodnika na odcinku dojścia od parkingu do głównego wejścia do szkoły.
- Zainstalowanie oświetlenia na całej trasie prowadzącej do wejścia szkoły, aby poprawić bezpieczeństwo pieszych po zmroku.
- Powiększenie istniejącego parkingu za szkołą, co może odciążyć główny parking.



Rys. 10: Brakujący odcinek chodnika w tylnej części szkoły.
Źródło: Google Maps, dodane oznaczenia własne.



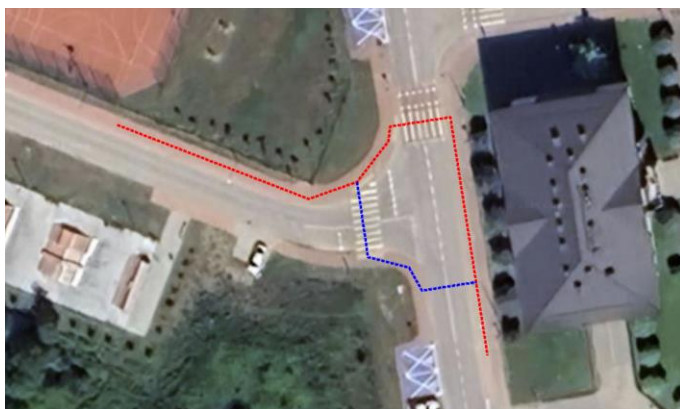
Zdjęcie 74: Brakujący odcinek chodnika w tylnej części szkoły.
Źródło: własne.

3.8. Brak przejścia dla pieszych

Problem:

Brak przejścia dla pieszych na zaznaczonym ciągu komunikacyjnym (czerwona linia), który jest używany przez dzieci i innych pieszych, zmuszając ich do znacznego wydłużenia drogi do istniejącego przejścia. Dłuższa droga może skutkować zniechęceniem i zachęcać do skracania drogi w niebezpieczny sposób (zaznaczone na niebiesko).

Dodatkowo, parking zlokalizowany w pobliżu jezdni zwiększa natężenie ruchu pieszych, zwłaszcza kierowców przechodzących na drugą stronę ulicy, co również wymaga dedykowanego przejścia dla pieszych.



Rys. 11: Skrzyżowanie ul. Kusocińskiego i ul. Królewskiej.
Źródło: Google Maps, dodane oznaczenia własne.



Zdjęcie 75: Obecna trasa części pieszych.
Źródło: własne.

Rekomendacje:

- Wyniesienie tarczy skrzyżowania (zgodnie z pkt 3.3.1).
- Wyznaczenie dodatkowego przejścia dla pieszych w miejscu oznaczonym na czerwono w celu zapewnienia bezpieczeństwa dzieci i innych pieszych korzystających z ciągu komunikacyjnego.
- Uzupełnienie przejścia o odpowiednie oznakowanie poziome i pionowe, a także ewentualne doświetlenie w celu poprawy widoczności po zmroku.
- Zapewnienie bezpiecznego dojścia do parkingu poprzez włączenie go dodatkowym przejściem w rejonie parkingu.

3.9. Niedziałające pulsujące światła ostrzegawcze przy przejściu dla pieszych

Problem:

Na przejściu dla pieszych przez ul. Kościelną, w rejonie skrzyżowania z ul. J. Kusocińskiego, zidentyfikowano problem z nie działającym systemem pulsujących świateł ostrzegawczych, które powinny uruchamiać się automatycznie w chwili, gdy pieszy zbliża się do przejścia. Brak tego mechanizmu zwiększa ryzyko niebezpiecznych zdarzeń drogowych, szczególnie w przypadku dzieci.



Zdjęcie 76: Nie działające pulsujące światła ostrzegawcze.
Źródło: własne.



Zdjęcie 77: Pulsujące światła ostrzegawcze.
Źródło: własne.

