

Raport z Audytu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

nr: AUDYT/MŚ/001/2025

Ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego w rejonie Zespołu Placówek Oświatowych nr 1 w Międzyrzeczu Podlaskim

w ramach projektu „Bezpieczna droga do szkoły”



Audyt przeprowadził:

mgr inż. Michał Śledź

**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, w tym dyrektyw unijnych. 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 Zespołu Placówek Oświatowych nr 1 w Międzyrzeczu Podlaskim 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

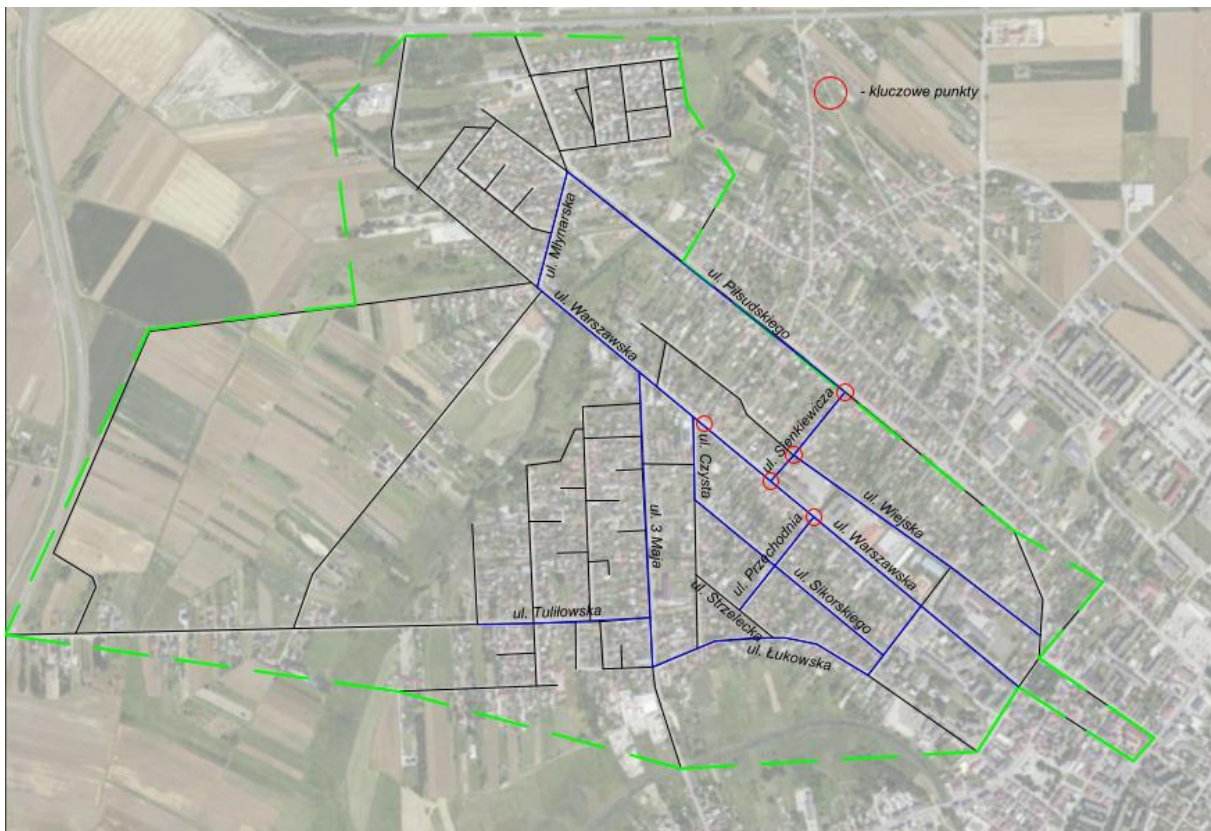
Audyt został przeprowadzony przez certyfikowanych audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego, którzy posiadają specjalistyczne wykształcenie, przeszli odpowiednie szkolenia i uzyskali certyfikaty wydane przez ministra właściwego do spraw transportu zgodnie z wymogami ustawy. Dzięki ich doświadczeniu raport 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 1 z Oddziałami Integracyjnymi i Sportowymi im. Henryka Sienkiewicza w Zespole Placówek Oświatowych Nr 1 z siedzibą w Międzyrzecu Podlaskim, 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 główne ulice prowadzące z osiedli o gęstej zabudowie, zgodnie z przedstawioną 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 VII/74/19 Rady Miasta Międzyrzec Podlaski z dnia 30 kwietnia 2019 r.

Źródło: geoportal.pl, 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:

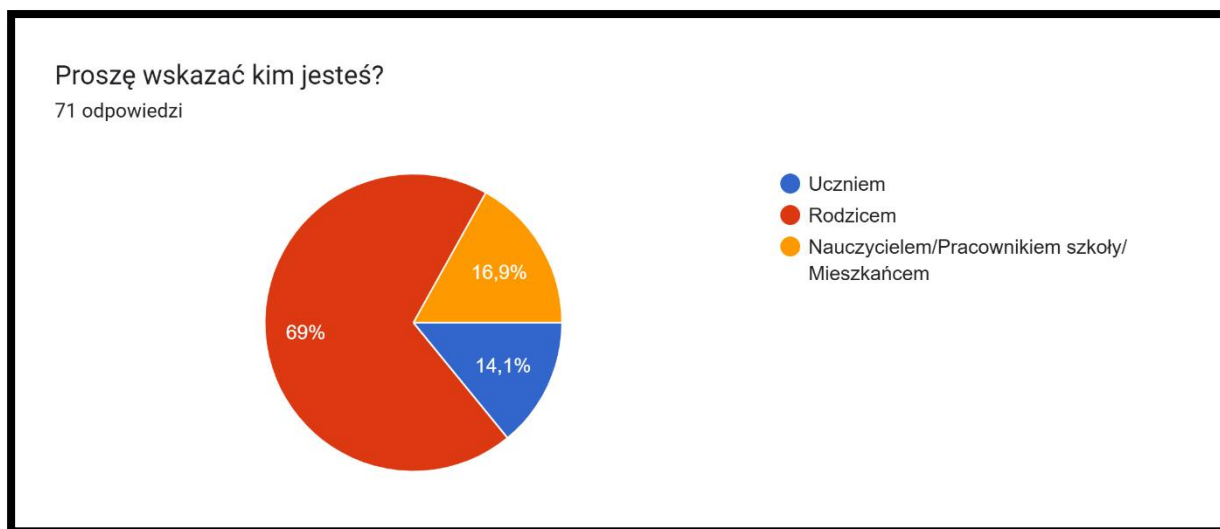
- pomiar natężenia ruchu drogowego i pieszego,
- stan oświetlenia ulicznego i przejść dla pieszych,
- stan oznakowania pionowego,
- stan oznakowania poziomego,
- stan nawierzchni dróg, chodników i dróg rowerowych,
- identyfikacja innych zagrożeń.

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 nauczycieli/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 71 respondentów, w tym:

- 49 rodziców,
- 10 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

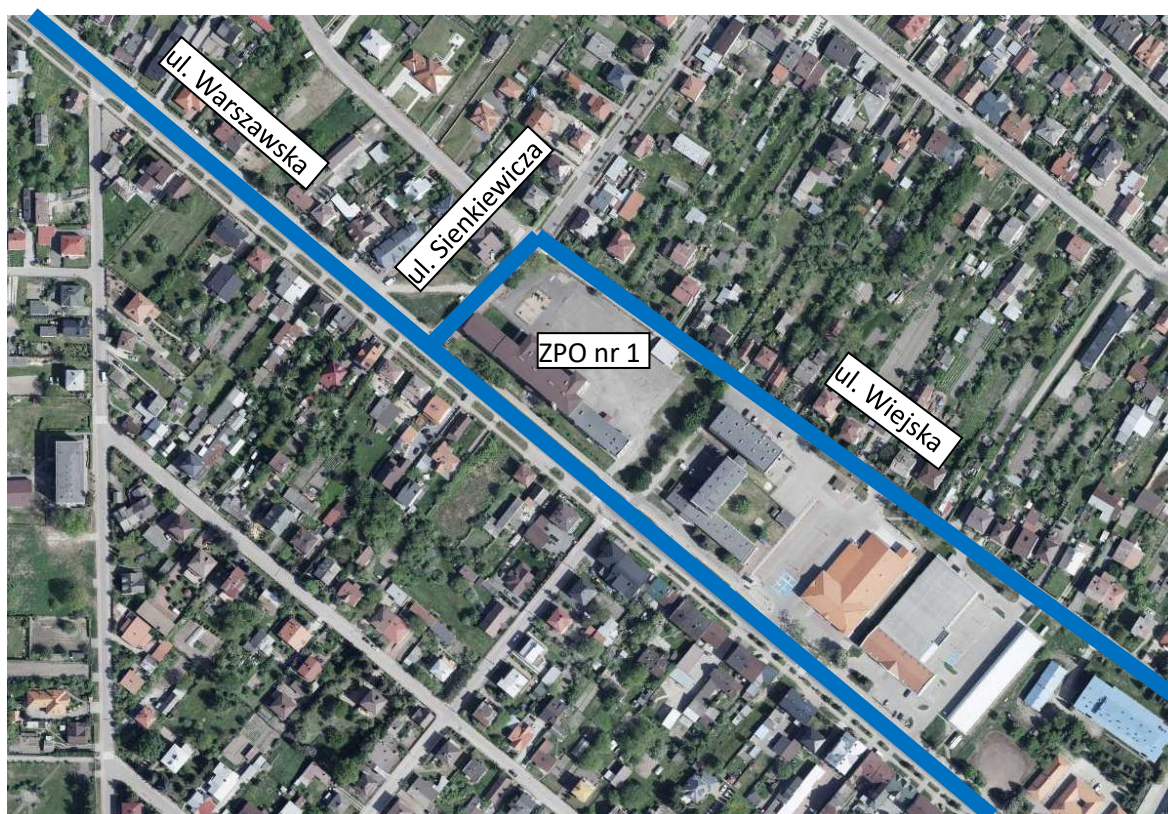
2.4.1. Charakterystyka układu drogowego

Zespół Placówek Oświatowych nr 1 (ZPO nr 1) w Międzyrzecu Podlaski położony jest w centralnej części miasta. Układ komunikacyjny miasta bazuje na ulicach rozchodzących się z centrum miasta i stanowiących trzon komunikacyjny, tj. ul. Brzeskiej, ul. Lubelskiej i ul. Warszawskiej. ZPO nr 1 zlokalizowany jest przy ul. Warszawskiej, łączącej centrum miasta z drogą krajową nr 2 relacji Warszawa – Terespol. Droga krajowa nr 2 stanowi jednocześnie część międzynarodowego szlaku komunikacyjnego E30, łączącego m.in. Wielką Brytanię z Rosją.

2.4.2. Drogi w rejonie szkoły

W okolicy Zespołu Placówek Oświatowych nr 1 w Międzyrzecu Podlaskim przebiega kilka różnych kategorii dróg, które różnią się zarówno natężeniem ruchu, jak i odpowiedzialnością za ich zarządzanie.

Zespół Placówek Oświatowych nr 1 otoczony jest bezpośrednio trzema ulicami gminnymi, tj. ulicą Warszawską, ul. Sienkiewicza oraz ul. Wiejską. Ulice Sienkiewicza i Wiejska posiadają klasę lokalną (L), a ulica Warszawska posiada klasę zbiorczą (Z).



Rys. 2. Schemat układu komunikacyjnego przy szkole ZPO nr 1.
Źródło: geoportal.pl, dodane oznaczenia własne.

ul. Warszawska – droga gminna, której zarządcą jest Burmistrz Miasta Międzyrzec Podlaski, a organem zarządzającym ruchem jest Starosta powiatu bialskiego. Według miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z 2020r. jest zaliczoną do dróg klasy zbiorczej (Z). Na niemal całej długości posiada przekrój uliczny wraz z obustronną drogą dla pieszych, a na znacznej długości została również zlokalizowana droga dla rowerów. Dla ulicy Warszawskiej w okolicy szkoły przeprowadzono pomiar ruchu, a wyniki przedstawiono w dalszej części opracowania. W godzinach przywożenia dzieci w rejonie szkoły dochodzi do znacznego zwiększenia ruchu. Problemem jest brak stanowisk postojowych, a parkowanie jest wykonywane z wykorzystaniem powierzchni utwardzonych przy zjazdach w tym zlokalizowanych zbyt blisko przejścia dla pieszych, co ogranicza widoczność przejeżdżających pojazdów na strefę oczekiwania oraz pieszych wchodzących na przejście dla pieszych. Dodatkowo, długa, prosta geometria tej drogi sprzyja rozwijaniu nadmiernych prędkości przez kierowców. Wysokie natężenie ruchu w rejonie skrzyżowań z ul. Sienkiewicza zwiększa ryzyko kolizji. Dodatkowo niedostateczne oświetlenie przejścia dla pieszych potęguje ryzyko wypadków, szczególnie z udziałem dzieci w okresie zimowym.

Wzdłuż drogi występuje zróżnicowana zabudowa, a zlokalizowane przy niej są m.in. Urząd Miasta Międzyrzec Podlaski, siedziba banku, bloki mieszkalne, sklepy wielkopowierzchniowe, budynki mieszkalne jednorodzinne i inne.

Ulica Warszawska w okolicy szkoły ZPO nr 1 posiada przekrój drogi 1x2, o szerokości pasa ruchu 4- 4,5m. Nawierzchnia jezdni jest bitumiczna. W okolicy szkoły na ul. Warszawskiej występuje skrzyżowanie z ul. Sienkiewicza oraz z ul. Przechodnią (klasa lokalna, przekrój 1x2, szer. 5,50m).

Na ulicy Warszawskiej przed szkołą występuje zatoka autobusowa połączona z drogą dla pieszych i rowerów (przylega do zatoki). Natomiast za drogą dla pieszych, występuje droga dojazdowa do budynków przyległych, która przebiega w znacznym zniżeniu (od ok. 12 – 20 cm). Wymieniony przystanek autobusowy z zatoką autobusową znajduje się na kierunku „od centrum”, przed skrzyżowaniem z ul. Przechodnią.



Zdjęcie. 1. Widok na zatokę autobusową, drogę dla pieszych i rowerów przy szkole na ul. Warszawskiej
Źródło: własne.

Natomiast przystanek autobusowy w kierunku „do centrum” oddalony jest ok. 200m w kierunku północno-zachodnim od ul. Sienkiewicza przylegającej do szkoły. Wyposażony został w peron o szerokości 1,50m z zabezpieczeniem ogrodzeniem segmentowym U-12a od strony skarpy. Na ulicy Warszawskiej występuje przy szkole przejście dla pieszych pełniące rolę przejścia szkolnego. Z uwagi bliskość położenia do wejścia głównego oraz wejścia do przedszkola występuje na nim duży ruch dzieci w godzinach szkolnych. Przejście dla pieszych wyposażone jest w znak aktywny D-6 na wysięgniku montowany nad przejściem dla pieszych. Znak wyposażony jest w lampę błyskową ostrzegawczą barwy żółtej, załączaną w momencie wejścia pieszego na przejście dla pieszych poprzez czujnik ruchu. Zasilanie znaku jest hybrydowe. Występuje oznakowanie poziome – linia P-10. Przejście przy krawężniach jezdni jest oznakowane tabliczkami T-27 „Agatka” z znakiem D-6 „przejście dla pieszych”. Dodatkowo w godzinach zajęć szkolnych, przejście jest zabezpieczane przez pracownika miejskiego tzw. „Pani Stopka”, nadzorującego bezpieczne przejście dzieci przez jezdnię. Przejście dla pieszych przylega do zjazdu prowadzącego na teren szkoły. Po stronie szkoły występuje droga dla pieszych i rowerów o szerokości łącznie 3,5m (w tym droga dla pieszych 1,60m, droga dla rowerów 1,90m). Wzdłuż szkoły pomiędzy jezdnią, a drogą dla pieszych zlokalizowany jest zieleniec, a w nim występuje ogrodzenie łańcuchowe U-12b.

ul. Henryka Sienkiewicza – droga gminna, której zarządcą jest Burmistrz Miasta Międzyrzec Podlaski, a organem zarządzającym ruchem jest Starosta powiatu bialskiego. Jest ulicą prostopadłą do ulicy Warszawskiej. Posiada klasę lokalną (L). Zastosowany przekrój ulicy to 1x2. Szerokość jezdni wynosi 6,0m. Na odcinku ulicy od ul. Warszawskiej do ul. Wiejskiej (wzdłuż ogrodzenia szkoły) posiada drogę dla pieszych zlokalizowaną po jednej stronie ulicy, a na dalszym odcinku do ul. Piłsudskiego, posiada obustronne drogi dla pieszych. Przy skrzyżowaniu z ul. Warszawską zlokalizowano przejście dla pieszych (dawniej również przejazd dla rowerów) i jest pierwszym przejściem dla pieszych od tylnego wejścia do szkoły, zlokalizowanym w kierunku ulicy Warszawskiej. Obecnie brak jest przejazdu dla rowerów, a istniejąca droga dla rowerów występująca przy ul. Warszawskiej ma brak ciągłości na około 15 m przed i za przejściem dla pieszych. Kolejne przejście dla pieszych zlokalizowane jest na skrzyżowaniu ul. Sienkiewicza z ul. Wiejską i również jest pierwszym przejściem dla pieszych od tylnego wejścia do szkoły, zlokalizowanym w kierunku ul. Piłsudskiego. Wzdłuż ulicy występują budynki mieszkalne jednorodzinne.

ul. Wiejska - droga gminna, której zarządcą jest Burmistrz Miasta Międzyrzec Podlaski, a organem zarządzającym ruchem jest Starosta powiatu bialskiego. Ulica posiada klasę lokalną (L) jest zlokalizowana równoległe do ul. Warszawskiej. Posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej. Szerokość jezdni wynosi 6,0m. Jezdnia jest ograniczona krawężnikami. Ulica posiada po swojej północnej stronie drogę dla pieszych o szerokości ok. 2.0m. W okolicy skrzyżowania z ulicą Wiejską występuje przejście dla pieszych stanowiące przejście na trasie szkolnej wyznaczone oznakowaniem poziomym oraz oznakowaniem pionowym (D-6).

