

6.4 Ul. Krupnicza i ul. Dolnych Młynów

1. Ogólne dane o Audycie BRD

a. Tytuł projektu

Audyt BRD wybranych przejść dla pieszych na drogach publicznych Miasta Krakowa.

b. Stadium projektowe

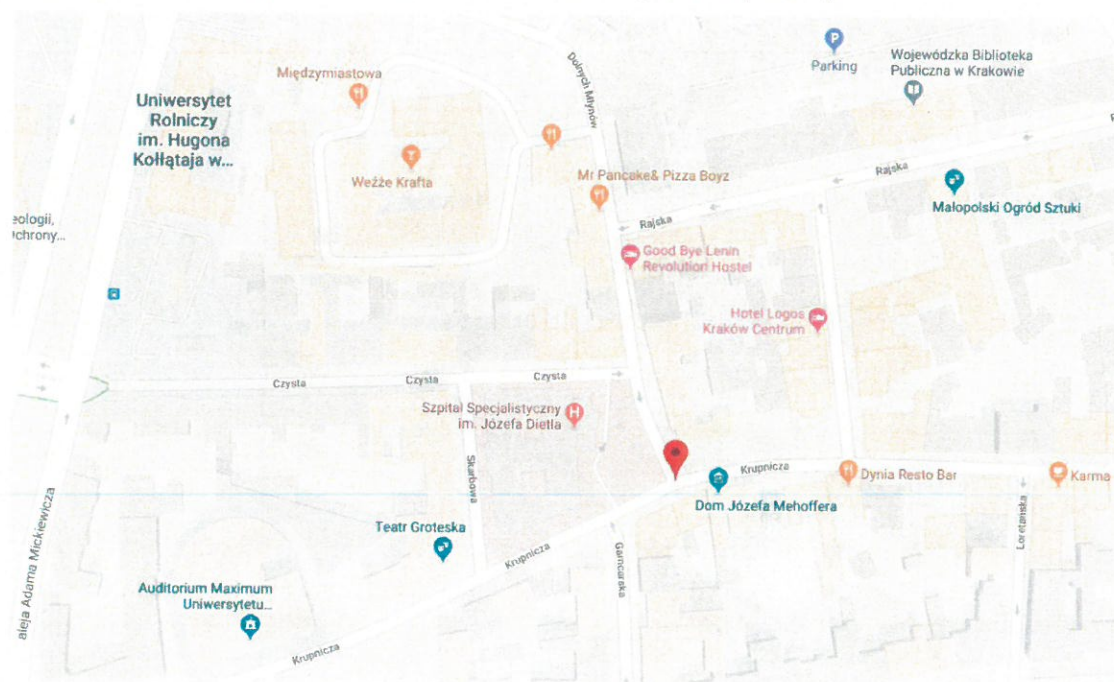
Ocena stanu istniejącego

c. Lokalizacja drogi

Przejście dla pieszych zlokalizowane jest na obszarze Miasta Krakowa w ciągu ulicy Krupnicza.

Dzielnica: Śródmieście

Graficznie lokalizację przejścia przedstawiono na rysunku poniżej.



Źródło: Mapy Google

URL

<https://www.google.pl/maps/place/Dolnych+M%C5%82yn%C3%B3w+%26+Krupnicza,+31-123+Krak%C3%B3w/@50.0634023,19.9258518,17z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x47165b097d9be19b:0x3bc34b4ab7ac529e!8m2!3d50.0634023!4d19.9280405>

2. Informacje o Audycie BRD

- Kategoria: powiatowa, źródło:
http://zikit.krakow.pl/196031,artykul,wyzkaz_drog_publicznych.html;
- Przekrój: 1x2;
- Nawierzchnia: asfaltowa;
- Szerokość przejścia dla pieszych: 4,20 m x 9,80m;
- Prędkość projektowa – brak danych.
- Prędkość dopuszczalna - V dop 30 km/h.
- Przejazd rowerowy: nie
- Linie tramwajowe: nie
- Organizacja ruchu: jezdnie dwukierunkowa
- Zdarzenia drogowe:

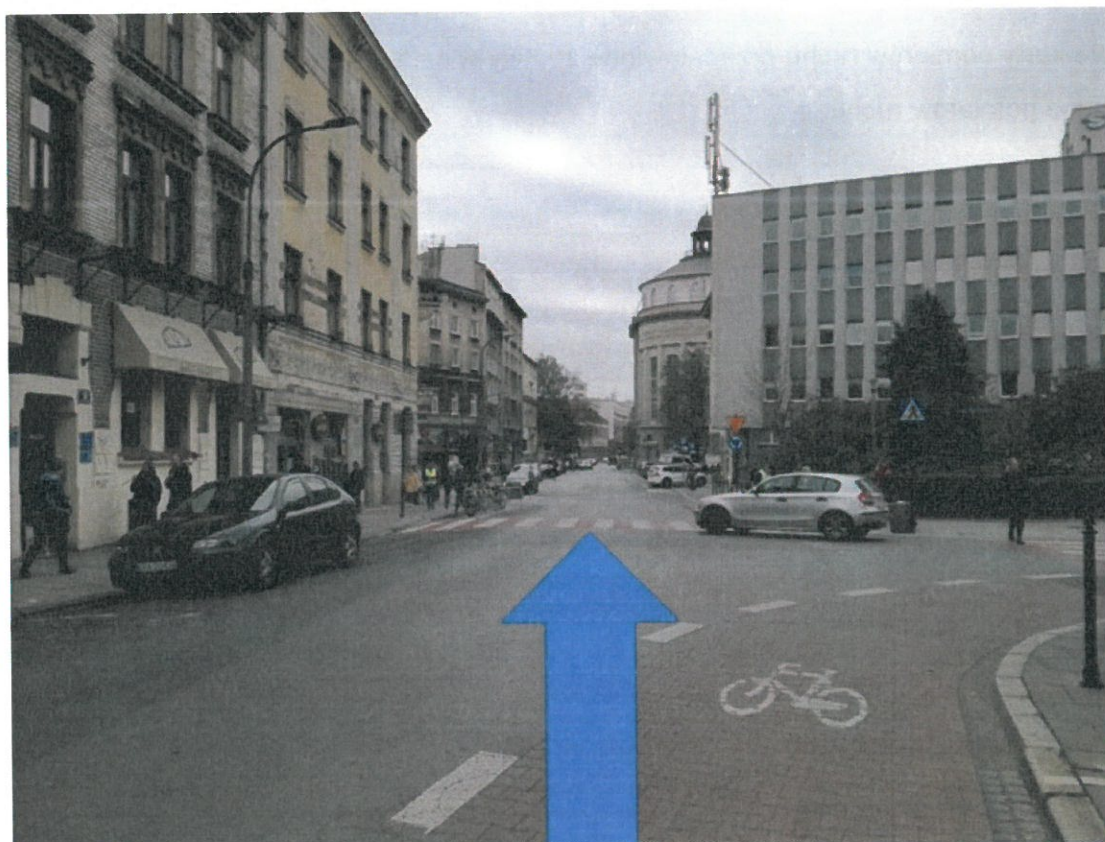
	2015	2016	2017	2018
Liczba zabitych	-	-	-	-
Liczba rannych	-	-	-	-