Rekomendacje:

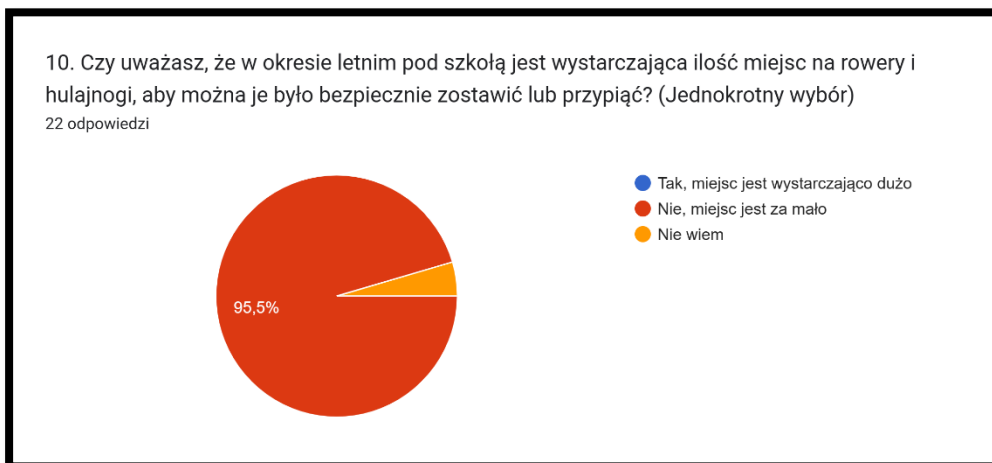
Pilna naprawa systemu pulsujących światel ostrzegawczych oraz przeprowadzenie testów funkcjonalnych, aby zapewnić prawidłowe działanie urządzeń.

3.10. Brak wystarczającej ilości miejsc na rowery przy szkole

W rejonie szkoły znajduje się jedynie 45 miejsc do parkowania rowerów, co jest zdecydowanie niewystarczające, szczególnie poza okresem zimowym, kiedy liczba rowerzystów wzrasta. Brak wystarczającej liczby stojaków zniechęca do korzystania z rowerów jako formy dojazdu do szkoły, co mogłoby pozytywnie wpłynąć na zmniejszenie liczby samochodów w okolicy. Wyniki przeprowadzonej ankiety wskazują na wyraźną potrzebę zwiększenia liczby miejsc parkingowych dla rowerów w rejonie szkoły.



Zdjęcie 78: Miejsca do parkowania rowerów.
Źródło: własne.



Wykres 10: Wynik ankiety. Wynik ankiety wśród uczniów.
Źródło: własne na podstawie Google Forms.

Rekomendacje:

- Zwiększenie liczby stojaków rowerowych w pobliżu szkoły, aby sprostać rosnącemu zapotrzebowaniu, szczególnie w cieplejszych miesiącach.
- Optymalizacja rozmieszczenia stojaków, by zapewnić ich równomierną dostępność w różnych częściach szkoły i jej okolic.
- Promowanie korzystania z rowerów jako ekologicznej i bezpiecznej formy transportu, co przyczyni się do zmniejszenia liczby samochodów w rejonie szkoły.

3.11. Brak ścieżki rowerowej

W najbliższej okolicy szkoły (ul. J. Kusocińskiego) brakuje wydzielonej ścieżki rowerowej, co zmusza dzieci do poruszania się rowerami po chodnikach, narażając je na kolizje z pieszymi oraz na kolizje z pojazdami wyjeżdżającymi z parkingu szkolnego przed szkołą. Ponadto, brak takiej infrastruktury wzdłuż ul. Kościelnej, między ul. J. Kusocińskiego a al. Solidarności stanowi istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa rowerzystów, którzy zmuszeni są do jazdy po chodnikach, co może prowadzić do niebezpiecznych sytuacji z pieszymi. Ponadto dzieci przejeżdżają rowerami przez przejście dla pieszych przez ulicę Kościelną, co może prowadzić do zdarzeń z pojazdami.



Rys. 12: Miejsca braku ścieżki rowerowej.
Źródło: Google Maps, dodane oznaczenia własne.

Rekomendacje:

- Wykonanie projektu i budowa ścieżki rowerowej w rejonie szkoły oraz na odcinku między ul. J. Kusocińskiego a al. Solidarności, aby zapewnić bezpieczną trasę dojazdu rowerzystom. Jednakże, jeśli zostanie wprowadzona strefa zamieszkania na ul. Kusocińskiego (zgodnie z rekomendacjami z punktu 3.3.1), budowa wydzielonej ścieżki rowerowej może stać się mniej konieczna, gdyż w takiej strefie bezpieczeństwo rowerzystów będzie zapewnione przez ograniczenie prędkości oraz priorytet dla pieszych i rowerzystów na jezdni.
- Promowanie korzystania z rowerów jako bezpiecznego środka transportu poprzez rozwój infrastruktury rowerowej w rejonie szkoły i okolicznych ulic.