2.4.3. Analiza zdarzeń drogowych

2.4.3.1. Źródła danych.

Do analizy zdarzeń drogowych wykorzystano informacje z ogólnodostępnych baz danych o zdarzeniach drogowych w zakresie lat 2014-2024r.

2.4.3.2. Kluczowe ustalenia.

- **Ulica Warszawska:** Przeanalizowano zdarzenia drogowe oraz wypadki na odcinku ul. Warszawskiej od ul. Pocztovej do ul. 3 Maja. W latach 2014–2024 według Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji, doszło tam do 37 zdarzeń drogowych, z czego 13 odbyło się z udziałem pieszych i rowerzystów. Dwa zdarzenia drogowe z udziałem pieszego i samochodu osobowego (pieszy został ciężko ranny w 2021r.) oraz rowerzysty z samochodu osobowego odnotowano na skrzyżowaniu ul. Warszawskiej z ul. Przechodnią oraz jedno z udziałem rowerzysty na skrzyżowaniu ul. Warszawskiej z ul. Sienkiewicza (rowerzysta został ciężko ranny w 2022r.). Dodatkowo, dwa zdarzenia z udziałem rowerzysty oraz dwa z udziałem pieszego odnotowano na przejściu dla pieszych, położonym ok. 150m od szkoły przy sklepach Lidl i Biedronka, oraz jedno z udziałem pieszego ok. 250m od szkoły przy sklepie Biedronka. Na ulicy Warszawskiej na odcinku od ul. Przechodniej do ul. Sienkiewicza odnotowano także 6 kolizji z udziałem samochodów osobowych.
- **Ulica Wiejska:** Przeanalizowano zdarzenia drogowe na ul. Wiejskiej na odcinku od ul. Sienkiewicza do ok. 100 m za teren szkoły. W latach 2014–2024 według Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji, doszło tam do 11 zdarzeń drogowych, na szczęście bez udziału pieszych i rowerzystów. Zdarzenia dotyczyły najechania na pojazd unieruchomiony (4 zdarzenia), niezachowania odpowiedniej uwagi przy cofaniu (4 zdarzenia) oraz zderzeń bocznych pojazdów (3 zdarzenia). W wyniku zdarzeń nie było osób rannych.
- **Ulica Sienkiewicza:** Niewielka ilość zdarzeń drogowych. W 2023r. doszło do zderzenia bocznego na skrzyżowaniu ul. Sienkiewicza z ul. Wiejską rowerzysty (osoba dorosła) z samochodem osobowym, bez osób rannych.
- **Zdarzenia z udziałem dzieci:** Na podstawie informacji z forum Facebooka zidentyfikowano dwa zdarzenia z udziałem dzieci:
 - 7 października 2019 r., godz. 7.48: Kolizja z udziałem 12-letniego pieszego korzystającego z przejścia dla pieszych przez ul. Warszawska przy skrzyżowaniu z ul. Czystą (nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych)
 - 6 maj 2017 r., godz. 15.09: Kolizja z udziałem 6-letniego rowerzysty, na tym samym przejściu dla pieszych (nieprawidłowe przejeżdżanie)

2.4.4. Pomiar natężenia ruchu drogowego

Pomiar natężenia ruchu na ul. Warszawskiej, przeprowadzony w dniu 7.03.2025r. w godzinach szczytu porannego (7:30–8:30) wykazał:

- prawie 570 pojazdów przejeżdża przez ul. Warszawską w godzinie szczytu porannego
- duże natężenie ruchu koncentruje się w rejonie skrzyżowania z ul. Sienkiewicza (liczba skręcających z ul. Warszawskiej w ul. Sienkiewicza – 148 pojazdów, a wyjeżdżających z ul. Sienkiewicza na ul. Warszawską - 124 pojazdy).

2.4.5. Pomiary oświetlenia w okolicach przejść dla pieszych

Pomiary oświetlenia przejść dla pieszych wykonano w dniu 6.03.2025r. luxomierzem zgodnie z normą PN-EN 13201:2016 oraz WR-D-41-4. 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

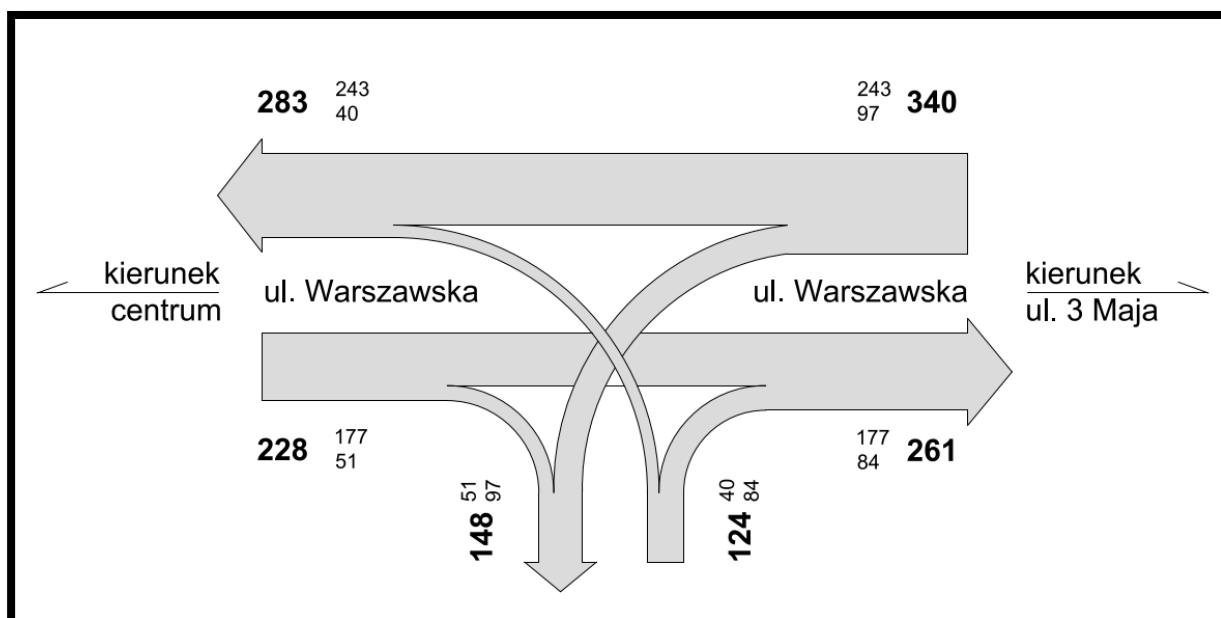
W związku z przeprowadzonym audytem i analizą stanu infrastruktury drogowej oraz warunków bezpieczeństwa w rejonie Zespołu Placówek Oświatowych nr 1 w Międzyrzeczu Podlaskim, w poniższych punktach przedstawiono szczegółowe wyniki oceny, obejmujące zarówno stan techniczny nawierzchni, oznakowania, jak 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 lokalizacji w pobliżu szkoły:

3.1.1. Skrzyżowanie ul. Warszawskiej i ul. Sienkiewicza

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



Rys. 3: Kartogram przedstawiający natężenie ruchu drogowego na skrzyżowaniu ul. Warszawskiej i ul. Sienkiewicza. Pomiar przeprowadzono w godzinach porannego szczytu (7:30–8:30) dnia 7 marca 2025 r. Źródło: własne.

3.1.2. Przejścia dla pieszych

Dodatkowo, zliczono ilość osób przekraczających przejścia dla pieszych w godzinie pomiarowej. Przejście dla pieszych przez ulicę Warszawską w pobliżu ul. Przechodniej

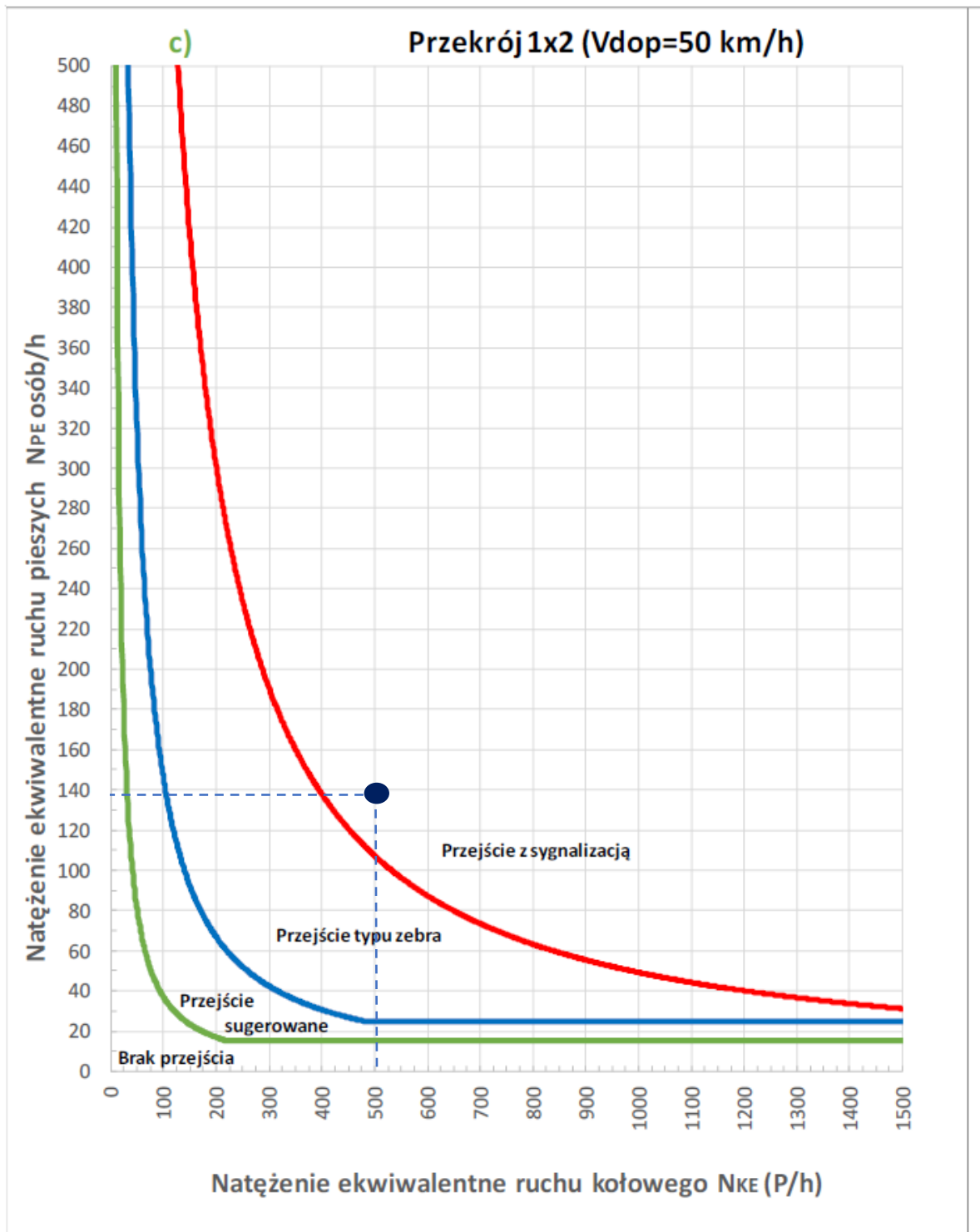
przekroczyło **137 osób** (126 pieszych w okresie od 7:30 do 8.00). Natomiast, przez przejście dla pieszych na ul. Sienkiewicza w pobliżu ul. Warszawskiej przeszło **53 osoby** (46 pieszych w okresie od 7:30 do 8.00). Zauważono, że dużą grupę ok. 30% na obu przejściach dla pieszych stanowiły osoby prowadzące rowery.

3.1.3. Wnioski:

- **Duży ruch na skrzyżowaniu ul. Warszawskiej z ul. Sienkiewicza:** W godzinach porannego szczytu (7:30–8:30) zarejestrowano blisko 700 pojazdów w przekroju dla obu kierunków, co wskazuje na intensywny przepływ ruchu w tym obszarze, wynikający z funkcji ul. Warszawskiej, będącą głównym ciągiem komunikacyjnym miasta.
- **Duży ruch wyjeżdżających oraz skręcających na ul. Sienkiewicza:** W godzinach szczytu porannego zarejestrowano 124 pojazdy wyjeżdżające oraz 148 pojazdów wjeżdżających na ulicę Sienkiewicza, co wskazuje na znaczne obciążenie wlotu.
- **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. Warszawskiej oraz na ul. Sienkiewicza, które są intensywnie użytkowane przez dzieci w drodze do i ze szkoły.

3.1.4. Rekomendacje:

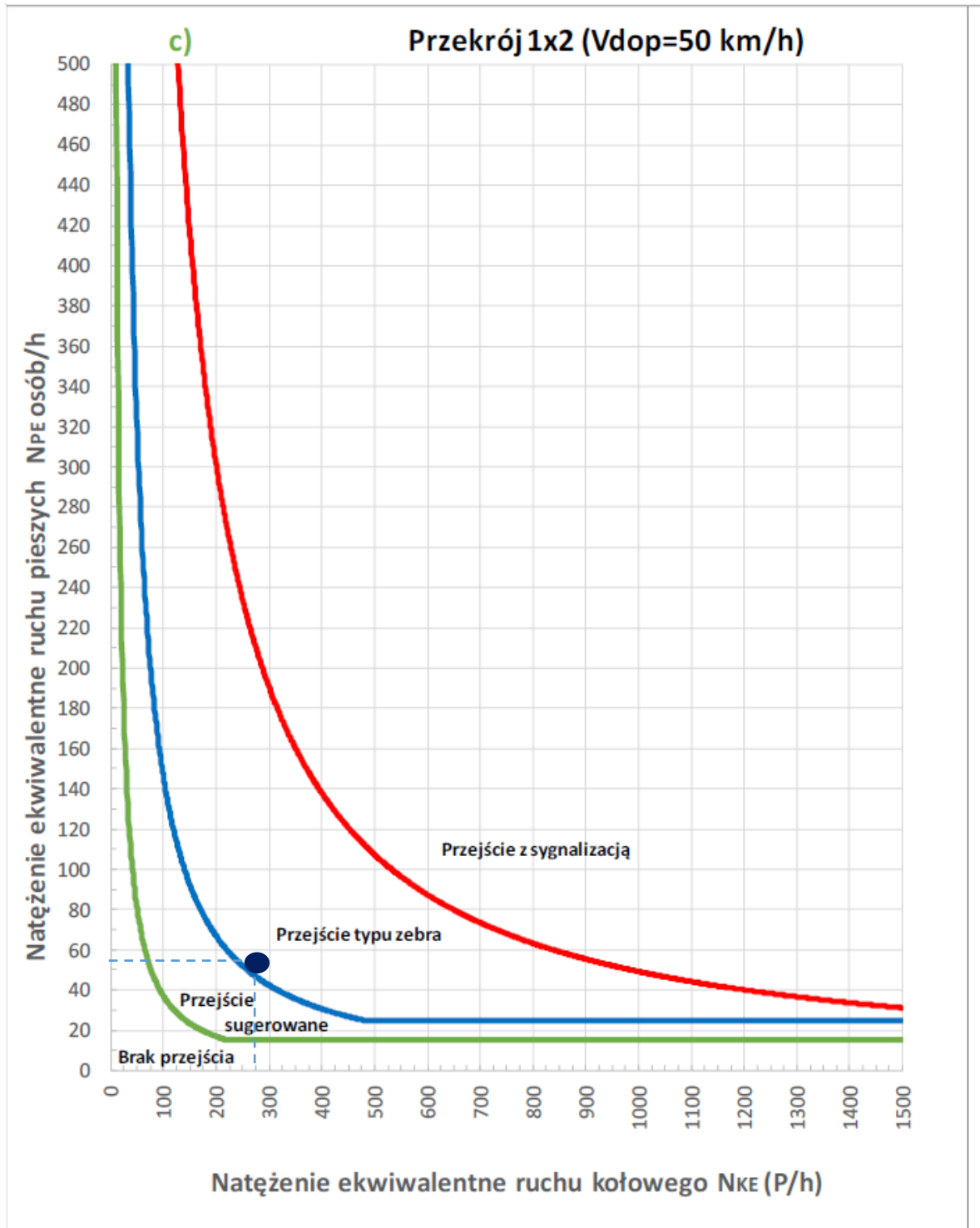
- 1) **Zainstalowanie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Warszawskiej z ul. Sienkiewicza** – zaleca się zainstalowanie sygnalizacji świetlnej, sygnalizacja poprawi zarządzanie ruchem, zapewniając większe bezpieczeństwo pieszym oraz umożliwiając płynne włączanie się do ruchu na skrzyżowaniu z wlotu ul. Sienkiewicza, a program akomodacyjny sygnalizacji pozwoli dostosować długość poszczególnych faz do natężenia ruchu.
- 2) **Uspokojenie ruchu na ulicy Warszawskiej na odcinku szkolnym poprzez np. zawężenie przekroju poprzecznego jezdni** – zmiana szerokości pasów ruchu (zawężenie) przyczyni się do zmniejszenia prędkości pojazdów poruszających się wzdłuż ulicy, a dodatkowo skróci czas przejścia pieszego na drugą stronę ulicy oraz pozwoli na spełnienie parametru długości przejścia szkolnego, zgodnie z WR-D. Alternatywnie można wprowadzić azyl dla pieszych na przejściu szkolnym na ul. Warszawskiej przy ul. Przechodniej, jak również przy ul. Czystej, co również skróci czas przejścia oraz zmniejszy szerokość pasów ruchu.
- 3) **Dostosowanie infrastruktury dla pieszych do istniejącego ruchu pojazdów oraz pieszych** – zaleca się przebudowę istniejącego przejścia dla pieszych przez ul. Warszawską przy ul. Przechodniej zgodnie ze wskazaniem poniższego nomogramu:



