

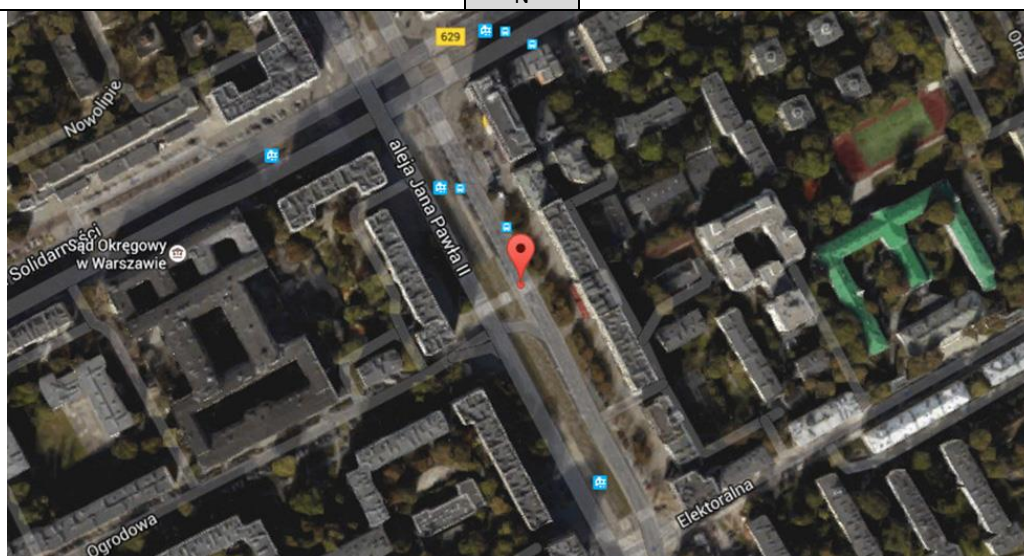
FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Tomasz Mackun	
Data, Godzina	20.05.2016 12:00	
Pogoda	Słonecznie	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	1867		
DZIELNICA	Śródmieście	KATEGORIA	Śródmieście
ULICA	Aleja Jana Pawła II	LICZBA PASÓW	3
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Ogrodowa		
OPIS	przez Jana Pawła II, jezdnia E		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.2408685	Szerokość geograficzna	20.9946665
Google Maps	<a href="http://maps.google.com/maps?q=52.2408685,20.9946665">LINK</a>	URL	http://maps.google.com/maps?q=52.2408685,20.9946665

**ORIENTACJA**

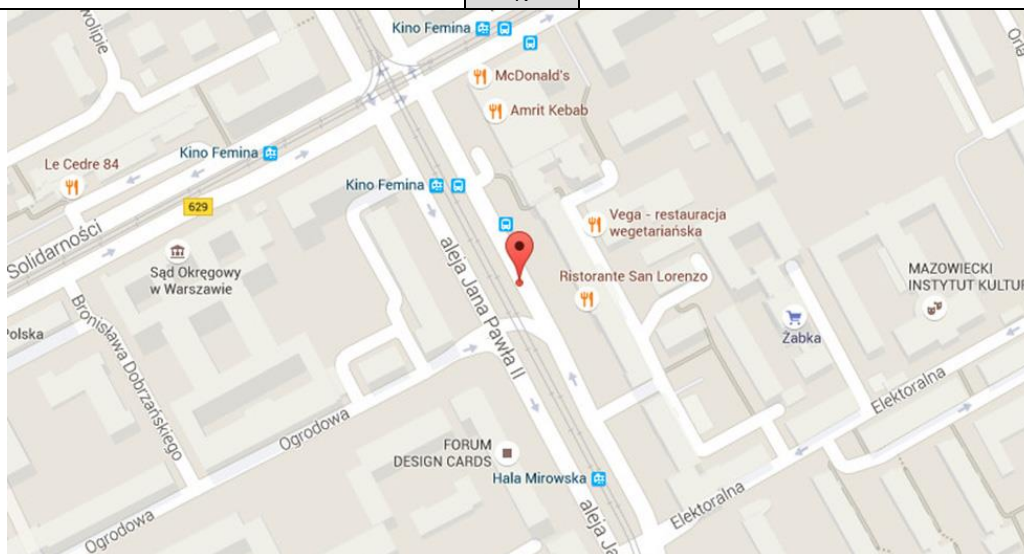
NW		N		NE
----	--	---	--	----



W		S		E
---	--	---	--	---

**ORIENTACJA**

NW		N		NE
----	--	---	--	----



W		S		E
---	--	---	--	---

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

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 2
NR PRZEJŚCIA	1867	

<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		
<b>STAN NAWIERZCHNI</b>	Dobry		
<b>GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA</b>	Prosta		
<b>SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA</b>	6 m	<b>DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA</b>	12 m
		<b>DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA</b>	12 m
<b>PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA</b>	50 km/h		

<b>PRZEKRÓJ POPRZECZNY</b>						
----------------------------	--	--	--	--	--	--

















Zatoki autobusowe	Pasy rowerowe	Pasy	Azyl/pas dzielący	Pasy	Pasy rowerowe	Zatoki autobusowe
Brak	Brak	Brak	Brak	4	Brak	Brak

<b>OŚWIETLENIE</b>	Uliczne i dedykowane
--------------------	----------------------