3.12. Przejścia dla pieszych na ul. J. Kusocińskiego

W obrębie analizowanego terenu przy ul. J. Kusocińskiego znajdują się dwa przejścia dla pieszych oznakowane poziomo za pomocą linii P-10 oraz znakami pionowymi D-6. Jednak przejścia te nie prowadzą do żadnej infrastruktury ani konkretnego celu. Umożliwiają jedynie przekraczanie drogi bez uzasadnionej potrzeby, co może zachęcać dzieci do niekontrolowanego korzystania z nich, w tym do zabawy.

Zagrożenia:

- **Nieodpowiedzialne korzystanie:** Przejścia prowadzące donikąd stają się atrakcyjne dla dzieci, które mogą traktować je jako miejsca zabawy, co zwiększa ryzyko niebezpiecznego przekraczania drogi.
- **Brak realnego celu:** Brak infrastruktury wokół przejść sprawia, że pełnią one funkcję potencjalnie niebezpiecznych miejsc, wykorzystywanych przez dzieci do niekontrolowanego użytkowania.



Zdjęcie 79: Przejście w okolicach głównego wejścia do szkoły.
Źródło: własne.



Zdjęcie 80: Przejście w okolicach wejścia na boisko.
Źródło: własne.

Rekomendacje:

Zlikwidowanie przejść – Należy usunąć istniejące przejścia dla pieszych, które nie prowadzą do żadnej infrastruktury, aby zapobiec niekontrolowanemu korzystaniu z nich, w szczególności przez dzieci.

4. Podsumowanie

Obserwacje wskazują na kilka kluczowych problemów, które mogą stanowić zagrożenie dla dzieci w rejonie ul. Kościelnej i okolic szkoły:

- **Niedostateczne doświetlenie przejść dla pieszych** – Szczególnie w godzinach wieczornych zastosowanie przestarzałych latarni sodowych emitujących słabe, żółte światło powoduje zmniejszenie widoczności pieszych. Na przejściach w rejonie ronda sytuacja jest szczególnie problematyczna – tarcza ronda została oświetlona, co powoduje, że przechodzący przez przejścia piesi są oświetleni jedynie od tyłu dla pojazdów zbliżających się do ronda. W efekcie piesi są słabo widoczni dla kierowców, co znacząco zwiększa ryzyko wypadków. Brak dedykowanego oświetlenia na samych przejściach oraz ich otoczeniu dodatkowo pogłębia problem.
- **Przejścia dla pieszych** – Należy doposażyć przejścia przez ul. Kościelną w lepsze oznakowanie i oświetlenie, aby poprawić ich widoczność. Na dojazdach do ronda na ul. Kościelnej oraz przed przejściami w pobliżu skrzyżowań z ul. Podgórną i ul. Kusocińskiego zaleca się montaż wyspowych progów zwalniających. Dodatkowo przejścia te powinny spełniać podwyższony standard zgodnie z *Wzorcami i standardami* [WR-D-41-3](#), co zwiększy bezpieczeństwo pieszych, zwłaszcza dzieci, w rejonie szkoły.
- **Konieczność uspokojenia ruchu na ulicy Kusocińskiego.** Wynika to z bezpośredniej lokalizacji drogi przy szkole, gdzie ruch pojazdów stanowi poważne zagrożenie dla pieszych, szczególnie dzieci. W celu poprawy bezpieczeństwa należy rozważyć wprowadzenie odpowiedniego oznakowania ostrzegawczego, informującego kierowców o obecności dzieci oraz wprowadzenie ograniczeń prędkości. Optymalnym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie strefy ograniczonej prędkości lub strefy zamieszkania, a także zastosowanie fizycznych ograniczników prędkości, takich jak progi zwalniające. Dodatkowo, zaleca się wprowadzenie wyniesionego skrzyżowania ul. J. Kusocińskiego z ul. Królewską, wyniesionego zjazdu na parking szkolny oraz wyniesionego przejścia dla pieszych w rejonie skrzyżowania z ul. Kościelną. Takie działania przyczyniłyby się do zwiększenia bezpieczeństwa w rejonie szkoły oraz poprawy ostrożności kierowców.
- **Przekraczanie prędkości na ul. Kościelnej** – Kierowcy regularnie ignorują ograniczenia prędkości, co w połączeniu z dużym natężeniem ruchu, słabym oznakowaniem pod względem widoczności oraz niedoświetlonymi przejściami dla pieszych stanowi poważne zagrożenie. Takie warunki mogą prowadzić do niebezpiecznych sytuacji, szczególnie z udziałem dzieci.
- **Duże natężenie ruchu** – W godzinach porannych i popołudniowych ul. Kościelna charakteryzuje się znacznym obciążeniem ruchem, co dodatkowo zwiększa ryzyko zdarzeń na przejściach dla pieszych oraz skrzyżowaniach w pobliżu szkoły.
- **Trudności z wyjazdem z ulic podporządkowanych** – Na skrzyżowaniach z ul. Kościelną (tj. z ul. J. Kusocińskiego, ul. Podgórną oraz ul. Polnej) występują problemy z wyjazdem w godzinach szczytu. Słaba widoczność na tych skrzyżowaniach, szczególnie w kierunku pojazdów nadjeżdżających ul. Kościelną, dodatkowo utrudnia płynny włączanie się do ruchu i zwiększa ryzyko kolizji.
- **Niedostateczna liczba miejsc parkingowych** – W rejonie szkoły brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych, a istniejące miejsca są zbyt wąskie. W godzinach szczytu rodzice parkują chaotycznie, co powoduje trudności w organizacji ruchu i zwiększa ryzyko kolizji.

