

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Tomasz Mackun	
Data, Godzina	20.05.2016 15:00	
Pogoda	Słonecznie	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	1420		
DZIELNICA	Śródmieście	KATEGORIA	Śródmieście
ULICA	Królewska	LICZBA PASÓW	4
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Księdza Biskupa Burschego		
OPIS	przez Królewską		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.2394905	Szerokość geograficzna	21.0109194
Google Maps	<a href="http://maps.google.com/maps?q=52.2394905,21.0109194">LINK</a>	URL	http://maps.google.com/maps?q=52.2394905,21.0109194

**ORIENTACJA**

NW		N		NE	
W					
SW		S		SE	

**ORIENTACJA**

NW		N		NE	
W					
SW		S		SE	

















<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 2
NR PRZEJŚCIA	1420	

CHARAKTERYSTYKA						
<b>USYTUOWANIE PRZEJŚCIA</b>		Pomiędzy skrzyżowaniami				
<b>ODLEGŁOŚĆ OD KRAWĘDZI JEZDNI PROSTOPADŁEJ</b>		ND				
<b>PRĘDKOŚĆ NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ</b>		ND				
<b>JEZDNIĄ Z PIERWSZEŃSTWEM</b>		Tak				
<b>DROGA ROWEROWA (DR)</b>		Bez przejazdu rowerowego				
<b>USYTUOWANIE DR</b>		ND				
<b>LINIE TRAMWAJOWE</b>		Brak				
<b>NAWIERZCHNIA TOROWISKA</b>		ND				
<b>NAWIERZCHNIA JEZDNI ZA I PRZED PRZEJŚCIEM</b>		Naw. bitumiczna				
<b>STAN NAWIERZCHNI</b>		Dobry				
<b>GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA</b>		Prosta				
<b>SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA</b>	6 m	<b>DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA</b>	15,5 m			
		<b>DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA</b>	6 m			
<b>PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA</b>		50 km/h				
PRZEKRÓJ POPRZECZNY						
Zatoki autobusowe	Pasy rowerowe	Pasy	Azyl/pas dzielący	Pasy	Pasy rowerowe	Zatoki autobusowe
Brak	Brak	2	W poziomie jezdni, szerokość azylu: 3 m	1	Brak	Brak
<b>OŚWIETLENIE</b>		Standardowe uliczne				

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	<b>1420</b>	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW				
<b>ULICA JEDNOKIERUNKOWA</b>		Nie		
<b>Kierunki ruchu</b>	<b>do ul.</b>	Marszałkowska		
	<b>do ul.</b>	Plac Stanisława Małachowskiego		
<b>KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)</b>		SW	NE	
SW	Marszałkowska			
NE	Plac Stanisława Małachowskiego			
<b>KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)</b>				
<b>KIERUNEK RUCHU ROWERÓW</b>				
<b>LICZBA RELACJI ZJEŹDŹAJĄCYCH ZE SKRZYŻOWANIA W STRONĘ PRZEJŚCIA</b>				0

















PRZYSTANKI AUTOBUSOWE				
<b>PRZYSTANKI AUTOBUSOWE USYTUOWANE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ</b>				ND
<b>PRZYSTANKI AUTOBUSOWE NA JEZDNI GDZIE USYTOWANE JEST PRZEJŚCIE</b>				Tak
LOKALIZACJA, TYP, ODLEGŁOŚĆ OD PRZEJŚCIA				
Kierunek	SW	Przed przejściem, Na jezdni	Odległość	11 m
		Za przejściem, Na jezdni	Odległość	4 m
Kierunek	NE	Przed przejściem, Na jezdni	Odległość	15 m
			Odległość	

OZNAKOWANIE PIONOWE				
ZNAKI PIONOWE cz. I				
Kierunek	SW	STR. LEWA	 D6	
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	SW	STR. PRAWA	 D6	Stan dobry
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	NE	STR. LEWA	 D6	
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	NE	STR. PRAWA	 D6	Stan dobry
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	