Szczegółowe karty pomiarów ruchu przedstawione zostały w cz. II Załączniki.

Podsumowanie pomiarów ruchu:

Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pojazdów porannego:	7:30-8:30
Suma pojazdów [P/h]:	466
Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pieszych poranną:	8:00-9:00
Suma pieszych [p/h]:	203
Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pojazdów popołudniowego:	14:45-15:45
Suma pojazdów [P/h]:	453
Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pieszych popołudniową:	14:30-15:30
Suma pieszych [p/h]:	492

Tab. nr 1 Podsumowanie pomiarów.



Fot. Istniejącego przejścia.

Przeście piesz znajduje się w ciągu ulicy Krupniczej na skrzyżowaniu z ul Dolnych Młynów. Wykonane jest na całej szerokości jezdni ulicy Krupniczej przechodząc przez 2 pasy ruchu. W obrębie przejścia występują zabudowa mieszkaniowo-usługowa.

L.p.	Rozwiązanie	Stan istniejący	
1.	Organizacja ruchu	Przejście wyposażone jest w oznakowanie pionowe oraz poziome w postaci: znaku D-6 „przejście dla pieszych” oraz znaku P-10 „przejście dla pieszych” dodatkowo wypełnione kolorem czerwonym .	
2.	Oświetlenie	Brak oświetlenia dedykowanego specjalnie dla przejścia dla pieszych.	
3.	Układ geometryczny	Droga przebiega na odcinku prostym.	
4.	Istniejąca infrastruktura	Przejście posiada obustronne chodniki.	
5.	Widoczność	Bez ograniczeń	
6.	Stan nawierzchni chodnika/ jezdni	Nawierzchnia chodników dobra, nawierzchnia jezdni do remontu.	
7.	Prędkość kierujących	Szczegółowe wyniki pomiaru prędkości przedstawione zostały w cz. II Załączniki. W wykonanych pomiarów prędkości wynika: 4/KRK/2018	
		Średnia prędkość [km/h]	28,2
		Średnia prędkość pojazdów lekkich [km/h]	28,2
		Średnia prędkość pojazdów ciężkich [km/h]	32,0
		V 85 [%] (wszystkich pojazdów)	38
		Liczba kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość [%]	42%
8.	Parkowanie	W okolicy przejścia dla pieszych nie ma możliwości parkowania pojazdów.	
9.	Zachowanie uczestników ruchu	Niedozwolone parkowanie.	
10.	Inne		

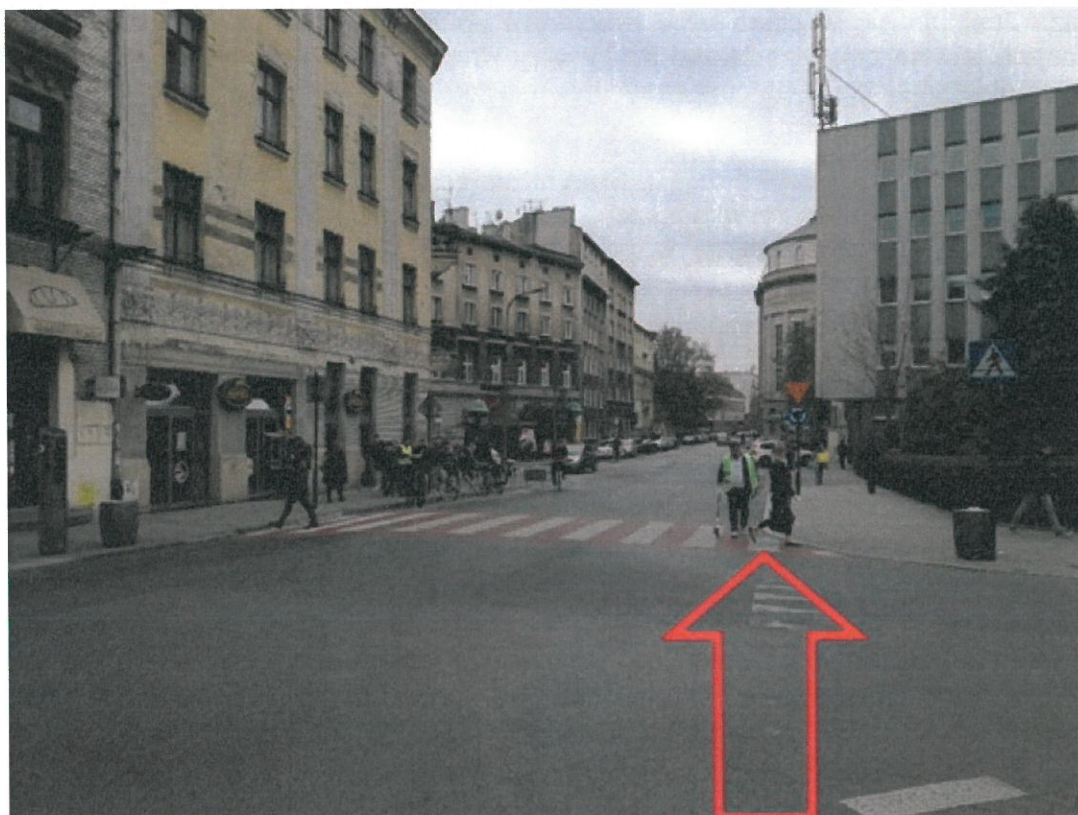
4. Błędy wskazane w poprzednim raporcie audytu BRD.