- **Brak dedykowanej infrastruktury rowerowej** – Na ul. Kościelnej, na odcinku między al. Solidarności a ul. J. Kusocińskiego oraz na ul. J. Kusocińskiego brak wydzielonych ścieżek rowerowych. Taka sytuacja utrudnia bezpieczne poruszanie się rowerzystów i pieszych, zwłaszcza w kontekście wzmożonego ruchu w rejonie szkoły.
- **Inne** opisane w niniejszym Raporcie z Audytu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Podsumowanie uwag w analizowanym obszarze.

Skala wpływu na bezpieczeństwo (1–5):

- **1 – Minimalny wpływ:** Problem ma niewielkie znaczenie dla bezpieczeństwa.
- **2 – Niski wpływ:** Problem wpływa na bezpieczeństwo w ograniczonym stopniu.
- **3 – Średni wpływ:** Problem znacząco zwiększa ryzyko w określonych warunkach.
- **4 – Wysoki wpływ:** Problem istotnie zagraża bezpieczeństwu uczestników ruchu.
- **5 – Bardzo wysoki wpływ:** Problem bezpośrednio i poważnie zagraża bezpieczeństwu.

Wszystkie punkty zawarte w tabeli należy rozpatrywać w kontekście opisów problemów oraz rekomendacji zawartych w rozdziale 3 niniejszego opracowania. Jeden punkt w tabeli może odnosić się do kilku zagadnień, które są szerzej omówione w treści raportu. Przypisane oceny według skali wpływu na bezpieczeństwo (1–5) stanowią obiektywną analizę, przeprowadzoną na podstawie dostępnych danych, wiedzy technicznej oraz doświadczenia w zakresie audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W tabeli podsumowującej uwagi dotyczące bezpieczeństwa, oceny o wysokim (4) i bardzo wysokim (5) wpływie na bezpieczeństwo zostały wyłuszczone, aby łatwiej dostrzec kwestie o największym znaczeniu dla poprawy bezpieczeństwa. Dzięki temu kluczowe zagrożenia zostały wyróżnione i uwaga skoncentrowana na najbardziej istotnych problemach.