Rys. 4: Nomogram przedstawiający natężenie ruchu drogowego na przejściu dla pieszych przez ul. Warszawską przy skrzyżowaniu z ul. Przechodnią.

Źródło: własne, na podstawie WR-D-41-3 Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych

- 4) Przejście dla pieszych przez ul. Sienkiewicza przy ul. Warszawskiej - zgodnie z poniższym nomogramem istniejące przejście dla pieszych nie wymaga przebudowy i może pozostać jako typ „zebra” zgodnie z pomierzonym natężeniem ruchu pieszego oraz pojazdów. Jednakże w tym miejscu, zaleca się dostosowanie infrastruktury dla potrzeb rowerzystów (wykonanie bezpiecznego przejazdu rowerowego).



Rys. 5: Nomogram przedstawiający natężenie ruchu drogowego na przejściu dla pieszych przez ul. Sienkiewicza przy skrzyżowaniu z ul. Warszawską.

Źródło: własne, na podstawie WR-D-41-3 Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych

Należy zmienić lokalizację istniejącego przejścia dla pieszych – przesunąć w głąb ul. Sienkiewicza, tak aby samochody osobowe dojeżdżające ulicą Sienkiewicza zatrzymując się przed włączeniem do ul. Warszawskiej, nie blokowały przejścia dla pieszych oraz nie ograniczały widoczności na pieszego, a dodatkowo doprowadzić do niego drogę dla rowerów. Jezdnię drogi dla rowerów należy odgiąć tak aby, naprowadzić rowerzystę na przejazd pod kątem prostym do ul. Sienkiewicza. Natomiast w miejscu istniejącego przejścia zastosować ogrodzenie U-12a, uniemożliwiające skracanie drogi przez pieszych i rowerzystów.

5) Przebudowa przejścia dla pieszych znajdującego się na ul. Przechodniej

Problemy:

- Występuje źle utrzymana strefa oczekiwania o wyraźnych zaniżeniach w nawierzchni chodnika oraz połamanych płytkach barwy żółtej z wypustkami. Dodatkowo zastoina wody przed samym wejściem na przejście może powodować poślizgnięcia się pieszych w okresie zimowym oraz uszkodzenia ciała.
- Występuje zbyt małą odległość pomiędzy krawędzią ulicy Warszawskiej, a przejściem dla pieszych co utrudnia poruszanie się pieszym po zatrzymaniu pojazdu przed włączeniem się na drogę z pierwszeństwem przejazdu.
- Pojazdy ułatwiają sobie wyjazd spod sklepu zlokalizowanego przy ul. Warszawskiej do ul. Przechodniej (zdjęcie 10), wyjeżdżając drogą dla pieszych na przejście dla pieszych przy braku widoczności. Stwarza to niebываłe niebezpieczeństwo dla pieszych, którzy poruszają się po ul. Przechodniej, jak i pojazdów oraz znaczne ryzyko kolizji.



Zdjęcie. 2: Przykład wykorzystywania istniejącej drogi dla pieszych oraz przejścia dla pieszych jako wyjazd z posesji.



Zdjęcie. 3: Rozjeżdżona strefa oczekiwania na przejściu dla pieszych przez ul. Przechodnią

Źródło: własne



Zdjęcie 4: Widok od strony ul. Sikorskiego na przejście dla pieszych przed ulicą Warszawską – źle utrzymana strefa oczekiwania.
Źródło: własne.

Rekomendacje:

- Przejście dla pieszych przez ul. Przechodnią, przebudować w taki sposób, aby je odsunąć od ul. Warszawskiej - należy zmienić lokalizację istniejącego przejścia dla pieszych – przesunąć w głąb ulicy, tak aby pieszy poruszający się drogą dla pieszych wzdłuż ul. Warszawskiej, wychodząc z za ogrodzenia ograniczającego widoczność na pieszego, nie zaskakiwał kierowców dojeżdżających ul. Przechodnią do przejścia dla pieszych.
- Należy uniemożliwić wyjazd spod sklepu na ul. Przechodnią drogą dla pieszych poprzez zastosowanie słupków blokujących U-12c, lub zastosować ogrodzenie U-12a nakierowujące pieszych do przejścia dla pieszych, co zapobiegać będzie poruszaniu się pojazdów po drodze dla pieszych oraz dewastacji strefy oczekiwania.



Zdjęcie 5: Widok na drogę dla pieszych wykorzystywaną jako wyjazd spod sklepu – propozycja wykorzystania słupków blokujących do uniemożliwienia przejazdu pojazdów.
Źródło: własne.

W zależności od dostępnych zasobów i możliwości technicznych, jedno z powyższych rozwiązań powinno zostać wdrożone w celu poprawy bezpieczeństwa i płynności ruchu na skrzyżowaniach oraz odcinku szkolnym ul. Warszawskiej.

6) Dostosowanie przejść dla pieszych na skrzyżowaniu z ul. Wiejską oraz ul. Sienkiewicza dla potrzeb osób o dysfunkcjach wzrokowych

Przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu z ul. Wiejską oraz ul. Sienkiewicza, nie są wyposażone w system rozwiązań fakturowych oznaczeń nawierzchni, pól uwagi, pasów prowadzących w celu zapewnienia dostępności osobom z dysfunkcjami wzroku. Zagrożenie to może powodować brak poprawnego odczytania lokalizacji oraz pogorszenie orientacji przestrzennej, przez osoby z dysfunkcjami wzroku, a w efekcie zdarzenia drogowe z niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego mogące mieć ciężkie skutki.

7) Przebudowa przejścia dla pieszych znajdującego się na ul. Warszawskiej przy skrzyżowaniu z ul. Czystą

Problemy:

- Brak dedykowanego oświetlenia przejścia dla pieszych co pogarsza widoczność na pieszego w godzinach wieczornych.
- Długość przejścia dla pieszych wynosi 8,0m, co ma istotny wpływ na czas przejścia pieszego, a zwłaszcza dzieci będących na trasie szkolnej przez przejście dla pieszych.
- Brak rozwiązań fakturowych oznaczeń nawierzchni, pól uwagi, pasów prowadzących w celu zapewnienia dostępności osobom z dysfunkcjami wzroku. Zagrożenie to może powodować brak poprawnego odczytania lokalizacji oraz pogorszenie orientacji przestrzennej, przez osoby z dysfunkcjami wzroku, a w efekcie zdarzenia drogowe z niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego mogące mieć ciężkie skutki.

Rekomendacje:

- Zaleca się do zaprojektowanie oświetlenia ulicznego dedykowanego przejścia dla pieszych oraz zaprojektować oprawy oświetleniowe doświetlające strefy oczekiwania.
- Należy skrócić długość przejścia dla pieszych poprzez zmniejszenie szerokości pasów ruchu do wymaganych lub zastosowanie wyniesionej wyspy azylu wraz z odpowiednim oznakowaniem poziomym i pionowym
- Należy zastosować system fakturowych oznaczeń dla osób o dysfunkcjach wzrokowych



Zdjęcie 6: Widok na przejście dla pieszych przez ul. Warszawską przy skrzyżowaniu z ul. Czystą.
Źródło: własne.

3.2. Wyniki oceny stanu oświetlenia ulicznego i przejść dla pieszych

3.2.1. Wyniki ankiety dotyczącej oświetlenia przejść dla pieszych

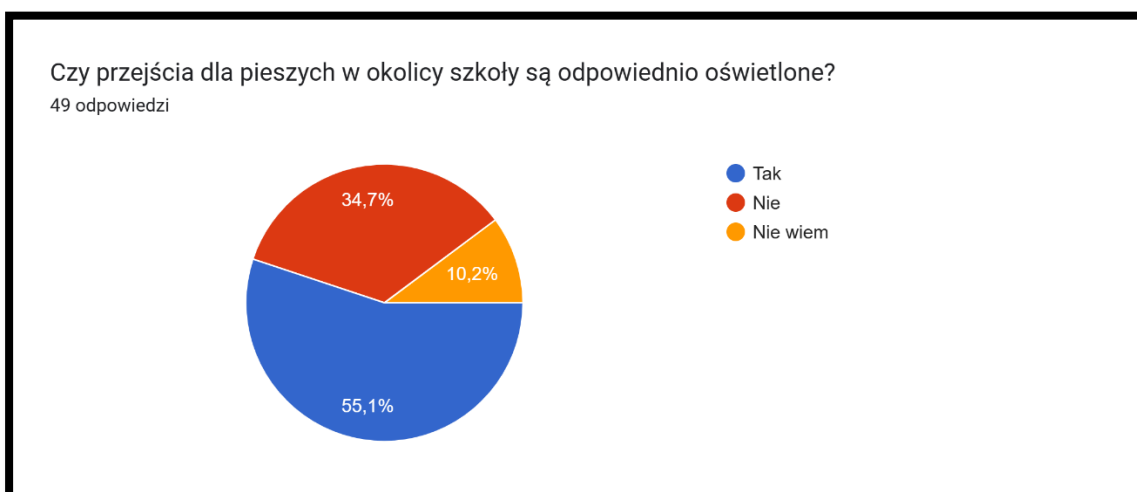
W ramach audytu przeprowadzono także ankietę wśród uczniów, rodziców oraz nauczycieli, której celem było zebranie opinii na temat stanu oświetlenia przejść dla pieszych w rejonie szkoły. Respondenci zostali zapytani, czy uważają, że przejścia są wystarczająco oświetlone. Wyniki ankiety wskazują, że około 60% osób nie widzi problemu z istniejącym oświetleniem przejść dla pieszych, co może wynikać z prowadzenia zajęć w szkole głównie w godzinach porannych i popołudniowych. Piesi (dzieci i młodzież) rzadko korzystają z przejść dla pieszych w okolicy szkoły po zmroku. Jednakże, wnioski uzyskane z pomiarów natężenia światła, wskazują na istotny problem z oświetleniem, który wymaga interwencji (zwłaszcza dotyczy to bieżącej naprawy istniejącego już doświetlenia przejścia dla pieszych przez ul. Warszawska, które to nie działało podczas wykonywania pomiarów natężenia światła oraz nie zaobserwowano doświetlenia przy żadnym z wykonanych objazdów.



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.

3.2.2. Trasa uczniów

Ulica Warszawska, Sienkiewicza oraz ul. Przechodnia są kluczowymi szlakami komunikacyjnymi, wykorzystywanymi przez dzieci na co dzień. Z uwagi na wysokie natężenie ruchu na wyżej wymienionych ulicach, zwłaszcza w godzinach popołudniowych oraz porannych (zimą) zaleca się modernizację oświetlenia przejść – wprowadzenie dedykowanego oświetlenia, tak aby poprawić bezpieczeństwo pieszych. Na ulicy Warszawskiej należy naprawić istniejące doświetlenie przejścia dla pieszych oraz przeprowadzić badanie natężenia światła, ponieważ sprawne doświetlenie może być wystarczające do spełnienia wartości normowych.

3.2.3. Harmonogram zajęć szkolnych i związane ryzyko

Zajęcia szkolne kończą się zwykle w godzinach popołudniowych, co w okresie jesienno-zimowym oznacza, że dzieci wracają do domów za dnia, świetlica zlokalizowana w szkole jest czynna do godziny 16.00. Niedostateczne oświetlenie przejść na ul. Warszawskiej, w połączeniu ze zwiększonym ruchem pojazdów w godzinach popołudniowo-wieczornych, stwarza niewielkie ryzyko wypadków drogowych (zajęcia szkolne nie są prowadzone w godzinach popołudniowo – wieczornych). Jednakże jako główny ciąg komunikacyjny, ul. Warszawska generuje wysoki ruch pojazdów, co w połączeniu z niewystarczającym oświetleniem zwiększa ryzyko wypadków drogowych w rejonie przejść dla pieszych, zwłaszcza w godzinach wieczornych.

3.2.4. Data pomiaru

Analiza oświetlenia przejść dla pieszych została przeprowadzona dnia 6.03.2025 r., w godzinach wieczornych (godz. 21.00 – 22.00). Podczas pomiarów na ul. Warszawskiej nie działało dodatkowe oświetlenie przejścia dla pieszych zamontowane na znaku D-6 zlokalizowanym na wysięgniku.

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.

3.2.5. Wyniki pomiarów

Średnie natężenie oświetlenia dla wszystkich przejść wynosi od 0 do 6 lux. Wartości te są znacznie poniżej rekomendowanego poziomu bezpieczeństwa, który powinien wynosić min. 15 lux dla ulicy Warszawskiej oraz min. 7,5 lux dla ulicy Sienkiewicza i ul. Wiejskiej. W obecnym stanie oświetlenie nie zapewnia wystarczającej widoczności pieszych, zwłaszcza po zmroku.

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. Leśną przed ZPO nr 3 (ul. Leśna 2)	77	I pas – 5 II pas – 69	I strefa – 10 II strefa – 4	I strefa – 4 II strefa – 0
Przejście przez ul. Warszawską (przejście szkolne) przy ul. Przechodniej	2	I pas - 3 II pas - 2	I strefa – 2 II strefa – 2	I strefa – 2 II strefa – 2
Przejście przez ul. Sienkiewicza (przejście szkolne) przy ul. Warszawskiej	1	I pas - 0 II pas - 2	I strefa – 1 II strefa – 1	I strefa – 1 II strefa – 1
Przejście przez ul. Sienkiewicza (przejście szkolne) przy ul. Wiejskiej	1	I pas - 2 II pas - 1	I strefa – 1 II strefa – 1	I strefa – 1 II strefa – 1
Przejście przez ul. Wiejską przy szkole (na trasie szkolnej)	4	I pas - 4 II pas - 0	I strefa – 6 II strefa – 1	I strefa – 3 II strefa – 1
Przejście przez ul. Wiejską (vis-a-vis szkoły)	6	I pas - 1 II pas - 3	I strefa – 6 II strefa – 4	I strefa – 3 II strefa – 2
Przejście przez ul. Przechodnią przy ul. Warszawskiej	4	I pas - 2 II pas - 1	I strefa – 6 II strefa – 2	I strefa – 1 II strefa – 1

Na analizowanym odcinku ul. Warszawskiej oraz innych przejściach zlokalizowanych w najbliższym sąsiedztwie szkoły zidentyfikowano poważne problemy związane z niedostatecznym doświetleniem przejść dla pieszych, co stwarza realne zagrożenie dla bezpieczeństwa użytkowników.

