

WYNIK
AUDYTU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Audyt wykonano na zlecenie:

Biuro Konsultingowo – Doradcze „Euroekspert”

dr inż. Jacek Seweryński

41–500 Chorzów, ul. 17 sierpnia 16F/6

Nr kolejnego Audytu BRD z dnia 2 października 2018 roku.

Zadanie inwestycyjne pn.:

„Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 766 na odcinku Pińczów – Węchadłów wraz z budową obwodnicy miejscowości Michałów”.

Etap Audytu BRD:

Ila Koncepcja Programowa.

I. SPRAWOZDANIE Z PRZEPROWADZONEGO AUDYTU BRD

A. METRYKA PROJEKTU *(Podstawowe dane o projekcie i wynikach Audytów BRD)*

Tytuł projektu:

„Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 766 na odcinku Pińczów – Węchadłów wraz z budową obwodnicy miejscowości Michałów”.

Stadium projektowe:

Koncepcja Programowa.

Lokalizacja odcinka drogi:

Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 766 na odcinku Pińczów-Węchadłów wraz z budową obwodnicy miejscowości Michałów po nowym śladzie.

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie świętokrzyskim, w południowo-zachodniej części województwa świętokrzyskiego, w powiecie pińczowskim, na obszarze gmin Michałów i Pińczów.

Zakres inwestycji obejmuje:

1. Rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 766 po istniejącym śladzie na dł. ok. 8,61 km (na terenie gmin Pińczów i Michałów) na odcinkach:
 - od skrzyżowania DW766 z DW767 w m. Pińczowie ul. Republiki Pińczowskiej km 26+977,60 do końca miejscowości Skrzypiów ok. km 29+200,00, odcinek długości ok. 2,22 km;
 - od wyłączenia projektowanej obwodnicy Michałowa w km ok. 34+612,00 – 41+675,85 aż za istniejące skrzyżowanie z DW768, odcinek długości ok. 7,06 km.
2. Budowę obwodnicy Michałowa po nowym śladzie (na terenie gminy Michałów), o długości ok. 4,68 km.

3. Rozbudowę istniejącej drogi powiatowej DP0064T – od istniejącego skrzyżowania w miejscowości Skrzypiów w kierunku na Młodzawy Duże, odcinek długości ok. 3,31 km.

Zarządca drogi zlecający projekt:

Dyrektor Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Kielcach
ul. Jagiellońska, 25-602 Kielce.

Projektant (*biuro projektowe i kierownik zespołu projektowego*):

Biuro Konsultingowo – Doradcze „Euroekspert”
dr inż. Jacek Seweryński
41–500 Chorzów, ul. 17 sierpnia 16F/6

Główny Projektant: mgr inż. Damian Miciak

Weryfikator:

Sprawdzający: dr inż. Jacek Seweryński

Zarządca drogi zlecający przeprowadzenie Audytu BRD:

Dyrektor Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Kielcach
ul. Jagiellońska, 25-602 Kielce.

**B. ZAWARTOŚĆ DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ PRZEKAZANEJ ZESPOŁOWI
AUDYTUJĄCEMU:** (w tym Wyniki /Sprawozdania, Raporty/ z wcześniejszych etapów
Audytu BRD)

Materiały do audytu BRD

- Rys. 1: Plan orientacyjny, skala 1:25000
- Rys. 1-2: Plan sytuacyjny - Stan istniejący DW 766 odcinek Pińczów - Skrzypiów, skala 1:500
- Rys. 3-6: Plan sytuacyjny – Droga Powiatowa, skala 1:500
- Rys. 7-12: Plan sytuacyjny – Wariant społeczny, skala 1:500
- Rys. 12-19: Plan sytuacyjny - Stan istniejący DW 766 odcinek Michałów - Węchadłów, skala 1:500
- Rys. 1-2: Profil podłużny DW 766, skala 1:50/500
- Rys. 3-5: Profil podłużny DP 0064T, skala 1:50/500
- Rys. 6-12: Profil podłużny – Wariant Społeczny Obwodnicy Michałowa, skala 1:50/500
- Rys. 13-18: Profil podłużny stan istniejący DW766 odcinek 26+978 – 29+200, skala 1:50/500
- Rys. 1: Profil podłużny – Rondo 1 – DW 766 Skrzypiów – DP 0064T, skala 1:50/500
- Rys. 2: Profil podłużny – Rondo 2 –DP 0064 T - Wariant Społeczny, skala 1:50/500
- Rys. 3: Profil podłużny – Rondo 3 –Wariant Społeczny – DW 766, skala 1:50/500
- Rys. 2: Plan sytuacyjny - Stan istniejący DW 766 odcinek Pińczów - Skrzypiów, skala 1:500 - WIDOCZNOŚĆ
- Rys. 1: Plan sytuacyjny – Droga Powiatowa, skala 1:500 - WIDOCZNOŚĆ
- Rys. 8 – 19: Plan sytuacyjny – Wariant społeczny – DW 766 , skala 1:500 - WIDOCZNOŚĆ
- Rys.1: Plan sytuacyjny - Stan istniejący DW 766 odcinek Pińczów - Skrzypiów, skala 1:500 – WIDOCZNOŚĆ PROFIL
- Rys. 2: Plan sytuacyjny - Stan istniejący DW 766 odcinek Pińczów - Skrzypiów, skala 1:500 – WIDOCZNOŚĆ PROFIL odcinek 38+500 – 41+675
- Rys. 1: Plan sytuacyjny – Droga Powiatowa, skala 1:500 – WIDOCZNOŚĆ PROFIL
- Rys. 1: Plan sytuacyjny – Wariant społeczny, skala 1:500 – WIDOCZNOŚĆ PROFIL
- Rys. 1: Geometria na rondzie nr 1 DP 0064T (Skrzypiów) w km lokalnym 0+000, skala 1:500
- Rys. 1: Geometria na rondzie nr 2 DP 0064T w km lokalnym 3+144,40, skala 1:500
- Rys.2: Geometria na rondzie nr 3 DP 0064T – DW 766, skala 1:500
- Rys. 1: Widoczność na rondzie nr 1 DP 0064T (Skrzypiów) w km lokalnym 0+000, skala 1:500
- Rys. 2: Widoczność na rondzie nr 2 DP 0064T w km lokalnym 3+144,40, skala 1:500
- Rys. 3: Widoczność na rondzie nr 3 Wariant Społeczny – DW 766, skala 1:500
- Rys. 1: Przejezdność na rondzie nr 1 DP 0064T (Skrzypiów) w km lokalnym 0+000, skala 1:500

