

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Artur Ryś	
Data, Godzina	15.06.2020 09:00	
Pogoda	Zachmurzenie: Częściowe	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	3575		
DZIELNICA	Białotęka	KATEGORIA	Wojewódzka
ULICA	Płochocińska	LICZBA PASÓW	3+2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	przy przystanku „Zaplecze 02”		
OPIS	przez Płochocińska		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.318802400000027	Szerokość geograficzna	21.019641599999999
Google Maps	<a href="https://www.google.com/maps?q=52.318802400000027,21.019641599999999">LINK</a>	URL	<a href="https://www.google.com/maps?q=52.318802400000027,21.019641599999999">https://www.google.com/maps?q=52.318802400000027,21.019641599999999</a>

ORIENTACJA			
NW	N		NE
W			E
SW	S		SE

ORIENTACJA			
NW	N		NE
W			E
SW	S		SE

















<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 2
NR PRZEJŚCIA	3575	

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>	4 m	<b>DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA</b>	24 m			
		<b>DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA</b>	10 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	3	Pas dzielący, szerokość azylu: 6 m	2	Brak	Brak
<b>OŚWIETLENIE</b>		Standardowe uliczne				

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	<b>3575</b>	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW			
<b>ULICA JEDNOKIERUNKOWA</b>		Nie	
<b>Kierunki ruchu</b>	<b>do ul.</b>	Płytowa	
	<b>do ul.</b>	Bruszevska	
<b>KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)</b>		W	E
W	Płytowa		
E	Bruszevska		
<b>KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)</b>			
<b>KIERUNEK RUCHU ROWERÓW</b>			
<b>LICZBA RELACJI ZJEŹDŹAJĄCYCH ZE SKRZYŻOWANIA W STRONĘ PRZEJŚCIA</b>		ND	

















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	W		Odległość
		Za przejściem, Na jezdni	Odległość
			47 m
Kierunek	E		Odległość
		Za przejściem, Na jezdni	Odległość
			15 m

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













<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	<b>3575</b>	

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

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

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

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

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	
-------	--

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	<b>3575</b>	

OZNAKOWANIE POZIOME	
Rodzaj	Malowane grubowarstwowe
Tło	Brak
Stan	Dobry
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	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

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	<b>3575</b>	

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

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

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

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

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

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

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

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

KIERUNEK	W	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>3575</b>	

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	80 m
		W PRAWO	80 m
		W TYŁ	ND
	N	W LEWO	80 m
		W PRAWO	80 m
		W TYŁ	ND
OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	S	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak
	N	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	<b>3575</b>	

<b>SUBIEKTYWNA OCENA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH</b>	<b>0</b>
---	----------

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

Przeście zlokalizowane w strefie zjazdu z ulicy wojewódzkiej na teren przedsiębiorstw produkcyjno - handlowych. Występuje na nim szereg mankamentów wpływających negatywnie na bezpieczeństwo pieszych.

Do najważniejszych z nich należy zaliczyć długość przejścia, przeprowadzonego przez dwie jednokierunkowe jezdnie ulicy o dwóch i trzech pasach ruchu i znacznym jego natężeniu. Przejścia wyznaczone przez trzy pasy ruchu w jednym kierunku bez sygnalizacji stanowią jedne z najniebezpieczniejszych elementów sieci ulicznych, z uwagi na możliwość odmiennych zachowań kierujących, dojeżdżających do przejścia równoległe. W sytuacji, gdy jeden z pojazdów zmniejszy prędkość, by pozwolić przekroczyć jezdnię pieszemu, drugi lub trzeci może jej nie zredukować i w przypadku wejścia pieszego na jezdnię - potrącić go. Zbyt długie przejście dla pieszych powoduje, że pieszy przekraczając długie przejście dla pieszych narażony jest na ryzyko potrącenia na długim odcinku. Pieszy będzie potrzebował więcej czasu (dłuższa lukę czasową pomiędzy pojazdami) aby przekroczyć jezdnię. Znamionym uwarunkowaniem jest tu także fakt sprowadzenia liczby pasów ruchu z trzech do jednego na odcinku w kierunku południowo – zachodnim, w niewielkiej odległości od przejścia, co powoduje, że jest to strefa, w której kierowcy szukają możliwości zmiany pasa ruchu, częstokroć próbując wyprzedzić wolniejsze pojazdy. To znacząco powoduje odwrócenie ich uwagi od sytuacji przy przejściu i niesie ryzyko poważnych w skutkach wypadków z pieszymi. Dodatkowo, długie odcinki proste sprzyjają rozwijaniu znacznych prędkości, co z resztą zaobserwowano w czasie inspekcji w terenie. Innym mankamentem przejścia jest jego lokalizacja w dość dużej odległości od zjazdu, co powoduje, że kierujący wyjeżdżający z terenów przedsiębiorstw w lewo są w fazie dynamicznego przyspieszania dojeżdżając do miejsca, w którym mogą pojawić się piesi, co grozi ich potrąceniami.

Rekomenduje się zastosowanie kompleksowe podejście zmierzające do poprawy bezpieczeństwa na przejściu. Dotyczy to przysunięcia przejścia bliżej zjazdu, zamknięcie skrajnego lewego pasa ruchu przed przejściem i pozostawienie co najwyżej dwóch pasów ruchu na jezdni w kierunku południowo – wschodnim (skrócenie przejścia) oraz instalacji sygnalizację świetlnej przy przejściu.



<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		<b>Arkusz 9</b>
<b>NR PRZEJŚCIA</b>	<b>3575</b>	

**ZDJĘCIA**