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	<b>1867</b>	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW			
<b>ULICA JEDNOKIERUNKOWA</b>		Tak	
<b>Kierunki ruchu</b>	<b>do ul.</b>	Aleja Solidarności	
	<b>do ul.</b>	Elektoralna	
<b>KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)</b>		N	
N	Aleja Solidarności		
<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	N		Odległość
		Za przejściem, Na jezdni	Odległość
			16 m
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>1867</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	
			 2 SO	
Kierunek	N	STR. PRAWA	 2 SO	
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	
			 2 SO	
Kierunek		STR. LEWA	 2 SO	
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	
			 2 SO	
Kierunek		STR. PRAWA	 2 SO	
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	
			 2 SO	

Uwagi	
-------	--

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	<b>1867</b>	

OZNAKOWANIE POZIOME	
Rodzaj	Malowane grubowarstwowe
Tło	Brak
Stan	Dostateczny
Oznakowanie przed przejściem	Linia P-14
Szerokość zawężenia (strona lewa)	Oznakowanie
Szerokość zawężenia	3 m
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			
<b>RAMPA</b>			
Kierunek	N	Strona lewa	Nie
		Strona prawa	Tak
<b>DLA NIEWIDZĄCYCH</b>			
Kierunek	N	Strona lewa	Płytki prowadzące
		Strona prawa	Płytki prowadzące

SŁUPKI I WYGRODZENIA			
<b>PRZEJŚCIE</b>			
Kierunek	N	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Słupki
<b>PRZED PRZEJŚCIEM</b>			
Kierunek	N	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Ogrodzenie trawnika
<b>ZA PRZEJŚCIEM</b>			
Kierunek	N	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Ogrodzenie trawnika
<b>NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ</b>			
Kierunek		Strona prawa	ND

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	<b>1867</b>	

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Z uwagi na dużą istotność ulicy i natężenie ruchu drogowego parkowanie na jezdni lub pasie ruchu jest mało prawdopodobne.

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	<b>1867</b>	

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	ND
WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	W LEWO	105 m
		W PRAWO	
		W TYŁ	ND
	E	W LEWO	
		W PRAWO	105 m
		W TYŁ	ND
OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak
	E	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	<b>1867</b>	

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

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

1. Przejście dla pieszych przez bardzo ruchliwą ulicę, przez 4 pasy w jednym kierunku (jeden pas zamknięty oznakowaniem powierzchnia wyłączona z ruchu). Subiektywna obserwacja wskazuje na poruszanie się pojazdów z dużymi i bardzo dużymi prędkościami, znacząco przekraczającymi prędkości dopuszczalne. Piesi pokonując 4 pasy ruchu muszą niejednokrotnie przebiegać przez jezdnie. W przypadku trzech pasów ruchu 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. Zastosowano zawężenie przejścia dla pieszych poprzez oznakowanie poziome powierzchnia wyłączona z ruchu przy krawędzi jezdni przy pasie dzielącym (jest to zjawisko pozytywne) ponieważ teoretycznie skraca długość przejścia, lecz oznakowanie poziome nie chroni fizycznie pieszego. W zaistniałej sytuacji istnieje ryzyko, że pieszy gdy wejdzie na „zebrę” w obszarze zamknięcia pasa oznakowaniem nie będzie zachowywał ostrożności i będzie przekraczał jezdni mając pierwszeństwo, będąc już na przejściu dla pieszych. Kierowca może być zaskoczony nagłym pojawieniem się pieszego na przejściu i może dochodzić do zdarzeń z udziałem niechronionych użytkowników ruchu.

Zaleca się w obszarze zawężenia przejścia zlikwidować oznakowanie P-10, zrealizować przestrzeń chodnika do nowej krawędzi jezdni. Dodatkowo w przestrzeni oczekiwania pieszy powinien być chroniony krawężnikiem wysokim.

3. Przy pasie dzielącym nie ma rampy dla pieszych. Brak zastosowania rampy może powodować zagrożenie dla osób, które z opóźnieniem opuszczają jezdnię. Wejście na wysoki krawężnik może być utrudnione dla osób starszych, także osoby na wózkach inwalidzkich oraz z wózkami dziecięcymi mogą pozostawać dłużej na jezdni. Mogą powstawać sytuacje, w której piesi przemieszczają się przez przejście z zamiarem dynamicznego opuszczenia jezdni, jednak na jej krawędzi zostają zaskoczeni przez wysoki krawężnik i opuszczenie jezdni zajmuje im dłużej niż to zaplanowali. Dodatkowo dla kierowców, pieszy zatrzymujący się na końcu przejścia dla pieszych też może być zaskoczeniem.

Należy zrealizować pełną rampę.

4. Za przejściem dla pieszych na jezdni w odległości ok 16 m znajduje się zatoka autobusowa na pasie ruchu. W sytuacji gdy autobus będzie stał na przystanku, zablokuje pas, a wtedy istnieje ryzyko, że kierujący będą zmieniali pas ruchu w obszarze przejścia dla pieszych. Może to powodować dodatkowe zagrożenie i zaskakiwanie pieszych na przejściu.

Zaleca się realizacja wydzielonej z jezdni zatoki autobusowej lub zmiany lokalizacji przystanku.

5. Przy krawędzi jezdni przed przejściem znajdują się trzy słupy ustawione w grupie. Słupy nie zasłaniają pieszych znajdujących się w odległości 1 m od krawędzi jezdni lecz zasłaniają już w przypadku odległości 2 m od krawędzi.

Zaleca się zmianę lokalizacji słupów. Najlepszym rozwiązaniem byłoby przestawienie ich za przejście dla pieszych.



NR PRZEJŚCIA

1867

## ZDJĘCIA