Najgorzej pod tym względem wypadły przejścia zlokalizowane wzdłuż ul. Sienkiewicza (przy boku szkoły), gdzie oświetlenie jest wyjątkowo niewystarczające, co znacząco ogranicza widoczność pieszych po zmroku.

Niewiele lepiej sytuacja przedstawia się w przypadku przejścia na ul. Warszawskiej, które również wymaga natychmiastowych działań w celu poprawy warunków oświetleniowych (wystarczająca może okazać się naprawa istniejącego doświetlenia znaku D-6).

Przejścia znajdujące się przy ul. Wiejskiej oraz przy ul. Przechodniej, choć w nieco lepszym stanie, również nie spełniają standardów odpowiedniego doświetlenia. 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 na przejściach dla pieszych.



Zdjęcie 7: Przejście porównawcze.
Oświetlenie przejścia przy szkole nr 1 (ul. Leśna).
Źródło: własne.



Zdjęcie 8: Oświetlenie przejścia przy ul. Warszawskiej.
Źródło: własne.



Zdjęcie 9: Oświetlenie przejścia przy ul. Sienkiewicza
(przy ul. Warszawskiej).
Źródło: własne.



Zdjęcie 10: Oświetlenie przejść przy ul. Wiejskiej.
Źródło: własne.



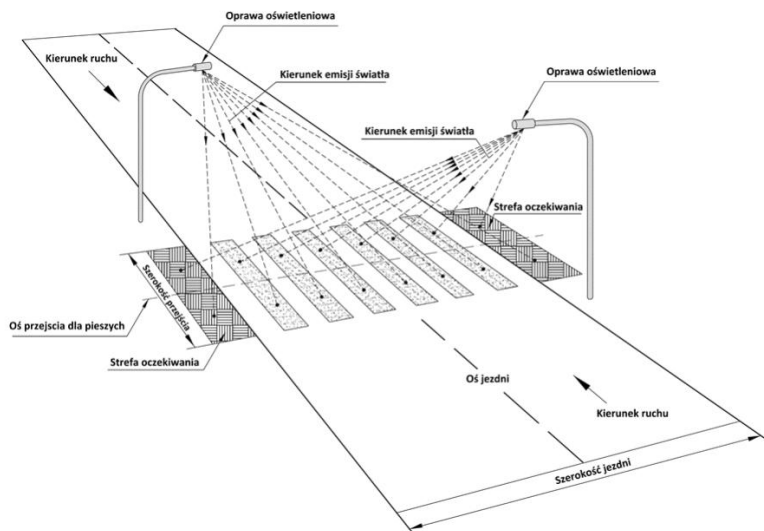
Zdjęcie 11: Oświetlenie przejścia przy ul. Sienkiewicza (przy ul. Wiejskiej).
Źródło: własne.



Zdjęcie 12: Oświetlenie przejścia przy ul. Przechodniej.
Źródło: własne.

3.2.6. Rekomendacje:

- 1) **Zastosowanie oświetlenia dedykowanego** – rekomenduje się montaż opraw oświetleniowych o asymetrycznym rozsyłaniu strumienia świetlnego, które zapewnią odpowiednią widoczność pieszych na przejściach oraz w strefach oczekiwania, szczególnie w godzinach wieczornych.



Rys. 6: Schemat rozmieszczenia opraw oświetlenia na przejściu dla pieszych.
Źródło: www.mib.bip.gov.pl, „Wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych”.

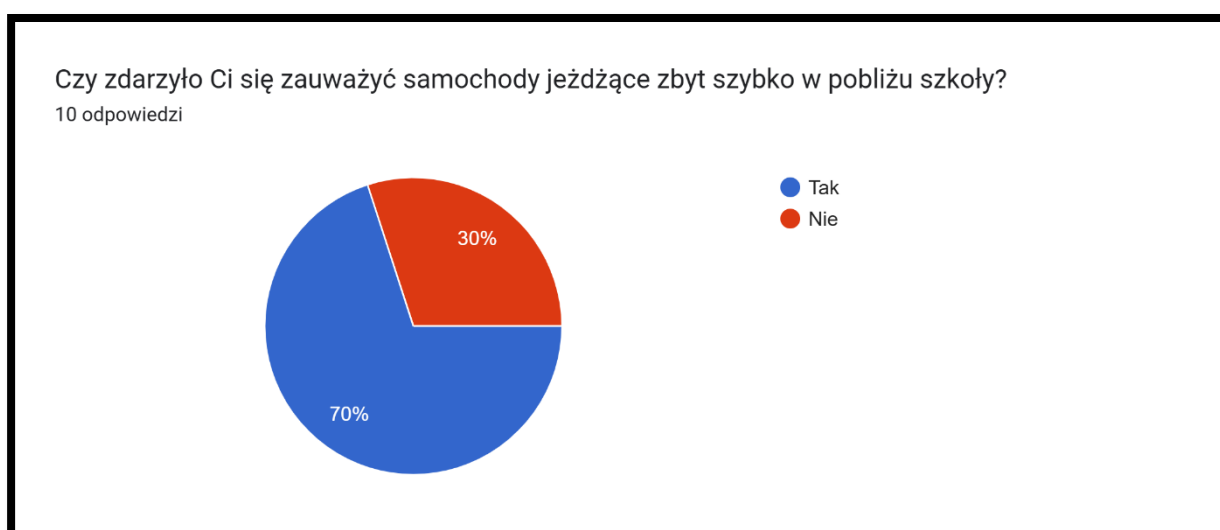
3.3. Ograniczenia prędkości

3.3.1. Wyniki ankiety dotyczącej prędkości

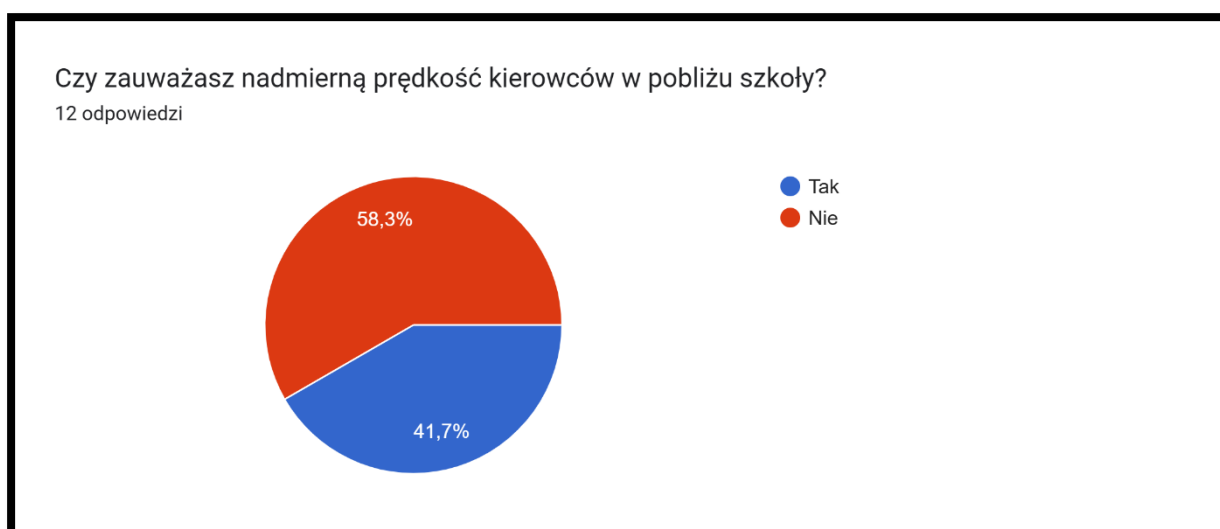
W przeprowadzonej ankiecie dotyczącej bezpieczeństwa ruchu drogowego w rejonie szkoły:

- **70,0% uczniów** zauważyło samochody poruszające się zbyt szybko,
- **41,7% nauczycieli** potwierdziło ten problem,
- **57,1% rodziców** zwróciło uwagę na nadmierną prędkość pojazdów w okolicy.

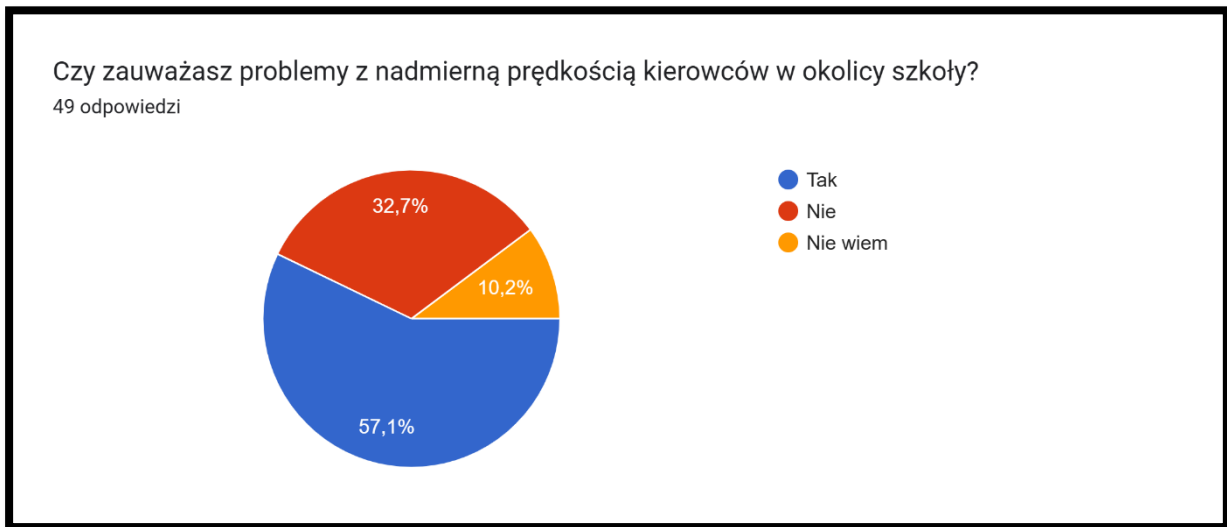
Należy nadmienić, iż obserwacja prędkości przejeżdżających samochodów jest dość prosta z uwagi na zainstalowany nieopodal przejścia dla pieszych zlokalizowanego na ulicy Warszawskiej radarowy wyświetlacz prędkości.



Wykres 5: Wynik ankiety. Wynik ankiety wśród uczniów.
Źródło: własne na podstawie Google Forms.



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



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

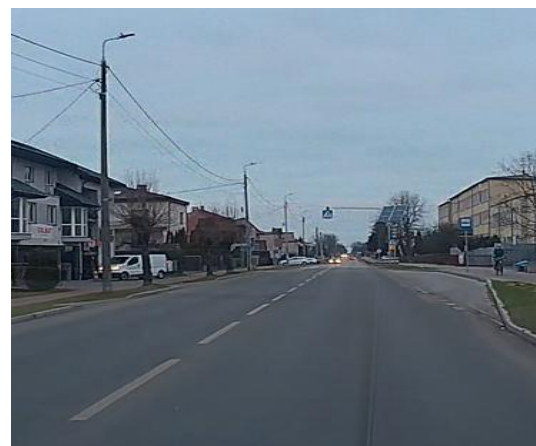
3.3.2. Uwagi i rekomendacje dotyczące ograniczeń prędkości

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

3.3.2.1. Ulica Warszawska

- 1) **Obecne ograniczenie prędkości:** brak (dopuszczalna prędkość 50 km/h).
- 2) **Problemy:**

Brak ograniczenia prędkości na odcinku zlokalizowanym bezpośrednio przy szkole, przyczynia się do zwiększania prędkości przez niektórych kierowców, co z kolei prowadzi do niebezpiecznych sytuacji. Dodatkowo, zbyt szeroki przekrój ulicy, a w tym pasów ruchu zachęca do przekraczania dozwolonej prędkości.



Zdjęcie 13 i 14: Widok od strony ul. 3 Maja – przekrój zachęcający przekraczaniu prędkości.
Źródło: własne.

3) Rekomendacje:

- Zastosowanie ograniczenia prędkości do 30 km/h na ok. 100m przed i za przejściem szkolnym lub wprowadzenie strefy ograniczonej prędkości na wszystkich ulicach w promieniu ok. 100-150 m od szkoły. 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. Dodatkowo, zaleca się wykonanie fizycznych środków uspokojenia ruchu oraz montaż elementów podkreślających, że kierujący zbliża się do rejonu szkoły (zastosowanie małej architektury o tematyce dziecięcej np. ogrodzenie U-12 z elementami dziecięcymi, zlokalizowanie wystawy prac wykonanych przez dzieci na przęsłach ogrodzenia szkoły). Można również zastosować piktogramy A-17 (dzieci), jako oznakowanie poziome jezdni na pasach dojazdowych do szkoły, jak również należy uzupełnić istniejące oznakowanie pionowe o znak A-30 „uwaga” ze znakiem A-17 „dzieci” na drogach dojazdowych do szkoły.
- W przypadku konieczności pozostawienia braku ograniczenia prędkości należy na przejściu dla pieszych zastosować sygnalizację świetlną, co wymusi spowolnienie lub zatrzymanie pojazdów podczas oczekiwania lub przechodzenia pieszego przez przejście.
- Zaleca się przebudowę odcinka ulicy położonego przy szkole, tak aby zawęzić pasy ruchu do szerokości normatywnej (3,00m /1 pas). W przypadku braku środków finansowych na ten cel, zmiana szerokości poprzez zastosowanie oznakowania poziomego jako wprowadzenie linii krawędziowej oraz powierzchni wyłączonych z ruchu na pozostałej części jezdni przyczyni się do optycznego przewężenia pasów ruchu i wpłynie pozytywnie na zachowania kierowców. Jednakże, rozwiązanie to słabo sprawdza się w porze nocnej oraz po opadach deszczu czy śniegu.

3.3.2.2. Ulica Sienkiewicza

1) **Obecne ograniczenie prędkości:** brak (dopuszczalna prędkość 50 km/h).

2) Rekomendacje:

- Zastosowanie ograniczenia prędkości do 30 km/h na ok. 50m przed przejściem szkolnym przez ul. Sienkiewicza w pobliżu ul. Wiejskiej lub wprowadzenie strefy ograniczonej prędkości na wszystkich ulicach w promieniu ok. 100-150 m od szkoły. Ustawienie znaku B-33 (30 km/h) „ograniczenie prędkości” ma na celu spowolnienie ruchu i zwiększenie bezpieczeństwa w rejonie szkoły.
- Zastosowanie progów zwalniających listwowych na ok. 50 m przed przejściem szkolnym w kierunku ul. Piłsudskiego. Spowoduje to fizyczne wymuszenie zmniejszenia prędkości przed okolicą szkoły.



Zdjęcie 15 (po lewej): Widok od strony ul. Warszawskiej na ul. Sienkiewicza –proponowana lokalizacja progów wyspowych.

Zdjęcie 16 (po prawej): Widok od strony ul. Piłsudskiego – brak ograniczenia prędkości, nieczytelne skrzyżowanie. Brak widoczności na zbliżaniu się do skrzyżowania, brak dostrzegalności przejścia dla pieszych.

Źródło: własne.

3.3.2.3. Ulica Wiejska

1) **Obecne ograniczenie prędkości:** brak (dopuszczalna prędkość 50 km/h).

2) **Problemy:**

Brak ograniczeń prędkości na odcinkach ulic zlokalizowanych przy szkole oraz brak jakichkolwiek metod uspokojenia ruchu może przyczynić się do powstawania ciężkich w skutkach zdarzeń drogowych z niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego.



Zdjęcie 17: Widok od strony ul. Pocztovej na ul. Wiejską – słabo dostrzegalne skrzyżowanie oraz przejście dla pieszych, bez ograniczenia prędkości, dodatkowo występuje postój pojazdów w sposób przesłaniający widoczność na pieszego w strefie oczekiwania.

Źródło: własne.

3) **Rekomendacje:**

- Zastosowanie ograniczenia prędkości do 30 km/h na ok. 50m przed przejściem szkolnym przez ul. Wiejską w pobliżu ul. Sienkiewicza lub wprowadzenie strefy ograniczonej prędkości na wszystkich ulicach w promieniu ok. 100-150 m od szkoły. Ustawienie znaku B-33 (30 km/h) „ograniczenie prędkości” ma na celu spowolnienie ruchu i zwiększenie bezpieczeństwa w rejonie szkoły.

- Zastosowanie progów zwalniających listwowych na ok. 50 m przed przejściem szkolnym w kierunku ul. Piłsudskiego. Spowoduje to fizyczne wymuszenie zmniejszenia prędkości przed okolicą szkoły.

