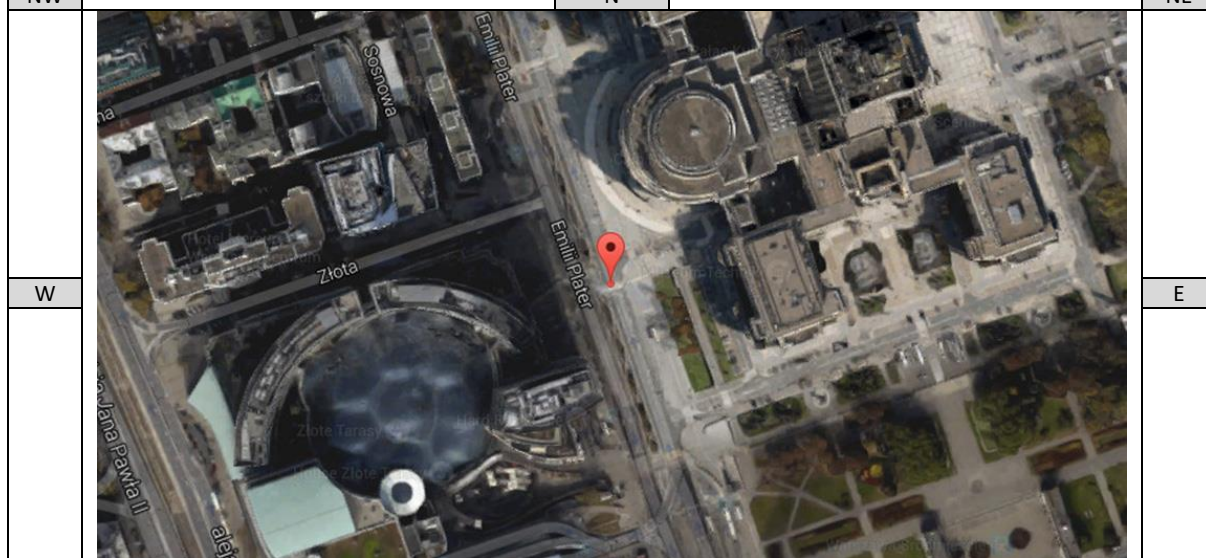


FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Marcin Budzyński	
Data, Godzina	16.05.2016 15:00	
Pogoda	Zachmurzenie: Częściowe	

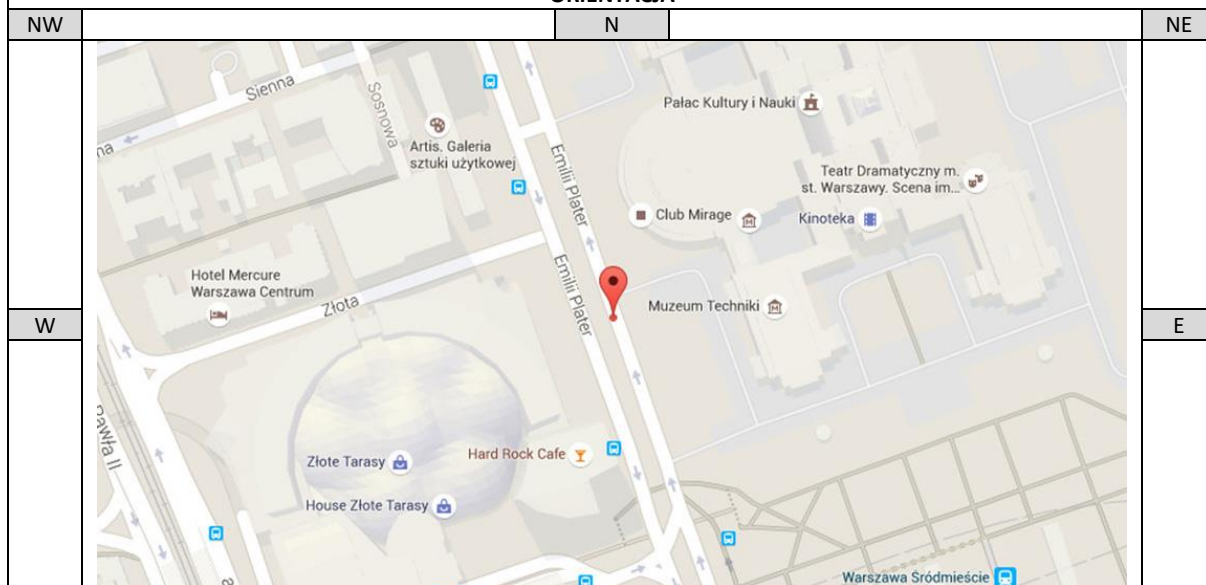
METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	1861		
DZIELNICA	Śródmieście	KATEGORIA	Śródmieście
ULICA	Emilii Plater	LICZBA PASÓW	4
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Sienna		
OPIS	przez Emilii Plater, jezdnia E		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.2307484	Szerokość geograficzna	21.0043493
Google Maps	<a href="http://maps.google.com/maps?q=52.2307484,21.0043493">LINK</a>	URL	http://maps.google.com/maps?q=52.2307484,21.0043493