Tabela 2: Podsumowanie problemów wpływających na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Lp.	Opis uwagi	Ulica/Skrzyżowanie	Odwolanie do pkt ww. Raportu „Hiperłącze do punktu”	Wpływ na bezpieczeństwo (1-5)
1.	Uspokojenie ruchu/zmiana geometrii skrzyżowania Kościelna/Kusocińskiego	Kościelna	3.1	4
2.	Doświetlenie przejść dla pieszych	Kościelna	3.2	5
3.	Ograniczenie prędkości poprzez uspokojenie ruchu na ul. J. Kusocińskiego	Kusocińskiego	3.3.1	4
4.	Ograniczenie prędkości na ul. Kościelnej	Kościelna	3.3.2	5
5.	Ograniczenie prędkości na ul. Podgórnej	Podgórna	3.3.3	3
6.	Ograniczenie na ul. Królewskiej	Królewska	3.3.6	3
7.	Przekręcona tarcz znaku D-6	parking szkolny	3.4.1.1	2
8.	Przekręcona tarcz znaku B-20	parking szkolny	3.4.1.2	2
9.	Przekrzywiony słupek znaku D-3	parking szkolny	3.4.1.3	1
10.	Przekrzywiony słupek znaku B-20	parking szkolny	3.4.1.4	1
11.	Brudna tarcza tablicy U-3d	parking szkolny	3.4.1.5	1
12.	Nieprawidłowy znak A-7	Kusocińskiego/Kościelna	3.4.2.1	3
13.	Brak znaku A-17	Kusocińskiego	3.4.2.2	3
14.	Błędne oznakowanie D-6b	Kusocińskiego	3.4.2.3	2
15.	Brak znaku D-6	Kusocińskiego	3.4.2.4	2
16.	Małe lustro U-18a	Kusocińskiego	3.4.2.5	3
17.	Przekręcona tarcza znaku D-6	Kusocińskiego	3.4.2.6	2
18.	Przekręcona tarcza znaków C-13/16 i C-13a/16a	Kusocińskiego	3.4.2.7	1
19.	Przekręcone tarcze znaków D-6	Kusocińskiego	3.4.2.8	1
20.	Przekręcona tarcza znaku D-18	Kusocińskiego	3.4.2.9	1
21.	Przekrzywiony słupek znaku A-11a	Kusocińskiego	3.4.2.10	1
22.	Przekręcona tarcza znaku D-6	parking szkolny	3.4.3.1	1
23.	Nieczytelny znak D-40	parking szkolny	3.4.3.2	2
24.	Przekręcona tarcza znaku D-6	Królewska	3.4.4.1	2
25.	Niekompletne oznakowanie	Królewska	3.4.4.2	2

26.	Nieprawidłowy znak A-7	Podgórna/Kościelna	3.4.5.1	3
27.	Przysłonięty/brudny znak B-33	Podgórna	3.4.5.2	2
28.	Przekręcona tarcza znaku B-33	Polna	3.4.6.1	2
29.	Przejścia dla pieszych o podwyższonym standardzie	Kościelna	3.4.7.1	4
30.	Brudne znaki D-15	Kościelna	3.4.7.2	1
31.	Przekręcone tarcze znaków C-13/16 i D-6	Kościelna	3.4.7.3	1
32.	Przekręcona tarcza znaku D-15	Kościelna	3.4.7.4	1
33.	Zły stan oznakowania P-10	parking szkolny	3.5.1	2
34.	Zły stan oznakowania P-10	Kusocińskiego/Kościelna	3.5.1	2
35.	Zły stan oznakowania P-10	Kusocińskiego	3.5.1	2
36.	Zły stan oznakowania P-25	Kusocińskiego	3.5.2	1
37.	Zły stan oznakowania P-10	Kościelna	3.5.3	4
38.	Zmiana oznakowania P-13 na P-12	Kusocińskiego/Kościelna	3.5.4	3
39.	Zły stan oznakowania P-10	Solidarności	3.5.5	2
40.	Niespójność oznakowania na drodze pieszo-rowerowej	Kościelna	3.5.6	1
41.	Uszkodzenie pobocza	Kościelna/Kusocińskiego	3.6.1	1
42.	Uszkodzona nawierzchnia drogi pieszo-rowerowej	Kościelna	3.6.2	1
43.	Wyjazd z parkingu	parking szkolny	3.7.2.1	4
44.	Szerokość miejsc parkingowych	parking szkolny	3.7.2.2	1
45.	Ilość miejsc parkingowych	parking szkolny	3.7.2.3	1
46.	Przejście dla pieszych przed szkołą	Kusocińskiego/parking	3.7.2.4	3
47.	Parking za szkołą/dojście do szkoły	parking szkolny	3.7.3	2
48.	Brak przejścia dla pieszych	Królewska/Kusocińskiego	3.8	3
49.	Niedziałające pulsujące światła ostrzegawcze	Kościelna	3.9	5
50.	Brak wystarczającej ilości miejsc na rowery	teren szkoły	3.10	1
51.	Brak ścieżki rowerowej	Kościelna	3.11	4
52.	Brak ścieżki rowerowej	Kusocińskiego	3.11	3
53.	Przejścia dla pieszych	Kusocińskiego	3.12	2

