

| FORMULARZ AUDYTU BRD | | Arkusz 1 |
|----------------------|-------------------------|----------|
| Audytor | Artur Ryś | |
| Data, Godzina | 15.06.2020 08:35 | |
| Pogoda | Zachmurzenie: Częściowe | |

| METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI | | | |
|-------------------------------|--------------------------------------|--------------|------------|
| NR PRZEJŚCIA | 3576 | | |
| DZIELNICA | Białotęka | KATEGORIA | Wojewódzka |
| ULICA | Płochocińska | LICZBA PASÓW | 3+3 |
| SKRZYŻOWANIE ZJAZD | przy przystanku „Zakłady Zbożowe 02” | | |
| OPIS | przez Płochocińska | | |

| LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA | | | |
|-------------------------|--|------------------------|---|
| Długość geograficzna | 52.321468199999982 | Szerokość geograficzna | 21.024819499999996 |
| Google Maps | LINK | URL | https://www.google.com/maps?q=52.321468199999982,21.024819499999996 |

| ORIENTACJA | | | |
|------------|---|----|----|
| NW | | N | NE |
| | | | |
| W | | | E |
| SW | S | SE | |

| ORIENTACJA | | | |
|------------|---|----|----|
| NW | | N | NE |
| | | | |
| W | | | E |
| SW | S | SE | |

















| | | |
|-----------------------------|------|----------|
| FORMULARZ AUDYTU BRD | | Arkusz 2 |
| NR PRZEJŚCIA | 3576 | |

| CHARAKTERYSTYKA | | | | | | |
|--|---------------|------------------------------------|--------------------------------------|------|---------------|-------------------|
| USYTUOWANIE PRZEJŚCIA | | Na wlocie/wylocie skrzyżowania | | | | |
| ODLEGŁOŚĆ OD KRAWĘDZI JEZDNI PROSTOPADŁEJ | | 59 m | | | | |
| PRĘDKOŚĆ NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ | | 30 km/h | | | | |
| JEZDNIĄ Z PIERWSZEŃSTWEM | | Tak | | | | |
| DROGA ROWEROWA (DR) | | Bez przejazdu rowerowego | | | | |
| USYTUOWANIE DR | | ND | | | | |
| LINIE TRAMWAJOWE | | Brak | | | | |
| NAWIERZCHNIA TOROWISKA | | ND | | | | |
| NAWIERZCHNIA JEZDNI ZA I PRZED PRZEJŚCIEM | | Naw. bitumiczna: | | | | |
| STAN NAWIERZCHNI | | Dobry | | | | |
| GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA | | łuk | | | | |
| SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA | 4 m | DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA | 25,5 m | | | |
| | | DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA | 11 m | | | |
| PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA | | 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: 4,5 m | 3 | Brak | Brak |
| OŚWIETLENIE | | Uliczne i dedykowane | | | | |

| | | |
|-----------------------------|-------------|----------|
| FORMULARZ AUDYTU BRD | | Arkusz 3 |
| NR PRZEJŚCIA | 3576 | |

| ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW | | | | |
|--|---------------|------------|----|---|
| ULICA JEDNOKIERUNKOWA | | Nie | | |
| Kierunki ruchu | do ul. | Płytowa | | |
| | do ul. | Bruszevska | | |
| KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY) | | SW | NE | |
| SW | Płytowa | | | |
| NE | Bruszevska | | | |
| KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE) | | | | |
| KIERUNEK RUCHU ROWERÓW | | | | |
| LICZBA RELACJI ZJEŹDŹAJĄCYCH ZE SKRZYŻOWANIA W STRONĘ PRZEJŚCIA | | | | 1 |

















| PRZYSTANKI AUTOBUSOWE | | | | |
|---|----|--------------------------|-----------|-------|
| PRZYSTANKI AUTOBUSOWE USYTUOWANE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ | | | | Nie |
| PRZYSTANKI AUTOBUSOWE NA JEZDNI GDZIE USYTOWANE JEST PRZEJŚCIE | | | | Tak |
| LOKALIZACJA, TYP, ODLEGŁOŚĆ OD PRZEJŚCIA | | | | |
| Kierunek | SW | | Odległość | |
| | | Za przejściem, Na jezdni | Odległość | 105 m |
| Kierunek | NE | | Odległość | |
| | | Za przejściem, Na jezdni | Odległość | 23 m |

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













| | | |
|-----------------------------|-------------|----------|
| FORMULARZ AUDYTU BRD | | Arkusz 4 |
| NR PRZEJŚCIA | 3576 | |

| |
|----------------------------|
| OZNAKOWANIE PIONOWE |
|----------------------------|

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

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

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

| | | | | |
|----------|----|---------------|--|--|
| Kierunek | SW | STR. LEWA |  2 SO | |
| | | |  1 SO nad zn. | |
| | | |  1 SO pod zn. | |
| | | | Inny | |
| Kierunek | SW | STR. PRAWA |  2 SO | |
| | | |  1 SO nad zn. | |
| | | |  1 SO pod zn. | |
| | | | Inny | |
| Kierunek | NE | STR. LEWA |  2 SO | |
| | | |  1 SO nad zn. | |
| | | |  1 SO pod zn. | |
| | | | Inny | |
| Kierunek | NE | STR. PRAWA |  2 SO | |
| | | |  1 SO nad zn. | |
| | | |  1 SO pod zn. | |
| | | | Inny | |

