

6.14 Ul. Meisnera i ul. Fiołkowa

6.14A Ul. Meisnera i ul. Fiołkowa

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 **ul. Meisnera na wysokości ul. Fiołkowej (przejście A)**

Dzielnica: Prądnik Czerwony

Graficznie lokalizację przejścia przedstawiono na rysunku poniżej.



Źródło: Mapy Google

URL

<https://goo.gl/maps/ma29rLrPUSr>



Źródło: Mapy Google

2. Informacje o Audycie BRD

a. Numer Audytu BRD

14A/KRK/18

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

Brak projektu docelowej organizacji 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 doszło do 2 zdarzeń w latach 2015 – 2018.

- karta zdarzenia drogowego z dnia 03.10.2016 KW-10571/16
- karta zdarzenia drogowego z dnia 03.01.2018 KW-55/18

3. Szczegółowe dane o projekcie

Data audytu: 10.10.2018 r.

Pogoda: słoneczna

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

a. Przejście dla pieszych ul. Meissnera / Fiołkowa (Przejście A)

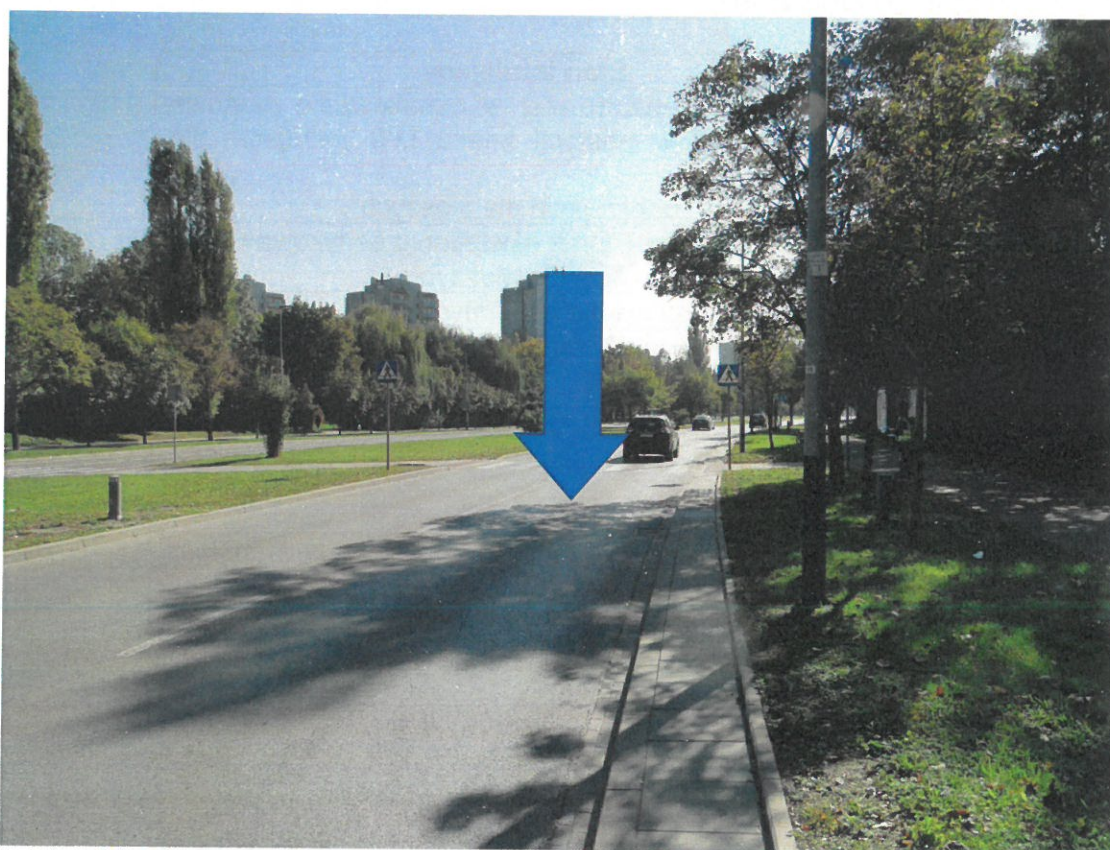
- Kategoria: powiatowa, źródło:
http://zikit.krakow.pl/196031,artykul,wyzkaz_drog_publicznych.html;
- Przekrój: 2x2;
- Nawierzchnia: asfaltowa;
- Szerokość przejścia dla pieszych: 4,00 m x 7,30;
- Prędkość projektowa – brak danych.
- Prędkość dopuszczalna - V dop 50/60 km/h.
- Przejazd rowerowy: nie
- Linie tramwajowe: nie
- Organizacja ruchu: przejście przez dwa pasy ruchu

– Zdarzenia drogowe z otrzymanych kart: 2

	2015	2016	2017	2018
Liczba zabitych	-	-	-	-
Liczba rannych	-	1	-	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. straż pożarna).