Nie dotyczy – brak audytów dla przedmiotowego przejścia.

5. Zestawienie zidentyfikowanych błędów, usterek i problemów.

W trakcie wykonywania wizji lokalnej zaobserwowano następujące problemy:

– **Przeście za blisko wlotu ul Dolnych Młynów.**



Zagrożenie:

Przejście dla pieszych jest zlokalizowane na wyłukowaniu skrzyżowania Krupniczej i dolnych Młynów. Pojazd skręcający w prawo dojeżdża do przejścia i patrzy czy nie ma rowerzystów mogących zjeżdżać ze ścieżki rowerowej na wprost, wjeżdża i zatrzymuje się na przejściu dla pieszych.

Zalecenie:

Przesunąć przejście dla pieszych.

- **Brak linii P-14**

Zagrożenie:

Brak

Zalecenie: W tym wypadku nie ma potrzeby stosowania linii warunkowego zatrzymania P-14.

- **Niedoświetlone przejście.**





Zagrożenie:

Duże natężenie ruchu pieszych i pojazdów może w porze nocnej skutkować wzajemnym oślepianiem pojazdów i niedostrzeganiem pieszych na przejściu i najechaniem na pieszego, który może być niewidoczny dla kierującego i w konsekwencji doprowadzić do najechania na pieszego.

Zalecenie: Zastosować dodatkowe lampy w rejonie przejścia. Można zastosować oświetlenie boczne.

– Długie ponad miarę przejście dla pieszych.



Zagrożenie:

Zbyt duża szerokość jezdni w rejonie przejścia dla pieszych większy obszar konfliktu pojazd pieszy, dłuższą drogę jaką ma pieszy do przebycia, infrastruktura może też ograniczać wzajemną widoczność pieszy kierowca, co może skutkować zdarzeniami drogowymi z udziałem pieszych

Zalecenie: Zmniejszyć przekrój jezdni w rejonie przejścia.

– Brak obniżenia krawężnika



Zagrożenie: Ograniczenie możliwości poruszania się osób z wózkami i na wózkach inwalidzkich. Wydłużenie czasu ewakuacji z przejścia przez osoby korzystające z wózków. Zwiększa to ryzyko wystąpienia zdarzenia drogowego.

Zalecenie: wykonanie obniżenia krawężnika.

– Stan nawierzchni i brak odwodnienia przejścia.



Zagrożenie: Ograniczona przyczepność nawierzchni podczas hamowania. Podczas opadów atmosferycznych w rejonie przejścia powstają kałuże, co nie wpływa korzystnie na komfort poruszania się pieszych i może być przyczyną błędnych decyzji podczas przejścia przez jezdnię.

Zalecenie: naprawa nawierzchni drogowej.

6. ZALECENIA OGÓLNE:

Zalecenia:	Opis
Środki budowlane	Zaleca się zmniejszenie przekroju jezdni w obrębie przejścia. Poprawa stanu nawierzchni jezdni. Wykonanie obniżenia krawężników, możliwe z przebudową chodnika i wykonaniem fizycznego ograniczenia szerokości jezdni w rejonie przejścia.
Organizacja ruchu	Przesunąć przejście dla pieszych.
Inne	Konieczność oświetlenia i doświetlenia przejścia.

7. OCENA SUBIEKTYWNA PRZEJŚCIA WG KLASYFIKACJI 0-5

NR PRZEJŚCIA:	OCENA:
4/KRK/2018	4

6.5 Ul. Na Zjeździe i ul. Kącik

1. Ogólne dane o Audycie BRD

a. Tytuł projektu

Audyt BRD wybranych przejść dla pieszych na drogach publicznych Miasta Krakowa.

