

Załącznik 2

Analiza i ocena projektów organizacji ruchu na drogach wszystkich kategorii i klas w Polsce wraz z określeniem ich wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego

1. Projekty poddane analizie i ocenie

Analizie i ocenie poddano 20 projektów organizacji ruchu, które wyszczególniono w tablicy 1. Wśród analizowanych dokumentacji jest siedem odcinków dróg krajowych, sześć odcinków dróg wojewódzkich, pięć odcinków dróg powiatowych oraz dwa odcinki dróg gminnych. Ze względu na klasy dróg, wyróżniono sześć dróg klasy S, jedną drogę klasy GP, sześć dróg klasy G, cztery drogi klasy Z oraz trzy drogi klasy L.

Tab. 1.1 Lista projektów organizacji ruchu poddanych ocenie w zakresie zmiany przepisów o znakach, sygnałach

Lp.	Tytuł projektu	Lokalizacja [woj./miejsc.]	Kategoria drogi	Klasa drogi	Długość odcinka [km]
1	Rozbudowa ul. Wał Miedzeszyński na odc. od ronda z ul. Trakt Lubelski do węzła z planowaną trasą ekspresową S2, leżącej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 801	Mazowieckie Warszawa	wojewódzka	G	1,00
2	Rozbudowa drogi powiatowej nr 2857 w miejscowości Janówek	Mazowieckie Janówek	powiatowa	Z	0,14
3	Projekt i budowa drogi S19 na odcinku Haćki - węzeł Bielsk Podlaski Zachód z odcinkiem drogi krajowej nr 66 do istniejącej drogi krajowej nr 19 (węzeł Bielsk Podlaski Zachód)	Podlaskie Bielsk Podlaski	krajowa	S	1,20
4	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 683 od km 19+764,93 do km 20+409,79 w m. Sobików i Czaplinek, gm. Góra Kalwaria, powiat piaseczyński	Mazowieckie Sobików, Czaplinek	wojewódzka	G	0,65
5	Rozbudowa i przebudowa drogi powiatowej nr 2836W na odcinku od skrzyżowania z ul. Dworcową do skrzyżowania z ulicą Księcia Janusza I Starego	Mazowieckie Piaseczno	powiatowa	Z	0,35
6	Projekt i budowa drogi S19 na odcinku Haćki - węzeł Bielsk Podlaski	Podlaskie Bielsk Podlaski	krajowa	S	1,60

	Zachód z odcinkiem drogi krajowej nr 66 do istniejącej drogi krajowej nr 19 (węzeł Bielsk Podlaski Północ)				
7	Budowa drogi gminnej prowadzonej wzdłuż potoku Czerwonka w miejscowości Białka Tatrzańska	Małopolskie Białka Tatrzańska	gminna	L	1,60
8	Przebudowa placu Trzech Krzyży wraz z wymianą nawierzchni placu Trzech Krzyży i ulicy Nowy Świat	Mazowieckie Warszawa	powiatowa	L	0,90
9	Budowa drogi ekspresowej S19 Lublin - Rzeszów, odcinek Kraśnik (węzeł „Kraśnik” obecnie „Kraśnik Północ” węzeł „Słodków” obecnie „Kraśnik Południe” z węzłem), w ramach zadania inwestycyjnego: Projekt i budowa drogi ekspresowej S19 Lublin – Rzeszów, odc. Lublin – koniec obw. Kraśnika: Część nr 3: odc. realizacyjny obwodnica m. Kraśnik (węzeł „Kraśnik” obecnie „Kraśnik Północ” – węzeł „Słodków” obecnie „Kraśnik Południe” z węzłem), długości ok. 10 km	Lubelskie Kraśnik	krajowa	S	10,00
10	Przebudowa Alei Zjednoczenia w dzielnicy Bielany w Warszawie	Mazowieckie Warszawa	gminna	L	0,95
11	Część D. „Rozbudowa i przebudowa drogi wojewódzkiej nr 221 na odcinku m. Nowa Karczma – Kościerzyna (do węzła z Obwodnicą Kościerzyny)”.	Pomorskie Nowa Karczma - Kościerzyna	wojewódzka	G	11,9
12	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 634 (ulicy Księdza Skorupki w Ząbkach, powiat wołomiński)	Mazowieckie Ząbki	wojewódzka	G	0,80
13	Rozbudowa skrzyżowania drogi krajowej nr 1 z drogą krajową nr 26 w m. Grupa	kujawsko- pomorskie Grupa	krajowa	GP	1,2
14		wielkopolskie	powiatowa	Z	3,1

	Przebudowa/rozbudowa drogi powiatowej nr 2389P Głuchowo - Chomęcice na odcinku od drogi powiatowej DP2391P (ul. Komornicka) do wlotu ze skrzyżowania węzła S5 Konarzewo (w budowie)				
15	Budowa Obwodnicy Kartuz Etap III	Pomorskie Kart	województwa	G	2,7
16	Rozbudowa drogi krajowej Nr 8 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku: od węzła z drogą wojewódzką nr 579 w Radziejowicach do węzła Paszków z drogą wojewódzką nr 721 w Wolicy Zadanie 2 od km 430+000 do km 441+621,21	mazowieckie	krajowa	S	11,6
17	Przebudowa ulicy 11-go Listopada w Chełmie na odcinku od ul. Przemysłowej do ul. I Pułku Szwoleżerów oraz Placu Niepodległości z częścią ulicy G. Stephensona	lubelskie	powiatowa	Z	0,80
18	Przebudowa DK 8 na odcinku od granicy miasta Białystok do węzła Porosły (DK8) oraz przebudowa DW 676 na odcinku od skrzyżowania Al. Jana Pawła II z ul. Narodowych Sił Zbrojnych w Białymstoku (DW676/DW669) od węzła Porosły (DK8) – wyprowadzenie ruchu w kierunku S8 Zadanie: Budowa węzła drogowego w Porosłach: ul. Gen. F. Kleeberga – droga krajowa Nr 8 – droga wojewódzka Nr 676 – ul. Aleja Jana Pawła	podlaskie	krajowa	S	2,5
19	Budowa drogi krajowej S-1 relacji Tychy – Pyrzowice oraz Cieszyn – Bielsko Biała węzeł Bielsko Biała Andersa	śląskie	krajowa	S	1,1

20	„Budowa drogi wojewódzkiej stanowiącej obejście miejscowości Kętrzyn”	warmińsko-mazurskie	województwo	G	7,95
----	---	---------------------	-------------	---	------

2. Ocena projektów organizacji ruchu

ul. Wał Miedzeszyński w ciągu drogi woj. nr 801

METRYKA ANALIZY PROJEKTU

ukierunkowana na ocenę rozwiązań w projektowaniu organizacji ruchu drogowego

Nazwa projektu: Rozbudowa ul. Wał Miedzeszyński na odc. od ronda z ul. Trakt Lubelski do węzła z planowaną trasą ekspresową S2, leżącej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 801

Zespół wykonujący ocenę: Marcin Budzyński, Łukasz Jeliński: Politechnika Gdańska

A. Informacje ogólne

Ogólne informacje o projektowanej drodze/elementie infrastruktury drogowej:

- Droga prowadzona nowym śladem/przebudowa (podkreślić właściwe)
- Rok wykonania dokumentacji projektowej - 2016
- Klasa techniczna - GP
- Określenie funkcji – DW801 na analizowanym odcinku stanowi połączenie układu ulicznego Warszawy z siecią dróg ruchu szybkiego
- Charakter drogi z uwagi na topografię terenu – Teren płaski, niewielka krętość analizowanego odcinka.
- Prędkość projektowa/miarodajna/do projektowania - $V_p = 70$ km/h, $V_m = 70$ km/h
- Prognozowany ruch z uwzględnieniem różnych horyzontów prognozy (przy przebudowie także ruch istniejący)

Dane o natężeniu ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu – 22300 poj/dobę w 2016 r.

Struktura rodzajowa ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.

Występowanie ruchu pieszego i rowerowego – Projekt zawiera odcinki dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz dróg dla pieszych.

Ogólne informacje o zagospodarowaniu w otoczeniu projektowanej/przebudowywanej drogi:

- a) Charakter otoczenia i jego użytkowania - Ulica Wał Miedzeszyński jest drogą dwujezdniową z dwoma pasami ruchu na każdej jezdni (2x2) z pasem dzielącym szerokości min. 1,75 m. Szerokość pasa ruchu wynosi 3,50 m. Długość odcinka budowanego wyniesie 997,58 m. Na skrzyżowaniach ulicy Wał Miedzeszyński z ulicami: Trakt Lubelski, Przewodową, Ogórkową przewidziano wykonanie dodatkowych pasów ruchu szerokości 3,50 m.
- b) Dostępność do projektowanej drogi - Wzdłuż rozbudowywanego odcinka ul. Wał Miedzeszyński przewidziano likwidację zjazdów indywidualnych i publicznych. Obsługa obiektów i posesji przyległych do inwestycji będzie możliwa dzięki zaprojektowanym drogom dojazdowym równoległym do trasy głównej. Celem podłączenia dróg lokalnych do ul. Wał Miedzeszyński, wykonano trzy bezpośrednie połączenia jezdni dodatkowych z jezdnią główną drogi wojewódzkiej nr 801 w km 0+078,26 (jezdnia zachodnia), w km 0+081,04 i w km 0+354,41 (jezdnia wschodnia).

Specyficzne elementy otoczenia

- a) Podział analizowanego projektu na sekcje (odcinki o jednorodnej charakterystyce ze względu na klasę drogi, typ przekroju poprzecznego, rodzaj obszaru lub inne charakterystyki wskazane przez oceniającego jako istotne, np. węzeł, odcinek):
- b) Sekcja 1 – Cały analizowany odcinek

B. Ocena jakościowa

B.1 - Sekcja 1

Oznakowanie pionowe

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	X	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Znaki C9 na wyspach azyli dla pieszych ograniczają widoczność. Nieuzasadnione podnoszenie limitu prędkości do 60 km/h, na krótkich odcinkach pomiędzy skrzyżowaniami.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	X				X

Uzasadnienie wybranej oceny: Ryzyko najechania na pieszego wchodzącego na jezdnię z wyspy azyłu. Zbyt wysoka prędkość na dojeździe do skrzyżowania.

Oznakowanie poziome

zasadne	wątpliwe	niezasadne

	x	
--	---	--

Uzasadnienie wybranej oceny: Lokalizacja oznakowania P10 i P11 zbyt blisko wlotu ronda. Brak linii P-4 i P-1e na jezdniach dodatkowych. Brak wyznaczonych przejść dla pieszych przez drogę dla rowerów.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Pojazdy włączające się do ruchu będą blokować przejazd dla rowerów. Pojazdy zjeżdżające z ronda będą blokować pas ruchu na rondzie. Ryzyko konfliktów pieszych i rowerzystów.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

przyjęto poprawnie	przyjęcie wątpliwe	przyjęcie niewłaściwe
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Brak fizycznej separacji ruchu pieszego i rowerowego od ruchu samochodowego.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x				x

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak urządzeń separujących ruch pieszych i rowerzystów może być przyczyną najechania pojazdów samochodowych na pieszych lub rowerzystów.

Znaki zmiennej treści

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak znaków zmiennej treści

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Charakter analizowanego odcinka drogi uzasadnia zastosowanie znaków zmiennej treści, szczególnie w kontekście zarządzania prędkością oraz zarządzania ruchem w kontekście potencjalnych zatorów.

Oznakowanie związane z ruchem pieszych:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
---------	----------	------------

	X	
--	---	--

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak przejść dla pieszych na drogach dla rowerów.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		X			X

Uzasadnienie wybranej oceny: Potencjalne konflikty między ruchem pieszych a rowerów

Oznakowanie związane z ruchem rowerowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	X	

Uzasadnienie wybranej oceny: Potencjalne konflikty między ruchem pieszych a rowerów

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		X			X

Uzasadnienie wybranej oceny: Potencjalne konflikty między ruchem pieszych a rowerów.

Oznakowanie związane z transportem zbiorowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
X		

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak uwag.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	X			X	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak uwag.

Oznakowanie związane z parkowaniem:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
X		

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	X			X	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak uwag.

Czytelność oznakowania (opis z uzasadnieniem) - brak czytelności oznakowania dla ruchu pieszych i rowerów

Spójność oznakowania pionowego i poziomego (opis z uzasadnieniem) - brak spójności w zakresie ruchu pieszego i rowerowego, brak konsekwencji w oznakowaniu skrzyżowań na jezdni dodatkowej (podporządkowanie, równorzędne).