Koszty wypadków drogowych w tym okresie wynoszą 2 x 332 795zł z tytułu osób rannych.
Łącznie 665 590 zł



Fot. Istniejącego przejścia.

Przejście piesze znajduje się w ciągu ulicy Meissnera na wysokości ul. Fiołkowej.

Przejście znajduje się na łuku drogi i prowadzi przez dwa pasy ruchu..

Ulica Młyńska jest w tym miejscu drogą dwujezdniową i posiada pas dzielący, który tworzy azyl przy przejściu dla pieszych. W obrębie przejścia występują bloki mieszkalne, punkty usługowe oraz stadion sportowy. Zieleń rosnąca w ciągu ulicy rzuca cień na jezdnię.

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

Podsumowanie pomiarów ruchu:

Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pojazdów porannego:	8:00-9:00
Suma pojazdów [P/h]:	396
Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pieszych poranną:	7:15-8:15
Suma pieszych [p/h]:	17
Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pojazdów popołudniowego:	14:30-15:30
Suma pojazdów [P/h]:	722
Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pieszych popołudniową:	15:30-16:30
Suma pieszych [p/h]:	31

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”.	
2.	Oświetlenie	Oświetlenie uliczne. Brak oświetlenia dedykowanego specjalnie dla przejścia dla pieszych.	
3.	Układ geometryczny	Droga przebiega w łuku poziomym.	
4.	Istniejąca infrastruktura	Przejście posiada obustronne chodniki oraz elementy ostrzegawcze dla osób niewidomych i niedowidzących.	
5.	Widoczność	Dobra	
6.	Stan nawierzchni chodnika/ jezdni	Dobry	
7.	Prędkość kierujących	Szczegółowe wyniki pomiaru prędkości przedstawione zostały w cz. II Załączniki. W wykonanych pomiarów prędkości wynika: 14A/KRK/2018	
		Średnia prędkość [km/h]	51,6
		Średnia prędkość pojazdów lekkich [km/h]	51,6
		Średnia prędkość pojazdów ciężkich [km/h]	51,0
		V 85 [%] (wszystkich pojazdów)	57
		Liczba kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość [%]	48%
8.	Parkowanie	Brak parkowania.	
9.	Zachowanie uczestników ruchu	Wyprzedzanie w obrębie przejścia. Nadmierna prędkość pojazdów.	
10.	Inne	W obrębie przejścia występują obustronne ścieżki rowerowe oraz zieleń, która wpływa na zaciemnienie sylwetki pieszego.	

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:

- Dwupasowy przekrój drogi (wyjścia pieszego w cieniu pojazdów)



Zagrożenie: Bardzo ciężkie wypadki z udziałem pieszych, rowerzystów. W sytuacji gdy jeden z pojazdów zatrzyma się przed przejściem, piesi decydują się na przejście przez jezdnię.

W przypadku zatrzymania się przed przejściem wyższych pojazdów (dostawczych, ciężarowych, autobusów), pieszy staje się nie widoczny dla nadjeżdżających pojazdów skrajnym pasem ruchu tzw. Jazda w cieniu. Pieszy lub rowerzysta wychodząc z za np. autobusu, wchodzi wprost pod nadjeżdżający pojazd.

Zalecenie: Biorąc pod uwagę bardzo małe natężenie ruchu pieszych na przejściu rozważyć likwidację przejścia. Alternatywnie, doświetlenie przejścia i wprowadzenie elementów organizacji ruchu, które uniemożliwią wyprzedzanie przy dojeździe do przejścia.

- Nadmierna prędkość pojazdów i wyprzedzanie przed przejściem.

Zagrożenie: Brak możliwości odpowiedniej reakcji i wyhamowania przed przejściem. Znaczna prędkość pojazdów zwiększa ryzyko potrażeń pieszych.

Zalecenie: Kontrole prędkości. Rozważyć wprowadzenie elementów organizacji ruchu, które uniemożliwią wyprzedzanie przy dojeździe do przejścia.