b. Stadium projektowe

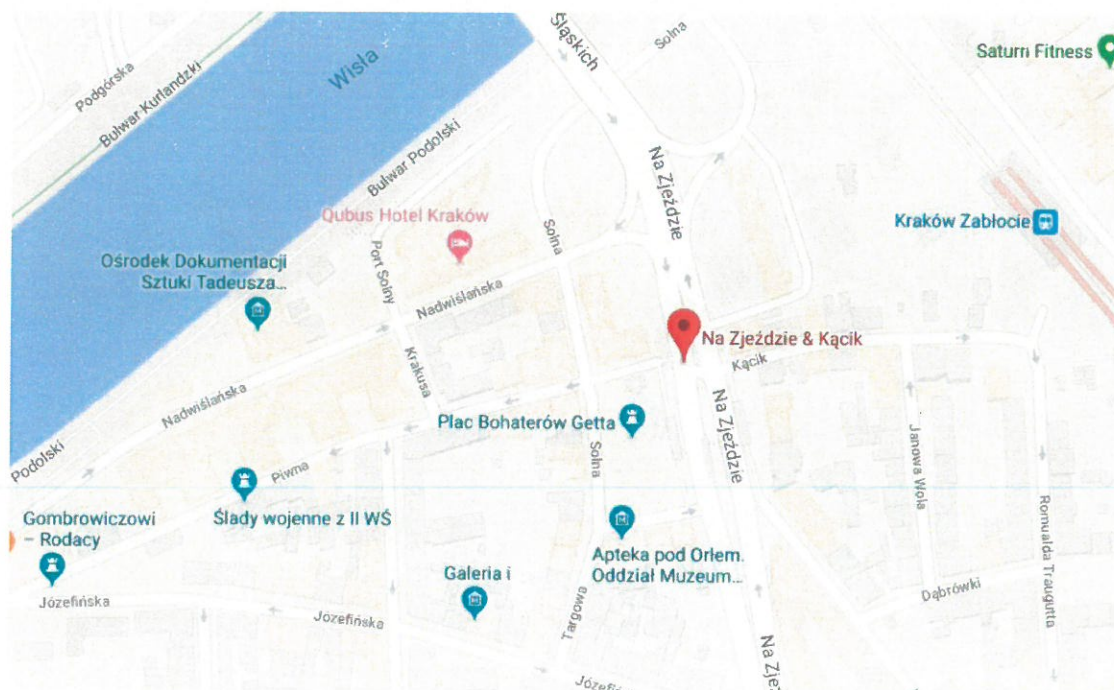
Ocena stanu istniejącego

c. Lokalizacja drogi

Przejście dla pieszych zlokalizowane jest na obszarze Miasta Krakowa w ciągu ulicy Na Zjeździe (droga powiatowa).

Dzielnica: Śródmieście

Graficznie lokalizację przejścia przedstawiono na rysunku poniżej.



Źródło: Mapy Google

URL: <https://www.google.pl/maps/place/Na+Zjeździe+%26+Kącik,+30-549+Kraków/@50.0471705,19.9525742,17z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x47165b443003dd39:0xe99afa7bfde3aa72!8m2!3d50.0471705!4d19.9547629?hl=pl>

2. Informacje o Audycie BRD

a. Numer Audytu BRD

5A/KRK/2018

5B/KRK/2018

5C/KRK/2018

b. Faza Audytu BRD

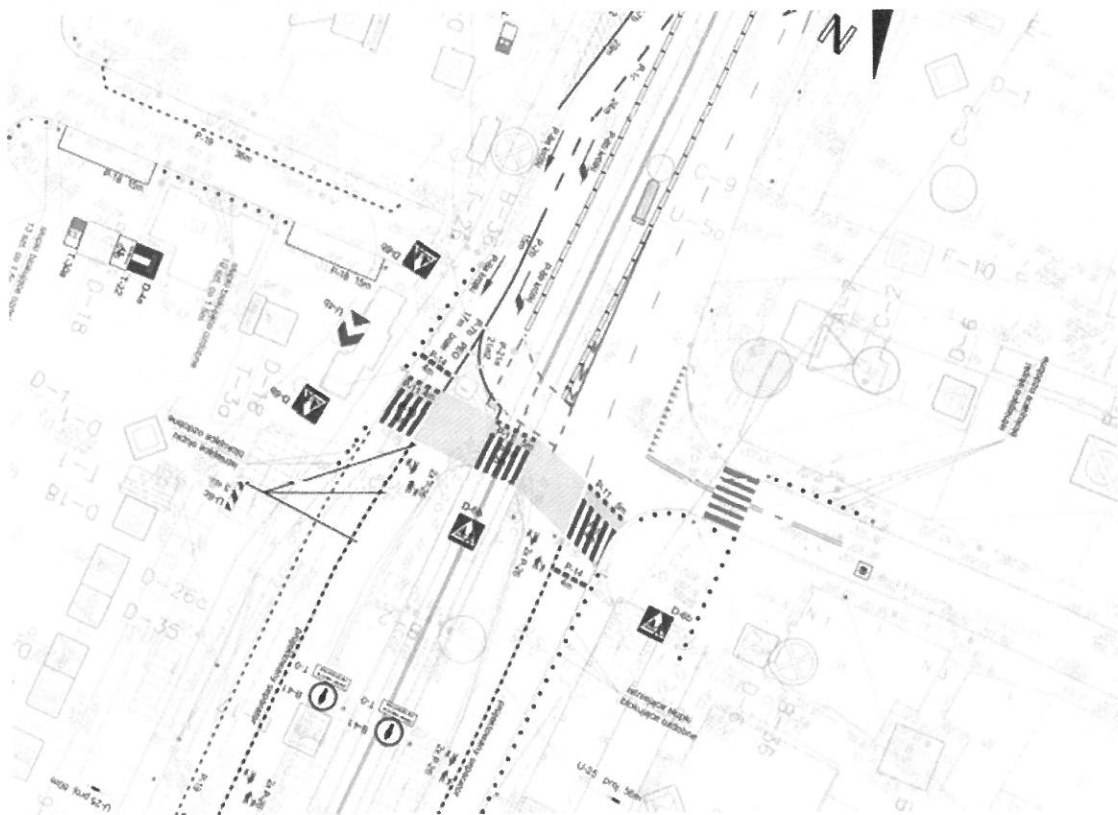
Ocena stanu istniejącego.

c. Raporty z poprzednich faz audytów

Brak/ nie zostały ujawnione.