C. Podsumowanie oceny

(1) Stwierdzone występowanie rozwiązań wątpliwych lub niezasadnych może być związane z (zaznaczyć przez podkreślenie):

- a) brakami zapisów w przepisach (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te braki):
brak precyzyjnych zapisów w zakresie organizacji ruchu dla pieszych i rowerów, brak precyzyjnych zapisów stosowania urządzeń bld w zakresie separacji ruchu pieszego i rowerowego.
- b) niewłaściwymi lub niejednoznacznymi sformułowaniami przepisów (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te przepisy): brak jednoznacznych przepisów w zakresie stosowania znaków zmiennej treści nadmiernymi ograniczeniami utrudniającymi wybór korzystnych rozwiązań (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te ograniczenia):
- c) wiadomymi odstępstwami od wymagań projektowania organizacji ruchu (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te odstępstwa):

Droga powiatowa nr 2857 w m. Janówek

METRYKA ANALIZY PROJEKTU

ukierunkowana na ocenę rozwiązań w projektowaniu organizacji ruchu drogowego

Nazwa projektu: Rozbudowa drogi powiatowej nr 2857 w miejscowości Janówek

Zespół wykonujący ocenę: Marcin Budzyński, Łukasz Jeliński: Politechnika Gdańska

A. Informacje ogólne

(2) Ogólne informacje o projektowanej drodze/elementie infrastruktury drogowej:

- a) Droga prowadzona nowym śladem/przebudowa (podkreślić właściwe)
- b) Rok wykonania dokumentacji projektowej - 2023
- c) Klasa techniczna – ul. Słoneczna: droga powiatowa nr 2857W, klasa techniczna: Z, ul. Modrzewiowa: droga powiatowa nr 2848W, klasa techniczna: Z
- d) Określenie funkcji - Na całej długości odcinka ulica pełni funkcję obsługi przyległych terenów, przenosi ruch lokalny jak i tranzytowy.
- e) Charakter drogi z uwagi na topografię terenu (opis)
- f) Prędkość projektowa/miarodajna/do projektowania – $V_p=40$ km/h, $V_m = 60$ km/h
- g) Prognozowany ruch z uwzględnieniem różnych horyzontów prognozy (przy przebudowie także ruch istniejący)

- h) Dane o natężeniu ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.
- i) Struktura rodzajowa ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.
- j) Występowanie ruchu pieszego i rowerowego (opis)

Ogólne informacje o zagospodarowaniu w otoczeniu projektowanej/przebudowywanej drogi:

- a) Charakter otoczenia i jego użytkowania - Analizowane skrzyżowanie zlokalizowane jest na granicy miejscowości Janówek. Stanowi jedną z głównych arterii komunikacyjnych prowadzących ruch od strony północnej do miejscowości Tarczyn. Ulica Modrzewiowa i Słoneczna w ujęciu geoprzestrzennym przebiega w relacji północ-południe. Po obu stronach ulicy zlokalizowana jest luźna zabudowa mieszkaniowa, sady oraz pola uprawne.
- b) Dostępność do projektowanej drogi - Przebudowa skrzyżowania nie spowoduje ograniczenia w dostępności do dróg publicznych. Dostęp ten w dalszym ciągu będzie bezpośredni dla wszystkich uczestników ruchu. Poziom dostępności oraz możliwości dojazdu do posesji prywatnych oraz lokali usługowych nie ulegnie zmianie.
- c) Specyficzne elementy otoczenia (opis)

Podział analizowanego projektu na sekcje (odcinki o jednorodnej charakterystyce ze względu na klasę drogi, typ przekroju poprzecznego, rodzaj obszaru lub inne charakterystyki wskazane przez oceniającego jako istotne, np. węzeł, odcinek):

- a) Sekcja 1 – analizowany obiekt (skrzyżowanie)

B. Ocena jakościowa

B.1 - Sekcja 1

Oznakowanie pionowe

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	X	

Uzasadnienie wybranej oceny: Znaki C9 na elementach U5b – za małe znaki C9, trudne do rozpoznania. Tablice D-42 umieszczone niewłaściwie. Oznakowanie D6 zlokalizowane zbyt daleko od wlotów skrzyżowania.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		X			X

Uzasadnienie wybranej oceny: Ruch pieszych w obrębie skrzyżowania odbywa się w obszarze niezabudowanym, co może generować zagrożenia bezpieczeństwa.

Oznakowanie poziome

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	X	

Uzasadnienie wybranej oceny: Oznakowanie przejść dla pieszych P-10 zbyt daleko zlokalizowane od wlotów skrzyżowania.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		X			X

Uzasadnienie wybranej oceny: Pogorszenie bezpieczeństwa pieszych poprzez nieprawidłową lokalizację przejść dla pieszych

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

przyjęto poprawnie	przyjęcie wątpliwe	przyjęcie niewłaściwe
		X

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak fizycznej separacji ruchu pieszego i samochodowego.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		X			X

Uzasadnienie wybranej oceny: Prowadzenie ruchu pieszego po obwodni ronda bezpośrednio przy krawężniku może powodować uderzenia pojazdu w pieszego.

Znaki zmiennej treści

zasadne	wątpliwe	niezasadne
X		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak takich znaków, nie ma potrzeby ich stosowania.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	X			X	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak konieczności stosowania.

Oznakowanie związane z ruchem pieszych:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
		X

Uzasadnienie wybranej oceny: Nieprawidłowa lokalizacja przejść dla pieszych wraz z ich oznakowaniem.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		X			X

Uzasadnienie wybranej oceny: Zagrożenia dla ruchu pieszego - przejścia oddalone od wlotów skrzyżowania. Jedno przejście zlokalizowane w obszarze niezabudowanym.

Oznakowanie związane z ruchem rowerowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	X	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak infrastruktury i oznakowania dla ruchu rowerowego

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	X			X	

Uzasadnienie wybranej oceny: Należałoby zastosować infrastrukturę dla ruchu rowerowego wraz z odpowiednim oznakowaniem.

Oznakowanie związane z transportem zbiorowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
X		

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak infrastruktury dla transportu zbiorowego

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	X			X	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak infrastruktury dla transportu zbiorowego

Oznakowanie związane z parkowaniem:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
X		

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak infrastruktury dla parkowania.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	X			X	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak infrastruktury dla parkowania.

Czytelność oznakowania (opis z uzasadnieniem) brak czytelności znaków C9 na wyspach azylu.

Spójność oznakowania pionowego i poziomego (opis z uzasadnieniem) - jest zachowana spójność

C. Podsumowanie oceny

Stwierdzone występowanie rozwiązań wątpliwych lub niezasadnych może być związane z (zaznaczyć przez podkreślenie):

- a) brakami zapisów w przepisach (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te braki):

Brak zapisów o lokalizowaniu przejść dla pieszych w obrębie jednego skrzyżowania na terenie zabudowanym i niezabudowanym

- b) niewłaściwymi lub niejednoznacznymi sformułowaniami przepisów (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te przepisy): brak jednoznacznych przepisów w zakresie lokalizowania przejść dla pieszych na wlotach skrzyżowań (konieczne odwołania do WRD). Brak jednoznacznego określenia zasad separacji ruchu pieszego od samochodowego w obrębie skrzyżowania z wykorzystaniem urządzeń brd. nadmiernymi ograniczeniami utrudniającymi wybór korzystnych rozwiązań (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te ograniczenia):

.....

- c) świadomymi odstępstwami od wymagań projektowania organizacji ruchu (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te odstępstwa):

.....

Droga ekspresowa S19 – węzeł Bielsk Podlaski Zachód

METRYKA ANALIZY PROJEKTU

ukierunkowana na ocenę rozwiązań w projektowaniu *organizacji ruchu drogowego*

Nazwa projektu: Projekt i budowa drogi S19 na odcinku Haćki - węzeł Bielsk Podlaski Zachód z odcinkiem drogi krajowej nr 66 do istniejącej drogi krajowej nr 19 (węzeł Bielsk Podlaski Zachód)

Zespół wykonujący ocenę: Marcin Budzyński, Łukasz Jeliński: Politechnika Gdańska

A. Informacje ogólne

Ogólne informacje o projektowanej drodze/elementie infrastruktury drogowej:

- a) Droga prowadzona nowym śladem/przebudowa (podkreślić właściwe)
- b) Rok wykonania dokumentacji projektowej 2022
- c) Klasa techniczna - S
- d) Określenie funkcji Węzeł obsługujący miasto Bielsk Podlaski – połączenie drogi ekspresowej S19 przez drogą krajową nr 66
- e) Charakter drogi z uwagi na topografię terenu – Odcinek drogi klasy S z łagodnym łukiem poziomym, odcinek drogi klasy GP, w płaskim terenie.
- f) Prędkość projektowa/miarodajna/do projektowania
- g) Prognozowany ruch z uwzględnieniem różnych horyzontów prognozy (przy przebudowie także ruch istniejący)
- h) Dane o natężeniu ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.
- i) Struktura rodzajowa ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.
- j) Występowanie ruchu pieszego i rowerowego – brak ruchu pieszego i rowerowego

Ogólne informacje o zagospodarowaniu w otoczeniu projektowanej/przebudowywanej drogi:

- a) Charakter otoczenia i jego użytkowania (opis)
- b) Dostępność do projektowanej drogi (opis)
- c) Specyficzne elementy otoczenia (opis)

Podział analizowanego projektu na sekcje (odcinki o jednorodnej charakterystyce ze względu na klasę drogi, typ przekroju poprzecznego, rodzaj obszaru lub inne charakterystyki wskazane przez oceniającego jako istotne, np. węzeł, odcinek):

- a) Sekcja 1 – analizowany węzeł

B. Ocena jakościowa

B.1 - Sekcja 1

Oznakowanie pionowe

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	X	

Uzasadnienie wybranej oceny: Oznakowanie na tablicach E-1 nieczytelne. Brak informacji o rondzie turbinowym. Niewłaściwa lokalizacja znaków D-7 i D-8. Zbyt późna lokalizacja znaków B-33 – ograniczenie prędkości na łącznicach.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		X			X

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak pełnej czytelności na tablicach E-1 może ograniczać rozpoznawalność typu skrzyżowania. Lokalizacja znaków D-7 i D-8 może powodować dezorientację kierowców. Lokalizacja znaków B-33 na łącznicach może generować zagrożenia bezpieczeństwa.

Oznakowanie poziome

zasadne	wątpliwe	niezasadne

x		
---	--	--

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak uwag

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak uwag

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

przyjęto poprawnie	przyjęcie wątpliwe	przyjęcie niewłaściwe
		x

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak osłon U15a w miejscach rozwidlenia ruchu na początku łącznic wężła. Brak konsekwencji w zabezpieczeniu drogi dla pieszych.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		X			X

Uzasadnienie wybranej oceny: Zastosowanie oznakowania U15b stwarza zagrożenie dla brd związane z ryzykiem najechania na przeszkodę przez pojazdy zjeżdżające z jezdni głównej. Ryzyko najechania na pieszego ze względu na brak fizycznej separacji ruchu pieszego i samochodowego na wybranych odcinkach.

Znaki zmiennej treści

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak zastosowania znaków zmiennych treści w obszarze wężła drogi klasy S

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Znaki zmiennej treści wpływają pozytywnie na bezpieczeństwo na węzłach.

Oznakowanie związane z ruchem pieszych:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
----------------	--	--	----------------	--	--

korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

(3) Oznakowanie związane z ruchem rowerowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
X		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak infrastruktury

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak infrastruktury

Oznakowanie związane z transportem zbiorowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak infrastruktury

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak infrastruktury

Oznakowanie związane z parkowaniem:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak infrastruktury

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak infrastruktury

Czytelność oznakowania (opis z uzasadnieniem): Oznakowanie jest czytelne z wyjątkiem uwag powyżej.

Spójność oznakowania pionowego i poziomego (opis z uzasadnieniem): Zachowana jest spójność oznakowania pionowego i poziomego.

C. Podsumowanie oceny

Stwierdzone występowanie rozwiązań wątpliwych lub niezasadnych może być związane z (zaznaczyć przez podkreślenie):

- a) brakami zapisów w przepisach (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te braki):

Brak zapisów dotyczących oznakowania rond turbinowych, stosowania znaków D-7 i D-8 oraz lokalizacji znaków B-33 na łącznicach

- b) niewłaściwymi lub niejednoznacznymi sformułowaniami przepisów (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te przepisy): Brak uporządkowania zasad stosowania osłon U15a w obszarze węzłów

- c) nadmiernymi ograniczeniami utrudniającymi wybór korzystnych rozwiązań (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te ograniczenia):

- d) świadomymi odstępstwami od wymagań projektowania organizacji ruchu (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te odstępstwa):

Droga wojewódzka nr 683 w m. Sobików i Czaplinek

METRYKA ANALIZY PROJEKTU

ukierunkowana na ocenę rozwiązań w projektowaniu organizacji ruchu drogowego

Nazwa projektu: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 683 od km 19+764,93 do km 20+409,79 w m. Sobików i Czaplinek, gm. Góra Kalwaria, powiat piaseczyński

Zespół wykonujący ocenę: Marcin Budzyński, Łukasz Jeliński: Politechnika Gdańska

A. Informacje ogólne

Ogólne informacje o projektowanej drodze/elementie infrastruktury drogowej:

- Droga prowadzona nowym śladem/przebudowa (podkreślić właściwe)
- Klasa techniczna G
- Określenie funkcji droga wojewódzka przechodząca przez obszar zabudowany z obsługą tego terenu poprzez skrzyżowania i zjazdy
- Charakter drogi z uwagi na topografię terenu Teren płaski, analizowany odcinek w łuku poziomym.
- Prędkość projektowa/miarodajna/do projektowania
- Prognozowany ruch z uwzględnieniem różnych horyzontów prognozy (przy przebudowie także ruch istniejący)
- Dane o natężeniu ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.
- Struktura rodzajowa ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.
- Występowanie ruchu pieszego i rowerowego (opis)

Ogólne informacje o zagospodarowaniu w otoczeniu projektowanej/przebudowywanej drogi:

- Charakter otoczenia i jego użytkowania (opis)
- Dostępność do projektowanej drogi występują liczne zjazdy z drogi wojewódzkiej, przez co ma ona charakter drogi lokalnej. Bardzo bliska lokalizacja trzech skrzyżowań.
- Specyficzne elementy otoczenia (opis)

Podział analizowanego projektu na sekcje (odcinki o jednorodnej charakterystyce ze względu na klasę drogi, typ przekroju poprzecznego, rodzaj obszaru lub inne charakterystyki wskazane przez oceniającego jako istotne, np. węzeł, odcinek):

- Sekcja 1 – cały analizowany odcinek

B. Ocena jakościowa

B.1 - Sekcja 1

Oznakowanie pionowe

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Znaki C-9 na pylonach U-5a, ograniczanie widoczności na wyspach azylu. Niewłaściwa lokalizacja tablic E-1

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Ryzyko najechania na pieszego wchodzącego na jezdnię z wyspy azylu. Zbyt późna informacja co do kierunku na skrzyżowaniu może generować niebezpieczne zachowania kierujących.