ORIENTACJA			
NW		N	NE



ORIENTACJA			
NW		N	NE



SW		S	SE
----	--	---	----

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 2
NR PRZEJŚCIA	1861	

















<b>CHARAKTERYSTYKA</b>
------------------------

<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: szara				
<b>STAN NAWIERZCHNI</b>		Dobry				
<b>GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA</b>		Prosta				
<b>SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA</b>	4 m	<b>DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA</b>	11 m			
		<b>DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA</b>	11 m			
<b>PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA</b>		50 km/h				
<b>PRZEKRÓJ POPRZECZNY</b>						
<b>Zatoki autobusowe</b>	<b>Pasy rowerowe</b>	<b>Pasy</b>	<b>Azyl/pas dzielący</b>	<b>Pasy</b>	<b>Pasy rowerowe</b>	<b>Zatoki autobusowe</b>
Brak	Brak	Brak	Brak	3	1 pas row.	Brak
<b>OŚWIETLENIE</b>		Standardowe uliczne				

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	<b>1861</b>	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW			
<b>ULICA JEDNOKIERUNKOWA</b>		Tak	
<b>Kierunki ruchu</b>	do ul.	Świętokrzyska	
	do ul.	Aleje Jerozolimskie	
<b>KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)</b>		N	
N	Świętokrzyska		
<b>KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)</b>			
<b>KIERUNEK RUCHU ROWERÓW</b>		N	
N	Świętokrzyska		
<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	N	Przed przejściem, Zatoka autobusowa	Odległość 0 m
			Odległość
Kierunek			Odległość
			Odległość

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










<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	<b>1861</b>	

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

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

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

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

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

Uwagi	
-------	--

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	<b>1861</b>	

OZNAKOWANIE POZIOME	
Rodzaj	Malowane grubowarstwowe, "klawisze fortepianu"
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	1
Ścieki przykrawężnikowe	Tak
Odwodnienie	Niepoprawne

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	Słupki
PRZED PRZEJŚCIEM			
Kierunek	N	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Słupki
ZA PRZEJŚCIEM			
Kierunek	N	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Słupki
NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ			
Kierunek		Strona prawa	ND

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	<b>1861</b>	

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

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

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

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

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

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

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

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

KIERUNEK	N	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>1861</b>	

<b>WIDOCZNOŚĆ</b>			
<b>WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA</b>			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	W LEWO	55 m
		W PRAWO	
		W TYŁ	ND
	E	W LEWO	
		W PRAWO	100 m
		W TYŁ	ND
<b>WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA</b>			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	W LEWO	105 m
		W PRAWO	
		W TYŁ	ND
	E	W LEWO	
		W PRAWO	105 m
		W TYŁ	ND
<b>OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI</b>			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	STRONA LEWA	Przystanek
		STRONA PRAWA	Brak
	E	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	<b>1861</b>	

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

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

1. Przejście dla pieszych przez 3 pasy ulicy Emilii Plater. Przejście dla pieszych przez bardzo ruchliwą ulicę, przez 3 pasy w jednym kierunku. Subiektywna obserwacja wskazuje na poruszanie się pojazdów z dużymi i bardzo dużymi prędkościami, znacząco przekraczającymi prędkości dopuszczalne. Piesi pokonując 3 pasy ruchu muszą niejednokrotnie przebiegać przez jezdnię. W przypadku trzech pasów istnieje także zagrożenie, że pieszy będzie wkraczał na przejście dla pieszych aby wyegzekwować swoje prawo pierwszeństwa. Istnieje duże ryzyko, że część pojazdów zatrzyma się przed przejściem dla pieszych a pojazdy na drugim lub trzecim pasie będą nadal kontynuowały jazdę. Może to prowadzić do bardzo groźnych w skutkach wypadków z ryzykiem wypadków śmiertelnych włącznie.