5. Wnioski i dalsze działania

Audyt wykazał, że istnieje pilna potrzeba poprawy bezpieczeństwa dzieci w drodze do Szkoły Podstawowej nr 2 im. Jana Pawła II w Wieliszewie. Liczne uchybienia w infrastrukturze drogowej i kwestie związane z organizacją ruchu stanowią zagrożenie dla uczniów, rodziców oraz innych uczestników ruchu. Wdrożenie proponowanych rozwiązań przyczyni się do poprawy warunków bezpieczeństwa, ale równocześnie pokazuje, że bezpieczeństwo to nie tylko kwestia odpowiednich rozwiązań infrastrukturalnych, ale także odpowiedzialności za edukację najmłodszych.

Wyniki ankiety przeprowadzonej wśród nauczycieli wykazały, że aż 83,3% z nich uważa, iż powinny zostać podjęte dodatkowe działania edukacyjne w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego wśród dzieci. To silny sygnał, że równocześnie z poprawą infrastruktury, należy skoncentrować się na wychowywaniu dzieci w duchu odpowiedzialności za własne bezpieczeństwo na drodze.

Dzięki współpracy zarządców dróg, władz lokalnych, instytucji edukacyjnych oraz służb porządkowych, w tym Policji, możemy stworzyć kompleksowy system, który nie tylko zabezpieczy uczniów na drodze, ale także przygotuje ich do odpowiedzialnego i świadomego zachowania w przyszłości. Policja odgrywa kluczową rolę w monitorowaniu przestrzegania przepisów i prowadzeniu działań edukacyjnych, które pomogą dzieciom zrozumieć zagrożenia i odpowiedzialność za własne bezpieczeństwo.

Tylko wspólne działania mogą zapewnić trwałe i skuteczne rozwiązania, które pozwolą nam zadbać o bezpieczeństwo dzieci i młodzieży. To inwestycja w ich przyszłość, która pomoże stworzyć bezpieczne warunki do nauki, zabawy i rozwoju w najbliższym otoczeniu.

Stowarzyszenie Forum Audytorów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pozostaje do Państwa dyspozycji, gotowe do wsparcia w zakresie audytów bezpieczeństwa ruchu oraz wdrażania rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo w lokalnych społecznościach. Działajmy razem, aby zapewnić bezpieczeństwo dzieciom.

mgr inż. Łukasz Skrodzki

Audytor Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Projektant drogowy

e-mail: lukasz.skrodzki.brd@gmail.com

Warszawa, 12.02.2025 r.

Weryfikacja:

mgr inż. Monika Bielewska

Audytor Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Warszawa, 12.02.2025 r.

OŚWIADCZENIE AUDYTORA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Ja, niżej podpisany, oświadczam, że w ramach oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego w rejonie Szkoły Podstawowej nr 2 im. Jana Pawła II w Wieliszewie, realizowanej w projekcie „**Bezpieczna droga do szkoły**”, którego celem jest analiza bezpieczeństwa dzieci w drodze do i ze szkoły, w szczególności w najbliższej okolicy placówki, oraz zaproponowanie rekomendacji mających na celu jego poprawę w odniesieniu do infrastruktury drogowej podlegającej ocenie bezpieczeństwa ruchu drogowego nie zachodzą wobec mnie przesłanki określone w art. 24k ust. 2 i 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320, 1222).

mgr inż. Łukasz Skrodzki

Audytorski Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Warszawa, 12.02.2025 r.

OŚWIADCZENIE AUDYTORA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Ja, niżej podpisana, oświadczam, że w ramach oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego w rejonie Szkoły Podstawowej nr 2 im. Jana Pawła II w Wieliszewie, realizowanej w projekcie „**Bezpieczna droga do szkoły**”, którego celem jest analiza bezpieczeństwa dzieci w drodze do i ze szkoły, w szczególności w najbliższej okolicy placówki, oraz zaproponowanie rekomendacji mających na celu jego poprawę w odniesieniu do infrastruktury drogowej podlegającej ocenie bezpieczeństwa ruchu drogowego nie zachodzą wobec mnie przesłanki określone w art. 24k ust. 2 i 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320, 1222).

mgr inż. Monika Bielewska

Audytor Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Warszawa, 12.02.2025 r.