Oznakowanie poziome

zasadne	wątpliwe	niezasadne
---------	----------	------------

	x	
--	---	--

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

przyjęto poprawnie	przyjęcie wątpliwe	przyjęcie niewłaściwe
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak separacji ruchu pieszego i samochodowego

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Ryzyko najechania na pieszego (dotyczy prowadzenia drogi dla pieszych bezpośrednio przy krawędzi jezdni na skrzyżowaniu rondo).

Znaki zmiennej treści

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak konieczności stosowania

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak konieczności stosowania.

Oznakowanie związane z ruchem pieszych:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak wyznaczonego przejścia dla pieszych na jednym z wlotów skrzyżowania - brak zapewnienia ciągłości trasy dla pieszych.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Ryzyko najechania na pieszego przekraczającego jezdnię na wlocie skrzyżowania.

Oznakowanie związane z ruchem rowerowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak bezpiecznego oznakowania i zaprojektowania włączenia ruchu rowerowego w jezdnię.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Ryzyko najechania na rowerzystę.

(4) Oznakowanie związane z transportem zbiorowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
		x

Uzasadnienie wybranej oceny: Lokalizacja i oznakowanie przystanku autobusowego niewłaściwa.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Konflikty autobusów z innymi pojazdami oraz ruchem pieszych i rowerzystów.

Oznakowanie związane z parkowaniem:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Lokalizacja i oznakowanie miejsc parkingowych niewłaściwe.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Konflikt przy włączaniu się pojazdów do ruchu bezpośrednio przed wlotem skrzyżowania.

Czytelność oznakowania (opis z uzasadnieniem) Brak czytelności oznakowania, zbyt dużo znaków pionowych.

Spójność oznakowania pionowego i poziomego brak spójności oznakowania pionowego i poziomego w zakresie ruchu pieszego i rowerowego.

C. Podsumowanie oceny

Stwierdzone występowanie rozwiązań wątpliwych lub niezasadnych może być związane z (zaznaczyć przez podkreślenie):

-
- b) brakami zapisów w przepisach (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te braki):
brak precyzyjnych zapisów w zakresie organizacji ruchu dla pieszych i rowerów, brak precyzyjnych zapisów stosowania urządzeń brd w zakresie separacji ruchu pieszego i rowerowego.
 - b) niewłaściwymi lub niejednoznacznymi sformułowaniami przepisów (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te przepisy):
.....
 - c) nadmiernymi ograniczeniami utrudniającymi wybór korzystnych rozwiązań (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te ograniczenia):
.....
 - d) świadomymi odstępstwami od wymagań projektowania organizacji ruchu (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te odstępstwa):
.....

Droga powiatowa nr 2836W w Piasecznie

METRYKA ANALIZY PROJEKTU

ukierunkowana na ocenę rozwiązań w projektowaniu organizacji ruchu drogowego

Nazwa projektu: Rozbudowa i przebudowa drogi powiatowej nr 2836W na odcinku od skrzyżowania z ul. Dworcową do skrzyżowania z ulicą Księcia Janusza I Starego

Zespół wykonujący ocenę: Marcin Budzyński, Łukasz Jeliński: Politechnika Gdańska

A. Informacje ogólne

Ogólne informacje o projektowanej drodze/elementie infrastruktury drogowej:

- Droga prowadzona nowym śladem/przebudowa (podkreślić właściwe)
- Klasa techniczna Z
- Określenie funkcji (opis)
- Charakter drogi z uwagi na topografię terenu (opis)
- Prędkość projektowa/miarodajna/do projektowania
- Prognozowany ruch z uwzględnieniem różnych horyzontów prognozy (przy przebudowie także ruch istniejący)
- Dane o natężeniu ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.
- Struktura rodzajowa ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.
- Występowanie ruchu pieszego i rowerowego (opis)

Ogólne informacje o zagospodarowaniu w otoczeniu projektowanej/przebudowywanej drogi:

- Charakter otoczenia i jego użytkowania (opis)
- Dostępność do projektowanej drogi (opis)
- Specyficzne elementy otoczenia - występuje tor kolei wąskotorowej.

Podział analizowanego projektu na sekcje (odcinki o jednorodnej charakterystyce ze względu na klasę drogi, typ przekroju poprzecznego, rodzaj obszaru lub inne charakterystyki wskazane przez oceniającego jako istotne, np. węzeł, odcinek):

- Sekcja 1 - cały analizowany odcinek

B. Ocena jakościowa

B.1 - Sekcja 1

Oznakowanie pionowe

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Oznakowanie dróg dla rowerów, pasów rowerowych oraz dróg dla pieszych i rowerów jest chaotyczne, co jest konsekwencją zaprojektowanej infrastruktury dla rowerów. Lokalizacja i oznakowanie przejść dla pieszych – zbyt daleko odsuniętych od skrzyżowania. Niewłaściwe oznakowanie będące konsekwencją błędów w projektowaniu skrzyżowań.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Ryzyko konfliktów pieszych z rowerzystami oraz rowerzystów i pieszych z ruchem samochodowym. Ryzyko zdarzeń drogowych w obrębie skrzyżowań.

Oznakowanie poziome

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Oznakowanie dróg dla rowerów, pasów rowerowych oraz dróg dla pieszych i rowerów jest chaotyczne, co jest konsekwencją zaprojektowanej infrastruktury dla rowerów. Lokalizacja i oznakowanie przejść dla pieszych – zbyt daleko odsuniętych od skrzyżowania. Niewłaściwe oznakowanie będące konsekwencją błędów w projektowaniu skrzyżowań.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Ryzyko konfliktów pieszych z rowerzystami oraz rowerzystów i pieszych z ruchem samochodowym. Ryzyko zdarzeń drogowych w obrębie skrzyżowań.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

przyjęto poprawnie	przyjęcie wątpliwe	przyjęcie niewłaściwe
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak separacji ruchu pieszego i rowerowego od ruchu samochodowego w obrębie skrzyżowań.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Ryzyko najechania na pieszego lub rowerzystę.

Znaki zmiennej treści

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak konieczności stosowania

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z ruchem pieszych:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Lokalizacja i oznakowanie przejść dla pieszych – zbyt daleko odsuniętych od skrzyżowania.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Ryzyko najechania na pieszego.

(5) Oznakowanie związane z ruchem rowerowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
		x

Uzasadnienie wybranej oceny: Oznakowanie dróg dla rowerów, pasów rowerowych oraz dróg dla pieszych i rowerów jest chaotyczne, co jest konsekwencją zaprojektowanej infrastruktury dla rowerów.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Ryzyko najechania na rowerzystę, konflikty ruchu rowerowego z ruchem pieszych i ruchem samochodowym.

Oznakowanie związane z transportem zbiorowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak uwag

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak uwag

Oznakowanie związane z parkowaniem:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak infrastruktury

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak infrastruktury

Czytelność oznakowania (opis z uzasadnieniem) Brak czytelności oznakowania w zakresie ruchu rowerowego.

(6) Spójność oznakowania pionowego i poziomego: Oznakowanie pionowe i poziome jest spójne, jednak występuje dużo braków.

C. Podsumowanie oceny

Stwierdzone występowanie rozwiązań wątpliwych lub niezasadnych może być związane z (zaznaczyć przez podkreślenie):

- a) brakami zapisów w przepisach (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te braki):

Brak jednoznacznych zapisów w zakresie oznakowania dróg dla rowerów, pasów rowerowych i dróg dla pieszych i rowerów. Błędy w projektowaniu infrastruktury dla rowerów. Brak jednoznacznych zapisów w stosowaniu urządzeń brd separujących ruch rowerowy i samochodowy.

- b) niewłaściwymi lub niejednoznacznymi sformułowaniami przepisów (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te przepisy):

- c) nadmiernymi ograniczeniami utrudniającymi wybór korzystnych rozwiązań (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te ograniczenia):

- d) świadomymi odstępstwami od wymagań projektowania organizacji ruchu (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te odstępstwa):

Droga ekspresowa S19 – węzeł Bielsk Podlaski Północ

METRYKA ANALIZY PROJEKTU

ukierunkowana na ocenę rozwiązań w projektowaniu organizacji ruchu drogowego

Nazwa projektu: Projekt i budowa drogi S19 na odcinku Haćki - węzeł Bielsk Podlaski Zachód z odcinkiem drogi krajowej nr 66 do istniejącej drogi krajowej nr 19 (węzeł Bielsk Podlaski Północ)

Zespół wykonujący ocenę: Marcin Budzyński, Łukasz Jeliński: Politechnika Gdańska

A. Informacje ogólne

Ogólne informacje o projektowanej drodze/elementie infrastruktury drogowej:

- Droga prowadzona nowym śladem/przebudowa (podkreślić właściwe)
- Rok wykonania dokumentacji projektowej 2022
- Klasa techniczna - S
- Określenie funkcji Węzeł obsługujący miasto Bielsk Podlaski – połączenie drogi ekspresowej S19
- Charakter drogi z uwagi na topografię terenu – Odcinek drogi klasy S z łagodnym łukiem poziomym, w płaskim terenie.
- Prędkość projektowa/miarodajna/do projektowania
- Prognozowany ruch z uwzględnieniem różnych horyzontów prognozy (przy przebudowie także ruch istniejący)
- Dane o natężeniu ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.
- Struktura rodzajowa ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.
- Występowanie ruchu pieszego i rowerowego – brak ruchu rowerowego

Ogólne informacje o zagospodarowaniu w otoczeniu projektowanej/przebudowywanej drogi:

- Charakter otoczenia i jego użytkowania (opis)
- Dostępność do projektowanej drogi (opis)
- Specyficzne elementy otoczenia (opis)

(7) Podział analizowanego projektu na sekcje (odcinki o jednorodnej charakterystyce ze względu na klasę drogi, typ przekroju poprzecznego, rodzaj obszaru lub inne charakterystyki wskazane przez oceniającego jako istotne, np. węzeł, odcinek):

- Sekcja 1 – analizowany węzeł

B. Ocena jakościowa

B.1 - Sekcja 1

Oznakowanie pionowe

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Oznakowanie D-7 i D-8 budzi wątpliwości ze względu na lokalizację. Znaki B-33 są zlokalizowane zbyt późno na łącznicach. Znaki C-9 zlokalizowane na pylonach U-5a w sposób ograniczający widoczność pieszych na wypach azylu.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Dezorientacja kierowców ze względu na znaki dotyczące początku lub końca drogi ekspresowej na łącznicach. Ryzyko wypadnięcia pojazdu z łącznicy przy zbyt dużej prędkości. Ryzyko najechania na pieszego.

Oznakowanie poziome

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

przyjęto poprawnie	przyjęcie wątpliwe	przyjęcie niewłaściwe
		x

Uzasadnienie wybranej oceny: brak osłon U15a lub terminali zderzeniowych

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: W przypadku dróg klasy A i S standardowe zakończenia odcinków barier – ze skosem i zakotwieniem w gruncie, stanowią ryzyko dla pojazdów, które w takie odcinki mogą uderzyć.

Znaki zmiennej treści

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak znaków/tablic zmiennej treści na drodze S19 – tablice zmiennej treści występują tylko przy wlotach skrzyżowania, które jest w obszarze węzła.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak pełnej funkcjonalności obsługi węzła z wykorzystaniem znaków/tablic zmiennej treści.