3.3.2.4. Ulica Przechodnia

1) **Obecne ograniczenie prędkości:** 30 km/h (strefa ograniczonej prędkości wyznaczona znakami B-43 / B-44).

2) **Problemy:**

Utworzona strefa ograniczonej prędkości nie posiada fizycznych elementów uspokojenia ruchu w okolicy szkoły, jak progi zwalniające czy wyniesione skrzyżowania. Powodować to może, zwiększoną prędkość poruszających się pojazdów powyżej prędkości wyznaczonej w strefie.

3) **Rekomendacje:**

- Zastosowanie strefy ograniczonej prędkości „strefa tempo 30” na ulicach osiedlowych o ograniczonej widoczności na skrzyżowaniach oraz małych promieniach łuków na skrzyżowaniach ma wydźwięk pozytywny. Ma na celu spowolnienie ruchu i zwiększenie bezpieczeństwa w rejonie szkoły oraz na osiedlu bezpośrednio przylegającym do szkoły.
- Utrzymać istniejącą strefę „tempo 30 km/h”. W miarę posiadanych środków finansowych wprowadzić rozwiązania uspokajające ruch w strefie ograniczonej prędkości i fizycznie wymuszające dostosowanie prędkości 30 km/h przez pojazdy

3.3.2.5. Ulica Piłsudskiego (odcinek od ul. Młynarskiej do ul. Sienkiewicza)

1) **Obecne ograniczenie prędkości:** 40 km/h

2) **Problemy:** Liczne zjazdy do posesji, skrzyżowania oraz przejście dla pieszych, drogi dla pieszych przylegające do jezdni, co zwiększa ryzyko niebezpiecznych sytuacji.

3) **Rekomendacja:**

- Obecnie na ulicy Piłsudskiego nie odnotowano istotnych zagrożeń wymagających wprowadzenia dodatkowych ograniczeń prędkości. Obecne rozwiązania, takie jak ograniczenie do 40 km/h, wydają się wystarczające. Z uwagi na występujące przejścia dla pieszych na trasie szkolnej w okolicy skrzyżowania ul. Piłsudskiego z ul. Sienkiewicza obszar skrzyżowania zaleca się objąć ograniczeniem prędkości do 30 km/h. Na pozostałym odcinku nie zaleca się wprowadzania dodatkowych ograniczeń prędkości, jednak sytuacja powinna być monitorowana, aby w razie potrzeby podjąć odpowiednie działania w przyszłości.

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. Oznakowanie jest widoczne w ciągu dnia, jednak po zmroku jego widoczność jest ograniczona, co zwiększa ryzyko niewidoczności dla pieszych i kierowców.

3.4.1. Problemy:

- znaki wymagają pilnej weryfikacji – niektóre słupki oznakowania są przekrzywione, a znaki często są nieodpowiednio zamocowane, występują brak w oznakowaniu, jak np. nieszczelna strefa „tempo 30”,
- 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 po zmroku.

3.4.2. ul. Warszawska (od ul. Pocztovej do ul. 3 Maja)

3.4.2.1. Niepotrzebny i nieczytelny znak B-36

- Znak drogowy B-36 „zakaz zatrzymywania się” został ustawiony bez potrzeby. Znak został zlokalizowany w okolicy przejścia dla pieszych w odległości ok. 12m od niego. Z zasad ruchu drogowego istnieje zakaz zatrzymywania się i postoju na 10 m przed przejściem dla pieszych.
- Dodatkowo, tarcza jest mało czytelna, wyblakła, barwa odbiega od określonej w przepisach.
- Rozmiar znaku jest nieadekwatny do kategorii drogi



Zdjęcie 18: Niepotrzebny i nieczytelny znak B-36 (zakaz zatrzymywania się)
Źródło: własne.

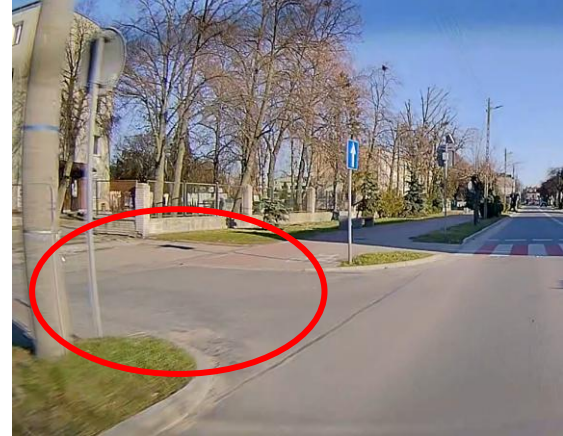
3.4.2.2. Brak oznakowania poziomego i pionowego przejazdu pieszo - rowerowego na skrzyżowaniu z ul. Pocztową

- Oznakowanie poziome P-23 po obu stronach skrzyżowania z ul. Pocztową informuje o poruszaniu się drogą dla rowerów (po jednej stronie skrzyżowania istniejący znak

pionowy informuje o tym, że to ciąg pieszo- rowerowy). Na skrzyżowaniu z ul. Pocztową **brak jest oznakowania poziomego oraz pionowego przejazdu dla rowerzystów**, które jest obligatoryjne wzdłuż wyznaczonej drogi dla rowerów.



Zdjęcie 19: Brak oznakowania poziomego i pionowego przejazdu pieszo -rowerowego na skrzyżowaniu z ul. Pocztową
Źródło: własne.



Zdjęcie 20. Widok z przeciwnego kierunku
Źródło: własne.

3.4.2.3. Przekrzywiony słupek znaku D-6

- **Przekrzywiony słupek znaku drogowego D-6 „przejście dla pieszych”:** 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-6 „przejście dla pieszych”.
Źródło: własne.

3.4.2.4. Brak czytelności tabliczki pod tarczą znaku B-36

Pod tarczą znaku B-36 umieszczona mało czytelna tabliczka z napisem „Obowiązuje na długości 100m”: Tabliczka jest umieszczona po lewej stronie jezdni z czcionką małą, słabo widoczną dla kierujących. Zaleca się wymianę tabliczki na tabliczkę typu T-2 (100m).



Zdjęcie 22: Brak czytelności tabliczki pod tarczą znaku B-36
Źródło: własne.

3.4.2.5. Brak czytelności tabliczki pod tarczą znaku B-36 oraz błędna lokalizacja znaku

Pod tarczą znaku B-36 umieszczona mało czytelna tabliczka z napisem „Obowiązuje na długości 100m”: Tabliczka o czcionce małej, słabo widocznej dla kierujących. Zaleca się wymianę tabliczki na tabliczkę typu T-2 (100m). Dodatkowo, znak został umieszczony przy przejściu dla pieszych, które i tak wprowadza zakaz zatrzymywania się i postoju, a taka lokalizacja może dodatkowo rozpraszać kierowców, którzy chcąc odczytać napis na tabliczce mogą nie zwrócić uwagi na pieszych zbliżających się lub będących na przejściu dla pieszych. W sezonie wiosenno – jesiennym znak dodatkowo może być przysłaniany przez rosnące przed nim drzewo.



Zdjęcie 23: Brak czytelności tabliczki pod tarczą znaku B-36 oraz błędna lokalizacja.
Źródło: własne.

3.4.2.6. Znaki D-6 „przeście dla pieszych”

W okolicy szkoły przy ul. Warszawskiej istnieje pilna potrzeba poprawy oznakowania przejść dla pieszych. Zgodnie z pomiarami, w godzinach szczytu porannego na ul. Warszawskiej notuje się prawie 500 przejeżdżających pojazdów (pkt 3.1). Tak intensywny ruch, w połączeniu z dużą prędkością, którą rozwijają kierowcy na wskazanych przejściach, oraz brakiem rozwiązań służących jej uspokojeniu, stwarza poważne zagrożenie, szczególnie w kontekście przejść dla pieszych w pobliżu szkoły. Kierowcy często nie respektują dozwolonej prędkości, co dodatkowo zwiększa ryzyko wypadków. Z uwagi na połączenie tych czynników (wysoka prędkość, duży ruch samochodów osobowych oraz pieszych, jak również położenie szkoły przy głównej ulicy miejskiej) 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:

- przejście przy ul. Przechodniej: D-6 + T-27,
- pozostałe przejścia: D-6.

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

W przypadku przejść oddalonych o min. 100 m od szkoły, możliwe byłoby zastosowanie samego znaku D-6 na jaskrawej, fluorescencyjnej tablicy (rys. 6).

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



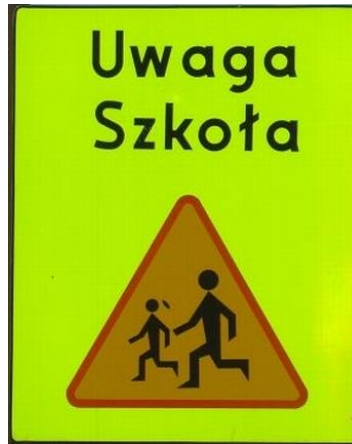
Rys. 7: Znak D-6 + T-27 na fluorescencyjnej, zbiorczej tablicy.
Źródło: internet.



Rys. 8: Znak D-6 na fluorescencyjnej tablicy.
Źródło: własne.

3.4.2.7. Znaki A-17 „Dzieci”

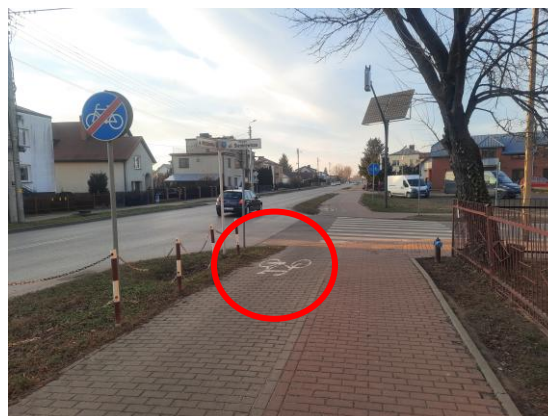
W okolicy szkoły przy ul. Warszawskiej należy poprawić widoczność obiektu szkolnego przez kierujących. W tym celu najprościej na dojazdach do szkoły od centrum oraz od ul. 3 Maja, ok. 100 -150 m przed szkołą ustawić tablicę A-17 na fluorescencyjnej tablicy (barwy żółtej lub zielonej) z napisem „Uwaga Szkoła”. Tablica taka wpłynie pozytywnie na poprawę dostrzegalności okolic szkoły oraz poinformuje kierowcę o konieczności zwrócenia szczególnej uwagi na dzieci w jej okolicy.



Rys. 9: Znak A-17 na fluorescencyjnej tablicy z napisem „Uwaga Szkoła”.
Źródło: internet.

3.4.2.8. Brak spójności oznakowania poziomego oraz pionowego

W okolicy skrzyżowania z ul. Sienkiewicza po obu stronach skrzyżowania na około 10m przed przejściem dla pieszych występuje znak pionowy C-13a informujący o końcu drogi dla rowerów. Natomiast zaraz za nim występuje oznakowanie poziome P-23 „rower” oznaczające drogę dla rowerów. **Oznakowanie wzajemnie wyklucza się i jest niespójne**, dodatkowo może wprowadzać w błąd rowerzystów, a tym samym może spowodować pojawienie się rowerzysty na przejściu dla pieszych. Symbol P-23 powinien zostać umieszczony przed znakiem C-13a.



Zdjęcie 24: Brak spójności oznakowania pionowego i poziomego.
Źródło: własne.

3.4.2.9. Błędnie wykonane i nieoznakowany próg na schodach prowadzących na teren szkoły

Brak właściwego oznakowania prowizorycznych, błędnie uformowanych schodów z kostki betonowej z dodatkowym progiem w postaci obrzeża drogi dla pieszych, stwarza ryzyko potknięć oraz urazów ciała.



Zdjęcie 25: Niewymiarowe schody do szkoły z dodatkowym progiem w postaci obrzeża.
Źródło: własne.



Zdjęcie 26: Widok od strony wejścia do szkoły.

3.4.2.10. Zużyta tarcza znaku T-27

Tarcza znaku T-27 umieszczona pod znakiem D-6 (przejście dla pieszych) jest zużyta, użyta do produkcji folia jest spękana i posiada wątpliwą odbłaskowość w warunkach ograniczonej widoczności co wpływa na jej czytelność. W wyniku tego oznakowanie traci swoją funkcję.



Zdjęcie 27: Zużyta tabliczka „T-27”.
Źródło: własne.

3.4.2.11. Wyblakła tarcza znaku A-17

Tarcza znaku A-17 umieszczona pod znakiem D-1 (droga z pierwszeństwem) jest zużyta, brak czerwonej obwódki znaku informującego może stwarzać ryzyko błędnego odczytania znaku, tarcza jest mało czytelna, barwa odbiega od określonej w przepisach.



Zdjęcie 28: Zużyta tarcza znaku „A-17”.
Źródło: własne.

3.4.2.12. Błędnie zastosowanie ogrodzenia U-12

Nieprawidłowe zastosowanie ogrodzenia U-12. Przy peronie autobusowym zlokalizowanym przy skrzyżowaniu z ul. Czystą od strony skarpy ustawiono ogrodzenie U-12, które w zamyśle służyć powinno ochronie pieszych i oddzielenia ich od jezdni oraz uniemożliwienia im przekraczania jezdni w miejscach niedozwolonych. W takich warunkach, zgodnie z przepisami, powinna być zastosowana balustrada U-11a służąca potrzebie ochrony pieszego przed spadnięciem lub upadkiem. Analogiczna sytuacja występuje na dalszym odcinku ulicy pomiędzy skrzyżowaniami z ul. 3 Maja a ul. Młynarską, gdzie dodatkowo dochodzi problem błędnego montażu istniejących ogrodzeń, które są przechylone i zamiast zabezpieczać, stwarzają zagrożenie dla pieszych.



Zdjęcie 29: Błędne użycie ogrodzenia „U-12”.
Źródło: własne.



Zdjęcie 30: Błędne użycie ogrodzenia „U-12” zamiast „U-11a”.
oraz niestabilny montaż istniejącego ogrodzenia.
Źródło: własne.

3.4.2.13. Nieszczelna strefa ograniczonej prędkości „tempo 30”

Brak oznakowania wlotu skrzyżowania ul. Czystej znakiem B-43 „strefa ograniczonej prędkości”. Natomiast dla przeciwnego kierunku został ustawiony znak B-44 „koniec strefy ograniczonej prędkości”. Może stwarzać to niebezpieczne zdarzenia drogowe z udziałem kierujących pojazdami oraz np. pieszymi, gdzie kierujący nie będzie świadom poruszania się po strefie ograniczonej prędkości, a jego prędkość będzie nadmierna.



Zdjęcie 31: Nieszczelna strefa „tempo 30”.
Źródło: własne.

3.4.2.14. Przekręcona tarcza znaku D-6

- Tarcza znaku drogowego D-6 „przejście dla pieszych” przed przejściem dla pieszych przez Aleję Katyńską została przekręcona, co sprawia, że może być niedostrzegalna dla kierowców skręcających w lewo z ul. Warszawskiej w Aleję Katyńską.
- Słabe przykręcenie tarczy znaku może być dodatkowym czynnikiem wpływającym na jej nieprawidłowe ustawienie.



Zdjęcie 32: Obrócona tarcza znaku D-6
Źródło: własne.

3.4.2.15. Niewłaściwe użycie znaku C-13/16

- Tarcza znaku drogowego C-13/16 wskazujący drogę dla rowerów i drogę dla pieszych, położone obok siebie została użyta przed powierzchnią pasa drogowego niespełniającej wymagań dla dróg pieszo – rowerowych. Szerokość utwardzenia wynosi ok. 1,5m i jest zbyt mała. Stwarza to ryzyko najechania rowerzystów na pieszych lub niebezpiecznych zdarzeń pomiędzy rowerzystami.

3.4.2.16. Przysłonięty drogowskaz tablicowy E-2

- Przy skrzyżowaniu z Aleją Katyńską tarcze znaku D-1 „droga z pierwszeństwem” oraz D-6 „przejście dla pieszych” przesłaniają drogowskaz tablicowy E-2. Może to mieć wpływ na błędny wybór kierunku ruchu, nagle spowalnianie kierujących spowodowane chęcią odczytania treści tablicy. A to może prowadzić do niebezpiecznych sytuacji z uwagi na blisko położone przejście dla pieszych.