<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	<b>1420</b>	

<b>OZNAKOWANIE PIONOWE</b>
----------------------------

<b>ZNAKI PIONOWE cz. II</b>
-----------------------------

Kierunek	SW	STR. LEWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	SW	STR. PRAWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	NE	STR. LEWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	NE	STR. PRAWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	

<b>ZNAKI PIONOWE cz. III</b>
------------------------------

Kierunek	SW	STR. LEWA	 2 SO	
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	
Kierunek	SW	STR. PRAWA	 2 SO	
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	
Kierunek	NE	STR. LEWA	 2 SO	
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	
Kierunek	NE	STR. PRAWA	 2 SO	
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	

Uwagi	
-------	--

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	<b>1420</b>	

OZNAKOWANIE POZIOME	
Rodzaj	Malowane grubowarstwowe
Tło	Brak
Stan	Dostateczny
Oznakowanie przed przejściem	Linia P-14
Szerokość zawężenia (strona lewa)	Brak
Szerokość zawężenia	ND
Szerokość zawężenia (strona prawa)	Wyspa wyniesiona
Szerokość zawężenia	2,5 m

WPUSTY DESZCZOWE W OBSZARZE PRZEJŚCIA	
Liczba wpustów	0
Ścieki przykrawężnikowe	Nie
Odwodnienie	Poprawne

UDOGODNIENIA DLA NIEPEŁNOSPRAWNYCH / OGRANICZENIA			
RAMPA			
Kierunek	SW	Strona lewa	Tak
		Strona prawa	Tak
DLA NIEWIDZĄCYCH			
Kierunek	SW	Strona lewa	Płytki prowadzące
		Strona prawa	Płytki prowadzące

SŁUPKI I WYGRODZENIA			
PRZEJŚCIE			
Kierunek	SW	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Brak
PRZED PRZEJŚCIEM			
Kierunek	SW	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Brak
ZA PRZEJŚCIEM			
Kierunek	SW	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Brak
NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ			
Kierunek		Strona prawa	ND

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	<b>1420</b>	

<b>PARKOWANIE</b>
-------------------

<b>PARKOWANIE NA JEZDNI</b>
-----------------------------

KIERUNEK	SW	STR. LEWA	Przed przejściem	NS
			Za przejściem	NS
		STR. PRAWA	Przed przejściem	NS
			Za przejściem	Odległość od przejścia: 10 m

<b>PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI</b>
---------------------------------------

KIERUNEK	SW	STR. LEWA	Przed przejściem	Odległość od przejścia: 12 m
			Za przejściem	NS
		STR. PRAWA	Przed przejściem	NS
			Za przejściem	Odległość od przejścia: 10 m

<b>PARKOWANIE NA PASIE RUCHU</b>
----------------------------------

KIERUNEK	SW	STR. LEWA	Przed przejściem	NS
			Za przejściem	NS
		STR. PRAWA	Przed przejściem	NS
			Za przejściem	NS

<b>PARKOWANIE NA CHODNIKU I NA JEZDNI (JEDNYM KOŁEM)</b>
--

KIERUNEK	SW	STR. LEWA	Przed przejściem	NS
			Za przejściem	NS
		STR. PRAWA	Przed przejściem	NS
			Za przejściem	NS

<b>PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU</b>
--------------------------------

KIERUNEK	SW	STR. LEWA	Nie
		STR. PRAWA	Nie

<b>PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ</b>
--

KIERUNEK		ND
----------	--	----

<b>UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA</b>
-----------------------------------

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	<b>1420</b>	

WIDOCZNOŚĆ			
WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	SE	W LEWO	30 m
		W PRAWO	100 m
		W TYŁ	ND
	NW	W LEWO	25 m
		W PRAWO	100 m
		W TYŁ	ND
WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	SE	W LEWO	60 m
		W PRAWO	60 m
		W TYŁ	ND
	NW	W LEWO	60 m
		W PRAWO	60 m
		W TYŁ	ND
OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	SE	STRONA LEWA	Przystanek
		STRONA PRAWA	Brak
	NW	STRONA LEWA	Przystanek
		STRONA PRAWA	Brak