Oznakowanie związane z ruchem pieszych:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak uzasadnienia dla krótkiego odcinka chodnika i wyznaczonych, oznakowanych przejść dla pieszych.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Wprowadzenie oznakowania przejść dla pieszych nie pogarsza bezpieczeństwa ruchu, ale w przypadku, jeżeli nie ma ruchu pieszych jest zbędne.

znakowanie związane z ruchem rowerowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak infrastruktury

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak infrastruktury

Oznakowanie związane z transportem zbiorowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak infrastruktury

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak infrastruktury

Oznakowanie związane z parkowaniem:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak infrastruktury

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak infrastruktury

Czytelność oznakowania (opis z uzasadnieniem) - Brak czytelności oznakowania związana ze znakami D-7, D-8 oraz B-33

Spójność oznakowania pionowego i poziomego (opis z uzasadnieniem) - Oznakowanie pionowe jest spójne z oznakowaniem poziomym.

C. Podsumowanie oceny

(8) Stwierdzone występowanie rozwiązań wątpliwych lub niezasadnych może być związane z (zaznaczyć przez podkreślenie):

-
- b) brakami zapisów w przepisach (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te braki):
Braki w zapisach dotyczących stosowania urządzeń brd na rozwidleniach ruchu - łącznice w obszarze węzła.
- c) niewłaściwymi lub niejednoznacznymi sformułowaniami przepisów (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te przepisy): Nieprecyzyjne przepisy w zakresie lokalizacji znaków D-7, D-8 oraz B-33
- d) nadmiernymi ograniczeniami utrudniającymi wybór korzystnych rozwiązań (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te ograniczenia):
.....
- e) świadomymi odstępstwami od wymagań projektowania organizacji ruchu (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te odstępstwa):
.....

Droga gminna w m. Białka Tatrzańska

METRYKA ANALIZY PROJEKTU

ukierunkowana na ocenę rozwiązań w projektowaniu organizacji ruchu drogowego

Nazwa projektu: Budowa drogi gminnej prowadzonej wzdłuż potoku Czerwonka w miejscowości Białka Tatrzańska

Zespół wykonujący ocenę: Marcin Budzyński, Łukasz Jeliński: Politechnika Gdańska

A. Informacje ogólne

Ogólne informacje o projektowanej drodze/elementie infrastruktury drogowej:

- Droga prowadzona nowym śladem/przebudowa (podkreślić właściwe)
- Rok wykonania dokumentacji projektowej 2020
- Klasa techniczna L
- Określenie funkcji (opis)
- Charakter drogi z uwagi na topografię terenu (opis)
- Prędkość projektowa/miarodajna/do projektowania $V_p=60$ km/h
- Prognozowany ruch z uwzględnieniem różnych horyzontów prognozy (przy przebudowie także ruch istniejący)
- Dane o natężeniu ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.
- Struktura rodzajowa ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.
- Występowanie ruchu pieszego i rowerowego (opis) Występuje ruch piesz i rowerowy

Ogólne informacje o zagospodarowaniu w otoczeniu projektowanej/przebudowywanej drogi:

- Charakter otoczenia i jego użytkowania (opis)
- Dostępność do projektowanej drogi (opis)
- Specyficzne elementy otoczenia (opis)

Podział analizowanego projektu na sekcje (odcinki o jednorodnej charakterystyce ze względu na klasę drogi, typ przekroju poprzecznego, rodzaj obszaru lub inne charakterystyki wskazane przez oceniającego jako istotne, np. węzeł, odcinek):

- Sekcja 1 – cały analizowany odcinek

B. Ocena jakościowa

B.1 - Sekcja 1

Oznakowanie pionowe

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Niewłaściwe zastosowanie oznakowania C13/16 - odwrotnie zlokalizowana przestrzeń dla pieszych i rowerów w drodze dla pieszych i rowerów, niż pokazuje to oznakowanie pionowe

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Możliwa dezorientacja pieszych i rowerzystów oraz ryzyko konfliktów między tymi grupami użytkowników.

Oznakowanie poziome

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

(9) Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

przyjęto poprawnie	przyjęcie wątpliwe	przyjęcie niewłaściwe
		x

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak separacji ruchu pieszego od samochodowego na skrzyżowaniach rondo (droga dla pieszych wyznaczono bezpośrednio przy krawędzi jezdni ronda).

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Zagrożenie uderzenia pieszego poruszającego się po drodze dla pieszych przez samochód ciężarowy lub autobus poruszający się po jezdni ronda.

Znaki zmiennej treści

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak konieczności stosowania

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność	Bezpieczeństwo
----------------	----------------

korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak konieczności stosowania

Oznakowanie związane z ruchem pieszych:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Uwaga dotycząca oznakowania pionowego

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Uwaga dotycząca oznakowania pionowego

Oznakowanie związane z ruchem rowerowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak bezpiecznego sposobu przejazdu rowerem na drugą stronę jezdni i włączenie się w liczne drogi wewnętrzne, krzyżujące się z analizowaną drogą. Dodatkowo uwaga dotycząca oznakowania pionowego.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Sposób organizacji ruchu rowerowego może generować zagrożenia w postaci najechania na rowerzystów, przekraczających jezdnię w miejscach niebezpiecznych. Dodatkowo uwaga dotycząca oznakowania pionowego.

Oznakowanie związane z transportem zbiorowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Oznakowanie związane z parkowaniem:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Czytelność oznakowania (opis z uzasadnieniem)

Spójność oznakowania pionowego i poziomego (opis z uzasadnieniem): Przy wyznaczonych i oznakowanych częściowo pionowo i poziomo przejściach dla pieszych, brak oznakowania wlotów, na których zlokalizowano te przejścia.

C. Podsumowanie oceny

Stwierdzone występowanie rozwiązań wątpliwych lub niezasadnych może być związane z (zaznaczyć przez podkreślenie):

-
- b) brakami zapisów w przepisach (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te braki):

Brak zapisów dotyczących separacji ruchu pieszego i rowerowego od ruchu samochodowego na łukach skrzyżowań lub przy jezdniach rond.

Brak uwzględniania w oznakowaniu pionowych różnych lokalizacji ruchu pieszego i rowerowego w ramach drogi dla pieszych i rowerów.

- b) niewłaściwymi lub niejednoznacznymi sformułowaniami przepisów (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te przepisy): Niejednoznaczne przepisy związane z oznakowaniem przejść dla pieszych oraz wlotów, na których te przejścia są zlokalizowane.

- c) nadmiernymi ograniczeniami utrudniającymi wybór korzystnych rozwiązań (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te ograniczenia):

- d) świadomymi odstępstwami od wymagań projektowania organizacji ruchu (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te odstępstwa):

.....

Plan Trzech Krzyży w Warszawie

METRYKA ANALIZY PROJEKTU

ukierunkowana na ocenę rozwiązań w projektowaniu organizacji ruchu drogowego

Nazwa projektu: Przebudowa placu Trzech Krzyży wraz z wymianą nawierzchni placu Trzech Krzyży i ulicy Nowy Świat

Zespół wykonujący ocenę: Marcin Budzyński, Łukasz Jeliński: Politechnika Gdańska

A. Informacje ogólne

Ogólne informacje o projektowanej drodze/elementie infrastruktury drogowej:

- a) Droga prowadzona nowym śladem/przebudowa (podkreślić właściwe)
- b) Rok wykonania dokumentacji projektowej 2023
- c) Klasa techniczna G
- d) Określenie funkcji – Lokalizacja w centrum Warszawy. Krzyżowanie się ulic Brackiej z żurawią i Książęcą. Książęcej z Nowym światem, Mokotowskiej z Hożą, Wiejskiej i Alej Ujazdowskich. Ważna lokalizacja dla obsługi transportu zbiorowego autobusowego.
- e) Charakter drogi z uwagi na topografię terenu - Teren płaski, obszar zabudowany, centrum miasta. Rozległy plac z licznymi wlotami ulic.
- f) Prędkość projektowa/miarodajna/do projektowania
- g) Prognozowany ruch z uwzględnieniem różnych horyzontów prognozy (przy przebudowie także ruch istniejący)
- h) Dane o natężeniu ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.
- i) Struktura rodzajowa ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.
- j) Występowanie ruchu pieszego i rowerowego (opis) - Występuje intensywny ruch piesz i rowerowy ze względu na charakter analizowanego obiektu.

(10) Ogólne informacje o zagospodarowaniu w otoczeniu projektowanej/przebudowywanej drogi:

- a) Charakter otoczenia i jego użytkowania - liczna zabudowa dookoła placu z funkcjami usługowymi i mieszkaniowymi. Obsługa transportu zbiorowego.
- b) Dostępność do projektowanej drogi - liczne wloty ulic, skrzyżowania.
- c) Specyficzne elementy otoczenia (opis)

(11) Podział analizowanego projektu na sekcje (odcinki o jednorodnej charakterystyce ze względu na klasę drogi, typ przekroju poprzecznego, rodzaj obszaru lub inne charakterystyki wskazane przez oceniającego jako istotne, np. węzeł, odcinek):

- d) Sekcja 1 - cały analizowany obiekt

B. Ocena jakościowa

B.1 - Sekcja 1

Oznakowanie pionowe

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Znaki D-2 zdublowane ze znakami A-7 na wielu wlotach. Znaki C-9 na pylonach U-5a ograniczają widoczność na wyspach azylu dla pieszych.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x		x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Powoduje to zbyt dużą liczbę znaków i przez to kierowcy mogą się czuć dezorientowani. Ograniczenie widoczności przez znaki C-9 na pylonach U-5a może powodować najechania na pieszych.

Oznakowanie poziome

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Bardzo krótkie oznakowanie dodatkowych pasów ruchu na wlocie i pasów włączenia.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Może to powodować ryzyko konfliktów na drodze, z udziałem pojazdów, które mają bardzo skrócone pasy do włączenia się do ruchu lub wykonanie manewrów skrętów.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

przyjęto poprawnie	przyjęcie wątpliwe	przyjęcie niewłaściwe
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak uwag

Znaki zmiennej treści

zasadne	wątpliwe	niezasadne
---------	----------	------------

	x	
--	---	--

Uzasadnienie wybranej oceny: Ze względu na skomplikowany układ skrzyżowań w obszarze Placu Trzech Krzyży, zasadnym byłoby zastosowanie znaków zmiennej treści, np. W zakresie limitów prędkości lub informacjach o warunkach ruchu.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny

Uzasadnienie wybranej oceny: Zastosowanie znaków zmiennej treści poprawiłoby funkcjonalność i bezpieczeństwo w obrębie analizowanego obszaru.

Oznakowanie związane z ruchem pieszych:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak wyznaczonych przejść dla pieszych przez drogi dla rowerów.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Potencjalne konflikty ruchu pieszego i rowerowego.

Oznakowanie związane z ruchem rowerowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Bardzo skomplikowane prowadzenie ruchu rowerowego, krótkie wyznaczone pasy dla ruchu rowerowego, przeplatają się z drogami dla rowerów. Pasy częściowo są wyznaczone przez inny, czerwony kolor nawierzchni, ale nie na całych długościach.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Duża potencjalna kolizyjność ruchu rowerowego z ruchem samochodowym.

Oznakowanie związane z transportem zbiorowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Lokalizacja przystanków autobusowych z wyznaczaniem powierzchni dla autobusów na pasach ruchu - między innymi na wlotach skrzyżowań, w miejscach włączania się do ruchu innych pojazdów.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Duża kolizyjność pojazdów transportu zbiorowego z ruchem samochodowym i rowerowym.

Oznakowanie związane z parkowaniem:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Czytelność oznakowania (opis z uzasadnieniem) - oznakowanie nie jest czytelne, zbyt duża liczba znaków powoduje dezorientację kierujących. Występuje chaos w prowadzeniu ruchu rowerowego, bardzo duża kolizyjność z ruchem samochodowym i pieszym.

Spójność oznakowania pionowego i poziomego (opis z uzasadnieniem) brak uwag.

C. Podsumowanie oceny

Stwierdzone występowanie rozwiązań wątpliwych lub niezasadnych może być związane z (zaznaczyć przez podkreślenie):

-
- a) brakami zapisów w przepisach (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te braki): brak jednoznacznych zapisów w zakresie stosowania znaków C-9 na pylonach U-5a. Brak zapisów w zakresie stosowania znaków A-7 razem ze znakami D-2.
 - b) niewłaściwymi lub niejednoznacznymi sformułowaniami przepisów (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te przepisy): brak jednoznacznych zapisów w zakresie wyznaczania przejść dla pieszych na drogach dla rowerów.
 - c) nadmiernymi ograniczeniami utrudniającymi wybór korzystnych rozwiązań (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te ograniczenia):
.....
 - d) świadomymi odstępstwami od wymagań projektowania organizacji ruchu (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te odstępstwa): Wyznaczanie bardzo krótkich pasów włączenia do ruchu oraz pasów dla relacji skrętnych na wlotach. Stosowanie niezrozumiałego i skomplikowanego prowadzenia ruchu rowerowego. Organizacja ruchu w

zakresie transportu zbiorowego jest konsekwencją błędnego zaprojektowania lokalizacji i typu przystanków autobusowych.