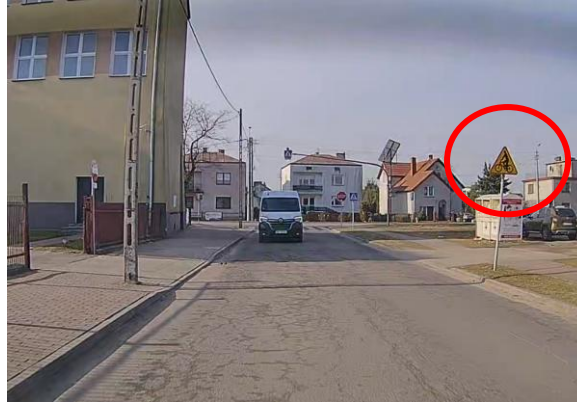


Zdjęcie 33: Wykorzystanie powierzchni chodnika jako ciąg pieszo-rowerowy nie spełniający wymagań oraz przesłonięty drogowskaz tablicowy E-2.
Źródło: własne.

3.4.3. Ulica Henryka Sienkiewicza

3.4.3.1. Niezlikwidowane oznakowanie A-24

- **Nieprawidłowe zastosowanie znaku drogowego A-24 „rowerzyści”.** Znak nie został usunięty po likwidacji przejazdu rowerowego. Jednakże z uwagi na bliskie sąsiedztwo szkoły istnieje zwiększone prawdopodobieństwo włączania się rowerzystów do ruchu ze szkoły na jezdnię, a w takim kontekście ustawienie znaku A-24, może informować kierowców o konieczności zachowania szczególnej uwagi na zachowania rowerzystów. W tym przypadku znak nie stanowi błędu, a decyzja o jego pozostawieniu należy do organu zarządzającego ruchem na drodze.



Zdjęcie 34: Znak A-24 przed przejściem dla pieszych
Źródło: własne.

3.4.3.2. Przesłonięte znaki D-6 i A-7

- Na skrzyżowaniu ul. Sienkiewicza z ul. Piłsudskiego występuje bardzo niebezpieczne przejście dla pieszych. **Oznakowanie pionowe D-6 (przejście dla pieszych i A-7 ustąp pierwszeństwa) przesłaniane jest przez słup ogłoszeniowy oraz w okresie wiosenno – letnim przez zielen rosnącą przed słupem ogłoszeniowym.** Dodatkowo, lokalizacja i znaczny gabaryt słupa ogłoszeniowego znacznie ogranicza widoczność na pieszych i strefę oczekiwania na przejściu dla pieszych. Kierujący nie ma szans zauważyć pieszego znajdującego się za nim, a tym samym się go nie spodziewa i może być zaskoczony nagłym wtargnięciem na jezdnię.



Zdjęcie 35: Znak A-24 przed przejściem dla pieszych
Źródło: własne.

Rekomendacja:

Należy zmienić lokalizację słupa ogłoszeniowego.

3.4.3.3. Zabrudzona tarcza znaku B-20 „STOP”

- **Tarcza znaku drogowego B-20 „STOP”** przy skrzyżowaniu z ul. Warszawską **została zabrudzona/pomalowana**, przez co nie spełnia wymagań technicznych, obniża estetykę przestrzeni publicznej, jak również wpływa na nieczytelność znaku, brak jednoznaczności i pogorszenie odbłaskowości. Nieczytelny znak stwarza bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, może zachęcać 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 36: Znak A-24 przed przejściem dla pieszych
Źródło: własne.

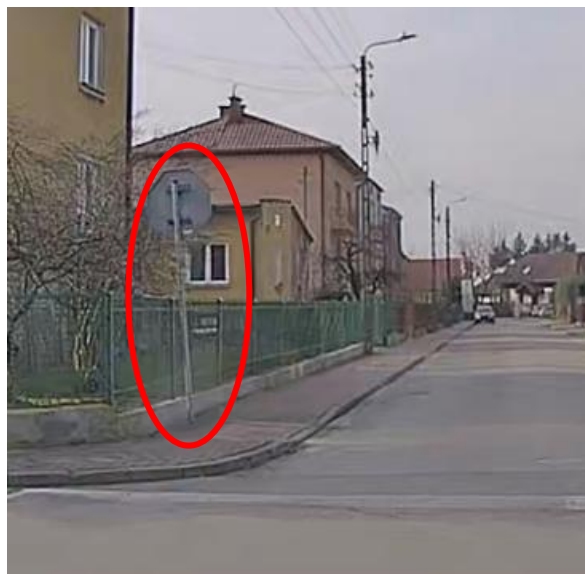
3.4.4. Ulica Przechodnia

3.4.4.1. Zabrudzona tarcza znaku B-20 „STOP”

- **Tarcza znaku drogowego B-20 „STOP”** przy skrzyżowaniu z ul. Sikorskiego **została zabrudzona/oklejona**, przez co nie spełnia wymagań technicznych, obniża estetykę przestrzeni publicznej, jak również wpływa na nieczytelność znaku, brak jednoznaczności i pogorszenie odbłaskowości. Nieczytelny znak stwarza bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, może zachęcać 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.
- **Przekrzywiony słupek znaku drogowego B-20 „STOP”**: Słupek został prawdopodobnie uszkodzony w wyniku nieprawidłowego zamontowania, co spowodowało jego skrzywienie. Dodatkowo, ewentualne naruszenie fundamentu słupka może przyczynić się do dalszego osłabienia i stabilności konstrukcji, co zwiększa ryzyko jego dalszego uszkodzenia.



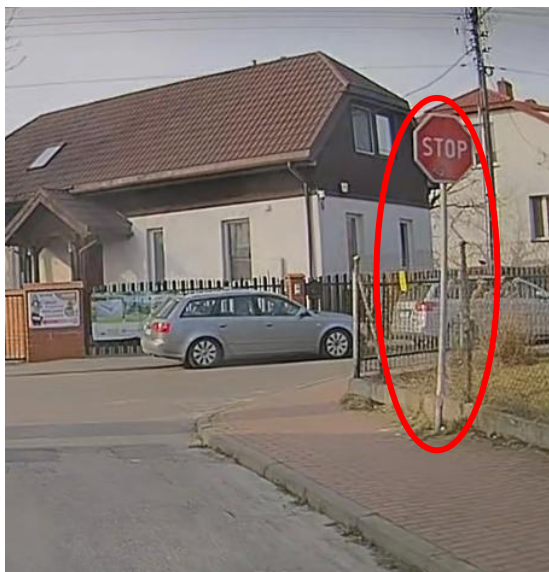
Zdjęcie 37: Zabrudzona tarcza znaku B-20 „STOP”
Źródło: własne.



Zdjęcie 38: Odchylony od pionu słupek znaku B-20 „STOP”
Źródło: własne.

3.4.4.2. Zabrudzona tarcza znaku B-20 „STOP”

- **Tarcza znaku drogowego B-20 „STOP”** przy skrzyżowaniu z ul. Strzelecką **została zabrudzona/oklejona**, przez co nie spełnia wymagań technicznych, obniża estetykę przestrzeni publicznej, jak również wpływa na nieczytelność znaku, brak jednoznaczności i pogorszenie odbliaskowości. Nieczytelny znak stwarza bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, może zachęcać 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.
- **Przekrzywiony słupek znaku drogowego B-20 „STOP”**: Słupek został prawdopodobnie uszkodzony w wyniku nieprawidłowego zamontowania, 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 39: Zabrudzona tarcza znaku B-20 „STOP” oraz odchodzący od pionu słupek znaku.
Źródło: własne.

3.4.4.3. Zabrudzona tarcza znaku D-6 „Przejście dla pieszych”

- Tarcza znaku drogowego D-6 „Przejście dla pieszych” przy skrzyżowaniu z ul. Warszawską została zabrudzona/pomalowana, przez co nie spełnia wymagań technicznych, obniża estetykę przestrzeni publicznej, jak również wpływa na nieczytelność znaku, brak jednoznaczności i pogorszenie odbłaskowości. Nieczytelny znak stwarza bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, może zachęcać 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.

3.4.4.4. Zużyta tarcza znaku A-7 „Ustąp pierwszeństwa”

- Tarcza znaku drogowego A-7 „Ustąp pierwszeństwa” jest wypłowiały i nieczytelny. Brak czytelności znaku może powodować słabą dostrzegalność w warunkach ograniczonej widoczności (np. w nocy), co zwiększa ryzyko nieprawidłowego zachowania.

3.4.4.5. Nieprawidłowo ustawiony znak B-44

- Zastosowane tarcze znaków na skrzyżowaniu z ul. Warszawską są w różnych rozmiarach. Dodatkowo, tarcza znaku B-44 została nieprawidłowo dodana do zestawienia znaków A-7 oraz D-6. Łącznie ze znakiem A-7 może być umieszczony na tym samym słupku tylko jeden znak ostrzegawczy albo znak zakazu albo znak nakazu albo znak informacyjny. Stwarza to ryzyko konieczności przetworzenia zbyt wielu informacji na raz przez kierowcę przy dojeździe do przejścia dla pieszych i skrzyżowania. Dodatkowo, znak B-44 „koniec strefy z ograniczoną prędkością” jest mało czytelny i niedostrzegalny przez kierowców z uwagi na zastosowany rozmiar jako „mini”.



Zdjęcie 40: Zabrudzona tarcza znaku D-6 „Przejście dla pieszych”
Zużyta tarcza znaku A-7 oraz nieprawidłowe zestawienie tarcz znaków.
Źródło: własne.

3.4.5. Ulica Wiejska

3.4.5.1. Zabrudzona tarcza znaku A-7 „ustąp pierwszeństwa”

- **Tarcza znaku drogowego A-7 „ustąp pierwszeństwa”** przy skrzyżowaniu z ul. Sienkiewicza **została zabrudzona/oklejona**, przez co nie spełnia wymagań technicznych, obniża estetykę przestrzeni publicznej, jak również wpływa na nieczytelność znaku, brak jednoznaczności i pogorszenie odbłaskowości. Nieczytelny znak stwarza bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, może zachęcać 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.

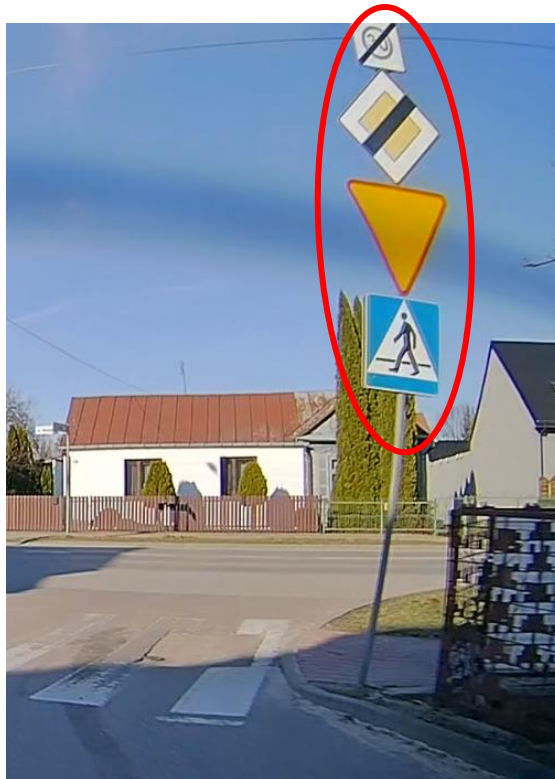


Zdjęcie 41: Zabrudzona tarcza znaku A-7 „Ustąp pierwszeństwa”
Źródło: własne.

3.4.6. Ulica Czysta

3.4.6.1. Nieprawidłowe zestawienie tarcz znaków

- Zastosowane tarcze znaków na skrzyżowaniu ul. Czystej z ul. Warszawską są nieprawidłowo ze sobą zestawione. Występują 4 tarcze znaków na jednym słupku, na którym istnieje tarcza znaku A-7. Łącznie ze znakiem A-7 może być umieszczony na tym samym słupku tylko jeden znak ostrzegawczy albo znak zakazu albo znak nakazu albo znak informacyjny. Stwarza to ryzyko konieczności przetworzenia zbyt wielu informacji na raz przez kierowcę przy dojeździe do przejścia dla pieszych i skrzyżowania. Dodatkowo, znak B-44 „koniec strefy z ograniczoną prędkością” jest mało czytelny i niedostrzegalny przez kierowców z uwagi na zastosowany rozmiar jako „mini”.



Zdjęcie 42: Nieprawidłowe zestawienie tarcz znaków pionowych.
Źródło: własne.

3.5. Wyniki oceny oznakowania poziomego

3.5.1. Problemy

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.

3.5.2. Ulica Warszawska

3.5.2.1. Szkolne przejście dla pieszych

Przejście dla pieszych na ul. Warszawskiej, oznakowane liniami P-10, jest najczęściej uczęszczanym przez dzieci. Wykonane cienkowsarstwowo, oznakowanie jest widoczne. Problemem jest niedziałające oświetlenie tego przejścia, co 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 oznakowanie poziome przejścia dla pieszych na czerwonym tle oraz pasy wibracyjno-akustyczne przed przejściem, ponieważ obecne oznakowanie słabo spełnia swoją funkcję. Zaleca się zamontowanie azylu dla pieszych w części środkowej przejścia lub przewężenie szerokości elementami BRD.



Zdjęcie 43: Przejście dla pieszych przez ul. Warszawską przy szkole.
Źródło: własne.

3.5.2.2. Słabo widoczna linia P-10 oznakowania poziomego w obrębie przejścia dla pieszych

Istniejące oznakowanie poziome po okresie zimowym zostaje dość mocno zatarte, co może wpływać na brak czytelności oraz ograniczoną dostrzegalność przejścia dla pieszych przez kierowców (zwłaszcza po zmroku), linia P-10 nie spełnia przez to wymagań technicznych. Nieczytelny znak stwarza bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zaleca się częstsze odmalowywanie linii P-10, lub wykonanie jej w technologii grubowarstwowej.



Zdjęcie 44: Przejście dla pieszych przez ul. Warszawską przy ul. Czystej
Źródło: własne.

3.5.2.3. Brak oznakowania przystanku autobusowego linią przystankową P-17

Występujący przy ul. Warszawskiej przystanek autobusowy bez zatoki nie został oznakowany „linią przystankową” P-17. Może powodować to zatrzymywanie się lub postój pojazdów osobowych w obrębie przystanku autobusowego oraz jego blokowanie. Dodatkowo, miejsce do zatrzymania autobusu jest słabiej widoczne w nocy.



Zdjęcie 45: Brak linii przystankowej P-17.
Źródło: własne.

3.5.3. Ulica Sienkiewicza

3.5.3.1. Słabo widoczne linie P-10 oznakowania poziomego w obrębie przejść dla pieszych

Istniejące oznakowanie poziome po okresie zimowym zostaje dość mocno zatarte, co może wpływać na brak czytelności oraz ograniczoną dostrzegalność przejścia dla pieszych przez kierowców (zwłaszcza po zmroku), linia P-10 nie spełnia przez to wymagań technicznych. Nieczytelny znak stwarza bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zaleca się częstsze odmalowywanie linii P-10, lub wykonanie jej w technologii grubowarstwowej.



Zdjęcie 46: Przejście dla pieszych przez ul. Sienkiewicza przy skrzyżowaniu z ul. Piłsudskiego
Źródło: własne.



Zdjęcie 47: Przejście dla pieszych przez ul. Sienkiewicza przy szkole.
Źródło: własne.

3.5.4. Ulica Wiejska

3.5.4.1. Słabo widoczna linia P-10 oznakowania poziomego w obrębie przejścia dla pieszych

Istniejące oznakowanie poziome po okresie zimowym zostaje dość mocno zatarte, co może wpływać na brak czytelności oraz ograniczoną dostrzegalność przejścia dla pieszych przez kierowców (zwłaszcza po zmroku), linia P-10 nie spełnia przez to wymagań technicznych. Nieczytelny znak stwarza bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zaleca się częstsze odmalowywanie linii P-10, lub wykonanie jej w technologii grubowarstwowej.



Zdjęcie 48: Przejście dla pieszych przy szkole na ul. Wiejskiej
Źródło: własne.

3.5.5. Ulica Przechodnia

3.5.5.1. Słabo widoczna linia P-10 oznakowania poziomego w obrębie przejścia dla pieszych

Istniejące oznakowanie poziome po okresie zimowym zostaje dość mocno zatarte, co może wpływać na brak czytelności oraz ograniczoną dostrzegalność przejścia dla pieszych przez kierowców (zwłaszcza po zmroku), linia P-10 nie spełnia przez to wymagań technicznych. Nieczytelny znak stwarza bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zaleca się częstsze odmalowywanie linii P-10, lub wykonanie jej w technologii grubowarstwowej.



Zdjęcie 49: Przejście dla pieszych przez ul. Przechodnią przy ul. Warszawskiej.
Źródło: własne.