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	<b>1420</b>	

<b>SUBIEKTYWNA OCENA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH</b>	<b>1</b>
---	----------

<b>OPINIA / UWAGI DODATKOWE</b>
---------------------------------

1. Przejście dla pieszych o długości 15,5 m prowadzi dużych ruch pieszy przez ulicę o dużym natężeniu ruchu drogowego. Mniej więcej w środku jezdni przy pomocy prefabrykowanych wysp wprowadzono ochronę środkowego pasa przejścia o szerokości ok 2.5 (jednak zastosowano w tej przestrzeni oznakowanie P-10). Po stronie północnej od strony nadjeżdżającego potoku ruchu zastosowano także prefabrykowaną wyspę wyniesioną chroniącą pieszych. W sąsiedztwie przejścia dla pieszych parkują autobusy turystyczne, z których całymi grupami wysiadają turyści i przechodzą przez jezdnie. Na jezdniach przed przejściami dla pieszych z obu stron funkcjonują przystanki autobusowe. W obszarze przejścia zlokalizowany jest szeroki zjazd zamknięty szlabanem (na ul. Księdza Biskupa Juliusza Burschego). Istotnym czynnikiem wpływającym na zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest fakt, że miejsce te spełnia jednocześnie wiele funkcji (przystanki autobusowe transportu miejskiego, zatoki dla autobusów turystycznych, zjazd, przejście dla pieszych, dużych ruch pieszy i duży ruch pojazdów). Nagromadzenie wielu funkcji i wielu użytkowników w jednym obszarze powoduje nagromadzenie się problemów.

Podstawowym problemem jest lokalizacja przystanków autobusowych. Autobusy oczekujące na wymianę pasażerów ograniczają widoczność na pojazdy, które zbliżają się do przejścia. Krytycznym przystankiem jest przystanek po południowej stronie jezdni. W sytuacji gdy autobus znajduje się na przystanku następuje ograniczenie widoczności, gdy autobusu nie ma widoczność jest zapewniona. Podobnie, chociaż zagrożenie jest mniejsze z uwagi na większą odległość przystanku od przejścia jest po stronie północnej.

Rekomenduje się przeniesienie przystanków autobusowych za przejście dla pieszych.

2. Kolejnym problemem jest organizacja ruchu w miejscu środkowym, gdzie teoretycznie występuje azyl dla pieszych. Jednak zastosowano na tej przestrzeni oznakowanie P-10, nie zastosowano żadnych urządzeń dla osób niewidzących i niedowidzących. Istniejąca organizacja ruchu sugeruje, że przejście jest jedno etapowe i piesi jeśli już wejdą na „zebrę” będą kontynuować podróż. Z uwagi na duże natężenie ruchu pojazdów przekroczenie jezdni w jednym etapie jest bardzo utrudnione stąd naturalnym zjawiskiem jest organizacja przejścia jako dwuetapowego. Dodatkowo osoba niewidząca i niedowidząca nie będzie miała szans określić, że znajduje się w obszarze chronionym i jeśli rozpocznie przechodzenie przez jezdnie będzie nadal przechodziła. Na przekroczenie tej jezdni potrzeba około 20 sekund, co jest okresem bardzo długim.

Rekomenduje się aby w przestrzeni gdzie teoretycznie przygotowano azyl, usunięto oznakowanie P-10 oraz zamontowano na krawędzi azylu płytki lub inne urządzenia z wypustkami pomagające osobom niepełnosprawnym na zorientowanie się, że mogą się zatrzymać w miejscu chronionym.

Podczas wizji lokalnej przechodzień wskazał, że w obszarze tego przejścia dla pieszych nie czuje się bezpiecznie i sugerował, że powinna zostać zainstalowana sygnalizacja świetlna. Zespół audytowy ocenia, że może to być jeden ze środków podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, który należy rozważyć.



NR PRZEJŚCIA

1420

## ZDJĘCIA











