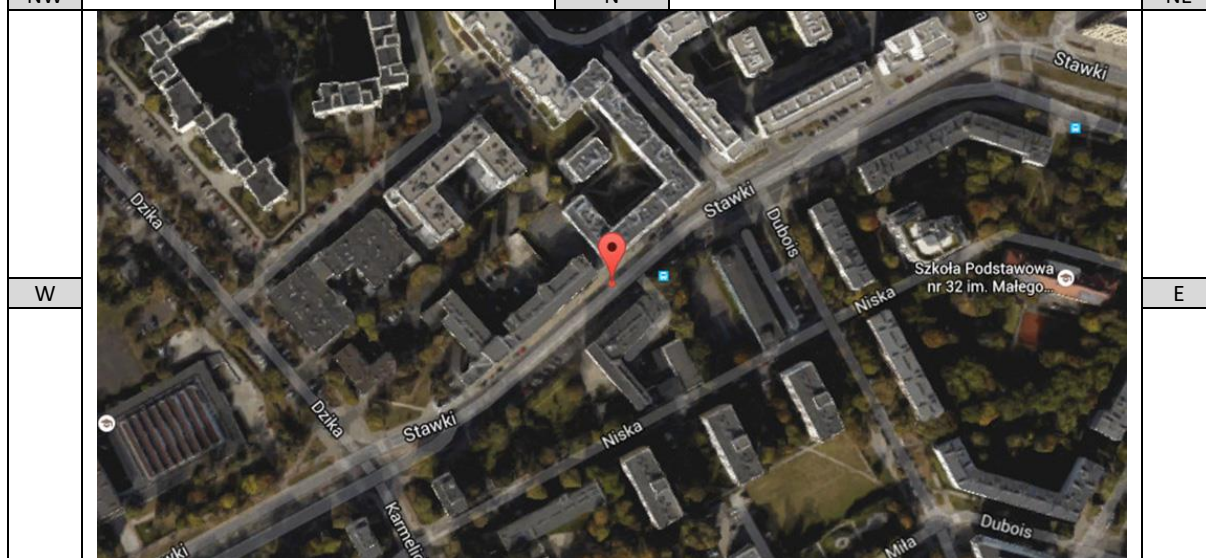


FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Wojciech Kustra	
Data, Godzina	04.07.2016 17:15	
Pogoda	Słonecznie	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	929		
DZIELNICA	Śródmieście	KATEGORIA	Śródmieście
ULICA	Stawki	LICZBA PASÓW	4
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Stawki 5/7		
OPIS	przez Stawki		

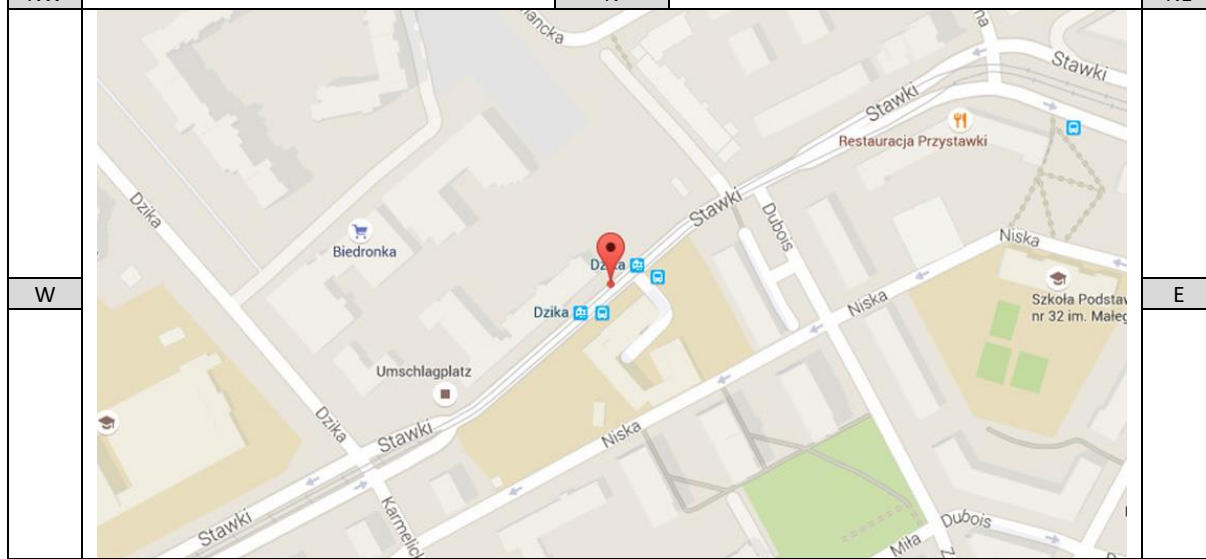
LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.2528304	Szerokość geograficzna	20.9904394
Google Maps	LINK	URL	http://maps.google.com/maps?q=52.2528304,20.9904394

ORIENTACJA			
NW	N		NE



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

ORIENTACJA			
NW	N		NE



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

















FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 2
NR PRZEJŚCIA	929	

CHARAKTERYSTYKA						
USYTUOWANIE PRZEJŚCIA		Pomiędzy skrzyżowaniami				
ODLEGŁOŚĆ OD KRAWĘDZI JEZDNI PROSTOPADŁEJ		ND				
PRĘDKOŚĆ NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ		ND				
JEZDNIĄ Z PIERWSZEŃSTWEM		Tak				
DROGA ROWEROWA (DR)		Bez przejazdu rowerowego				
USYTUOWANIE DR		ND				
LINIE TRAMWAJOWE		Torowisko w jezdni: 2 Tory				
NAWIERZCHNIA TOROWISKA		Bitumiczna				
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		50 km/h				
PRZEKRÓJ POPRZECZNY						
Zatoki autobusowe	Pasy rowerowe	Pasy	Azyl/pas dzielący	Pasy	Pasy rowerowe	Zatoki autobusowe
Brak	Brak	2	Brak	2	Brak	Brak
OŚWIETLENIE		Standardowe uliczne				