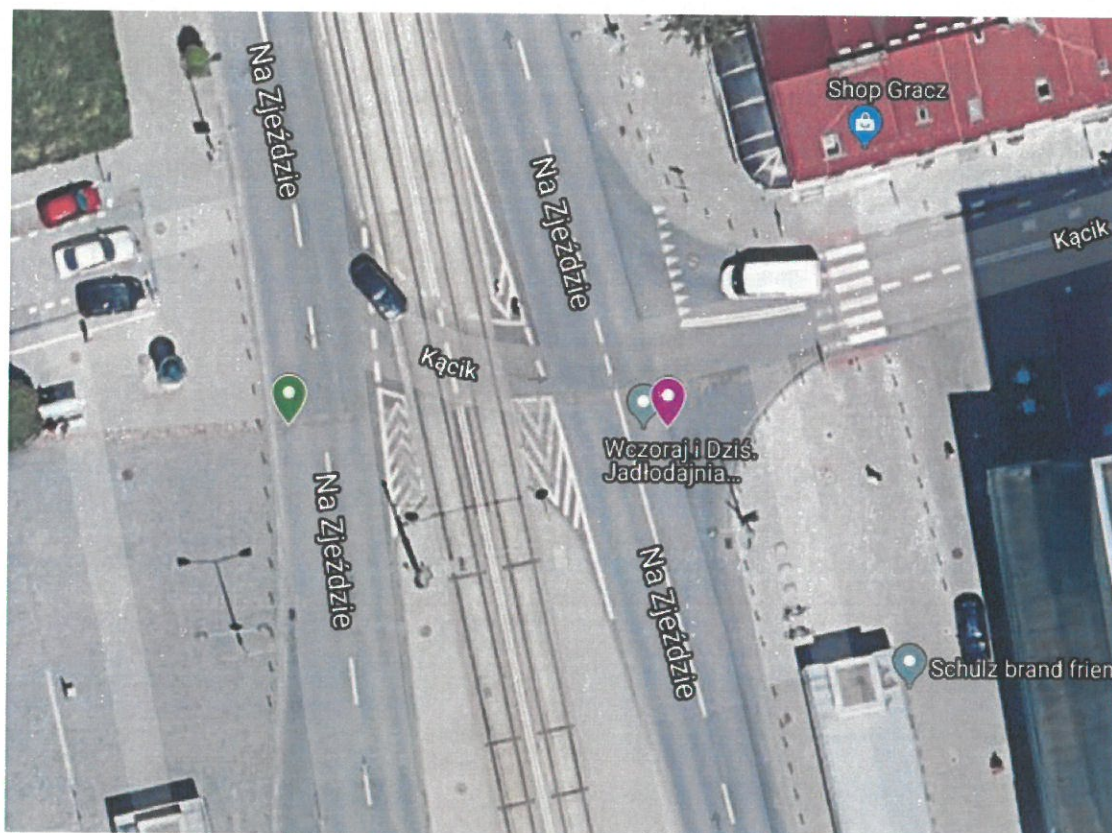
d. Zawartość dokumentacji projektowej przekazanej do Audytu BRD

Na potrzeby Audytu Zamawiający przekazał docelową organizację ruchu.



e. Inne dokumenty przekazane do Audytu BRD

Zamawiający pozyskał i przekazał dane o wypadkach z udziałem pieszych za okres ostatnich 4 lat, na przedmiotowym przejściu było 1 zdarzenie w latach 2015 – 2018.



3. Szczegółowe dane o projekcie

Data audytu: 08.10.2018 r.

Pogoda: słoneczna

Charakterystyka drogi i występujących na niej obiektów drogowych wraz z ich lokalizacją :

a. Przejście dla pieszych ul. Na Zjeździe

- Kategoria: powiatowa, źródło: http://zikit.krakow.pl/196031,artykul,wyzkaz_drog_publicznych.html;
- Przekrój: 1x2 plus torowisko w środku;
- Nawierzchnia: bruk;
- Szerokość przejścia dla pieszych: 2,5-2,7m;
- Prędkość projektowa – brak danych.
- Prędkość dopuszczalna - V dop 50/60 km/h.
- Przejazd rowerowy: tak
- Linie tramwajowe: tak
- Organizacja ruchu: jezdnie jednokierunkowa
- Zdarzenia drogowe z otrzymanych kart:

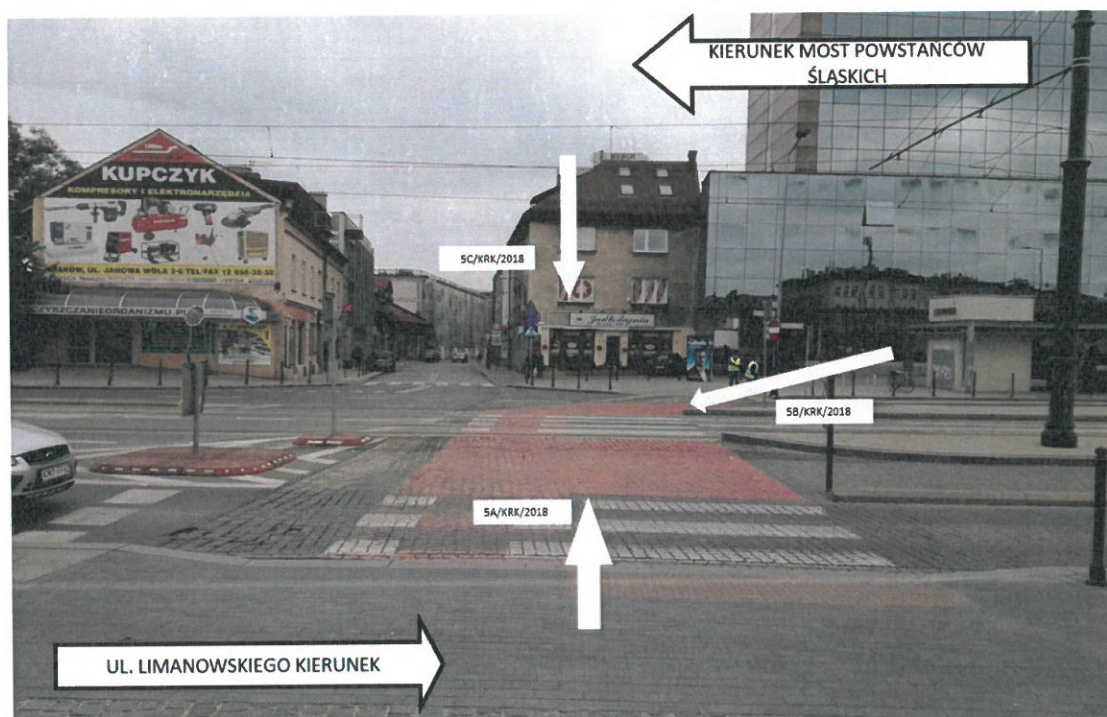
	2015	2016	2017	2018
Liczba zabitych	-	-	-	-
Liczba rannych	-	-	1	-