- Brak przed przejściem linii P-14 „linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów”

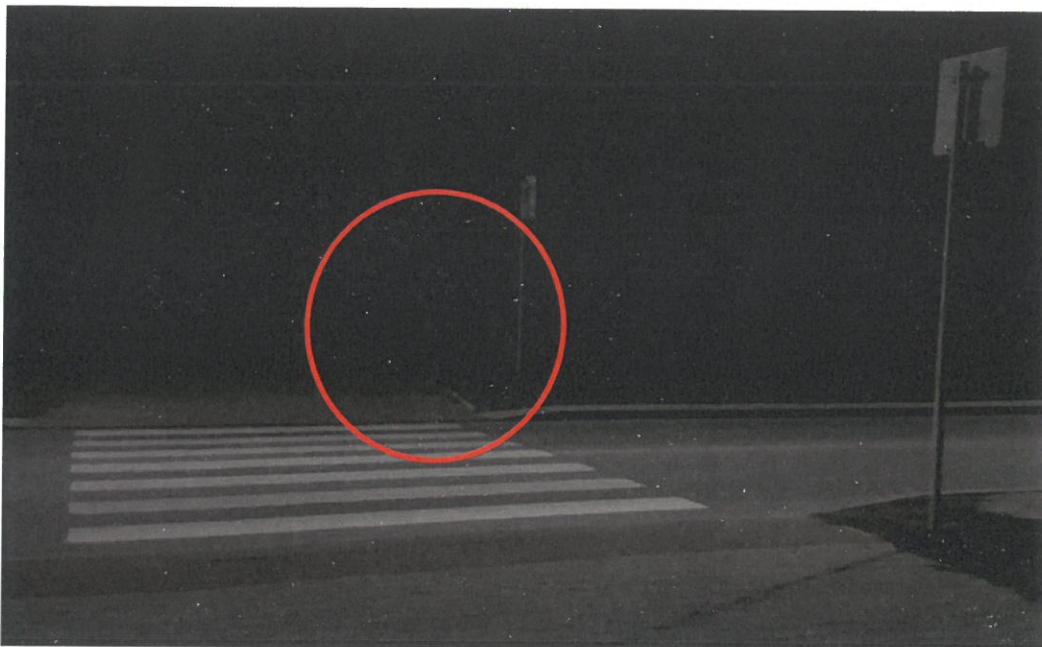


Zagrożenie: Brak wyznaczonego miejsca warunkowego zatrzymania. Zła ocena odległości, możliwość najechania na pieszego.

Zalecenie: Uzupełnić linii P-14.

- Niewystarczające doświetlenie przejścia

Zaobserwowano, że po zmroku pieszy oczekujący na przejście jest słabo dostrzegalny.



Zagrożenie: Możliwe zbyt późne dostrzeżenie i brak możliwości wyhamowania
Zalecenie: doświetlić przejście dla pieszych.

6. ZALECENIA OGÓLNE:

Zalecenia:	Opis
Środki budowlane	Poszerzenie przejścia o przejazd dla rowerów
Organizacja ruchu	Z uwagi na minimalny ruch pieszych na przejściu rozważyć likwidację przejścia. Alternatywnie, doświetlenie przejścia i wprowadzenie elementów organizacji ruchu, które uniemożliwią wyprzedzanie przy dojeździe do przejścia. Uzupełnić oznakowanie poziome o znak P-14 oraz uzupełnienie oznakowania poziomego na przyległej ścieżce rowerowej
Inne	Kontrola prędkości. Doświetlenie przejścia. Bieżące utrzymanie zieleni celu poprawy widoczności znaków drogowych.

