

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Tomasz Mackun	
Data, Godzina	13.07.2016 12:25	
Pogoda	Zachmurzenie: Częściowe	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	1429		
DZIELNICA	Śródmieście	KATEGORIA	Śródmieście
ULICA	Aleja "Solidarności"	LICZBA PASÓW	4
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Nowy Zjazd		
OPIS	przez "Solidarności"		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.2467464	Szerokość geograficzna	21.0145846
Google Maps	LINK	URL	http://maps.google.com/maps?q=52.2467464,21.0145846

ORIENTACJA

NW			NE
W			E
SW			SE
S			

ORIENTACJA

NW			NE
W			E
SW			SE
S			

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 2
NR PRZEJŚCIA	1429	

CHARAKTERYSTYKA

USYTUOWANIE PRZEJŚCIA	Pomiędzy skrzyżowaniami		
ODLEGŁOŚĆ OD KRAWĘDZI JEZDNI PROSTOPADŁEJ	ND		
PRĘDKOŚĆ NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ	ND		
JEZDNIĄ Z PIERWSZEŃSTWEM	Tak		
DROGA ROWEROWA (DR)	Bez przejazdu rowerowego		
USYTUOWANIE DR	ND		
LINIE TRAMWAJOWE	Torowisko w jezdni: 2 Tory		
NAWIERZCHNIA TOROWISKA	Betonowa		
NAWIERZCHNIA JEZDNI ZA I PRZED PRZEJŚCIEM	Naw. bitumiczna		
STAN NAWIERZCHNI	Dostateczny		
GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA	Prosta		
SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA	6 m	DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA	15 m
		DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA	15 m
PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA	40 km/h		

PRZEKRÓJ POPRZECZNY						
----------------------------	--	--	--	--	--	--

















Zatoki autobusowe	Pasy rowerowe	Pasy	Azyl/pas dzielący	Pasy	Pasy rowerowe	Zatoki autobusowe
Brak	Brak	2	Brak	2	Brak	Brak

OŚWIETLENIE	Standardowe uliczne
--------------------	---------------------

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	1429	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW			
ULICA JEDNOKIERUNKOWA		Nie	
Kierunki ruchu	do ul.	Krakowskie Przedmieście	
	do ul.	Wybrzeże Kościuszkowskie	
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)		W	E
W	Krakowskie Przedmieście		
E	Wybrzeże Kościuszkowskie		
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)		W	E
W	Krakowskie Przedmieście		
E	Wybrzeże Kościuszkowskie		
KIERUNEK RUCHU ROWERÓW			
LICZBA RELACJI ZJEŹDŹAJĄCYCH ZE SKRZYŻOWANIA W STRONĘ PRZEJŚCIA		0	

















PRZYSTANKI AUTOBUSOWE			
PRZYSTANKI AUTOBUSOWE USYTUOWANE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ			ND
PRZYSTANKI AUTOBUSOWE NA JEZDNI GDZIE USYTOWANE JEST PRZEJŚCIE			Tak
LOKALIZACJA, TYP, ODLEGŁOŚĆ OD PRZEJŚCIA			
Kierunek	W	Przed przejściem, Na jezdni	Odległość 5 m
			Odległość
Kierunek	E	Za przejściem, Na jezdni	Odległość 4 m
			Odległość

OZNAKOWANIE PIONOWE				
ZNAKI PIONOWE cz. I				
Kierunek	W	STR. LEWA	 D6	
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	W	STR. PRAWA	 D6	Stan dobry
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	D-6 nad jezdnią podświetlany
Kierunek	E	STR. LEWA	 D6	
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	E	STR. PRAWA	 D6	Stan dobry
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	D-6 nad jezdnią podświetlany oraz Uwaga BUS













FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	1429	

OZNAKOWANIE PIONOWE

ZNAKI PIONOWE cz. II				
-----------------------------	--	--	--	--

Kierunek	W	STR. LEWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	W	STR. PRAWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	E	STR. LEWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	E	STR. PRAWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	

ZNAKI PIONOWE cz. III				
------------------------------	--	--	--	--

Kierunek	W	STR. LEWA	 2 SO	
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	
Kierunek	W	STR. PRAWA	 2 SO	
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	
Kierunek	E	STR. LEWA	 2 SO	
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	
Kierunek	E	STR. PRAWA	 2 SO	
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	

Uwagi	
-------	--

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	1429	

OZNAKOWANIE POZIOME	
Rodzaj	Malowane cienkowarstwowe
Tło	Brak
Stan	Dobry
Oznakowanie przed przejściem	Linia P-14;P-17
Szerokość zawężenia (strona lewa)	Brak
Szerokość zawężenia	ND
Szerokość zawężenia (strona prawa)	Brak
Szerokość zawężenia	ND

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

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

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

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	1429	

PARKOWANIE

PARKOWANIE NA JEZDNI

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

PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI

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

PARKOWANIE NA PASIE RUCHU

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

PARKOWANIE NA CHODNIKU I NA JEZDNI (JEDNYM KOŁEM)
--

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

PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU

KIERUNEK	W	STR. LEWA	Nie
		STR. PRAWA	Nie

PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ
--

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

UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA

Z uwagi na istotność ulicy, przystanki i znaczny ruch ryzyko parkowania w obszarze przejścia jest minimalne.

