

RAPORT Z UKIERUNKOWANEJ KONTROLI (AUDYTU) BRD		Arkusz 1
Audytor	Tomasz Mackun	
Data, Godzina	14.11.2023 11:58	
Pogoda	Zachmurzenie Całkowite	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	100051		
DZIELNICA	Chylce	KATEGORIA	gminna
ULICA	Starochylicka	LICZBA PASÓW	2
PRZY ULICY / OBIEKCIE	Długiej		
OPIS	przez Starochylicka, wlot W		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.0786045	Szerokość geograficzna	21.0670218
Google Maps	<a href="https://www.google.com/maps?q=52.0786045,21.0670218">LINK</a>	URL	<a href="https://www.google.com/maps?q=52.0786045,21.0670218">https://www.google.com/maps?q=52.0786045,21.0670218</a>



















RAPORT Z UKIERUNKOWANEJ KONTROLI (AUDYTU) BRD			Arkusz 2
NR PRZEJŚCIA	100051	KIERUNEK GŁÓWNY	E

CHARAKTERYSTYKA						
OBSZAR		Zabudowany				
TYP		Wyznaczone				
USYTUOWANIE PRZEJŚCIA		Na wlocie/wylocie ronda				
JEZDNIĄ Z PIERWSZEŃSTWEM		Nie				
ODLEGŁOŚĆ OD KRAWĘDZI JEZDNI Z PIERWSZEŃSTWEM		4,5 m				
PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ		ND				
PRZEJAZD DLA ROWERÓW (PdR)		Bez przejazdu dla rowerów				
USYTUOWANIE PdR		ND				
LINIE TRAMWAJOWE		Brak				
NAWIERZCHNIA PRZEJŚCIA PRZEZ TOROWISKO		ND				
NAWIERZCHNIA JEZDNI W OBSZARZE PRZEJŚCIA		Bitumiczna				
STAN NAWIERZCHNI W OBSZARZE PRZEJŚCIA		Dobry				
GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA		Prosta				
DŁUGOŚĆ PRZEJŚCIA PRZEZ PAS(Y) DLA KIERUNKU E		4,5 m	Wypełniane gdy występuje wyspa azylu			
SZEROKOŚĆ WYSPI AZYLU		2 m				
DŁUGOŚĆ PRZEJŚCIA PRZEZ PAS(Y) NA PRZECIWNYM KIERUNKU		3,5 m				
CAŁKOWITA DŁUGOŚĆ PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH						
SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA		4 m				
PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA (SZACOWANA NA ZIAZDACH, DR. WEWN., itp.)		50 km/h				
ELEMENTY PRZEKROJU POPRZECZNEGO PATRZĄC NA KIERUNEK E						
LEWA STRONA			SEPARACJA W OSI	PRAWA STRONA		
Zatoki	Pasy rowerowe	Pasy	Azyl/pas dzielący	Pasy	Pasy rowerowe	Zatoki
Brak	Brak	1	Wyspa azylu	1	Brak	Brak
OŚWIETLENIE		Standardowe uliczne				

<b>RAPORT Z UKIERUNKOWANEJ KONTROLI (AUDYTU) BRD</b>			Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	100051	KIERUNEK GŁÓWNY	E

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW			
ULICA JEDNOKIERUNKOWA		Nie	
Kierunki ruchu	do ul.	Dworska	
	do ul.	Przejazd	
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)		E	W
E	Dworska		
W	Przejazd		
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)			
KIERUNEK RUCHU ROWERÓW			

















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

OZNAKOWANIE PIONOWE				
ZNAKI PIONOWE cz. I				
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	
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	













RAPORT Z UKIERUNKOWANEJ KONTROLI (AUDYTU) BRD			Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	100051	KIERUNEK GŁÓWNY	E

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

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

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	
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	

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

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	
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	

Uwagi	
-------	--

<b>RAPORT Z UKIERUNKOWANEJ KONTROLI (AUDYTU) BRD</b>			Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	<b>100051</b>	KIERUNEK GŁÓWNY	E