Na koszty wypadków składają się: utrata PKB, średni koszt leczenia, średni koszt pogrzebu, średnie odszkodowanie za zabitego, odszkodowania i renty, koszty rehabilitacji, koszty materialne (utrata wartości mienia, administracyjne, policji, strat ruchu, służb innych np. straży pożarnej).

Koszty wypadków drogowych w tym okresie wynoszą 1 x 332 795 zł z tytułu osób rannych.

Łącznie 332 795 zł.

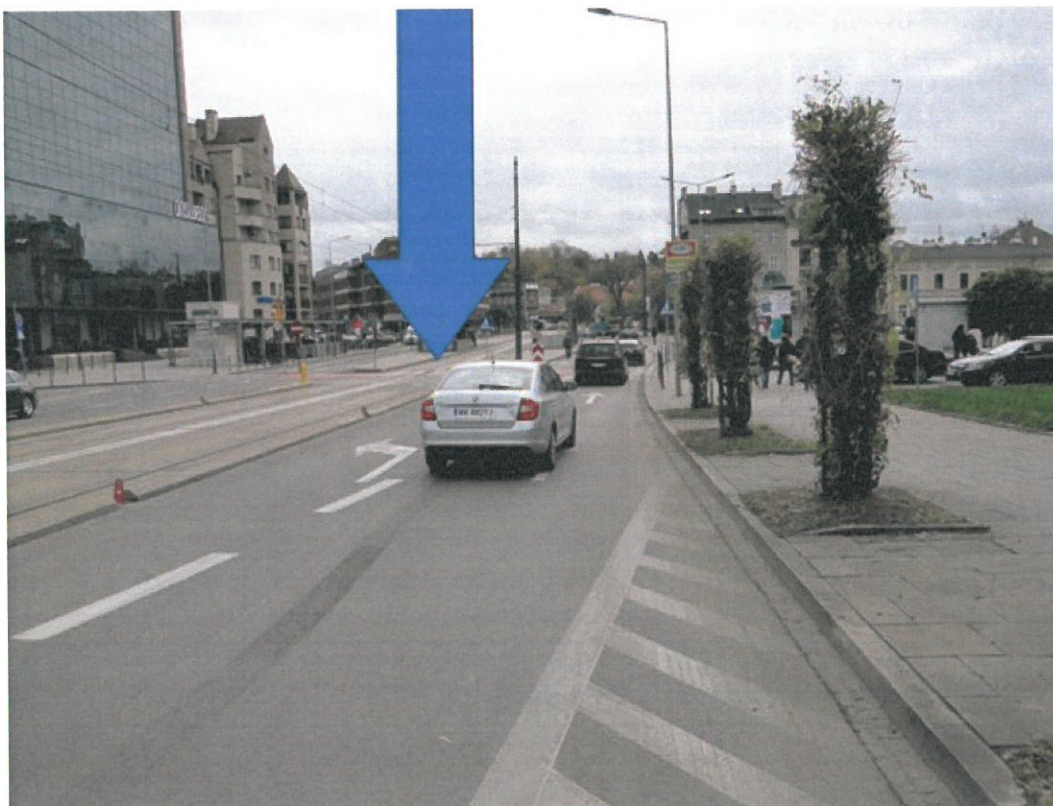
Oznaczenie przejść:



Szczegółowe karty pomiarów ruchu przedstawione zostały w cz. II Załączniki.

Podsumowanie pomiarów ruchu:

<table> <tr> <td>Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pojazdów porannego:</td><td>7:30-8:30</td></tr> <tr> <td>Suma pojazdów [P/h]:</td><td>395</td></tr> <tr> <td>Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pieszych poranną:</td><td>8:00-9:00</td></tr> <tr> <td>Suma pieszych [p/h]:</td><td>229</td></tr> <tr> <td>Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pojazdów popołudniowego:</td><td>14:00-15:00</td></tr> <tr> <td>Suma pojazdów [P/h]:</td><td>513</td></tr> <tr> <td>Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pieszych popołudniową:</td><td>16:00-17:00</td></tr> <tr> <td>Suma pieszych [p/h]:</td><td>410</td></tr> </table> <p>5A/KRK/2018</p>	Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pojazdów porannego:	7:30-8:30	Suma pojazdów [P/h]:	395	Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pieszych poranną:	8:00-9:00	Suma pieszych [p/h]:	229	Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pojazdów popołudniowego:	14:00-15:00	Suma pojazdów [P/h]:	513	Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pieszych popołudniową:	16:00-17:00	Suma pieszych [p/h]:	410	<table> <tr> <td>Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pojazdów porannego:</td><td>7:00-8:00</td></tr> <tr> <td>Suma pojazdów [P/h]:</td><td>0</td></tr> <tr> <td>Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pieszych poranną:</td><td>8:00-9:00</td></tr> <tr> <td>Suma pieszych [p/h]:</td><td>233</td></tr> <tr> <td>Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pojazdów popołudniowego:</td><td>14:00-15:00</td></tr> <tr> <td>Suma pojazdów [P/h]:</td><td>0</td></tr> <tr> <td>Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pieszych popołudniową:</td><td>16:00-17:00</td></tr> <tr> <td>Suma pieszych [p/h]:</td><td>456</td></tr> </table> <p>5B/KRK/2018</p>	Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pojazdów porannego:	7:00-8:00	Suma pojazdów [P/h]:	0	Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pieszych poranną:	8:00-9:00	Suma pieszych [p/h]:	233	Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pojazdów popołudniowego:	14:00-15:00	Suma pojazdów [P/h]:	0	Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pieszych popołudniową:	16:00-17:00	Suma pieszych [p/h]:	456
Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pojazdów porannego:	7:30-8:30																																
Suma pojazdów [P/h]:	395																																
Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pieszych poranną:	8:00-9:00																																
Suma pieszych [p/h]:	229																																
Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pojazdów popołudniowego:	14:00-15:00																																
Suma pojazdów [P/h]:	513																																
Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pieszych popołudniową:	16:00-17:00																																
Suma pieszych [p/h]:	410																																
Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pojazdów porannego:	7:00-8:00																																
Suma pojazdów [P/h]:	0																																
Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pieszych poranną:	8:00-9:00																																
Suma pieszych [p/h]:	233																																
Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pojazdów popołudniowego:	14:00-15:00																																
Suma pojazdów [P/h]:	0																																
Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pieszych popołudniową:	16:00-17:00																																
Suma pieszych [p/h]:	456																																
<table> <tr> <td>Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pojazdów porannego:</td><td>7:45-8:45</td></tr> <tr> <td>Suma pojazdów [P/h]:</td><td>638</td></tr> <tr> <td>Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pieszych poranną:</td><td>7:45-8:45</td></tr> <tr> <td>Suma pieszych [p/h]:</td><td>243</td></tr> <tr> <td>Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pojazdów popołudniowego:</td><td>15:15-16:15</td></tr> <tr> <td>Suma pojazdów [P/h]:</td><td>489</td></tr> <tr> <td>Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pieszych popołudniową:</td><td>16:00-17:00</td></tr> <tr> <td>Suma pieszych [p/h]:</td><td>497</td></tr> </table> <p>5C/KRK/2018</p>	Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pojazdów porannego:	7:45-8:45	Suma pojazdów [P/h]:	638	Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pieszych poranną:	7:45-8:45	Suma pieszych [p/h]:	243	Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pojazdów popołudniowego:	15:15-16:15	Suma pojazdów [P/h]:	489	Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pieszych popołudniową:	16:00-17:00	Suma pieszych [p/h]:	497																	
Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pojazdów porannego:	7:45-8:45																																
Suma pojazdów [P/h]:	638																																
Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pieszych poranną:	7:45-8:45																																
Suma pieszych [p/h]:	243																																
Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pojazdów popołudniowego:	15:15-16:15																																
Suma pojazdów [P/h]:	489																																
Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pieszych popołudniową:	16:00-17:00																																
Suma pieszych [p/h]:	497																																



Fot. Istniejącego przejścia.

Przeście piesze znajduje się w ciągu ulicy Na Zjeździe w rejonie skrzyżowania z ul. Kącik. Wykonane jest na całej szerokości jezdni ulicy Na Zjeździe przechodząc przez 2 pasy ruchu oraz torowisko tramwajowe. W obrębie przejścia występują bloki mieszalne i budynki biurowe oraz tereny rekreacyjne. W bezpośrednim sąsiedztwie przejścia występuje przystanek tramwajowy oraz most nad rzeką Wisłą.

L.p.	Rozwiązanie	Stan istniejący
1.	Organizacja ruchu	Przeście wyposażone jest w oznakowanie pionowe oraz poziome w postaci: znaku D-6b „przeście dla pieszych i przejazd dla rowerów” oraz znaku P-10 „przeście dla pieszych”, P-11 przejazd dla rowerów. Znaki i organizacja ruchu nie odpowiada przepisom.
2.	Oświetlenie	Brak oświetlenia dedykowanego specjalnie dla prześcia dla pieszych. Przeście znajduje się „w cieniu” lamp oświetlających inne fragmenty placu i drogi.
3.	Układ geometryczny	Droga na odcinku prostym.
4.	Istniejąca infrastruktura	Przeście posiada obustronne chodniki oraz elementy ostrzegawcze dla osób niewidomych i niedowidzących.
5.	Widoczność	Dobra