Droga ekspresowa S19 obwodnica m. Kraśnik

METRYKA ANALIZY PROJEKTU

ukierunkowana na ocenę rozwiązań w projektowaniu organizacji ruchu drogowego

Nazwa projektu: Budowa drogi ekspresowej S19 Lublin - Rzeszów, odcinek Kraśnik (węzeł „Kraśnik” obecnie „Kraśnik Północ” węzeł „Ślōdków” obecnie „Kraśnik Południe” z węzłem), w ramach zadania inwestycyjnego:

Projekt i budowa drogi ekspresowej S19 Lublin - Rzeszów, odc. Lublin - koniec obw. Kraśnika. Część nr 3: odc. realizacyjny obwodnica m. Kraśnik (węzeł „Kraśnik” obecnie „Kraśnik Północ” - węzeł „Ślōdków” obecnie „Kraśnik Południe” z węzłem), długości ok. 10 km

Zespół wykonujący ocenę: Marcin Budzyński, Łukasz Jeliński: Politechnika Gdańska

A. Informacje ogólne

Ogólne informacje o projektowanej drodze/elementie infrastruktury drogowej:

- a) Droga prowadzona nowym śladem/przebudowa (podkreślić właściwe)
- b) Klasa techniczna
- c) Określenie funkcji (opis)
- d) Charakter drogi z uwagi na topografię terenu (opis)
- e) Prędkość projektowa/miarodajna/do projektowania
- f) Prognozowany ruch z uwzględnieniem różnych horyzontów prognozy (przy przebudowie także ruch istniejący)
- g) Dane o natężeniu ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.
- h) Struktura rodzajowa ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.
- i) Występowanie ruchu pieszego i rowerowego (opis)

Ogólne informacje o zagospodarowaniu w otoczeniu projektowanej/przebudowywanej drogi:

- a) Charakter otoczenia i jego użytkowania (opis)
- j) Dostępność do projektowanej drogi (opis)
- k) Specyficzne elementy otoczenia (opis)

Podział analizowanego projektu na sekcje (odcinki o jednorodnej charakterystyce ze względu na klasę drogi, typ przekroju poprzecznego, rodzaj obszaru lub inne charakterystyki wskazane przez oceniającego jako istotne, np. węzeł, odcinek):

l) Sekcja 1 - węzeł

m) Sekcja 2 – odcinek poza węzłem

B. Ocena jakościowa

B.1 - Sekcja 1

Oznakowanie pionowe

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: znakowanie D-7 i D-8 budzi wątpliwości ze względu na lokalizację. Znaki B-33 są zlokalizowane zbyt późno na łącznicach. Znaki C-9 zlokalizowane na pylonach U-5a w sposób ograniczający widoczność pieszych na wispach azyłu.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Lokalizacja znaków D-7 i D-8 może powodować dezorientację kierowców. Lokalizacja znaków B-33 na łącznicach może generować zagrożenia bezpieczeństwa.

Oznakowanie poziome

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

przyjęto poprawnie	przyjęcie wątpliwe	przyjęcie niewłaściwe
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak fizycznej separacji ruchu pieszego od ruchu samochodowego przy krawędzi jezdni rond.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Ryzyko zahaczenia pieszego przez samochody ciężarowe lub autobusy poruszające się po rondzie.

Znaki zmiennej treści

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak znaków zmiennej treści w obszarze węzła drogi ekspresowej.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: W przypadku tej klasy drogi (S) należy stosować znaki zmiennej treści w celu zarządzania prędkości i informowania o warunkach ruchu.

Oznakowanie związane z ruchem pieszych:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Nieuzasadniony limit prędkości na odcinku, gdzie zlokalizowano przystanki autobusowe po obu stronach jezdni. Brak doprowadzenia chodnika do przystanków i wyznaczenia przejścia dla pieszych lub sugerowanego przejścia dla pieszych.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Ryzyko wypadków z pieszymi poruszającymi się po jezdni lub przekraczającymi jezdnię w rejonie przystanków autobusowych.

Oznakowanie związane z ruchem rowerowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak infrastruktury

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak infrastruktury

Oznakowanie związane z transportem zbiorowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Związane z ruchem pieszych, lokalizacja poza skrzyżowaniem budzi wątpliwości.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny

Uzasadnienie wybranej oceny: Nieefektywna obsługa transportem zbiorowym przyległych terenów, lokalizacja przystanków poza infrastrukturą dla pieszych.

Oznakowanie związane z parkowaniem:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak infrastruktury

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak infrastruktury

Czytelność oznakowania (opis z uzasadnieniem): Oznakowanie czytelne poza wskazanymi powyżej uwagami.

Spójność oznakowania pionowego i poziomego (opis z uzasadnieniem): Oznakowanie pionowe i poziome spójne, bez uwag.

B.2 - Sekcja 2

Oznakowanie pionowe

zasadne	wątpliwe	niezasadne
---------	----------	------------

	x	
--	---	--

Uzasadnienie wybranej oceny: Limit prędkości określony znakiem B-33 (60 km/h) przy wyznaczonym przejściu dla pieszych i przejeździe rowerowym. Dodatkowo zastosowanie takiego limitu na dojeździe do ronda. Znak C-9 na pylonie U-5a ograniczają widoczność na wyspie azylu dla pieszych. Zdublowane znaki A-7 i D-2. Lokalizacja znaków D-42 i D-43 nieprawidłowa, w sytuacji, kiedy kilka metrów za tym oznakowaniem zlokalizowano skrzyżowanie z przejściami dla pieszych. Oznakowanie skrzyżowania z możliwością tylko przejazdu na wprost bez żadnych dodatkowych urządzeń.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Ryzyko najechania na pieszego przy wyższej prędkości. Ryzyko najechania na pieszego na przejściu przez ograniczoną widoczność. Zbyt duża liczba znaków. Brak zabezpieczenia pieszych znakami D-42 (podobnie, jak uwaga o podwyższonym limicie prędkości). Ryzyko dojazdu do ronda ze zbyt dużą prędkością. Ryzyko braku przestrzegania nakazu jazdy tylko prosto na skrzyżowaniu i generowania potencjalnych niebezpiecznych zdarzeń drogowych.

Oznakowanie poziome

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

przyjęto poprawnie	przyjęcie wątpliwe	przyjęcie niewłaściwe
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Znaki zmiennej treści

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak potrzeby stosowania

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z ruchem pieszych:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Uwagi przy oznakowaniu pionowym, dotyczące pieszych.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: uwagi przy oznakowaniu pionowym dotyczące pieszych.

Oznakowanie związane z ruchem rowerowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Oznakowanie związane z transportem zbiorowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak infrastruktury

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak infrastruktury

Oznakowanie związane z parkowaniem:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak infrastruktury

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak infrastruktury

Czytelność oznakowania (opis z uzasadnieniem) - Uwagi dotyczące oznakowania pionowego.

Spójność oznakowania pionowego i poziomego (opis z uzasadnieniem) - brak uwag

C. Podsumowanie oceny

(12) Stwierdzone występowanie rozwiązań wątpliwych lub niezasadnych może być związane z (zaznaczyć przez podkreślenie):

-
- a) brakami zapisów w przepisach (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te braki):

Brak zapisów dotyczących stosowania znaków zmiennej treści. Braki w zapisach dotyczących stosowania znaków pionowych.

- b) niewłaściwymi lub niejednoznacznymi sformułowaniami przepisów (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te przepisy):
Niewystarczające zapisy dotyczące stosowania urządzeń brd.

- c) nadmiernymi ograniczeniami utrudniającymi wybór korzystnych rozwiązań (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te ograniczenia):

-
- d) świadomymi odstępstwami od wymagań projektowania organizacji ruchu (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te odstępstwa):

.....

Aleja Zjednoczenia w Warszawie

METRYKA ANALIZY PROJEKTU

ukierunkowana na ocenę rozwiązań w projektowaniu organizacji ruchu drogowego

Nazwa projektu: Przebudowa Alei Zjednoczenia w dzielnicy Bielany w Warszawie

Zespół wykonujący ocenę: Marcin Budzyński, Łukasz Jeliński: Politechnika Gdańska

A. Informacje ogólne

Ogólne informacje o projektowanej drodze/elementie infrastruktury drogowej:

- a) Droga prowadzona nowym śladem/przebudowa (podkreślić właściwe)
- b) Klasa techniczna -L
- c) Rok wykonania dokumentacji - 2018
- d) Określenie funkcji (opis) - funkcja zbierająca ruch lokalny
- e) Charakter drogi z uwagi na topografię terenu (opis) - teren płaski.
- f) Prędkość projektowa/miarodajna/do projektowania
- g) Prognozowany ruch z uwzględnieniem różnych horyzontów prognozy (przy przebudowie także ruch istniejący) - rok 2017: 600 pojazdów na godzinę
- h) Dane o natężeniu ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.
- i) Struktura rodzajowa ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.
- j) Występowanie ruchu pieszego i rowerowego (opis) - występuje ruch pieszzy i ruch rowerowy.

Ogólne informacje o zagospodarowaniu w otoczeniu projektowanej/przebudowywanej drogi:

- a) Charakter otoczenia i jego użytkowania (opis) - jezdnię asfaltową o szerokości 10 m i obustronne chodniki odsunięte od jezdni, umieszczone w szerokim pasie drogowym. Na odcinku między ulicami Kasprówicza i Marymoncką w obrębie tego pasa mieści się także droga dla rowerów. Na skrzyżowaniu z dwujezdniową ulicą Marymoncką znajduje się torowisko tramwajowe biegnące w ciągu ulicy Marymonckiej, zaś na alei Zjednoczenia przy tym skrzyżowaniu - strażnica Straży Pożarnej z rozległym placem manewrowym. Pod dwujezdniową ulicą Kasprówicza, przecinającą pośrodku odcinek alei Zjednoczenia objęty opracowaniem, przebiega linia metra, a przy skrzyżowaniu tych ulic mieści się stacja metra Stare Bielany. Przy drugim krańcowym skrzyżowaniu - z jednojezdniową, czteropasową ulicą Żeromskiego, jest usytuowany Urząd Dzielnicy Bielany, a między ulicami Żeromskiego i Schroegera - szkoły podstawowa i średnia. Aleją Zjednoczenia kursuje komunikacja autobusowa.
- b) Dostępność do projektowanej drogi - liczne skrzyżowania i zjazdy.
- c) Specyficzne elementy otoczenia (opis) - 1000 pieszych na godzinę, 20 rowerów na godzinę.

Podział analizowanego projektu na sekcje (odcinki o jednorodnej charakterystyce ze względu na klasę drogi, typ przekroju poprzecznego, rodzaj obszaru lub inne charakterystyki wskazane przez oceniającego jako istotne, np. węzeł, odcinek):

- a) Sekcja 1 - cały analizowany odcinek.

B. Ocena jakościowa

B.1 - Sekcja 1

Oznakowanie pionowe

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Projekt organizacji ruchu zmienia charakter ulicy, podnosząc limit prędkości z 30 km/h na 50 km/h. Wiąże się z tym cała organizacja ruchu w zakresie znaków pionowych.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Przyjęte rozwiązania projektowe nie uzasadniają podwyższenia limitu prędkości, może to generować liczne konflikty, szczególnie związane z obsługą miejsc parkingowych.

Oznakowanie poziome

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Wyznaczenie powierzchni dla autobusów w rejonie przystanku z zatrzymaniem się przed skrzyżowaniem, z jednoczesnym wydzieleniem pasa do skrętu w lewo.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Potencjalne konflikty związane z omijaniem autobusu na przystanku.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

przyjęto poprawnie	przyjęcie wątpliwe	przyjęcie niewłaściwe
		x

Uzasadnienie wybranej oceny: Usunięcie progów zwalniających związane z podniesieniem limitu prędkości.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Likwidacja progów zwalniających przy podwyższonym limicie prędkości może prowadzić do wystąpienia zdarzeń drogowych - długie proste bez elementów uspokojenia ruchu.

Znaki zmiennej treści

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak konieczności stosowania

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak konieczności stosowania

Oznakowanie związane z ruchem pieszych:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Uwaga przy oznakowaniu pionowym

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Uwaga przy oznakowaniu pionowym.

Oznakowanie związane z ruchem rowerowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Uwaga przy oznakowaniu pionowym. Umożliwienie zjazdu z drogi dla pieszych i rowerów i przejechanie przez jezdnię samochodową.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: uwaga przy oznakowaniu pionowym. Ryzyko najechania na rowerzystę przejeżdżającego przez jezdnię w miejscu, gdzie nie spodziewa się tego kierowca samochodu.

Oznakowanie związane z transportem zbiorowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: uwaga przy oznakowaniu poziomym

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: uwaga przy oznakowaniu poziomym

Oznakowanie związane z parkowaniem:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Przy wprowadzonych zmianach z podwyższeniem limitu prędkości, wyznaczone miejsca parkingowe będą niekorzystnie wpływać na funkcjonalność i bezpieczeństwo.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Bardzo liczne miejsca parkingowe z pasami ruchu jezdni jako pasami do manewrowania będą powodować liczne konflikty.

Czytelność oznakowania (opis z uzasadnieniem)- Brak uzasadnienia dla podwyższenia limitu prędkości i usunięcia progów zwalniających (urządzeń brd)

Spójność oznakowania pionowego i poziomego (opis z uzasadnieniem) - uwagi powyżej.