<b>OZNAKOWANIE POZIOME</b>	
Rodzaj	Oznakowanie „malowane”
Tło	Brak
Stan	Dobry
Oznakowanie przed przejściem (elementy BRD)	P-14
Szerokość zawężenia (strona lewa)	Brak
Szerokość zawężenia	ND
Szerokość zawężenia (strona prawa)	Brak
Szerokość zawężenia	ND

<b>WPUSTY DESZCZOWE W OBSZARZE PRZEJŚCIA</b>	
Liczba wpustów	1
Odwodnienie	Niepoprawne

<b>UDOGODNIENIA DLA NIEPEŁNOSPRAWNYCH / OGRANICZENIA</b>			
<b>RAMPA</b>			
Kierunek	E	Strona lewa	Prawidłowa/nie ma potrzeby
		Wyspa azylu	Prawidłowa/nie ma potrzeby
		Strona prawa	Prawidłowa/nie ma potrzeby
<b>DLA NIEWIDZĄCYCH</b>			
Kierunek	E	Strona lewa	Pas ostrzegawczy
		Wyspa azylu	Pas ostrzegawczy
		Strona prawa	Pas ostrzegawczy

<b>SŁUPKI I WYGRODZENIA</b>			
<b>PRZEJŚCIE</b>			
Kierunek	E	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Brak
<b>PRZED PRZEJŚCIEM</b>			
Kierunek	E	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Brak
<b>ZA PRZEJŚCIEM</b>			
Kierunek	E	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Brak

<b>RAPORT Z UKIERUNKOWANEJ KONTROLI (AUDYTU) BRD</b>			Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	100051	KIERUNEK GŁÓWNY	E

PARKOWANIE				
<b>PARKOWANIE W CAŁOŚCI LUB CZĘŚCI NA PASIE RUCHU</b>				
KIERUNEK	E	STR. LEWA	Przed przejściem	NW
			Za przejściem	NW
		STR. PRAWA	Przed przejściem	NW
			Za przejściem	NW
*NW - Nie Występuje, NS - Nie Stwierdzono podczas wizji lokalnej, lecz widać ślady takiego parkowania				
<b>PARKOWANIE POZA PASEM RUCHU</b>				
KIERUNEK	E	STR. LEWA	Przed przejściem	NW
			Za przejściem	NW
		STR. PRAWA	Przed przejściem	NW
			Za przejściem	NW
*NW - Nie Występuje, NS - Nie Stwierdzono podczas wizji lokalnej, lecz widać ślady takiego parkowania				
<b>PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU</b>				
KIERUNEK	E	STR. LEWA	Nie	
		STR. PRAWA	Nie	
<b>UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA</b>				

WIDOCZNOŚĆ				
<b>WIDOCZNOŚĆ POMIAROWA</b>				
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	N	W LEWO	100 m	
		W PRAWO		
		W TYŁ	ND	
	S	W LEWO	30 m	
		W PRAWO	100 m	
		W TYŁ	ND	
<b>WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA</b>				
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	N	W LEWO	35 m	
		W PRAWO		
		W TYŁ	ND	
	S	W LEWO	35 m	
		W PRAWO	28 m	
		W TYŁ	ND	
<b>OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI</b>				
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	N	STRONA LEWA		
		STRONA PRAWA		
		W TYŁ		
	S	STRONA LEWA		
		STRONA PRAWA		
		W TYŁ		

<b>RAPORT Z UKIERUNKOWANEJ KONTROLI (AUDYTU) BRD</b>		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	<b>100051</b>	

<b>SUBIEKTYWNA OCENA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH</b>	<b>3</b>
---	----------

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

Przeście dla pieszych na wlocie zachodnim ronda w ciągu ul. Starochylickiej.

Wyspa dzieląca, na której zaplanowano wyspę azylu ma szerokość mniejszą niż 2,5 m (około 1.6 m w najwęższym miejscu). Wartość mniejsza niż 2.0 m sprawia, że przestrzeń dla osób z rowerami, na wózkach inwalidzkich, lub z wózkiem dziecięcym lub grupy osób będzie za mała. Istnieje ryzyko, że pojazdy będą potrącały takie osoby lub zaczepią o wystający rower. Powoduje to znaczne ryzyko dla pieszych, gdyż pieszy spodziewa się, że na wyspie azylu jest bezpieczny, a tymczasem będzie zagrożony.