6.	Stan nawierzchni chodnika/ jezdni	Dobry z wyjątkiem jezdni po zachodniej stronie przejścia,																				
7.	Prędkość kierujących	<p>Szczegółowe wyniki pomiaru prędkości przedstawione zostały w cz. II Załączniki. W wykonanych pomiarów prędkości wynika: 5A/KRK/2018</p> <p>Kierunek Północ 5A</p> <table><tr><td>Średnia prędkość [km/h]</td><td>39,4</td></tr><tr><td>Średnia prędkość pojazdów lekkich [km/h]</td><td>39,4</td></tr><tr><td>Średnia prędkość pojazdów ciężkich [km/h]</td><td>42,0</td></tr><tr><td>V₈₅ [%] (wszystkich pojazdów)</td><td>48</td></tr><tr><td>Liczba kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość [%]</td><td>10%</td></tr></table> <p>5C/KRK/2018</p> <p>Kierunek Południe 5C</p> <table><tr><td>Średnia prędkość [km/h]</td><td>30,6</td></tr><tr><td>Średnia prędkość pojazdów lekkich [km/h]</td><td>30,6</td></tr><tr><td>Średnia prędkość pojazdów ciężkich [km/h]</td><td>-</td></tr><tr><td>V₈₅ [%] (wszystkich pojazdów)</td><td>38</td></tr><tr><td>Liczba kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość [%]</td><td>0%</td></tr></table>	Średnia prędkość [km/h]	39,4	Średnia prędkość pojazdów lekkich [km/h]	39,4	Średnia prędkość pojazdów ciężkich [km/h]	42,0	V ₈₅ [%] (wszystkich pojazdów)	48	Liczba kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość [%]	10%	Średnia prędkość [km/h]	30,6	Średnia prędkość pojazdów lekkich [km/h]	30,6	Średnia prędkość pojazdów ciężkich [km/h]	-	V ₈₅ [%] (wszystkich pojazdów)	38	Liczba kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość [%]	0%
Średnia prędkość [km/h]	39,4																					
Średnia prędkość pojazdów lekkich [km/h]	39,4																					
Średnia prędkość pojazdów ciężkich [km/h]	42,0																					
V ₈₅ [%] (wszystkich pojazdów)	48																					
Liczba kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość [%]	10%																					
Średnia prędkość [km/h]	30,6																					
Średnia prędkość pojazdów lekkich [km/h]	30,6																					
Średnia prędkość pojazdów ciężkich [km/h]	-																					
V ₈₅ [%] (wszystkich pojazdów)	38																					
Liczba kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość [%]	0%																					
8.	Parkowanie	brak.																				
9.	Zachowanie uczestników ruchu	--																				
10.	Inne	Przeście nie spełnia wymogów przepisów. Przejazd rowerowy bez doprowadzonych ścieżek rowerowych. Brak prawidłowego odwodnienia przejścia dla pieszych.																				

4. Błędy wskazane w poprzednim raporcie audytu BRD.

Nie dotyczy – brak audytów dla przedmiotowego przejścia.

5. Zestawienie zidentyfikowanych błędów, usterek i problemów.

W trakcie wykonywania wizji lokalnej zaobserwowano następujące problemy:

- Szerokość przejścia niedostosowana do natężenia ruchu pieszego.



Zagrożenie: Wydłużenie pobytu pieszych na przejściu, co niesie za sobą potencjalne możliwości kolizji pieszy – pojazd. Ponadto wchodzenie pieszych na wydzielony przejazd rowerowy niesie ryzyko powstania zdarzenia pieszy-rowerzysta.

Zalecenie: Zaleca się dostosowanie szerokości przejścia do natężeń ruchu pieszych i w obecnej sytuacji likwidacja przejazdu rowerowego.

- Brak zebrania spływającej strugi wodnej do kanalizacji ściekowej przed przejściem dla pieszych.





Zagrożenie: Woda na przejściu dla pieszych może powodować chęć wchodzenia na jezdnię poza przejściem dla pieszych zwiększając w ten sposób możliwy obszar kolizji. Piesi mogą też próbować omijać kałuże bez zwracania uwagi czy jest to bezpieczne.

Zalecenie: Zaleca się przebudować odwodnienie jezdni.

– Przejazd dla rowerzystów bez ciągu rowerowego.



Zagrożenie: Brak ścieżki rowerowej doprowadzającej ruch rowerowy do przejazdu rowerowego jest aberracją tworzenia ciągów rowerowych. W ten sposób przyzwala się rowerzystom na poruszanie się niezgodnie z przepisami po chodnikach przy dopuszczalnym $V=50$ km/h, stwarza to zagrożenie dla pieszych poruszających się po chodnikach jak i w poprzek jezdni

Zalecenie: Do momentu w którym nie powstaną drogi rowerowe doprowadzające ruch rowerowy do przejazdów rowerowych należyte zlikwidować.

- Oświetlenie przejścia, szczególnie części zachodniej przejścia w której brak jest lampy oświetleniowej przy przejściu dla pieszych



Zagrożenie: Pieszy może nie być dostrzegalny w nocy przez kierowcę. Poruszające pojazdy mogą najechać na pieszego, który wychodzi niewidoczny z zaciemnionego przejścia dla pieszych.

Zalecenie: Wykonanie oświetlenia dla pieszych.





- Wykonanie przejścia dla pieszych w jednym poziomie przy jednocześnie istniejącym przejściu w innym poziomie.

Zagrożenie: Piesi poruszający się bezkolizyjnie nie są narażeni na zdarzenia drogowe z pojazdem samochodowym lub szynowym.

Zalecenie: Likwidacja przejścia w jednym poziomie ruchu i poprowadzenie ruchu pieszych przez przejście podziemne.

6. ZALECENIA OGÓLNE:

Zalecenia:	Opis
Środki budowlane	Zaleca się poszerzenie istniejącego przejścia dostosowując je do natężenia ruchu pieszego. Likwidację istniejącego przejazdu rowerowego, który nie ma kontynuacji w postaci ścieżek rowerowych za przejściem. Należy przeanalizować możliwość likwidacji przejścia „górną” i pozostawienie przejścia podziemnego dostosowanego do potrzeb. Przy pozostawieniu przejścia dla pieszych wykonać oświetlenie ostrzegawcze przy przejściu przez tory tramwajowe.
Organizacja ruchu	Dopuszczalne przejście o szerokości 2,5m nie jest dostosowane do natężeń ruchu pieszego.
Inne	Bieżące utrzymanie zieleni celu poprawy widoczności znaków drogowych.

7. OCENA SUBIEKTYWNA PRZEJŚCIA WG KLASYFIKACJI 0-5

NR PRZEJŚCIA:	OCENA:
5A/B/C/KRK/2018	2