Bardzo niebezpieczny stan, który nie powinien być utrzymywany. Należy ograniczyć ryzyko ekspozycji pieszego na zagrożenie od ruchu pojazdów.

Rozwiązań jest kilka:

- wyeliminowanie kolizji pieszy – pojazd, poprzez realizację przejścia w drugim poziomie;
- zainstalowanie sygnalizacji świetlnej;
- wzmocnienie nadzoru nad prędkością;
- skrócenie długości przejścia dla pieszych do dwóch pasów ruchu oraz zastosowanie urządzeń BRD np. wyspowych progów zwalniających, instalacji wysp azylu pomiędzy jezdniami i inne działania mogące spowodować zmniejszenie prędkości pojazdów i skrócenie drogi pieszego przez jezdnię.

2. Przed przejściem dla pieszych po stronie południowej zlokalizowany jest przystanek transportu zbiorowego. Autobus stojący na przystanku będzie zasłaniał pieszego. Ograniczenia widoczności mogą powodować bardzo groźne w skutkach sytuacje na drodze. Kierujący zbliżający się do przejścia muszą mieć możliwość dostrzegania pieszych zbliżających się do przejścia i jednocześnie piesi muszą mieć możliwość obserwacji potoków ruchu. Kierowca oraz pieszy mają swoje prawa i obowiązki. Kierowca powinien dostosować swą prędkość aby zatrzymać się w przypadku gdy pieszy wkroczy na przejście dla pieszych. Pieszy natomiast powinien upewnić się, że może przekraczać przejścia dla pieszych. W sytuacji gdy występują ograniczenia widoczności kierowca i pieszy nie są w stanie zrealizować swoich obowiązków w zakresie dostosowania dynamiki ruchu i upewnienia się co do możliwości dalszego przemieszczania. Pieszy widząc przejście dla pieszych ma wrażenie, że jest bezpieczny i często wkracza na jezdnię natomiast kierujący nie mając szans na dostrzeżenie pieszych z odpowiednim wyprzedzeniem są zaskakiwani i może okazać się, że ich prędkość jest zbyt duża aby bezpiecznie zatrzymać pojazd.

Należy zmienić lokalizację przystanku TZ.

3. Lokalizacja wpustu deszczowego w obszarze przejścia dla pieszych generuje dwa problemy. Pierwszy związany jest z ryzykiem utknięcia koła roweru, koła wózka inwalidzkiego, wózka dziecięcego lub obcasów buta. Utknięcie lub potknięcie się osoby podczas przekraczania jezdni sprawi, że pieszy będzie przechodził przez jezdnię dłużej niż zakładał. Pieszy na krawędzi chodnika ocenia długość przejścia dla pieszych, prędkości i odległości nadjeżdżających pojazdów a także swoją prędkość i na tej podstawie decyduje czy istnieje wystarczająca luka czasu na bezpieczne przekroczenie jezdni. W sytuacji gdy pieszy utknie, potknie się w obszarze jezdni, czas przekraczania jezdni wydłuży się. Zatrzymaniem lub przytrzymaniem się pieszego przy przekroczeniu jezdni mogą być też zaskoczeni kierowcy zbliżający się do przejścia dla pieszych. Może to powodować ryzyko najechania pieszego przez pojazd lub potknięcia się i urazy u pieszych. Wpust deszczowy w obszarze przejścia dla pieszych sugeruje, że w tym miejscu znajduje się najniższy punkt niwelety lub występuje pochYLENIE o stałym trendzie. Oznacza to, że woda deszczowa, przynajmniej z jednej strony przejścia płynie w obszar wpustu a na krawędziach przejścia dla pieszych wystąpi skumulowany strumień wody. Piesi oczekujący mogą być opryskiwani przez pojazdy przejeżdżające. W okresach mrozów miejsce w obszarze wpustów jest obciążone większym ryzykiem powstawania śliskości, a w przypadku powstawania błota pośniegowego, wpust może nie odbierać wód opadowych i mogą powstawać kałuże, które zamarzną przy ujemnej temperaturze. Powstawanie obszarów oblodzenia w obszarze przejścia jest szczególnie niebezpieczne i może prowadzić do poślizgnięć i upadków pieszych co może być przyczyną urazów ciała. Dodatkowo oblodzenie w obszarze przejścia jak i przed nim znacznie wydłuży drogę hamowania pojazdów w tak newralgicznym miejscu.

Należy przenieść wpust tak aby znajdował się przed przejściem od strony napływającej wody opadowej.



NR PRZEJŚCIA

1861

## ZDJĘCIA