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	929	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW			
ULICA JEDNOKIERUNKOWA		Nie	
Kierunki ruchu	do ul.	Dzika	
	do ul.	Stanisława Dubois	
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)		SW	NE
SW	Dzika		
NE	Stanisława Dubois		
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)		SW	NE
SW	Dzika		
NE	Stanisława Dubois		
KIERUNEK RUCHU ROWERÓW			
LICZBA RELACJI ZJEŹDŹAJĄCYCH ZE SKRZYŻOWANIA W STRONĘ PRZEJŚCIA		0	

















PRZYSTANKI AUTOBUSOWE			
PRZYSTANKI AUTOBUSOWE USYTUOWANE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ			ND
PRZYSTANKI AUTOBUSOWE NA JEZDNI GDZIE USYTOWANE JEST PRZEJŚCIE			Tak
LOKALIZACJA, TYP, ODLEGŁOŚĆ OD PRZEJŚCIA			
Kierunek	SW	Przed przejściem, Na jezdni	Odległość 2 m
		Za przejściem, Na jezdni	Odległość 10 m
Kierunek	NE	Przed przejściem, Na jezdni	Odległość 2 m
		Za przejściem, Na jezdni	Odległość 4 m

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













FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	929	

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	
			 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	929	

OZNAKOWANIE POZIOME	
Rodzaj	Malowane cienkowarstwowe
Tło	Brak
Stan	Dobry
Oznakowanie przed przejściem	Linia P-14;Lampy LED;P-17
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	ND

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	929	

PARKOWANIE

PARKOWANIE NA JEZDNI

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

PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI

KIERUNEK	SW	STR. LEWA	Przed przejściem	NS
			Za przejściem	NS
		STR. PRAWA	Przed przejściem	NS
			Za przejściem	Odległość od przejścia: 3 m

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		ND
----------	--	----

UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	929	

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	90 m
		W PRAWO	90 m
		W TYŁ	ND
	NW	W LEWO	90 m
		W PRAWO	90 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	929	

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

OPINIA / UWAGI DODATKOWE

1. Przejście dla pieszych zlokalizowane jest w bardzo skomplikowanym układzie organizacyjnym. Występuje przekrój 1x4, na środkowych pasach poza pojazdami porusza się tramwaj. W tym obszarze znajdują się przystanki tramwajowe (przed przejściem dla pieszych) oraz autobusowe (za przejściem dla pieszych). Lokalizację przystanków należałoby uznać za poprawną, jeśli tramwaj poruszałby się w pasie dzielącym a piesi mieliby bezpieczną wyspę. Mając jednak na względzie fakt, że przejście dla pieszych ma długość 14 m i znajduje się pomiędzy przystankami tramwajowymi a piesi wysiadają na jezdnię, zdiagnozowano następujące zagrożenia:

- Występuje ryzyko potrącenia pieszego, który wysiadł z tramwaju na jezdnię przez kierujących pojazdami. Istnieje realne ryzyko, że kierujący pojazdami nie zatrzymają się za tramwajem w momencie gdy będzie następowała wymiana pasażerów.
- Występuje ryzyko potrącenia pieszych przez pojazdy na przejściu dla pieszych. W momencie gdy tramwaj zatrzyma się aby dokonać wymiany pasażerów, karoseria tramwaju ogranicza widoczność na przejściu dla pieszych.
- Duże ryzyko wiąże się także z długością przejścia oraz dwoma kierunkami ruchu pojazdów. Pieszemu będzie bardzo trudno ocenić czy dotrze do końca czwartego pasa zanim do tego miejsca nie dojedzie pojazd. Pieszy aby przekroczyć jezdnię będzie potrzebował ok 10 s (pieszy sprawny), 14 s osoba starsza. Oznacza to, że pieszy powinien dostrzec pojazd (poruszający się z przepisową prędkością (50 km/h) na skrajnym pasie już z odległości ok 140 m (pieszy sprawny) 195 m (osoba starsza). Poza ostatnim pasem pieszy powinien obserwować i oceniać co się dzieje na pozostałych pasach. Oczywiście jest, że nie da się uzyskać w tym miejscu takiej luki czasowej pomiędzy pojazdami więc pieszy będzie wchodził na przejście dla pieszych mimo, że nie jest w stanie dotrzeć do drugiej krawędzi jezdni i będzie musiał liczyć na ustąpienie mu pierwszeństwa przez kierujących pojazdami. Jeśli jednak pojazd na losowym pasie nie ustąpi pierwszeństwa, pieszy nie ma bezpiecznej strefy oczekiwania. Pieszy będzie musiał zatrzymać się na pasie i będzie mu zagrażało duże niebezpieczeństwo.

Bardzo pożądana jest wyspa azylu pomiędzy jezdniami, chociaż w obecnym zagospodarowaniu może być to utrudnione – należy sprawdzić i zrealizować nawet kosztem zawężenia chodników. Rekomenduje się zainstalowanie sygnalizacji świetlnej, wzmocnienia oznakowania o przystankach na jezdni. Dodatkowo zaleca się realizację przystanku wiedeńskiego poprzez wyniesienie i odróżnienie kolorystycznie przestrzeni na którą wysiada pieszy z tramwaju.

NR PRZEJŚCIA

929

ZDJĘCIA