3.5.6. Ulica Czysta

3.5.6.1. Słabo widoczna linia P-10 oznakowania poziomego w obrębie przejścia dla pieszych

Istniejące oznakowanie poziome po okresie zimowym zostaje dość mocno zatarte, co może wpływać na brak czytelności oraz ograniczoną dostrzegalność przejścia dla pieszych przez kierowców (zwłaszcza po zmroku), linia P-10 nie spełnia przez to wymagań technicznych. Nieczytelny znak stwarza bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zaleca się częstsze odmalowywanie linii P-10, lub wykonanie jej w technologii grubowarstwowej.



Zdjęcie 50: Przejście dla pieszych przez ul. Czystą przy ul. Warszawskiej.
Źródło: własne.

3.6. Wyniki oceny nawierzchni jezdni, dróg dla pieszych i dróg dla rowerów

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. Ulica Warszawska – ulica Przechodnia

3.6.1.1. Wystające/zapadnięte studnie i zawory wodociągowe na drodze dla pieszych

Na drodze dla pieszych zlokalizowanej przy ul. Warszawskiej stwierdzono wiele przypadków zapadnięć kostki w obrębie studni telekomunikacyjnych lub skrzynek zaworów wodociągowych. Ma to bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo dzieci, które to zwykle pieszo docierają do szkoły. Niesie to ryzyko potknięć oraz urazów ciała.



Zdjęcie 51: Zapadnięta studnia telekomunikacyjna.
Źródło: własne.



Zdjęcie 52: Zapadnięta kostka betonowa przy zaworach wodociągowych.
Źródło: własne.

3.6.2. Ulica Przechodnia

3.6.2.1. Uszkodzenie dojścia do przejścia dla pieszych oraz strefy oczekiwania

Na skrzyżowaniu ul. Warszawskiej z ul. Przechodnią występuje strefa oczekiwania i dojście do przejścia dla pieszych mocno zdegradowane z uwagi na wykorzystywanie jej jako wyjazd/dojazd do posesji. Uszkodzenia są postępujące, nawierzchnia drogi dla pieszych jest zapadnięta, a po deszczu pojawiają się zastoiska wody. Ma to zdecydowany wpływ na bezpieczeństwo dzieci zwłaszcza w zimie, gdzie woda może zamarzać i łatwo o poślizgnięcie, ale również i w pozostałej części roku – może spowodować obrażenia ciała po potknięciach.

Należy przeanalizować możliwość zabezpieczenia strefy oczekiwania słupami blokującymi, lub przesunięcia jej w głąb ul. Przechodniej.



Zdjęcie 53: Uszkodzona strefa oczekiwania na przejściu dla pieszych.
Źródło: własne.



Zdjęcie 54: Uszkodzona strefa oczekiwania na przejściu dla pieszych.
Źródło: własne.

3.7. Wyniki oceny miejsc parkingowych

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:

- **100,0% nauczycieli** uważa, że liczba dostępnych miejsc parkingowych jest niewystarczająca.
- **83,7% 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. Rekomendacje:

- Należy poszukać rozwiązań umożliwiających bezpieczne zatrzymywanie się w celu bezpiecznego odebrania lub odwiezienia dzieci do szkoły, biorąc pod uwagę natężenie ruchu w godzinach szczytu. Dodatkowo, zbyt mało jest miejsc na postój pojazdów w okolicy szkoły.

3.7.3. Ulica Warszawska

3.7.3.1. Analiza problemu

Brak stanowisk postojowych w pobliżu szkoły służących szybkiemu oraz bezpiecznemu zatrzymaniu się w celu wyjścia z pojazdu na zajęcia szkolne. Występują pojedyncze utwardzenia terenu zlokalizowane pomiędzy zjazdami. Jedna z powierzchni po zatrzymaniu pojazdu ogranicza widok na strefę oczekiwania na przejściu dla pieszych przez ul. Warszawską.



Zdjęcie 55: Przesłanianie strefy oczekiwania przez pojazd osobowy.
Przy zatrzymaniu wyższego pojazdu np. busa, strefa oczekiwania będzie całkiem przesłonięta.

3.7.3.2.Rekomendacje

Zaleca się wykonanie budowę bezpiecznych stanowisk postojowych usytuowanych w niewykorzystanej powierzchni pasa drogi (np. zieleńce), jako rozwiązań umożliwiających bezpieczne zatrzymywanie się w celu bezpiecznego odebrania lub pozostawienia dzieci przy szkole z uwagi na wysokie natężenie ruchu w godzinach szczytu. Takimi rozwiązaniami mogą być zatoki typu np. „Kiss and ride” w poniżej oznaczonych lokalizacjach.



Zdjęcie 56 (po lewej): Niewykorzystana powierzchnia zieleńca, mogąca po dostosowaniu posłużyć pod zatokę postojową np. „Kiss and ride”.
Źródło: własne.



Zdjęcie 57 (po prawej): Niewykorzystana powierzchnia zieleńca, mogąca po przewężeniu pasów jezdni stanowić bazę do stworzenia zatoki postojowej.
Źródło: własne.

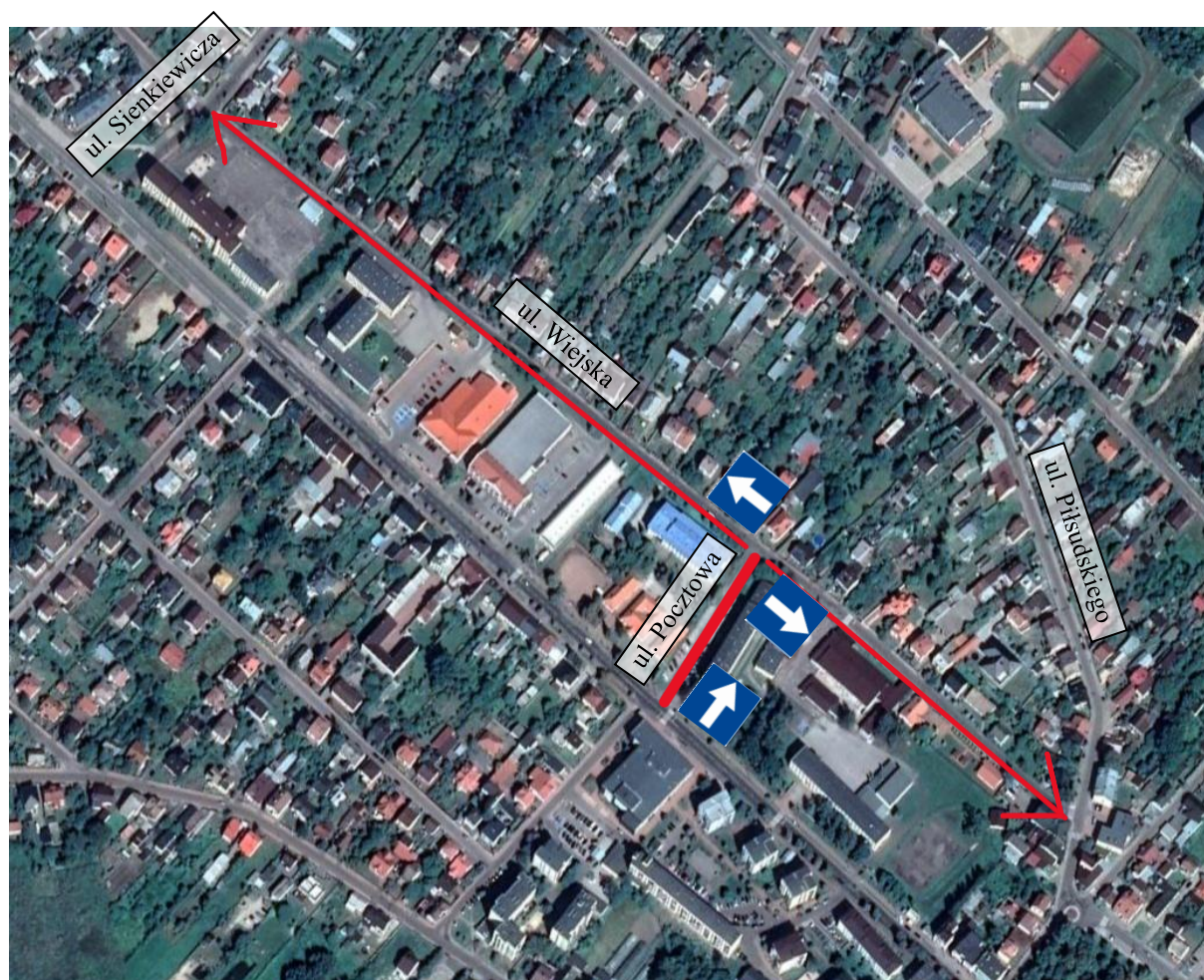
3.7.4. Ulica Wiejska

3.7.4.1. Analiza problemu

Występuje problem braku wyznaczonych stanowisk postojowych, co powoduje postój pojazdów w miejscach ograniczających widoczność, na skrzyżowaniu lub przejścia dla pieszych wraz ze strefami oczekiwania.

3.7.4.2. Rekomendacje

Zaleca się wprowadzenie ruchu jednokierunkowego umożliwi wyznaczenie większej ilości stanowisk postojowych wzdłuż ul. Wiejskiej. Ruch jednokierunkowy mógłby zostać wprowadzony zgodnie z poniższym schematem.



Rysunek 10: Schemat propozycji wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ul. Wiejskiej
Źródło: własne.

3.8. Brak wystarczającej ilości miejsc na rowery przy szkole

3.8.1. Ankieta

W rejonie szkoły znajduje się jedynie 50 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, ponieważ tylko połowa uczniów stwierdziła, że liczba miejsc dla rowerów jest wystarczająca.



Zdjęcie 58: Miejsca do parkowania rowerów.
Źródło: własne.



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

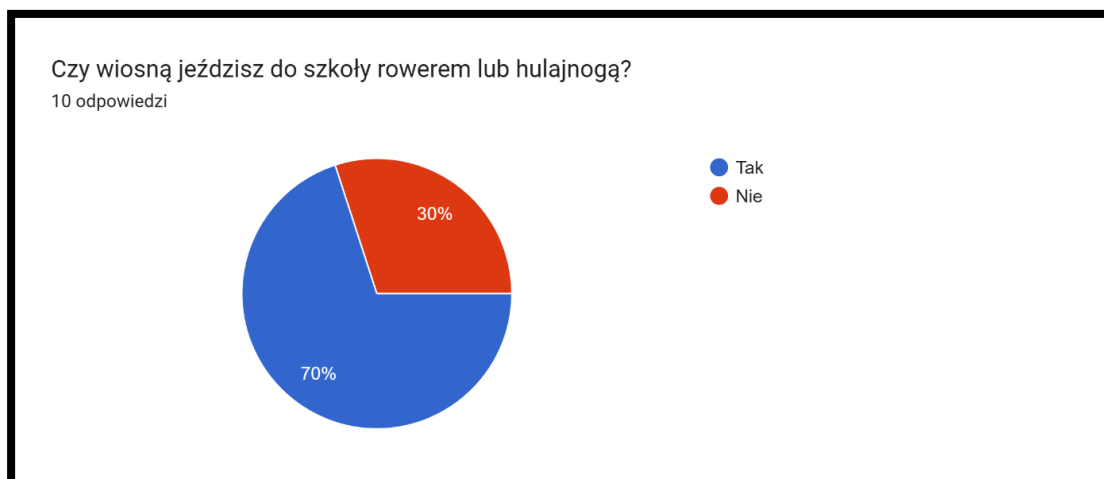
3.8.2. Rekomendacje:

- 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.

3.9. Brak infrastruktury rowerowej

3.9.1. Ankieta

W najbliższej okolicy szkoły (ul. Warszawskiej) istnieje droga pieszo – rowerowa, jednakże brakuje bezpiecznych przejazdów dla rowerów. Z przeprowadzonej ankiety wynika że znaczna część dzieci dojeżdża rowerem lub hulajnogą w okresie letnim. W związku z powyższym należy dostosowywać infrastrukturę w miarę możliwości do potrzeb rowerzystów, a dodatkowo wprowadzać rozwiązania umożliwiające ich sprawne poruszanie po ulicach, nie tylko głównych ale i bocznych. Dzieci bardzo często poruszają się rowerami po chodnikach, narażając je na kolizje z pieszymi oraz na kolizje z pojazdami wyjeżdżającymi z posesji. Ponadto, brak takiej infrastruktury wzdłuż ul. Sienkiewicza i ul. Wiejskiej. Ponadto dzieci przejeżdżają rowerami przez przejście dla pieszych przez ulicę Przechodnią oraz ul. Sienkiewicza bez odpowiedniego oznakowania tych przejazdów, co może prowadzić do zdarzeń z pojazdami.



Wykres 11: Wynik ankiety. Wynik ankiety wśród uczniów.

Źródło: własne na podstawie Google Forms.



Wykres 12: Wynik ankiety. Wynik ankiety wśród rodziców.
Źródło: własne na podstawie Google Forms

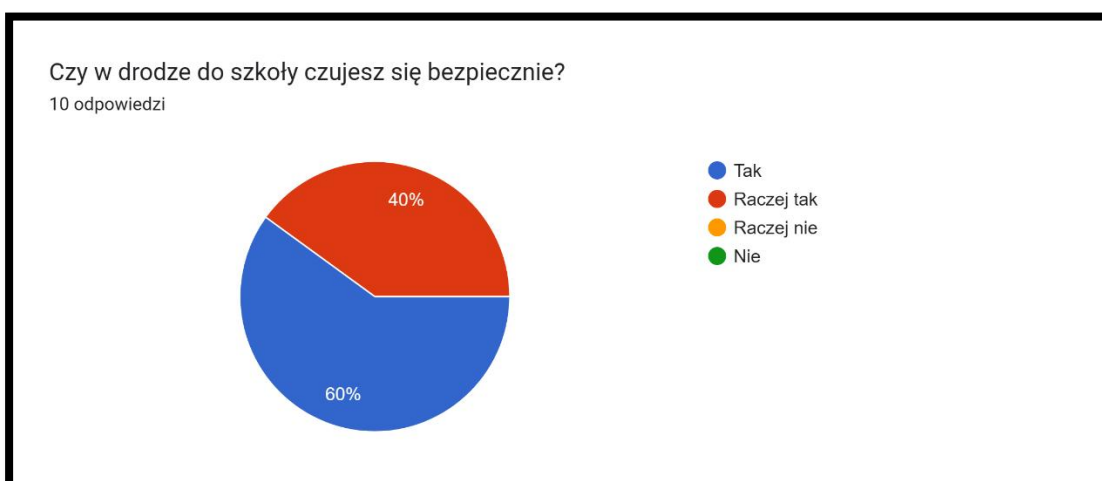
3.9.2. Rekomendacje:

- Wykonanie projektu i budowa dróg dla rowerów w rejonie szkoły, aby zapewnić bezpieczną trasę dojazdu rowerzystom.
- Wykonać bezpieczne przejazdy dla rowerów w pobliżu szkoły.
- Promowanie korzystania z rowerów jako bezpiecznego środka transportu poprzez rozwój infrastruktury rowerowej w rejonie szkoły i okolicznych ulic.

4. Podsumowanie

4.1. Ankieta dotycząca poczucia bezpieczeństwa

Zauważalny jest problem częściowego braku bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, zwłaszcza tych niechronionych w okolicy szkoły. Zgodnie z przeprowadzoną ankietą na pytanie wśród dzieci dot. bezpieczeństwa w drodze do szkoły dzieci odpowiedziały że tak, lub raczej tak.



Wykres 13: Wynik ankiety. Wynik ankiety wśród uczniów.
Źródło: własne na podstawie Google Forms.

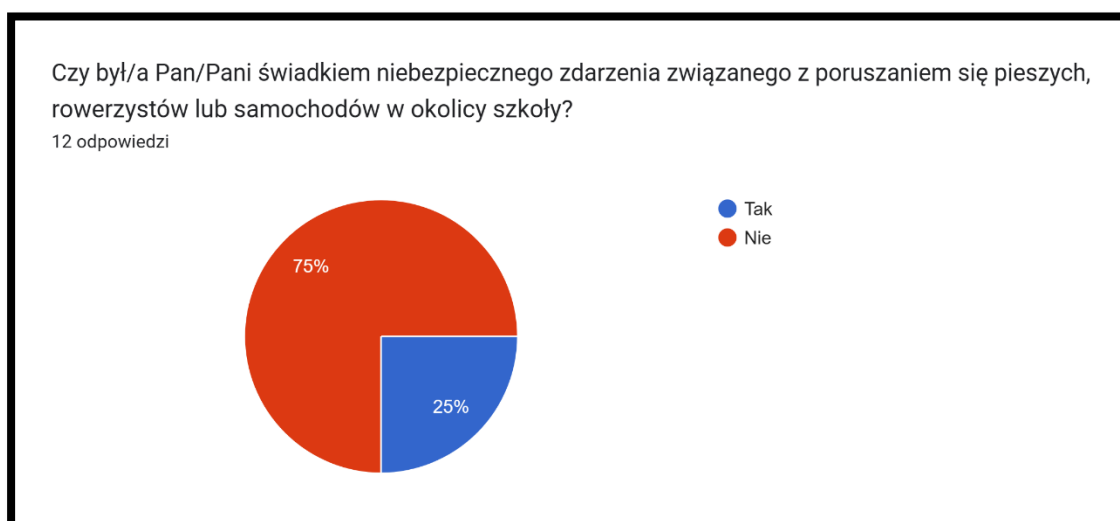
Na podobne pytanie w grupie rodziców tylko ok. 41% ankietowanych odpowiedziało, że droga dziecka do szkoły jest bezpieczna. W pytaniu pozwolono dodać otwartą odpowiedź w której to rodzice zasugerowali brakiem odpowiedniego oznakowania przejścia dla pieszych (choć nie wskazano którego konkretnie, ale w domyśle chodzi o przejście na ul. Sienkiewicza przy skrzyżowaniu z ul. Warszawską. Dodatkowo, odpowiedzi wskazują na zbyt małą ilość ścieżek rowerowych.



