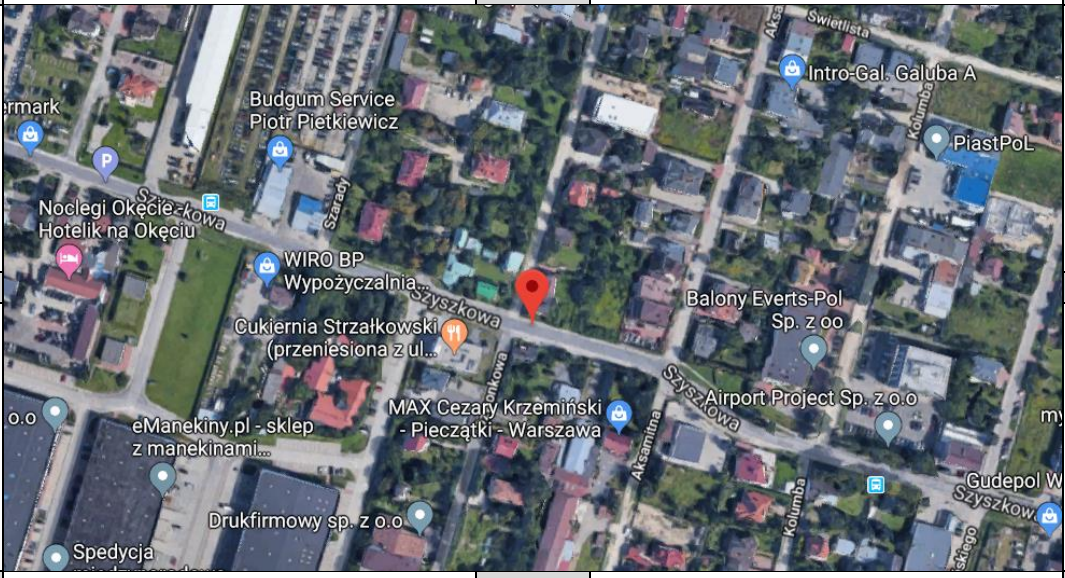
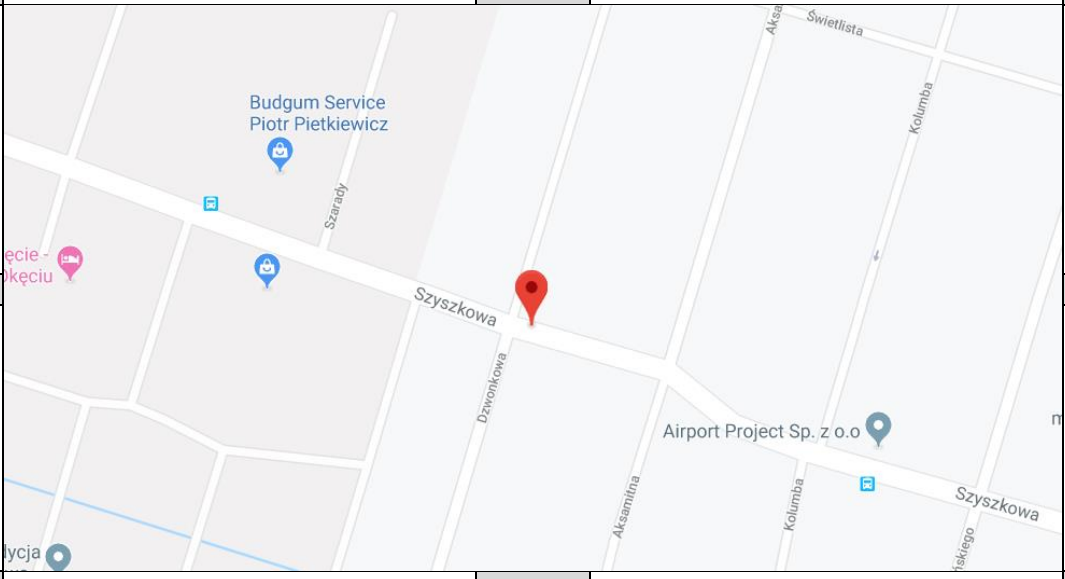


FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytora	Artur Ryś	
Data, Godzina	18.06.2019 14:20	
Pogoda	Zachmurzenie: Częściowe	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	4267		
DZIELNICA	Włochy	KATEGORIA	Gminna
ULICA	Szyszkowa	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Dzwonkowa		
OPIS	przez Szyszkowa		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.1737727	Szerokość geograficzna	20.9263895
Google Maps	LINK	URL	https://www.google.com/maps?q=52.1737727,20.9263895