| | |
|-------|--|
| Uwagi | |
|-------|--|

| | | |
|-----------------------------|-------------|----------|
| FORMULARZ AUDYTU BRD | | Arkusz 5 |
| NR PRZEJŚCIA | 3576 | |

| 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 | SW | Strona lewa | Tak |
| | | Strona prawa | Tak |
| DLA NIEWIDZĄCYCH | | | |
| Kierunek | SW | Strona lewa | Płytki prowadzące |
| | | Strona prawa | Płytki prowadzące |

| SŁUPKI I WYGRODZENIA | | | |
|------------------------|----|--------------|------|
| PRZEJŚCIE | | | |
| Kierunek | SW | Strona lewa | Brak |
| | | Strona prawa | Brak |
| PRZED PRZEJŚCIEM | | | |
| Kierunek | SW | Strona lewa | Brak |
| | | Strona prawa | Brak |
| ZA PRZEJŚCIEM | | | |
| Kierunek | SW | Strona lewa | Brak |
| | | Strona prawa | Brak |
| NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ | | | |
| Kierunek | | Strona prawa | Brak |

| | | |
|-----------------------------|-------------|----------|
| FORMULARZ AUDYTU BRD | | Arkusz 6 |
| NR PRZEJŚCIA | 3576 | |

| |
|-------------------|
| PARKOWANIE |
|-------------------|

| |
|-----------------------------|
| PARKOWANIE NA JEZDNI |
|-----------------------------|

| | | | | |
|----------|----|---------------|------------------|----|
| KIERUNEK | SW | STR. LEWA | Przed przejściem | ND |
| | | | Za przejściem | ND |
| | | STR. PRAWA | Przed przejściem | ND |
| | | | Za przejściem | ND |

| |
|---------------------------------------|
| PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI |
|---------------------------------------|

| | | | | |
|----------|----|---------------|------------------|----|
| KIERUNEK | SW | STR. LEWA | Przed przejściem | NS |
| | | | Za przejściem | NS |
| | | STR. PRAWA | Przed przejściem | NS |
| | | | Za przejściem | NS |

| |
|----------------------------------|
| PARKOWANIE NA PASIE RUCHU |
|----------------------------------|

| | | | | |
|----------|----|---------------|------------------|----|
| KIERUNEK | SW | 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 | SW | STR. LEWA | Przed przejściem | NS |
| | | | Za przejściem | NS |
| | | STR. PRAWA | Przed przejściem | NS |
| | | | Za przejściem | NS |

| |
|--------------------------------|
| PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU |
|--------------------------------|

| | | | |
|----------|----|---------------|-----|
| KIERUNEK | SW | STR. LEWA | Nie |
| | | STR. PRAWA | Nie |

| |
|--|
| PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ |
|--|

| | | |
|----------|--|----|
| KIERUNEK | | NS |
|----------|--|----|

| |
|-----------------------------------|
| UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA |
|-----------------------------------|

| | | |
|-----------------------------|-------------|----------|
| FORMULARZ AUDYTU BRD | | Arkusz 7 |
| NR PRZEJŚCIA | 3576 | |

| WIDOCZNOŚĆ | | | |
|----------------------------|----|--------------|--------|
| WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA | | | |
| KIERUNEK RUCHU PIESZEGO | SE | W LEWO | >100 m |
| | | W PRAWO | >100 m |
| | | W TYŁ | ND |
| | NW | W LEWO | >100 m |
| | | W PRAWO | >100 m |
| | | W TYŁ | ND |
| WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA | | | |
| KIERUNEK RUCHU PIESZEGO | SE | W LEWO | 80 m |
| | | W PRAWO | 80 m |
| | | W TYŁ | ND |
| | NW | W LEWO | 80 m |
| | | W PRAWO | 80 m |
| | | W TYŁ | ND |
| OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI | | | |
| KIERUNEK RUCHU PIESZEGO | SE | STRONA LEWA | Brak |
| | | STRONA PRAWA | Brak |
| | NW | STRONA LEWA | Brak |
| | | STRONA PRAWA | Brak |

| FORMULARZ AUDYTU BRD | | Arkusz 8 |
|----------------------|------|----------|
| NR PRZEJŚCIA | 3576 | |

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

OPINIA / UWAGI DODATKOWE

Przejście 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 trzech pasach ruchu i znacznym jego natężeniu. Przejścia wyznaczone przez trzy pasy ruchu w jednym kierunku bez sygnalizacji stanowią jedno 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 północno – zachodnim (krótki pas rozpędowy), co powoduje, że jest to strefa, w której kierowcy szukają możliwości zmiany pasa ruchu na pas zasadniczy. To znacząco powoduje odwrócenie ich uwagi od sytuacji przy przejściu i niesie ryzyko poważnych w skutkach wypadków z pieszymi. Dodatkowo, długie odcinki proste lub poprowadzone na łukach o znacznych promieniach, jak w omawianym przypadku, 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. Wadą przejścia w obrębie jego środkowej części (pas dzielący) jest jego przeprowadzenie w poziomie jezdni. Osoba słabo- lub niewidząca, pokonując tak długie przejście nie będzie miała możliwości rozpoznać, czy pokonuje jezdnię, czy znajduje się w strefie azylu, co może powodować, że wkroczy na pas ruchu pod nadjeżdżający pojazd.

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 świetlną przy przejściu. Należy zabezpieczyć przejście w usprawnienia dla osób słabowidzących lub niewidzących.

NR PRZEJŚCIA

3576

ZDJĘCIA