7. OCENA SUBIEKTYWNA PRZEJŚCIA WG KLASYFIKACJI 0-5

NR PRZEJŚCIA:	OCENA:
14A/KRK/2018	1

6.14B Ul. Meisnera i ul. Fiołkowa

PRZEJŚCIE NR 14B

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

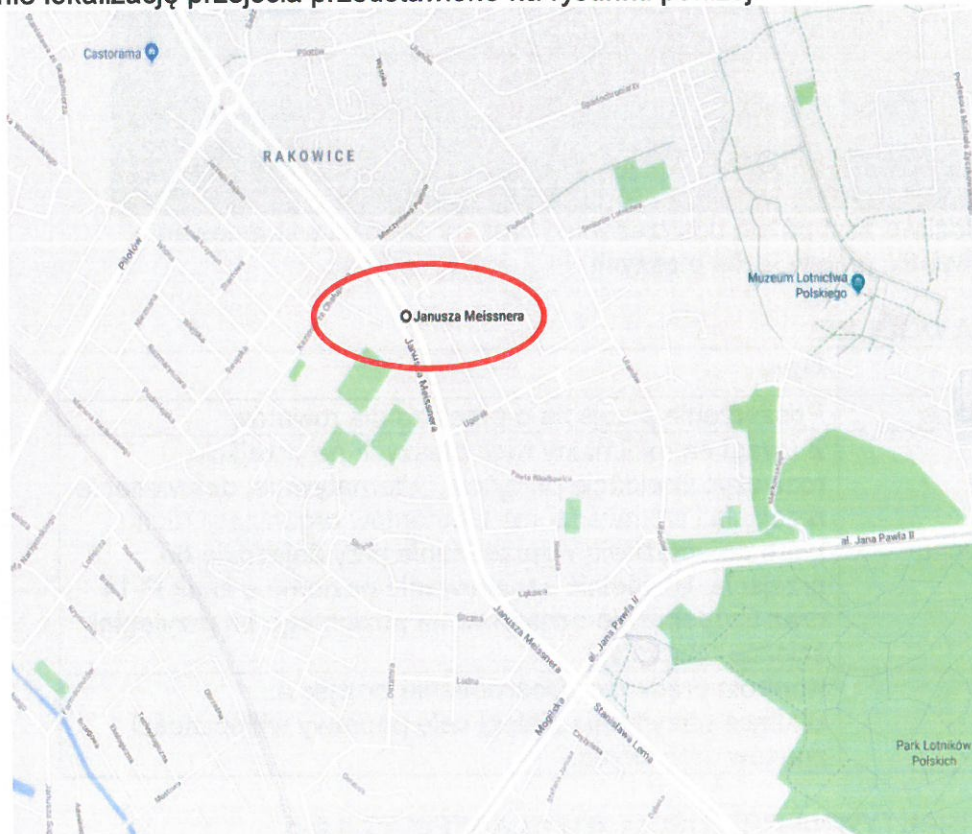
c. Lokalizacja drogi

Przejście dla pieszych zlokalizowane jest na obszarze Miasta Krakowa w ciągu

ul. Meissnera na wysokości ul. Fiołkowej (przejście B)

Dzielnica: Prądnik Czerwony

Graficznie lokalizację przejścia przedstawiono na rysunku poniżej.



Źródło: Mapy Google

URL

<https://goo.gl/maps/ma29rLrPUSr>



Źródło: Mapy Google

2. Informacje o Audycie BRD

a. Numer Audytu BRD

14B/KRK/18

c. Faza Audytu BRD

Ocena stanu istniejącego.

d. Raporty z poprzednich faz audytów

Brak/ nie zostały ujawnione.

e. Zawartość dokumentacji projektowej przekazanej do Audytu BRD

Brak projektu docelowej organizacji 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 0 zdarzenie w latach 2015 – 2018.

3. Szczegółowe dane o projekcie

Data audytu: 10.10.2018 r.

Pogoda: słoneczna

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

a. Przejście dla pieszych ul. Meissnera / Fiołkowa (Przejście B)

- Kategoria: powiatowa, źródło:
http://zikit.krakow.pl/196031,artykul,wyzkaz_drog_publicznych.html;
- Przekrój: 2x2;
- Nawierzchnia: asfaltowa;
- Szerokość przejścia dla pieszych: 4,00 m x 7,00;
- Prędkość projektowa – brak danych.
- Prędkość dopuszczalna - V dop 50/60 km/h.
- Przejazd rowerowy: nie
- Linie tramwajowe: nie
- Organizacja ruchu: przejście przez dwa pasy ruchu
- Zdarzenia drogowe z otrzymanych kart: 0



Fot. Istniejącego przejścia.

Przejście piesze znajduje się w ciągu ulicy Meissnera na wysokości ul. Fiołkowej.

Przejście znajduje się na łuku drogi i prowadzi przez dwa pasy ruchu..

Ulica Młyńska jest w tym miejscu drogą dwujezdniową i posiada pas dzielący, który tworzy azyl przy przejściu dla pieszych. W obrębie przejścia występują bloki mieszalne, punkty usługowe oraz stadion sportowy. Równolegle do ulicy przebiega ciąg pieszo-rowerowy odseparowany pasem zieleni.

