

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Tomasz Mackun	
Data, Godzina	14.07.2016 10:00	
Pogoda	Zachmurzenie: Częściowe	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	1639		
DZIELNICA	Śródmieście	KATEGORIA	Śródmieście
ULICA	Szymanowska	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Słomińskiego		
OPIS	przez Szymanowską		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.2585031	Szerokość geograficzna	21.0029022
Google Maps	LINK	URL	http://maps.google.com/maps?q=52.2585031,21.0029022

ORIENTACJA

NW		N		NE	
W					
SW		S		SE	

ORIENTACJA

NW		N		NE	
W					
SW		S		SE	

















FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 2
NR PRZEJŚCIA	1639	

CHARAKTERYSTYKA						
USYTUOWANIE PRZEJŚCIA		Na wlocie/wylocie skrzyżowania				
ODLEGŁOŚĆ OD KRAWĘDZI JEZDNI PROSTOPADŁEJ		10 m				
PRĘDKOŚĆ NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ		50 km/h				
JEZDNIĄ Z PIERWSZEŃSTWEM		Nie				
DROGA ROWEROWA (DR)		Z DR przyległą x<1 m				
USYTUOWANIE DR		Za przejściem				
LINIE TRAMWAJOWE		Brak				
NAWIERZCHNIA TOROWISKA		ND				
NAWIERZCHNIA JEZDNI ZA I PRZED PRZEJŚCIEM		Naw. bitumiczna				
STAN NAWIERZCHNI		Dobry				
GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA		Prosta				
SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA	4 m	DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA	14 m			
		DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA	14 m			
PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA		Strefa tempo 50 km/h				
PRZEKRÓJ POPRZECZNY						
Zatoki autobusowe	Pasy rowerowe	Pasy	Azyl/pas dzielący	Pasy	Pasy rowerowe	Zatoki autobusowe
Brak	Brak	1	Brak	1	Brak	Brak
OŚWIETLENIE		Standardowe uliczne				

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	1639	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW			
ULICA JEDNOKIERUNKOWA		Nie	
Kierunki ruchu	do ul.	Zygmunta Słomińskiego	
	do ul.	Zakroczymska	
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)		N	S
N	Zygmunta Słomińskiego		
S	Zakroczymska		
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)			
KIERUNEK RUCHU ROWERÓW			
LICZBA RELACJI ZJEŹDŹAJĄCYCH ZE SKRZYŻOWANIA W STRONĘ PRZEJŚCIA		1	

















PRZYSTANKI AUTOBUSOWE			
PRZYSTANKI AUTOBUSOWE USYTUOWANE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ			Tak
PRZYSTANKI AUTOBUSOWE NA JEZDNI GDZIE USYTOWANE JEST PRZEJŚCIE			Nie
LOKALIZACJA, TYP, ODLEGŁOŚĆ OD PRZEJŚCIA			
Kierunek	N		Odległość
			Odległość
Kierunek	S		Odległość
			Odległość

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













FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	1639	

OZNAKOWANIE PIONOWE

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

Kierunek	N	STR. LEWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	N	STR. PRAWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	S	STR. LEWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	S	STR. PRAWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	

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

Kierunek	N	STR. LEWA	 2 SO	
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	
Kierunek	N	STR. PRAWA	 2 SO	
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	
Kierunek	S	STR. LEWA	 2 SO	
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	
Kierunek	S	STR. PRAWA	 2 SO	
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	

Uwagi	
-------	--

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	1639	

OZNAKOWANIE POZIOME	
Rodzaj	Malowane cienkowsarstwowe
Tło	Brak
Stan	Dostateczny
Oznakowanie przed przejściem	Linia P-14
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	N	Strona lewa	Tak
		Strona prawa	Tak
DLA NIEWIDZĄCYCH			
Kierunek	N	Strona lewa	Płytki prowadzące
		Strona prawa	Płytki prowadzące

SŁUPKI I WYGRODZENIA			
PRZEJŚCIE			
Kierunek	N	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Brak
PRZED PRZEJŚCIEM			
Kierunek	N	Strona lewa	Słupki
		Strona prawa	Brak
ZA PRZEJŚCIEM			
Kierunek	N	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Słupki
NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ			
Kierunek	W-S	Strona prawa	Brak