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	1429	

WIDOCZNOŚĆ			
WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	S	W LEWO	100 m
		W PRAWO	100 m
		W TYŁ	ND
	N	W LEWO	100 m
		W PRAWO	100 m
		W TYŁ	ND
WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	S	W LEWO	65 m
		W PRAWO	65 m
		W TYŁ	ND
	N	W LEWO	65 m
		W PRAWO	65 m
		W TYŁ	ND
OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	S	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak
	N	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	1429	

SUBIEKTYWNA OCENA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH	0
---	----------

OPINIA / UWAGI DODATKOWE

1. Przejście dla pieszych zlokalizowane jest w bardzo skomplikowanym układzie organizacyjnym. Występuje przekrój 1x4, na środkowych pasach poza pojazdami porusza się tramwaj. Od strony zachodniej ulica prowadzona jest na spadku. W tym obszarze znajdują się przystanki tramwajowe i autobusowe w obu kierunkach po stronie wschodniej przejścia dla pieszych. Na obu kierunkach zainstalowano znak uwaga przejście dla pieszych, uwaga wypadki. Mając jednak na względzie fakt, że przejście dla pieszych ma długość 15 m a piesi wysiadają na jezdnię, zdiagnozowano następujące zagrożenia:

a) Występuje ryzyko potrącenia pieszego, który wysiadł z tramwaju na jezdnię przez kierujących pojazdami. Istnieje realne ryzyko, że kierujący pojazdami nie zatrzymają się za tramwajem w momencie gdy będzie następowała wymiana pasażerów.

b) Występuje ryzyko potrącenia pieszych przez pojazdy na przejściu dla pieszych. W momencie gdy tramwaj/autobus zatrzyma się aby dokonać wymiany pasażerów, karoseria tramwaju ogranicza widoczność na przejściu dla pieszych.

c) Duże ryzyko wiąże się także z długością przejścia oraz dwoma kierunkami ruchu pojazdów. Pieszemu będzie bardzo trudno ocenić czy dotrze do końca czwartego pasa zanim do tego miejsca nie dojedzie pojazd. Pieszemu aby przekroczyć jezdnię będzie potrzebował ok 11 s (pieszy sprawny), 15 s osoba starsza. Oznacza to, że pieszy powinien dostrzec pojazd (poruszający się z przepisową prędkością 40 km/h) na skrajnym pasie już z odległości ok 120 m (pieszy sprawny) 165 m (osoba starsza). Poza ostatnim pasem pieszy powinien obserwować i oceniać co się dzieje na pozostałych pasach. Oczywiście jest, że nie da się uzyskać w tym miejscu takiej luki czasowej pomiędzy pojazdami więc pieszy będzie wchodził na przejście dla pieszych mimo, że nie jest w stanie dotrzeć do drugiej krawędzi jezdni i będzie musiał liczyć na ustąpienie mu pierwszeństwa przez kierujących pojazdami. Jeśli jednak pojazd na losowym pasie nie ustąpi pierwszeństwa, pieszy nie ma bezpiecznej strefy oczekiwania. Pieszemu będzie musiał zatrzymać się na pasie i będzie mu zagrażało duże niebezpieczeństwo.

Bardzo pożądana jest wyspa azylu pomiędzy jezdniami, chociaż w obecnym zagospodarowaniu może być to utrudnione lub niemożliwe – należy sprawdzić i zrealizować nawet kosztem zawężenia chodników. Rekomenduje się zainstalowanie sygnalizacji świetlnej, wzmocnienia oznakowania o przystankach na jezdni. Dodatkowo zaleca się realizację przystanku wiedeńskiego poprzez wyniesienie i odróżnienie kolorystycznie przestrzeni na którą wysiada pieszy z tramwaju.

2. Należy dodać, że ruch pieszy jest tak duży, że płytki z wypustkami dla osób niewidzących zostały wytarte i są płaskie.

Należy je wymienić.

NR PRZEJŚCIA

1429

ZDJĘCIA