C. Podsumowanie oceny

(13) Stwierdzone występowanie rozwiązań wątpliwych lub niezasadnych może być związane z (zaznaczyć przez podkreślenie):

-
- b) brakami zapisów w przepisach (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te braki):
Doprecyzowanie zapisów o limitach prędkości dopasowanych do charakteru ulicy miejskiej.
- b) niewłaściwymi lub niejednoznacznymi sformułowaniami przepisów (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te przepisy): Brak spójności z WR-D w zakresie projektowania ulic, elementów uspokojenia ruchu
- c) nadmiernymi ograniczeniami utrudniającymi wybór korzystnych rozwiązań (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te ograniczenia):
.....
- d) świadomymi odstępstwami od wymagań projektowania organizacji ruchu (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te odstępstwa):
Podwyższony limit prędkości w odniesieniu do charakteru ulicy miejskiej – liczne zjazdy, miejsca parkingowe przy jezdni, liczne przejścia dla pieszych.

Droga wojewódzka nr 221 na odcinku Nowa Karczma - Kościerzyna

METRYKA ANALIZY PROJEKTU

ukierunkowana na ocenę rozwiązań w projektowaniu organizacji ruchu drogowego

Nazwa projektu: Rozbudowa i przebudowa drogi wojewódzkiej nr 221 na odcinku m. Nowa Karczma – Kościerzyna (do węzła z Obwodnicą Kościerzyny)

Zespół wykonujący ocenę: Marcin Budzyński, Łukasz Jeliński: Politechnika Gdańska

A. Informacje ogólne

Ogólne informacje o projektowanej drodze/elementie infrastruktury drogowej:

- a) Droga prowadzona nowym śladem/przebudowa (podkreślić właściwe)
- b) Klasa techniczna – G
- c) Rok wykonania projektu - 2022

- d) Określenie funkcji (opis) - droga wojewódzka łącząca miasto Kościerzyna z Gdańskiem oraz łącząca układ dróg regionalnych z drogami ruchu szybkiego. Łączy również stolice gmin ze stolicą powiatu (Kościerzyna) i województwa (Gdańsk)
- e) Charakter drogi z uwagi na topografię terenu – teren urozmaicony, występują odcinki z falistym terenem.
- f) Prędkość projektowa/miarodajna/do projektowania – $V_p = 50 \text{ km/h}$, $V_m = 70 \text{ km/h}$
- g) Prognozowany ruch z uwzględnieniem różnych horyzontów prognozy (przy przebudowie także ruch istniejący) - rok 2020 – 6200 – 10100 poj/dobę, 2045 – 9000 – 15000 poj/dobę
- h) Dane o natężeniu ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.
- i) Struktura rodzajowa ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.
- j) Występowanie ruchu pieszego i rowerowego (opis) - występuje ruch piesz i rowerowy. Wzdłuż całego odcinka poza terenem zabudowanym projektowana droga dla pieszych i rowerów.

Ogólne informacje o zagospodarowaniu w otoczeniu projektowanej/przebudowywanej drogi:

- k) Charakter otoczenia i jego użytkowania - odcinek drogi przebiega przez obszary niezabudowane i obszary zabudowane.
- l) Dostępność do projektowanej drogi - występują liczne zjazdy i skrzyżowania, szczególnie w obszarze zabudowanym, poza obszarem zabudowanym są to głównie zjazdy na pola.
- m) Specyficzne elementy otoczenia – projektowana droga dla pieszych i rowerów poza obszarem zabudowanym.

Podział analizowanego projektu na sekcje (odcinki o jednorodnej charakterystyce ze względu na klasę drogi, typ przekroju poprzecznego, rodzaj obszaru lub inne charakterystyki wskazane przez oceniającego jako istotne, np. węzeł, odcinek):

- n) Sekcja 1 - Obszar zabudowany
- o) Sekcja 2 – obszar niezabudowany

B. Ocena jakościowa

B.1 - Sekcja 1 – Obszar zabudowany

Oznakowanie pionowe

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Znaki C-9 na pylonach U-5a ograniczają widoczność na wypach azylu dla pieszych.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Ryzyko najechania na pieszego, przy ograniczonej widoczności

Oznakowanie poziome

zasadne	wątpliwe	niezasadne
---------	----------	------------

x		
---	--	--

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

przyjęto poprawnie	przyjęcie wątpliwe	przyjęcie niewłaściwe
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Znaki zmiennej treści

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak konieczności stosowania

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak konieczności stosowania

Oznakowanie związane z ruchem pieszych:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak oznakowania przejść dla pieszych przez wybrane wloty.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak rozpoznawalności lokalizacji, gdzie piesi przekraczają jezdnię wlotu podporządkowanego

Oznakowanie związane z ruchem rowerowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Oznakowanie związane z transportem zbiorowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z parkowaniem:

zasadne	wątpliwe	niezasadne

Uzasadnienie wybranej oceny: brak infrastruktury

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny

Uzasadnienie wybranej oceny: brak infrastruktury

Czytelność oznakowania (opis z uzasadnieniem)

Spójność oznakowania pionowego i poziomego (opis z uzasadnieniem)

B.2 - Sekcja 2 – obszar niezabudowany

Oznakowanie pionowe

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak strefowania prędkości przy wjeździe w obszar zabudowany. Przy prędkości 90 km/h, następuje jej ograniczenie w sposób skokowy do 50 km/h przez znak D-42. Brak konsekwencji w oznakowywaniu zjazdów lub skrzyżowań z drogami lokalnymi znakiem A-7. Zbyt duża liczba znaków - dublowanie znaków A-7 i D-2.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Pojazdy wjeżdżają często w obszar zabudowany z prędkością znacznie wyższą niż 50 km/h, generuje to ryzyko zdarzeń drogowych z pieszymi, rowerzystami i lokalnym ruchem samochodowym. Ryzyko nierozpoznania drogi z podporządkowaniem w przypadku braku znaku A-7. Ryzyko braku rozpoznania znaków przez kierowców ze względu na zbyt dużą ich liczbę.

Oznakowanie poziome

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

przyjęto poprawnie	przyjęcie wątpliwe	przyjęcie niewłaściwe
		x

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak oddzielenia drogi dla pieszych i rowerów barierą od jezdni.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Ryzyko najechania na pieszego lub rowerzystę na drodze dla pieszych i rowerów.

Znaki zmiennej treści

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak konieczności stosowania

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z ruchem pieszych:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak przejść dla pieszych przez wybrane wloty.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak rozpoznawalności lokalizacji, gdzie piesi przekraczają jezdnię wlotu podporządkowanego

Oznakowanie związane z ruchem rowerowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak wyznaczonych przejazdów rowerowych na drogach dla pieszych i rowerów.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Potencjalne konflikty ruchu pieszego i rowerowego.

Oznakowanie związane z transportem zbiorowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny

	x			x	
--	---	--	--	---	--

Uzasadnienie wybranej oceny: brak uwag

Oznakowanie związane z parkowaniem:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak infrastruktury

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Czytelność oznakowania (opis z uzasadnieniem)

Spójność oznakowania pionowego i poziomego (opis z uzasadnieniem) - Brak spójności na wybranych wlotach podporządkowanych - występuje oznakowanie P-13 a nie ma znaku A-7.

C. Podsumowanie oceny

Stwierdzone występowanie rozwiązań wątpliwych lub niezasadnych może być związane z (zaznaczyć przez podkreślenie):

-
- a) brakami zapisów w przepisach (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te braki):

Braki zapisów o stosowaniu zespolonych znaków C-9 i pylonów U-5a. Konieczność odwołania do WR-D w zakresie oznakowania stref przejściowych - między obszarem zabudowanym i niezabudowanym. Konieczność odwołania do WR-D w zakresie stosowania stref bez przeszkód i zabezpieczania dróg dla pieszych i rowerów.

- b) niewłaściwymi lub niejednoznacznymi sformułowaniami przepisów (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te przepisy): Niejednoznaczne przepisy w zakresie oznakowania A-7 oraz stosowania wyznaczonych przejść dla pieszych przez zjazdy lub wloty podporządkowane.

- c) nadmiernymi ograniczeniami utrudniającymi wybór korzystnych rozwiązań (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te ograniczenia):

-
- d) świadomymi odstępstwami od wymagań projektowania organizacji ruchu (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te odstępstwa):

Droga wojewódzka nr 634 w Ząbkach

METRYKA ANALIZY PROJEKTU

ukierunkowana na ocenę rozwiązań w projektowaniu organizacji ruchu drogowego

Nazwa projektu: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 634 (ulicy Księdza Skorupki w Ząbkach, powiat wołomiński)

Zespół wykonujący ocenę: Marcin Budzyński, Łukasz Jeliński: Politechnika Gdańska

A. Informacje ogólne

Ogólne informacje o projektowanej drodze/elementie infrastruktury drogowej:

Droga prowadzona nowym śladem/przebudowa (podkreślić właściwe)

a) Klasa techniczna G

Rok wykonania dokumentacji - 2020

b) Określenie funkcji – lokalizacja w obszarze zabudowanym, m. Ząbki.
Funkcja drogi głównej

c) Charakter drogi z uwagi na topografię terenu (opis)

d) Prędkość projektowa/miarodajna/do projektowania – $V_p=50$ km/h

e) Prognozowany ruch z uwzględnieniem różnych horyzontów prognozy
(przy przebudowie także ruch istniejący)

Dane o natężeniu ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.

Struktura rodzajowa ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.

Występowanie ruchu pieszego i rowerowego - występuje ruch piesz i rowerowy

Ogólne informacje o zagospodarowaniu w otoczeniu projektowanej/przebudowywanej drogi:

a) Charakter otoczenia i jego użytkowania (opis)

f) Dostępność do projektowanej drogi (opis)

g) Specyficzne elementy otoczenia (opis)

Podział analizowanego projektu na sekcje (odcinki o jednorodnej charakterystyce ze względu na klasę drogi, typ przekroju poprzecznego, rodzaj obszaru lub inne charakterystyki wskazane przez oceniającego jako istotne, np. węzeł, odcinek):

Sekcja 1 - cały analizowany odcinek

B. Ocena jakościowa

B.1 - Sekcja 1

Oznakowanie pionowe

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Bardzo duża liczba znaków związanych z ruchem pieszym i rowerowym. Krótkie, przeplatające się odcinki dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów, powodują każdorazowo konieczność ich oznakowania.

Dwa wloty podporządkowane oznakowane znakiem A-7 z jednoczesnym włączeniem po tej samej stronie do jezdni głównej.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny

		x			x
--	--	---	--	--	---

Uzasadnienie wybranej oceny: Zbyt duża liczba znaków powoduje chaos i dezorientację uczestników ruchu drogowego.

Ryzyko zdarzeń drogowych związanych z nieczytelnym podporządkowaniem wlotów na skrzyżowaniu.

Oznakowanie poziome

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Wyznaczanie bardzo krótkich skrętów w lewo (tylko oznakowaniem poziomym P-8b, P-4, P-1e, P-1c: wszystkie te znaki poziome na bardzo krótkim odcinku).

Oznakowanie P-21a pomiędzy wyspami azylu, na wysokości zatoki autobusowej.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Wyznaczenie tylko oznakowaniem poziomym krótkiego odcinka skrętu w lewo będzie powodować zjeżdżanie pojazdów z pasa ruchu na wprost na pas do skrętu w prawo z przeciwnego kierunku, ze względu na brak jakiegolwiek wyspy oddzielającej wydzielone skręty w lewo w obu kierunkach. Może to być przyczyną zdarzeń drogowych.

Brak wyspy w krawężniku może powodować przejeżdżanie pojazdów przez powierzchnię oznaczoną P-21a.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

przyjęto poprawnie	przyjęcie wątpliwe	przyjęcie niewłaściwe
		x

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak odseparowania ruchu pieszego i rowerowego na drogach dla pieszych i rowerów prowadzonych bezpośrednio przy krawędzi jezdni na łukach wlotów.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Ryzyko potrącenia pieszego lub rowerzysty przez pojazd ciężarowy lub autobus poruszający się po jezdni.

Znaki zmiennej treści

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny: brak konieczności stosowania

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny: brak konieczności stosowania

Oznakowanie związane z ruchem pieszych:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Uwaga dotycząca oznakowania pionowego.

Wyznaczenie przejścia dla pieszych P-10 zbyt blisko krawędzi jezdni – brak akumulacji dla pojazdów włączających się do ruchu.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Uwaga dotycząca oznakowania pionowego.

Ryzyko konfliktu ruchu pieszego i rowerowego.

Oznakowanie związane z ruchem rowerowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Uwaga dotycząca oznakowania pionowego.

Brak wyznaczenia przejazdów dla rowerów na części wlotów podporządkowanych.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Uwaga dotycząca oznakowania pionowego.

Ryzyko konfliktów ruchu rowerowego i samochodowego.

Oznakowanie związane z transportem zbiorowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z parkowaniem:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny: Brak oznakowania wyznaczonych miejsc parkingowych oraz jednocześnie wyznaczeniu zjazdów przez te miejsca parkingowe – ograniczenie widoczności dla pojazdów włączających się do ruchu.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny: Ryzyko konfliktów oraz zdarzeń związanych z brakiem widoczności.