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

Podsumowanie pomiarów ruchu:

Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pojazdów porannego:	8:00-9:00
Suma pojazdów [P/h]:	296
Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pieszych poranną:	7:15-8:15
Suma pieszych [p/h]:	17
Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pojazdów popołudniowego:	14:00-15:00
Suma pojazdów [P/h]:	661
Wyznaczono godzinę szczytu ruchu pieszych popołudniową:	15:30-16:30
Suma pieszych [p/h]:	31

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”.										
2.	Oświetlenie	Oświetlenie uliczne. Brak oświetlenia dedykowanego specjalnie dla przejścia dla pieszych.										
3.	Układ geometryczny	Droga przebiega w łuku poziomym.										
4.	Istniejąca infrastruktura	Przejście posiada obustronne chodniki oraz elementy ostrzegawcze dla osób niewidomych i niedowidzących.										
5.	Widoczność	Dobra										
6.	Stan nawierzchni chodnika/ jezdni	Dobry										
7.	Prędkość kierujących	Szczegółowe wyniki pomiaru prędkości przedstawione zostały w cz. II Załączniki. W wykonanych pomiarów prędkości wynika: 14B/KRK/2018										
		<table><tr><td>Średnia prędkość [km/h]</td><td>51,0</td></tr><tr><td>Średnia prędkość pojazdów lekkich [km/h]</td><td>51,6</td></tr><tr><td>Średnia prędkość pojazdów ciężkich [km/h]</td><td>41,7</td></tr><tr><td>V 85 [%] (wszystkich pojazdów)</td><td>60</td></tr><tr><td>Liczba kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość [%]</td><td>52%</td></tr></table>	Średnia prędkość [km/h]	51,0	Średnia prędkość pojazdów lekkich [km/h]	51,6	Średnia prędkość pojazdów ciężkich [km/h]	41,7	V 85 [%] (wszystkich pojazdów)	60	Liczba kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość [%]	52%
		Średnia prędkość [km/h]	51,0									
		Średnia prędkość pojazdów lekkich [km/h]	51,6									
		Średnia prędkość pojazdów ciężkich [km/h]	41,7									
		V 85 [%] (wszystkich pojazdów)	60									
		Liczba kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość [%]	52%									
8.	Parkowanie	Brak parkowania.										
9.	Zachowanie uczestników ruchu	Wyprzedzanie w obrębie przejścia. Nadmierna prędkość pojazdów.										
10.	Inne	W obrębie przejścia występują obustronne ścieżki rowerowe oraz zieleń, która wpływa na zaciemnienie sylwetki pieszego.										

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:

- Dwupasowy przekrój drogi (wyjścia pieszego w cieniu pojazdów)



Zagrożenie: Bardzo ciężkie wypadki z udziałem pieszych, rowerzystów. W sytuacji gdy jeden z pojazdów zatrzyma się przed przejściem, piesi decydują się na przejście przez jezdnię.

W przypadku zatrzymania się przed przejściem wyższych pojazdów (dostawczych, ciężarowych, autobusów), pieszy staje się nie widoczny dla nadjeżdżających pojazdów skrajnym pasem ruchu tzw. Jazda w cieniu. Pieszy lub rowerzysta wychodząc z za np. autobusu, wchodzi wprost pod nadjeżdżający pojazd.

Zalecenie: Biorąc pod uwagę bardzo małe natężenie ruchu pieszych na przejściu rozważyć likwidację przejścia. Alternatywnie, doświetlenie przejścia i wprowadzenie elementów organizacji ruchu, które uniemożliwią wyprzedzanie przy dojeździe do przejścia.

- Nadmierna prędkość pojazdów i wyprzedzanie przed przejściem.

Zagrożenie: Brak możliwości odpowiedniej reakcji i wyhamowania przed przejściem. Znaczna prędkość pojazdów zwiększa ryzyko potrąceń pieszych.

Zalecenie: Kontrole prędkości. Rozważyć wprowadzenie elementów organizacji ruchu, które uniemożliwią wyprzedzanie przy dojeździe do przejścia.

- Brak przed przejściem linii P-14 „linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów”



Zagrożenie: Brak wyznaczonego miejsca warunkowego zatrzymania. Zła ocena odległości, możliwość najechania na pieszego.

Zalecenie: Uzupełnić linii P-14.

7. ZALECENIA OGÓLNE:

Zalecenia:	Opis
Środki budowlane	Poszerzenie przejścia o przejazd dla rowerów
Organizacja ruchu	Z uwagi na minimalny ruch pieszych na przejściu rozważyć likwidację przejścia. Alternatywnie, doświetlenie przejścia i wprowadzenie elementów organizacji ruchu, które uniemożliwią wyprzedzanie przy dojeździe do przejścia. Uzupełnić oznakowanie poziome o znak P-14 oraz uzupełnienie oznakowania poziomego na przyległej ścieżce rowerowej
Inne	Kontrola prędkości. Bieżące utrzymanie zieleni celu poprawy widoczności znaków drogowych.

8. OCENA SUBIEKTYWNA PRZEJŚCIA WG KLASYFIKACJI 0-5

NR PRZEJŚCIA:	OCENA:
14B/KRK/2018	1