Należy dostosować szerokość wyspy azylu, w taki sposób, aby w najwęższym miejscu przeznaczonym dla pieszych szerokość wyspy wynosiła 2,5 m (wyjątkowo 2,0 m).

Tarcze znaków C-9 na wyspie azylu umieszczone na wysokości głowy dorosłego człowieka ograniczają pole widoczności z pozycji pieszego na pas, którym pojazdy zbliżają się do przejścia dla pieszych. Pieszy może nie dostrzec zbliżającego się pojazdu i wkroczyć na „zebrę”. Pożądane jest, aby kierowca i pieszy mogli nawiązać kontakt wzrokowy. Pozwala to obu stronom ocenić czy użytkownicy wzajemnie się dostrzegają.

Należy podnieść znaki C-9 ponad sylwetkę pieszego lub zastosować niskie pylony ze znakami C-9.

W strefie oczekiwania i na wyspie azylu nie zastosowano kompletnego systemu prowadzenia fakturowego dla osób niewidzących i niedowidzących. Występują pasy ostrzegawcze. Pasów prowadzących brak.

Przeście należy wyposażyć w system informacji fakturowej składający się z dwóch pasów ostrzegawczych (ułożonych wzdłuż ulicy i odsuniętych o 0,5 m od krawędzi jezdni) oraz pasów prowadzących (także na wyspie azylu) ułożonych tak, aby nadawały kierunek przekraczania jezdni niewidomym.

W obszarze oznakowania P-10 znajduje się wpust deszczowy. Lokalizacja wpustu deszczowego w obszarze przejścia generuje dwa problemy. Pierwszy związany jest z ryzykiem utknięcia koła roweru, koła wózka inwalidzkiego, wózka dziecięcego lub obcasów buta. Utknięcie lub potknięcie się osoby podczas przekraczania jezdni sprawi, że pieszy będzie przechodził przez jezdnię dłużej niż zakładał. Pieszy na krawędzi chodnika ocenia długość przejścia, prędkości i odległości nadjeżdżających pojazdów a także swoją prędkość i na tej podstawie decyduje czy istnieje wystarczająca luka czasowa na bezpieczne przekroczenie jezdni. W sytuacji, gdy pieszy utknie, potknie się w obszarze jezdni, czas przekraczania jezdni wydłuży się. Zatrzymaniem lub przytrzymaniem się pieszego przy przekroczeniu jezdni mogą być też zaskoczeni kierowcy zbliżający się do przejścia. Może to powodować ryzyko najechania pieszego przez pojazd lub potknięcia się i urazy u pieszych. Wpust deszczowy w obszarze przejścia sugeruje, że w tym miejscu znajduje się najniższy punkt niwelety lub występuje pochYLENIE o stałym trendzie. Oznacza to, że woda deszczowa, przynajmniej z jednej strony przejścia płynie w obszar wpustu a na krawędziach przejścia wystąpi skumulowany strumień wody. Piesi oczekujący mogą być opryskiwani przez pojazdy przejeżdżające. W okresach mrozów miejsce w obszarze wpustów jest obciążone większym ryzykiem powstawania śliskości a w przypadku powstawania błota pośniegowego, wpust może nie odbierać wód opadowych i mogą powstawać kałuże, które zamarzają przy ujemnej temperaturze. Powstawanie obszarów oblodzenia w obszarze przejścia jest szczególnie niebezpieczne i może prowadzić do poślizgnięć i upadków pieszych co może być przyczyną urazów ciała. Dodatkowo oblodzenie w obszarze przejścia jak i przed nim znacznie wydłuży drogę hamowania pojazdów w tak newralicznym miejscu. Należy przenieść wpust, tak aby znajdował się przed przejściem od strony napływającej wody opadowej.



ZDJĘCIA