Czytelność oznakowania (opis z uzasadnieniem): Zbyt duża liczba znaków pionowych może powodować dezorientację uczestników ruchu drogowego.

Spójność oznakowania pionowego i poziomego (opis z uzasadnieniem): bez uwag.

C. Podsumowanie oceny

Stwierdzone występowanie rozwiązań wątpliwych lub niezasadnych może być związane z (zaznaczyć przez podkreślenie):

-
- brakami zapisów w przepisach (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te braki):
Brak poprawnego rozwiązania projektowego wybranych skrzyżowań, powoduje w konsekwencji organizację ruchu, która może być nieczytelna dla uczestników ruchu drogowego. W przypadku projektowania w oparciu o WR-D, uniknięto by błędnych rozwiązań geometrycznych a w związku z tym nieczytelnej organizacji ruchu.
 - niewłaściwymi lub niejednoznacznymi sformułowaniami przepisów (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te przepisy): zbyt duża liczba znaków dotyczących dróg dla rowerów i dróg dla pieszych i rowerów.
Brak precyzyjnych przepisów w zakresie wyznaczania relacji skrętów w lewo tylko przy pomocy oznakowania poziomego – zbyt krótkie skręty.
 - nadmiernymi ograniczeniami utrudniającymi wybór korzystnych rozwiązań (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te ograniczenia):
.....

- d) świadomymi odstępstwami od wymagań projektowania organizacji ruchu (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te odstępstwa):

.....

Skrzyżowanie DK1 z DK26 w m. Grupa

METRYKA ANALIZY PROJEKTU

ukierunkowana na ocenę rozwiązań w projektowaniu organizacji ruchu drogowego

Nazwa projektu: Rozbudowa skrzyżowania drogi krajowej nr 1 z drogą krajową nr 26 w m. Grupa

Zespół wykonujący ocenę: Marcin Budzyński, Łukasz Jeliński: Politechnika Gdańska

A. Informacje ogólne

Ogólne informacje o projektowanej drodze/elementie infrastruktury drogowej:

- a) Droga prowadzona nowym śladem/przebudowa (podkreślić właściwe)
- h) Klasa techniczna - GP
- i) Rok wykonania dokumentacji - 2010
- j) Określenie funkcji - Skrzyżowanie dwóch dróg krajowych i wojewódzkich.
- k) Charakter drogi z uwagi na topografię terenu: Teren płaski,
- l) Prędkość projektowa/miarodajna/do projektowania $V_p = 50$ km/h, $V_m = 70$ km/h
- m) Prognozowany ruch z uwzględnieniem różnych horyzontów prognozy (przy przebudowie także ruch istniejący)

Dane o natężeniu ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.
Struktura rodzajowa ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.

Występowanie ruchu pieszego i rowerowego (opis) - występuje ruch piesz i rowerowy

Ogólne informacje o zagospodarowaniu w otoczeniu projektowanej/przebudowywanej drogi:

- a) Charakter otoczenia i jego użytkowania (opis)
 - n) Dostępność do projektowanej drogi (opis) - Główną część projektu stanowi skrzyżowanie rondo dwóch dróg krajowych i wojewódzkiej, oraz odcinek drogi krajowej nr 1
 - o) Specyficzne elementy otoczenia (opis) - W obrębie analizowanego odcinka przechodzi linia kolejowa (w drugim poziomie)

(14) Podział analizowanego projektu na sekcje (odcinki o jednorodnej charakterystyce ze względu na klasę drogi, typ przekroju poprzecznego, rodzaj obszaru lub inne charakterystyki wskazane przez oceniającego jako istotne, np. węzeł, odcinek):

Sekcja 1

B. Ocena jakościowa

B.1 - Sekcja 1

Oznakowanie pionowe

zasadne	wątpliwe	niezasadne
---------	----------	------------

	x	
--	---	--

Uzasadnienie wybranej oceny: Zbyt dużo znaków pionowych, np. A-7 z D-2 na wlotach ronda, poprzedzających znaki A-7 i C-12.

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie poziome

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

przyjęto poprawnie	przyjęcie wątpliwe	przyjęcie niewłaściwe
x		

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
x			x		

Uzasadnienie wybranej oceny:

Znaki zmiennej treści

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z ruchem pieszych:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z ruchem rowerowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z transportem zbiorowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z parkowaniem:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Czytelność oznakowania (opis z uzasadnieniem)

Spójność oznakowania pionowego i poziomego (opis z uzasadnieniem)

C. Podsumowanie oceny

(15) Stwierdzone występowanie rozwiązań wątpliwych lub niezasadnych może być związane z (zaznaczyć przez podkreślenie):

.....
a) brakami zapisów w przepisach (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te braki):

.....
p) niewłaściwymi lub niejednoznacznymi sformułowaniami przepisów (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te przepisy):

.....
q) nadmiernymi ograniczeniami utrudniającymi wybór korzystnych rozwiązań (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te ograniczenia):

.....
r) świadomymi odstępstwami od wymagań projektowania organizacji ruchu (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te odstępstwa):

.....

Droga powiatowa nr 2389P Głuchowo - Chomęcice

METRYKA ANALIZY PROJEKTU

ukierunkowana na ocenę rozwiązań w projektowaniu organizacji ruchu drogowego

Nazwa projektu: Przebudowa/rozbudowa drogi powiatowej nr 2389P Głuchowo - Chomęcice na odcinku od drogi powiatowej DP2391P (ul. Komornicka) do wlotu ze skrzyżowania węzła S5 Konarzewo (w budowie)

Zespół wykonujący ocenę: Marcin Budzyński, Łukasz Jeliński: Politechnika Gdańska

A. Informacje ogólne

Ogólne informacje o projektowanej drodze/elementie infrastruktury drogowej:

- a) Droga prowadzona nowym śladem/przebudowa (podkreślić właściwe)
 - b) Klasa techniczna
 - c) Określenie funkcji (opis)
 - d) Charakter drogi z uwagi na topografię terenu (opis)
 - e) Prędkość projektowa/miarodajna/do projektowania
 - f) Prognozowany ruch z uwzględnieniem różnych horyzontów prognozy (przy przebudowie także ruch istniejący)
- Dane o natężeniu ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.
- Struktura rodzajowa ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.
- Występowanie ruchu pieszego i rowerowego (opis)

Ogólne informacje o zagospodarowaniu w otoczeniu projektowanej/przebudowywanej drogi:

- b) Charakter otoczenia i jego użytkowania (opis)
- g) Dostępność do projektowanej drogi (opis)
- h) Specyficzne elementy otoczenia (opis)

Podział analizowanego projektu na sekcje (odcinki o jednorodnej charakterystyce ze względu na klasę drogi, typ przekroju poprzecznego, rodzaj obszaru lub inne charakterystyki wskazane przez oceniającego jako istotne, np. węzeł, odcinek):

- c) Sekcja 1

B. Ocena jakościowa

B.1 - Sekcja 1

Oznakowanie pionowe

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie poziome

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

przyjęto poprawnie	przyjęcie wątpliwe	przyjęcie niewłaściwe
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Znaki zmiennej treści

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z ruchem pieszych:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z ruchem rowerowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z transportem zbiorowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny

		x			x
--	--	---	--	--	---

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z parkowaniem:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Czytelność oznakowania (opis z uzasadnieniem)

Spójność oznakowania pionowego i poziomego (opis z uzasadnieniem)

B.2 - Sekcja 2

C. Podsumowanie oceny

(16) Stwierdzone występowanie rozwiązań wątpliwych lub niezasadnych może być związane z (zaznaczyć przez podkreślenie):

d) brakami zapisów w przepisach (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te braki):

i) niewłaściwymi lub niejednoznacznymi sformułowaniami przepisów (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te przepisy):

j) nadmiernymi ograniczeniami utrudniającymi wybór korzystnych rozwiązań (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te ograniczenia):

k) świadomymi odstępstwami od wymagań projektowania organizacji ruchu (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te odstępstwa):

Obwodnica Kartuz

METRYKA ANALIZY PROJEKTU

ukierunkowana na ocenę rozwiązań w projektowaniu organizacji ruchu drogowego

Nazwa projektu: Budowa Obwodnicy Kartuz Etap III

Zespół wykonujący ocenę: Marcin Budzyński, Łukasz Jeliński: Politechnika Gdańska

A. Informacje ogólne

Ogólne informacje o projektowanej drodze/elementie infrastruktury drogowej:

- a) Droga prowadzona nowym śladem/przebudowa (podkreślić właściwe)
- b) Klasa techniczna
- c) Określenie funkcji (opis)
- d) Charakter drogi z uwagi na topografię terenu (opis)
- e) Prędkość projektowa/miarodajna/do projektowania
- f) Prognozowany ruch z uwzględnieniem różnych horyzontów prognozy (przy przebudowie także ruch istniejący)

Dane o natężeniu ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.

Struktura rodzajowa ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.

Występowanie ruchu pieszego i rowerowego (opis)

Ogólne informacje o zagospodarowaniu w otoczeniu projektowanej/przebudowywanej drogi:

- a) Charakter otoczenia i jego użytkowania (opis)
- g) Dostępność do projektowanej drogi (opis)
- h) Specyficzne elementy otoczenia (opis)

Podział analizowanego projektu na sekcje (odcinki o jednorodnej charakterystyce ze względu na klasę drogi, typ przekroju poprzecznego, rodzaj obszaru lub inne charakterystyki wskazane przez oceniającego jako istotne, np. węzeł, odcinek):

- b) Sekcja 1

B. Ocena jakościowa

B.1 - Sekcja 1

Oznakowanie pionowe

zasadne	wątpliwe	niezasadne
---------	----------	------------

	x	
--	---	--

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie poziome

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

przyjęto poprawnie	przyjęcie wątpliwe	przyjęcie niewłaściwe
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Znaki zmiennej treści

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
----------------	--	--	----------------	--	--

korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z ruchem pieszych:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z ruchem rowerowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z transportem zbiorowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z parkowaniem:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Czytelność oznakowania (opis z uzasadnieniem)

Spójność oznakowania pionowego i poziomego (opis z uzasadnieniem)

C. Podsumowanie oceny

(17) Stwierdzone występowanie rozwiązań wątpliwych lub niezasadnych może być związane z (zaznaczyć przez podkreślenie):

.....
c) brakami zapisów w przepisach (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te braki):

.....
i) niewłaściwymi lub niejednoznacznymi sformułowaniami przepisów (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te przepisy):

.....
j) nadmiernymi ograniczeniami utrudniającymi wybór korzystnych rozwiązań (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te ograniczenia):

.....
k) świadomymi odstępstwami od wymagań projektowania organizacji ruchu (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te odstępstwa):

.....

Rozbudowa drogi krajowej nr 8 do parametrów drogi ekspresowej - Radziejowice - Wolica

METRYKA ANALIZY PROJEKTU

ukierunkowana na ocenę rozwiązań w projektowaniu organizacji ruchu drogowego

Nazwa projektu: Rozbudowa drogi krajowej Nr 8 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku: od węzła z drogą wojewódzką nr 579 w Radziejowicach do węzła Paszków z drogą wojewódzką nr 721 w Wolicy. Zadanie 2 od km 430+000 do km 441+621,21

Zespół wykonujący ocenę: Marcin Budzyński, Łukasz Jeliński: Politechnika Gdańska

A. Informacje ogólne

Ogólne informacje o projektowanej drodze/elementie infrastruktury drogowej:

- a) Droga prowadzona nowym śladem/przebudowa (podkreślić właściwe)
 - l) Klasa techniczna
 - m) Określenie funkcji (opis)
 - n) Charakter drogi z uwagi na topografię terenu (opis)
 - o) Prędkość projektowa/miarodajna/do projektowania
 - p) Prognozowany ruch z uwzględnieniem różnych horyzontów prognozy (przy przebudowie także ruch istniejący)
- Dane o natężeniu ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.
- Struktura rodzajowa ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.
- Występowanie ruchu pieszego i rowerowego (opis)

Ogólne informacje o zagospodarowaniu w otoczeniu projektowanej/przebudowywanej drogi:

- b) Charakter otoczenia i jego użytkowania (opis)
- q) Dostępność do projektowanej drogi (opis)
- r) Specyficzne elementy otoczenia (opis)

Podział analizowanego projektu na sekcje (odcinki o jednorodnej charakterystyce ze względu na klasę drogi, typ przekroju poprzecznego, rodzaj obszaru lub inne charakterystyki wskazane przez oceniającego jako istotne, np. węzeł, odcinek):

- a) Sekcja 1

s) Sekcja 2

B. Ocena jakościowa

B.1 - Sekcja 1

Oznakowanie pionowe

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie poziome

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

przyjęto poprawnie	przyjęcie wątpliwe	przyjęcie niewłaściwe
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Znaki zmiennej treści

zasadne	wątpliwe	niezasadne
		x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

(18) Oznakowanie związane z ruchem pieszych:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z ruchem rowerowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z transportem zbiorowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

(19) Oznakowanie związane z parkowaniem:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Czytelność oznakowania (opis z uzasadnieniem)

(20) Spójność oznakowania pionowego i poziomego (opis z uzasadnieniem)

B.2 - Sekcja 2

C. Podsumowanie oceny

Stwierdzone występowanie rozwiązań wątpliwych lub niezasadnych może być związane z (zaznaczyć przez podkreślenie):

a) brakami zapisów w przepisach (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te braki):

t) niewłaściwymi lub niejednoznacznymi sformułowaniami przepisów (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te przepisy):

u) nadmiernymi ograniczeniami utrudniającymi wybór korzystnych rozwiązań (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te ograniczenia):

- v) świadomymi odstępstwami od wymagań projektowania organizacji ruchu (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te odstępstwa):

.....