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	1639	

PARKOWANIE

PARKOWANIE NA JEZDNI

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

PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI

KIERUNEK	N	STR.	Przed przejściem	NS
		LEWA	Za przejściem	NS
		STR.	Przed przejściem	NS
		PRAWA	Za przejściem	ND

PARKOWANIE NA PASIE RUCHU

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

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

KIERUNEK	N	STR.	Przed przejściem	NS
		LEWA	Za przejściem	NS
		STR.	Przed przejściem	NS
		PRAWA	Za przejściem	ND

PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU

KIERUNEK	N	STR.	Nie
		LEWA	Nie
KIERUNEK	N	STR.	Nie
		PRAWA	Nie

PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ
--

KIERUNEK	W-S	NS
----------	-----	----

UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	1639	

WIDOCZNOŚĆ			
WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	W LEWO	100 m
		W PRAWO	
		W TYŁ	ND
	E	W LEWO	
		W PRAWO	100 m
		W TYŁ	10 m
WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	W LEWO	35 m
		W PRAWO	
		W TYŁ	ND
	E	W LEWO	
		W PRAWO	35 m
		W TYŁ	40 m
OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak
	E	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	1639	

SUBIEKTYWNA OCENA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH	1
---	----------

OPINIA / UWAGI DODATKOWE

Przeście dla pieszych na wlocie skrzyżowania. Parametry skrzyżowania są nieproporcjonalne do potrzeb. Skrzyżowanie jest ogromne przez co przejście jest bardzo długie (14 m), promienie skrętu duże, a na jezdni nadrzędnej zaplanowano przystanek autobusowy. Wszystko to razem powoduje długie przebywanie pieszych w obszarze zagrożenia przy wysokich prędkościach pojazdów. Należy stwierdzić, że występują następujące problemy:

1. Pieszy przekraczając długie przejście narażony jest na ryzyko potrącenia na długim odcinku. Pieszy będzie potrzebował więcej czasu (dłuższa luka czasową pomiędzy pojazdami) aby przekroczyć jezdnię. Powoduje to niepotrzebne zagrożenia niechronionych użytkowników ruchu.

Należy skrócić przejście dla pieszych poprzez realizację wyspy azylu lub zawężenie pasów ruchu.

2. Zastosowano bardzo duże promienie skrętów. Duże promienie skrętów będą zachęcały do poruszania się z wyższą prędkością w obszarze przejścia. Wyższa prędkość w tej przestrzeni znacząco obniża poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Należy skorygować geometrię łuków skrętu w obszarze przejścia dla pieszych.

3. Na ulicy nadrzędnej zlokalizowano przystanek autobusowy. Na przejściu jest dobra widoczność z ulicy nadrzędnej o ile na jezdni głównej nie znajduje się autobus, dla którego wyznaczono tam przystanek na pasie ruchu. W przypadku gdy autobus będzie stał na przystanku, kierujący pojazdami mogą skręcać na zjazd omijając autobus – w takiej sytuacji widoczność będzie ograniczona do 20 – 30 m. Istnieje ryzyko zjazdu z dużą prędkością, a geometria zjazdu może zachęcać do poruszania się ze znacznymi prędkościami. W sytuacji gdy następuje skręt z drogi głównej na przejście na drodze podporządkowanej istotne jest aby kierujący pojazdem jeszcze poruszając się jezdnią główną mógł obserwować strefę przejścia oraz otoczenia przejścia dla pieszych na drodze, na którą skręca. W większości przypadków prędkości na drodze głównej są wyższe niż na drodze podporządkowanej i kierujący mogą zjeżdżać z dużą prędkością. Problem prędkości narasta jeśli droga podporządkowana prowadzona jest względem drogi głównej pod kątem dalekim od kąta prostego. Im większy kąt tym można spodziewać się większych prędkości zjazdu. Dodatkowo w przypadku skrętu pojazdów pieszy wchodzący na przejście może „ukryć się” za słupkiem karoserii pojazdu i kierujący może nie dostrzec pieszego. Istnieje duże zagrożenie potrącenia pieszego przez pojazd.

Zaleca się oddalenie przystanku dla autobusu od przejścia dla pieszych. Należy zmienić kąt zjazdu z jezdni głównej i zrealizować kąt prosty względem ul. Słonimskiego z zastosowaniem małego promienia skrętu. Powinno to zmniejszyć prędkości pojazdów w obszarze przejścia.

NR PRZEJŚCIA

1639

ZDJĘCIA