Wykres 14: Wynik ankiety. Wynik ankiety wśród rodziców.
Źródło: własne na podstawie Google Forms.

Nauczycieli zapytano natomiast, czy byli świadkami niebezpiecznych zdarzeń w okolicy szkoły, a 25% ankietowanych wskazało na tak – dopisując zaobserwowane zdarzenia którymi były:

- nieustępowanie pierwszeństwa pieszym przez pojazdy
- zbyt wysoka prędkość pojazdów na ulicy, a w efekcie nagłe hamowanie przed przejściami dla pieszych
- przechodzenie pieszych w niedozwolonych miejscach



Wykres 15: Wynik ankiety. Wynik ankiety wśród nauczycieli.
Źródło: własne na podstawie Google Forms.

4.2. Wnioski

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

- **Przejścia dla pieszych** – Należy doposażyć przejścia dla pieszych przez ul. Warszawską oraz ul. Sienkiewicza w lepsze oznakowanie i oświetlenie (zaleca się dedykowane), aby poprawić ich widoczność. Przed przejściem dla pieszych na ul. Sienkiewicza przy skrzyżowaniu z ul. Wiejska należy zastosować środki uspokojenia ruchu np. próg zwalniający lub typu poduszka berlińska. Jezdnię ulicy Warszawskiej zaleca się przewęzić na odcinku szkolnym lub wykonać azyl dla pieszych na przejściu dla pieszych przy szkole. 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.
- **Przekraczanie prędkości na ul. Warszawskiej** – 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 ul. Warszawska charakteryzuje się znacznym obciążeniem ruchem (ok. 700 pojazdów przejeżdża przez skrzyżowanie z ul. Sienkiewicza, a ok. 50 osób przechodzi przejściem dla pieszych znajdującym się na tym skrzyżowaniu. Dodatkowo ok. 140 osób przechodzi przejściem dla pieszych przez ul. Warszawską. To wszystko w ciągu jednej godziny porannej (7.30-8.30), co dodatkowo zwiększa ryzyko zdarzeń na przejściach dla pieszych oraz skrzyżowaniach w pobliżu szkoły.
- **Brak ciągłości dróg dla rowerów** – 30% osób przechodzących przez przejścia dla pieszych to piesi przeprowadzający rowery (pomiar wykonano w początkowym dniu marca, który nie jest szczytem natężenia ruchu rowerowego), co świadczy o potrzebie wykonania dróg dla rowerów, dostosowania istniejących oraz stworzenia przejazdów dla rowerzystów tak aby zachowana była ciągłość jazdy
- **Konieczność poprawy widoczności i dostrzegalności obszaru szkoły.** 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. A także zastosowanie fizycznych ograniczników prędkości, takich jak przewężenie jezdni. Takie działania przyczyniłyby się do zwiększenia bezpieczeństwa w rejonie szkoły oraz poprawy ostrożności kierowców.
- **Trudności z wyjazdem z ulic podporządkowanych** – Na skrzyżowaniach z ul. Warszawskiej z ul. Sienkiewicza występują problemy z wyjazdem w godzinach szczytu. Dodatkowo, pojazd próbujący włączyć się do ruchu z ul. Sienkiewicza musi dojeżdżając do skrzyżowania zatrzymać się częściowo na przejściu dla pieszych. W efekcie dochodzi do przesłaniania widoczności na pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych dla pojazdów zjeżdżających z ul. Warszawskiej.
- **Niedostateczna liczba miejsc parkingowych** – W rejonie szkoły zdecydowanie brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych. W godzinach szczytu rodzice zatrzymują się przy bramach szkolnych blokując ruch na jezdni, co powoduje trudności w organizacji ruchu, płynności przejazdu i zwiększa ryzyko kolizji.

- **Nieszczęlna strefa o ograniczonej prędkości „tempo 30”** – Brak jest oznakowania strefy „tempo 30” na ul. Czystej od strony ul. Warszawskiej uświadamiającego kierującego o wjeżdżaniu do strefy o ograniczonej prędkości. Taka sytuacja umożliwia poruszanie się po całej strefie z prędkością 50km/h pojazdowi wjeżdżającemu tym skrzyżowaniem. Ulice na osiedlu są wąskie oraz brak jest wymaganej widoczności na skrzyżowaniach. 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.

5. Zestawienie 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	Odwołanie do pkt ww. Raportu „Hiperłącze do punktu”	Wpływ na bezpieczeństwo (1-5)
1.	Uspokojenie ruchu w okolicy skrzyżowania ul. Warszawskiej z ul. Sienkiewicza	Warszawska	3.1	5
2.	Problemy na przejściach dla pieszych	okolica szkoły	3.1.2	5
3.	Doświetlenie przejść dla pieszych	ulice przyległe do szkoły	3.2	5
4.	Ograniczenie prędkości w okolicy szkoły	Warszawska	3.3.2.1	5
5.	Ograniczenie prędkości poprzez uspokojenie ruchu	Sienkiewicza	3.3.2.2	4
6.	Ograniczenie prędkości poprzez uspokojenie ruchu oraz stworzenie dodatkowego miejsca na stanowiska postojowe na jezdni	Wiejska	3.3.2.3	4
7.	Ograniczenie prędkości poprzez uspokojenie ruchu	Przechodnia	3.3.2.4	4
8.	Ograniczenie prędkości w okolicy przejścia dla pieszych i skrzyżowania z ul. Sienkiewicza	Piłsudskiego	3.3.2.5	4
9.	Niepotrzebny i nieczytelny znak B-36	Warszawska	3	1
10.	Brak oznakowania poziomego i pionowego przejazdu pieszo -rowerowego na skrzyżowaniu z ul. Poczową	Warszawska	3.4.2.2	3
11.	Przekrzywiony słupek znaku D-6	Warszawska	3.4.2.3	1
12.	Brak czytelności tabliczki pod tarczą znaku B-36	Warszawska	3.4.2.4	2
13.	Brak czytelności tabliczki pod tarczą znaku B-36 oraz błędna lokalizacja znaku	Warszawska	3.4.2.5	2
14.	Poprawa widoczności przejść dla pieszych w okolicy szkoły	Warszawska	3.4.2.6	3
15.	Poprawa dostrzegalności okolicy szkoły	Warszawska	3.4.2.7	3
16.	Brak spójności oznakowania poziomego oraz pionowego	Warszawska	3.4.2.8	3
17.	Błędnie wykonane i nieoznakowany próg na schodach prowadzących na teren szkoły	Warszawska	3.4.2.9	2
18.	Zużyta tarcza znaku T-27	Warszawska	3.4.2.10	2
19.	Wyblakła tarcza znaku A-17	Warszawska	3.4.2.11	2
20.	Błędnie zastosowanie ogrodzenia U-12	Warszawska	3.4.2.12	3

21.	Nieszczelna strefa ograniczonej prędkości „tempo 30”	Warszawska/Czysta	3.4.2.13	4
22.	Przekrecona tarcza znaku D-6	Warszawska	3.4.2.14	1
23.	Niewłaściwe użycie znaku C-13/16	Warszawska	3.4.2.15	3
24.	Przysłonięty drogowskaz tablicowy E-2	Warszawska	3.4.2.16	1
25.	Niezlikwidowane oznakowanie A-24	Sienkiewicza	3.4.3.1	1
26.	Przesłonięte znaki D-6 i A-7	Sienkiewicza	3.4.3.2	3
27.	Zabrudzona tarcza znaku B-20 „STOP”	Sienkiewicza	3.4.3.3	3
28.	Zabrudzona tarcza znaku B-20 „STOP”	Przechodnia	3.4.4.1	3
29.	Zabrudzona tarcza znaku B-20 „STOP”	Przechodnia	3.4.4.2	3
30.	Zabrudzona tarcza znaku D-6 „Przejście dla pieszych”	Przechodnia	3.4.4.3	3
31.	Zużyta tarcza znaku A-7 „Ustąp pierwszeństwa”	Przechodnia	3.4.4.4	2
32.	Nieprawidłowo ustawiony znak B-44	Przechodnia	3.4.4.5	1
33.	Zabrudzona tarcza znaku A-7 „ustąp pierwszeństwa”	Wiejska	3.4.5.1	2
34.	Nieprawidłowe zestawienie tarcz znaków	Czysta	3.4.6.1	1
35.	Za niski standard przejścia dla pieszych	Warszawska	3.5.2.1	3
36.	Słabo widoczna linia P-10 oznakowania poziomego w obrębie przejścia dla pieszych	Warszawska	3.5.2.2	3
37.	Brak oznakowania przystanku autobusowego linią przystankową P-17	Warszawska	3.5.2.3.3	2
38.	Słabo widoczna linia P-10 oznakowania poziomego w obrębie przejścia dla pieszych	Sienkiewicza	3.5.3.1	3
39.	Słabo widoczna linia P-10 oznakowania poziomego w obrębie przejścia dla pieszych	Wiejska	3.5.2.11	3
40.	Słabo widoczna linia P-10 oznakowania poziomego w obrębie przejścia dla pieszych	Przechodnia	3.5.2.1	3
41.	Słabo widoczna linia P-10 oznakowania poziomego w obrębie przejścia dla pieszych	Czysta	3.5.2.1	3
42.	Wystające/zapadnięte studnie i zawory wodociągowe na drodze dla pieszych	Warszawska/Przechodnia	3.6.1.1	3
43.	Uszkodzenie dojścia do przejścia dla pieszych oraz strefy oczekiwania	Przechodnia	3	4
44.	Brak dostępności do miejsc parkingowych	okolice szkoły	3.7	3
45.	Brak wystarczającej ilości miejsc na rowery przy szkole	teren szkoły	3.8	1
46.	Brak infrastruktury rowerowej	okolice szkoły	3.9	3

5. Wnioski i dalsze działania

Audyt wykazał, że istnieje potrzeba wprowadzenia działań naprawczych istniejących rozwiązań oraz wdrożenia działań zmniejszających ryzyko zdarzeń drogowych, zwłaszcza z niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego w celu poprawy bezpieczeństwa dzieci w drodze do Zespołu Placówek Oświatowych nr 1 w Międzyrzecu Podlaskim. Liczne uchybienia w infrastrukturze drogowej i kwestie związane z organizacją ruchu, związane z położeniem szkoły przy jednej z głównych ulic miasta stanowią zagrożenie dla uczniów, rodziców oraz innych uczestników ruchu. Wdrożenie proponowanych rozwiązań przyczyni się do poprawy warunków bezpieczeństwa czy płynności ruchu pieszych i pojazdów, ale równocześnie pokazuje, że bezpieczeństwo to nie tylko kwestia odpowiednich rozwiązań infrastrukturalnych, ale także odpowiedzialności za edukację najmłodszych.

Zaleca się aby podjąć 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 przygotowuje 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. Michał Śledź

Audytor Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Projektant drogowy

e-mail: michalsledz86@gmail.com

Międzyrzec Podlaski, 01.09.2025 r.

Weryfikacja:

mgr inż. Monika Bielewska

Audytor Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Warszawa, 01.09.2025 r.

OŚWIADCZENIE AUDYTORA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Ja, niżej podpisana, oświadczam, że w ramach oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego w rejonie Zespołu Placówek Oświatowych nr 1 w Międzyrzecu Podlaskim, 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. Michał Śledź

Audytor Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Międzyrzec Podlaski, 01.09.2025 r.

OŚWIADCZENIE AUDYTORA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Ja, niżej podpisana, oświadczam, że w ramach oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego w rejonie Zespołu Placówek Oświatowych nr 1 w Międzyrzecu Podlaskim, 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, 01.09.2025 r.

Spis treści

1. Wstęp
 - 1.1. Informacje o Stowarzyszeniu
 - 1.2. Znaczenie bezpieczeństwa dzieci w ruchu drogowym
 - 1.3. Audyt BRD jako narzędzie oceny infrastruktury
 - 1.4. Cel i zakres niniejszego audytu
 - 1.5. Rola i kompetencje audytorów BRD
2. Metodologia audytu
 - 2.1. Określenie obszaru analizy
 - 2.2. Wizja terenowa
 - 2.3. Ankieta dotycząca bezpieczeństwa dzieci w drodze do szkoły
 - 2.4. Analiza dokumentacji, obserwacji i pomiarów własnych
 - 2.4.1. Charakterystyka układu drogowego
 - 2.4.2. Drogi w rejonie szkoły
 - ul. Warszawska
 - ul. Henryka Sienkiewicza
 - ul. Wiejska
 - 2.4.3. Analiza zdarzeń drogowych
 - 2.4.3.1. Źródła danych
 - 2.4.3.2. Kluczowe ustalenia
 - ul. Warszawska
 - ul. Wiejska
 - ul. Sienkiewicza
 - zdarzenia z udziałem dzieci
 - 2.4.4. Pomiar natężenia ruchu drogowego
 - 2.4.5. Pomiary oświetlenia w okolicach przejść dla pieszych
3. Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego: wyniki pomiarów, ocena infrastruktury i zidentyfikowane uchybienia
 - 3.1. Wyniki pomiaru natężenia ruchu drogowego
 - 3.1.1. Skrzyżowanie ul. Warszawskiej i ul. Sienkiewicza
 - 3.1.2. Przejścia dla pieszych
 - 3.1.3. Wnioski
 - 3.1.4. Rekomendacje
 - 3.2. Wyniki oceny stanu oświetlenia ulicznego przejść dla pieszych
 - 3.2.1. Wyniki ankiety dotyczącej oświetlenia przejść dla pieszych
 - 3.2.2. Trasa uczniów
 - 3.2.3. Harmonogram zajęć szkolnych i związane ryzyko
 - 3.2.4. Data pomiaru
 - 3.2.5. Wyniki pomiarów
 - 3.2.6. Rekomendacje
 - 3.3. Ograniczenia prędkości
 - 3.3.1. Wyniki ankiety dotyczącej prędkości
 - 3.3.2. Uwagi i rekomendacje dotyczące ograniczeń prędkości
 - 3.3.2.1. Ulica Warszawska

- 3.3.2.2. Ulica Sienkiewicza
- 3.3.2.3. Ulica Wiejska
- 3.3.2.3. Ulica Przechodnia
- 3.3.2.4. Ulica Piłsudskiego
- 3.4. Wyniki oceny oznakowania pionowego
 - 3.4.1. Problemy
 - 3.4.2. ul. Warszawska
 - 3.4.3. ul. Sienkiewicza
 - 3.4.4. ul. Przechodnia
 - 3.4.5. ul. Wiejska
 - 3.4.6. ul. Czysta
- 3.5. Wyniki oceny oznakowania poziomego
 - 3.5.1. Problemy
 - 3.5.2 ul. Warszawska
 - 3.5.3. ul. Sienkiewicza
 - 3.5.4. ul. Wiejska
 - 3.5.5. ul. Przechodnia
 - 3.5.6. ul. Czysta
- 3.6. Wyniki oceny nawierzchni dróg, chodników i dróg rowerowych
 - 3.6.1. ul. Warszawska
 - 3.6.2. ul. Przechodnia
- 3.7. Wyniki oceny miejsc parkingowych
 - 3.7.1. Wyniki ankiety dotyczącej dostępności miejsc parkingowych
 - 3.7.2. Rekomendacje
 - 3.7.3. ul. Warszawska
 - 3.7.4. ul. Wiejska
- 3.8. Brak wystarczającej ilości miejsc na rowery przy szkole
 - 3.8.1. Ankieta
 - 3.8.2. Rekomendacje
- 3.9. Brak infrastruktury rowerowej
 - 3.9.1. Ankieta
 - 3.9.2. Rekomendacje
- 4. Podsumowanie
 - 4.1. Ankieta dotycząca poczucia bezpieczeństwa
 - 4.2. Wnioski
- 5. Zestawienie uwag