Ulica 11-go Listopada w Chełmie

METRYKA ANALIZY PROJEKTU

ukierunkowana na ocenę rozwiązań w projektowaniu organizacji ruchu drogowego

Nazwa projektu: Przebudowa ulicy 11-go Listopada w Chełmie na odcinku od ul. Przemysłowej do ul. I Pułku Szwoleżerów oraz Placu Niepodległości z częścią ulicy G. Stephensona

Zespół wykonujący ocenę: Marcin Budzyński, Łukasz Jeliński: Politechnika Gdańska

A. Informacje ogólne

(21) Ogólne informacje o projektowanej drodze/elementie infrastruktury drogowej:

- a) Droga prowadzona nowym śladem/przebudowa (podkreślić właściwe)
- b) Klasa techniczna
- c) Określenie funkcji (opis)
- d) Charakter drogi z uwagi na topografię terenu (opis)
- e) Prędkość projektowa/miarodajna/do projektowania
- f) Prognozowany ruch z uwzględnieniem różnych horyzontów prognozy (przy przebudowie także ruch istniejący)

Dane o natężeniu ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.

Struktura rodzajowa ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.

Występowanie ruchu pieszego i rowerowego (opis)

(22) Ogólne informacje o zagospodarowaniu w otoczeniu projektowanej/przebudowywanej drogi:

- a) Charakter otoczenia i jego użytkowania (opis)
- b) Dostępność do projektowanej drogi (opis)
- c) Specyficzne elementy otoczenia (opis)

(23) Podział analizowanego projektu na sekcje (odcinki o jednorodnej charakterystyce ze względu na klasę drogi, typ przekroju poprzecznego, rodzaj obszaru lub inne charakterystyki wskazane przez oceniającego jako istotne, np. węzeł, odcinek):

a) Sekcja 1

B. Ocena jakościowa

B.1 - Sekcja 1

Oznakowanie pionowe

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie poziome

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

przyjęto poprawnie	przyjęcie wątpliwe	przyjęcie niewłaściwe
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny

		x			x
--	--	---	--	--	---

Uzasadnienie wybranej oceny:

Znaki zmiennej treści

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z ruchem pieszych:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z ruchem rowerowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z transportem zbiorowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z parkowaniem:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Czytelność oznakowania (opis z uzasadnieniem)

Spójność oznakowania pionowego i poziomego (opis z uzasadnieniem)

B.2 - Sekcja 2

C. Podsumowanie oceny

(24) Stwierdzone występowanie rozwiązań wątpliwych lub niezasadnych może być związane z (zaznaczyć przez podkreślenie):

a) brakami zapisów w przepisach (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te braki):

g) niewłaściwymi lub niejednoznacznymi sformułowaniami przepisów (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te przepisy):

h) nadmiernymi ograniczeniami utrudniającymi wybór korzystnych rozwiązań (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te ograniczenia):

- i) świadomymi odstępstwami od wymagań projektowania organizacji ruchu (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te odstępstwa):

.....

Droga krajowa nr 8 na odcinku od granicy miasta Białystok do węzła Porosły

METRYKA ANALIZY PROJEKTU

ukierunkowana na ocenę rozwiązań w projektowaniu *organizacji ruchu drogowego*

Nazwa projektu: Przebudowa DK 8 na odcinku od granicy miasta Białystok do węzła Porosły (DK8) oraz przebudowa DW 676 na odcinku od skrzyżowania Al. Jana Pawła II z ul. Narodowych Sił Zbrojnych w Białymstoku (DW676/DW669) od węzła Porosły (DK8) – wyprowadzenie ruchu w kierunku S8. Zadanie: Budowa węzła drogowego w Porosłach: ul. Gen. F. Kleeberga – droga krajowa Nr 8 – droga wojewódzka Nr 676 – ul. Aleja Jana Pawła

Zespół wykonujący ocenę: *Marcin Budzyński, Łukasz Jeliński: Politechnika Gdańska*

A. Informacje ogólne

Ogólne informacje o projektowanej drodze/elementie infrastruktury drogowej:

a) Droga prowadzona nowym śladem/przebudowa (podkreślić właściwe)

j) Klasa techniczna

k) Określenie funkcji (opis)

l) Charakter drogi z uwagi na topografię terenu (opis)

m) Prędkość projektowa/miarodajna/do projektowania

n) Prognozowany ruch z uwzględnieniem różnych horyzontów prognozy (przy przebudowie także ruch istniejący)

Dane o natężeniu ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.

Struktura rodzajowa ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.

Występowanie ruchu pieszego i rowerowego (opis)

Ogólne informacje o zagospodarowaniu w otoczeniu projektowanej/przebudowywanej drogi:

- a) Charakter otoczenia i jego użytkowania (opis)
- o) Dostępność do projektowanej drogi (opis)
- p) Specyficzne elementy otoczenia (opis)

Podział analizowanego projektu na sekcje (odcinki o jednorodnej charakterystyce ze względu na klasę drogi, typ przekroju poprzecznego, rodzaj obszaru lub inne charakterystyki wskazane przez oceniającego jako istotne, np. węzeł, odcinek):

- a) Sekcja 1

B. Ocena jakościowa

B.1 - Sekcja 1 Oznakowanie pionowe

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie poziome

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

przyjęto poprawnie	przyjęcie wątpliwe	przyjęcie niewłaściwe
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Znaki zmiennej treści

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z ruchem pieszych:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z ruchem rowerowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny

	x			x	
--	---	--	--	---	--

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z transportem zbiorowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z parkowaniem:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Czytelność oznakowania (opis z uzasadnieniem)

Spójność oznakowania pionowego i poziomego (opis z uzasadnieniem)

B.2 - Sekcja 2

C. Podsumowanie oceny

(25) Stwierdzone występowanie rozwiązań wątpliwych lub niezasadnych może być związane z (zaznaczyć przez podkreślenie):

.....
a) brakami zapisów w przepisach (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te braki):

.....
q) niewłaściwymi lub niejednoznacznymi sformułowaniami przepisów (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te przepisy):

.....

r) nadmiernymi ograniczeniami utrudniającymi wybór korzystnych rozwiązań (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te ograniczenia):
.....

s) świadomymi odstępstwami od wymagań projektowania organizacji ruchu (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te odstępstwa):
.....

Droga krajowa S1 - węzeł Bielsko Biała Andersa

METRYKA ANALIZY PROJEKTU

ukierunkowana na ocenę rozwiązań w projektowaniu *organizacji ruchu drogowego*

Nazwa projektu: Budowa drogi krajowej S-1 relacji Tychy – Pyrzowice oraz Cieszyn – Bielsko Biała węzeł Bielsko Biała Andersa

Zespół wykonujący ocenę: Marcin Budzyński, Łukasz Jeliński: Politechnika Gdańska

A. Informacje ogólne

Ogólne informacje o projektowanej drodze/elementie infrastruktury drogowej:

- a) Droga prowadzona nowym śladem/przebudowa (podkreślić właściwe)
- b) Klasa techniczna
- c) Określenie funkcji (opis)
- d) Charakter drogi z uwagi na topografię terenu (opis)
- e) Prędkość projektowa/miarodajna/do projektowania
- f) Prognozowany ruch z uwzględnieniem różnych horyzontów prognozy (przy przebudowie także ruch istniejący)

Dane o natężeniu ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.

Struktura rodzajowa ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.

Występowanie ruchu pieszego i rowerowego (opis)

Ogólne informacje o zagospodarowaniu w otoczeniu projektowanej/przebudowywanej drogi:

- a) Charakter otoczenia i jego użytkowania (opis)
- g) Dostępność do projektowanej drogi (opis)
- h) Specyficzne elementy otoczenia (opis)

Podział analizowanego projektu na sekcje (odcinki o jednorodnej charakterystyce ze względu na klasę drogi, typ przekroju poprzecznego, rodzaj obszaru lub inne charakterystyki wskazane przez oceniającego jako istotne, np. węzeł, odcinek):

- a) Sekcja 1
- i) Sekcja 2

B. Ocena jakościowa

B.1 - Sekcja 1

Oznakowanie pionowe

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie poziome

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

przyjęto poprawnie	przyjęcie wątpliwe	przyjęcie niewłaściwe
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Znaki zmiennej treści

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z ruchem pieszych:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z ruchem rowerowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z transportem zbiorowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z parkowaniem:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Czytelność oznakowania (opis z uzasadnieniem)

Spójność oznakowania pionowego i poziomego (opis z uzasadnieniem)

C. Podsumowanie oceny

Stwierdzone występowanie rozwiązań wątpliwych lub niezasadnych może być związane z (zaznaczyć przez podkreślenie):

.....
a) brakami zapisów w przepisach (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te braki):

.....
j) niewłaściwymi lub niejednoznacznymi sformułowaniami przepisów (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te przepisy):

.....

k) nadmiernymi ograniczeniami utrudniającymi wybór korzystnych rozwiązań (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te ograniczenia):
.....

l) świadomymi odstępstwami od wymagań projektowania organizacji ruchu (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te odstępstwa):
.....

Droga wojewódzka - obejście miejscowości Kętrzyn

METRYKA ANALIZY PROJEKTU

ukierunkowana na ocenę rozwiązań w projektowaniu *organizacji ruchu drogowego*

Nazwa projektu: Budowa drogi wojewódzkiej stanowiącej obejście miejscowości Kętrzyn

Zespół wykonujący ocenę: *Marcin Budzyński, Łukasz Jeliński: Politechnika Gdańska*

A. Informacje ogólne

Ogólne informacje o projektowanej drodze/elementie infrastruktury drogowej:

- a) Droga prowadzona nowym śladem/przebudowa (podkreślić właściwe)
- m) Klasa techniczna
- n) Określenie funkcji (opis)
- o) Charakter drogi z uwagi na topografię terenu (opis)
- p) Prędkość projektowa/miarodajna/do projektowania
- q) Prognozowany ruch z uwzględnieniem różnych horyzontów prognozy (przy przebudowie także ruch istniejący)

Dane o natężeniu ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.

Struktura rodzajowa ruchu z uwzględnieniem lat prognozy, oddania do ruchu itp.

Występowanie ruchu pieszego i rowerowego (opis)

Ogólne informacje o zagospodarowaniu w otoczeniu projektowanej/przebudowywanej drogi:

- a) Charakter otoczenia i jego użytkowania (opis)
- r) Dostępność do projektowanej drogi (opis)
- s) Specyficzne elementy otoczenia (opis)

(26) Podział analizowanego projektu na sekcje (odcinki o jednorodnej charakterystyce ze względu na klasę drogi, typ przekroju poprzecznego, rodzaj obszaru lub inne charakterystyki wskazane przez oceniającego jako istotne, np. węzeł, odcinek):

- a) Sekcja 1

B. Ocena jakościowa

B.1 - Sekcja 1

Oznakowanie pionowe

zasadne	wątpliwe	niezasadne

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie poziome

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

przyjęto poprawnie	przyjęcie wątpliwe	przyjęcie niewłaściwe
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Znaki zmiennej treści

zasadne	wątpliwe	niezasadne
x		

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
	x			x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z ruchem pieszych:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z ruchem rowerowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny

		x			x
--	--	---	--	--	---

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z transportem zbiorowym:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Oznakowanie związane z parkowaniem:

zasadne	wątpliwe	niezasadne
	x	

Uzasadnienie wybranej oceny:

Syntetyczne podsumowanie – wpływ na:

Funkcjonalność			Bezpieczeństwo		
korzystny	neutralny	niekorzystny	korzystny	neutralny	niekorzystny
		x			x

Uzasadnienie wybranej oceny:

Czytelność oznakowania (opis z uzasadnieniem)

Spójność oznakowania pionowego i poziomego (opis z uzasadnieniem)

B.2 - Sekcja 2

C. Podsumowanie oceny

Stwierdzone występowanie rozwiązań wątpliwych lub niezasadnych może być związane z (zaznaczyć przez podkreślenie):

a) brakami zapisów w przepisach (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te braki):

t) niewłaściwymi lub niejednoznacznymi sformułowaniami przepisów (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te przepisy):

u) nadmiernymi ograniczeniami utrudniającymi wybór korzystnych rozwiązań (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te ograniczenia):

.....

v) świadomymi odstępstwami od wymagań projektowania organizacji ruchu (jeśli wybrano tę odpowiedź to należy wskazać te odstępstwa):

.....

Dokument chroniony prawami autorskimi