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	4267	

















CHARAKTERYSTYKA

USYTUOWANIE PRZEJŚCIA		Na wlocie/wylocie skrzyżowania				
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		Brak				
NAWIERZCHNIA TOROWISKA		ND				
NAWIERZCHNIA JEZDNI ZA I PRZED PRZEJŚCIEM		Naw. bitumiczna: szara				
STAN NAWIERZCHNI		Zły				
GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA		Prosta				
SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA	4 m	DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA	6,5 m			
		DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA	6,5 m			
PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA		50 km/h				
PRZEKRÓJ POPRZECZNY						
Zatoki autobusowe	Pasy rowerowe	Pasy	Azyl/pas dzielący	Pasy	Pasy rowerowe	Zatoki autobusowe
Brak	Brak	1	Brak	1	Brak	Brak
OŚWIETLENIE		Standardowe uliczne				

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	4267	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW			
ULICA JEDNOKIERUNKOWA		Nie	
Kierunki ruchu	do ul.	Dzwonkowa	
	do ul.	Aksamitna	
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)		W	E
W	Dzwonkowa		
E	Aksamitna		
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)			
KIERUNEK RUCHU ROWERÓW			
LICZBA RELACJI ZJEŹDŹAJĄCYCH ZE SKRZYŻOWANIA W STRONĘ PRZEJŚCIA		ND	

















PRZYSTANKI AUTOBUSOWE			
PRZYSTANKI AUTOBUSOWE USYTUOWANE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ			ND
PRZYSTANKI AUTOBUSOWE NA JEZDNI GDZIE USYTOWANE JEST PRZEJŚCIE			Nie
LOKALIZACJA, TYP, ODLEGŁOŚĆ OD PRZEJŚCIA			
Kierunek	W		Odległość
			Odległość
Kierunek	E		Odległość
			Odległość

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










FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	4267	

OZNAKOWANIE PIONOWE

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

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

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

Kierunek	W	STR. LEWA	 2 SO		
			 1 SO nad zn.		
			 1 SO pod zn.		
			Inny		
			Kierunek	W	STR. PRAWA
 1 SO nad zn.					
 1 SO pod zn.					
Inny					
Kierunek	E	STR. LEWA			
			 1 SO nad zn.		
			 1 SO pod zn.		
			Inny		
			Kierunek	E	STR. PRAWA
 1 SO nad zn.					
 1 SO pod zn.					
Inny					

Uwagi	
-------	--

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	4267	

OZNAKOWANIE POZIOME	
Rodzaj	Brak
Tło	Brak
Stan	Zły
Oznakowanie przed przejściem	Brak
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	Niepoprawne

UDOGODNIENIA DLA NIEPEŁNOSPRAWNYCH / OGRANICZENIA			
RAMPA			
Kierunek	W	Strona lewa	Nie
		Strona prawa	Nie
DLA NIEWIDZĄCYCH			
Kierunek	W	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Brak

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

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	4267	

PARKOWANIE

PARKOWANIE NA JEZDNI

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

PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI

KIERUNEK	W	STR. LEWA	Przed przejściem	Odległość od przejścia: 62 m
			Za przejściem	NS
		STR. PRAWA	Przed przejściem	NS
			Za przejściem	NS

PARKOWANIE NA PASIE RUCHU

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

PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU

KIERUNEK	W	STR. LEWA	Nie
		STR. PRAWA	Nie

PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ
--

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

UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	4267	

WIDOCZNOŚĆ			
WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	S	W LEWO	85 m
		W PRAWO	+100 m
		W TYŁ	ND
	N	W LEWO	+100 m
		W PRAWO	75 m
		W TYŁ	ND
WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	S	W LEWO	65 m
		W PRAWO	65 m
		W TYŁ	ND
	N	W LEWO	65 m
		W PRAWO	65 m
		W TYŁ	ND
OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	S	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak
	N	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	4267	

SUBIEKTYWNA OCENA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH	1
---	----------

OPINIA / UWAGI DODATKOWE

Przejście zlokalizowane na wlocie z pierwszeństwem przejazdu ulicy zbiorczej skrzyżowania nieskanalizowanego, na którym stwierdzono szereg poważnych nieprawidłowości związanych z bezpieczeństwem ruchu niechronionych jego uczestników. Wśród nich zaliczyć należy:

- brak chodnika po jednej ze stron jezdni, który sprawia, że piesi nie mają żadnej ochrony przy jezdni i przejściu i są narażeni na przykład na potrącenia związane z najeżdżaniem na strefy, w których mogą przebywać w czasie prób przekraczania jezdni,
 - brak ramp dla pieszych o ograniczonych możliwościach poruszania się, co w niektórych sytuacjach może utrudniać pieszym pokonanie odcinka strefy sąsiadującej z jezdnią lub nawet być przyczyną potknięć i przewrócenia się na jezdnię,
 - związany z powyższym brak jakichkolwiek usprawnień dla osób słabowidzących i niewidzących – po obu stronach jezdni, co może sprawiać, że osoba niedowidząca i niewidząca natomiast nie będzie miała szans aby ocenić, czy znajduje się w obszarze chronionym czy już na przejściu dla pieszych,
 - przejście jest wrażliwe na zastawianie pól widoczności przez fizyczną możliwość parkowania pojazdów, a ponadto ograniczenie widoczności przed przejściem jest również spowodowane nieodległym parkowaniem pojazdów oraz bliskością ogrodzeń posesji; ograniczenie widoczności przed przejściem wpływa na brak pełnej możliwości oceny sytuacji przed przejściem / na jezdni, co może także skutkować potrąceniami pieszych. Inną zaobserwowaną wadą przejścia jest jego wrażliwość na zastawianie pól widoczności,
 - brak (bardzo zły stan) oznakowania poziomego przed przejściem, który może decydować o braku możliwości wystarczająco wczesnego przekazania kierującym informacji o lokalizacji i typie przejścia na wlocie. To z kolei może powodować zagrożenia związane na przykład z bezrefleksyjnym wjazdem na przejście i prowadzić do potrąceń pieszych,
 - funkcjonowanie szerokich, nieuporządkowanych geometrycznie zjazdów w rejonie przejścia, na których odbywa się parkowanie i manewrowanie, w tym z wykorzystywaniem krawędzi przejścia jako zjazdu. Manewry takie stwarzają realne zagrożenie potrąceń pieszych z uwagi na wyłączenie uwagi kierującego z obserwacji sąsiedztwa przejścia i koncentrację na sytuacji na drodze. Ponadto wpływa to na ograniczenia widoczności w rejonie przejścia, które mogą powodować, że kierujący wykonujący manewr skrętu ze zjazdu i dojeżdżający do przejścia może nie mieć możliwości dostrzeżenia pieszych zbliżających się do przejścia i jednocześnie piesi nie mają pełnej możliwości obserwacji dostrzeżenia zbliżającego się pojazdu,
 - zły stan nawierzchni jezdni w strefie przejścia, który zmusza kierowców do skupienia nad omijaniem ubytków w jezdni zamiast koncentracji na sytuacji w strefie przekraczania jezdni przez pieszych, a ponadto może sprawiać trudności pieszym z przekraczaniem jezdni, powodując na przykład potknięcia czy problem z przejeżdżnością kół wózków z których mogą korzystać,
 - lokalizacja lokalnego najniższego punktu niwelety krawędzi jezdni przy przejściu, o czym świadczą zagłębienia i ślady kałuż
 - oznacza to, że woda deszczowa będzie zbierała się na przejściu. Piesi oczekujący mogą być opryskiwani przez pojazdy przejeżdżające. W okresach mrozów miejsce w obszarze tego przejścia jest obciążone większym ryzykiem powstawania śliskości. Powstawanie obszarów oblodzenia w obszarze przejścia jest szczególnie niebezpieczne i może prowadzić do poślizgnięć i upadków pieszych co może być przyczyną urazów ciała.
- W czasie inspekcji w terenie stwierdzono również wysokie prędkości pojazdów przejeżdżających przez przejście, głównie z uwagi na sprzyjający temu długi prosty odcinek jezdni poprzedzający przejście. Zjawisko to jest niepożądane w obrębie badanego przejścia, ponieważ w przypadku zdarzenia z udziałem pieszych może to prowadzić do bardzo groźnych skutków.

Rekomenduje się natychmiastową i w pełni kompleksową modernizację przejścia poprzez uporządkowanie przekroju jezdni, uspokojenie ruchu oraz dostosowanie do obowiązujących standardów, takich jak zapewnienie czytelności oznakowania, instalacja usprawnień dla ruchu osób o szczególnych potrzebach ruchowych, poprawę stanu odwodnienia strefy przejścia, jak również likwidację bądź uporządkowanie zjazdów w strefie funkcjonowanie przejścia wraz z fizycznym zabezpieczeniem pól widoczności w strefie przejścia za pomocą słupków przeszkodowych.

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 9
NR PRZEJŚCIA	4267	

ZDJĘCIA