- Rys. 2: Przejezdność na rondzie nr 2 DP 0064T w km lokalnym 3+144,40, skala 1:500
- Rys. 1: Przejezdność na rondzie nr 3 Wariant Społeczny – DW 766, skala 1:500
- Rys. 1-2: Przekroje typowe
- Rys. 1: Lokalizacja zatok autobusowych

Inne dokumenty załączone do dokumentacji projektowej: w tym Odstępstwa od „Warunków technicznych...” jakie zostały użyte w projekcie wraz z ich uzasadnieniem i formalnymi uzgodnieniami z wcześniejszych etapów i ocenianego stadium projektowania. Ocena wpływu przyjętych odstępstw na BRD. Środki kompensujące zastosowane w celu minimalizacji zagrożeń wynikających z tych odstępstw, Zalecenia dla zarządcy drogi zawarte w Wynikach Audytów BRD (Sprawozdaniach, Raportach) z wcześniejszych etapów, które nie zostały uwzględnione przez zarządcę drogi, Uzasadnienia zarządcy drogi w przypadku nieuwzględnienia przez niego zaleceń dla zarządcy drogi).

Nie występują.

W przypadku braku wcześniejszej oceny skutków przyjętych odstępstw od warunków technicznych na BRD i niezastosowania środków kompensujących należy dokonać takiej oceny skutków przyjętych odstępstw w ramach aktualnie przeprowadzanego Audytu BRD i opisać to.

Nie występują.

C. ANALIZA OGÓLNYCH ROZWIĄZAŃ ZASTOSOWANYCH NA PROJEKTOWANYM, BUDOWANYM, PRZEBUDOWANYM LUB UTRZYMYWANYM ODCINKU DROGI STWARZAJĄCYCH ZAGROŻENIE DLA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO.

Ogólna opinia na temat BRD całości ocenianego odcinka drogi, przyjętej koncepcji, generalnych założeń, kompleksowych rozwiązań oraz typów zagrożeń powtarzających się i występujących w wielu miejscach, zagrażających BRD nie tylko w poszczególnych lokalizacjach ale na znacznej części lub na całym ocenianym odcinku drogi oraz uzasadnienie tak sformułowanej oceny. Generalna ocena nie jest syntezą z później wykonywanej oceny szczegółowej i powinna być wykonana przed oceną szczegółową.

C.1. Spostrzeżenie

Rozwiązanie ogólne, stwarzające zagrożenie dla BRD. Uzasadnienie uznania tego rozwiązania za zagrożenie dla BRD. Zalecenie dla zarządcy drogi.

Załączony do materiałów (będącego przedmiotem audytu BRD) projekt stałej organizacji ruchu nie jest zatwierdzony.

Zalecenie:

Z formalnego punktu widzenia i obowiązujących przepisów winien on podlegać zatwierdzeniu przez Świętokrzyski Urząd Marszałkowski w Kielcach i taki projekt winien być dołączony do materiałów audytowych.

C.2.

Zawarte w opracowaniu typowe przekroje nie przedstawiają wszystkich urządzeń istniejących i tych, które zostały zaprojektowane w ramach przedmiotowego zadania, a mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Dotyczy to m. in. braku wykazania konstrukcji oznakowania kierunkowego, oświetlenia ulicznego, barier ochronnych.

W związku z powyższym problemem może być kwestia doboru parametrów barier ochronnych według obowiązujących wymogów.

Materiał nie zawiera również opisanych parametrów przekroju drogi.

Zalecenie:

Sprawdzić powyższe na następnych etapach realizacji zadania.

C.3.

Oświetlenie uliczne często nie zapewnia należytego postrzegania pieszych. Sugeruje się zastosowanie dedykowanych lamp dla przejścia dla pieszych.

Oświetlenie uliczne zaprojektować zgodnie z obowiązującymi przepisami – Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430) między innymi uwzględniając wymagania dotyczące natężenia oświetlenia i rozmieszczenia punktów świetlnych określone w Polskiej Normie.

Zatem przejścia dla pieszych i strefa oczekiwania pieszego na przejściu powinny być oświetlone, w taki sposób, aby kierujący pojazdem miał możliwość obserwacji sytuacji na drodze i obserwacji oczekującego na przejściu lub już będącego na przejściu, a pieszy winien mieć możliwość obserwacji otoczenia przejścia dla pieszych i nadjeżdżających pojazdów. Projektowane

urządzenia oświetleniowe winny zapewniać kontrast luminacji postaci pieszego oraz tła za pieszym.

Zalecenie:

Sprawdzić powyższe na następnych etapach realizacji zadania.

C.4.

Brak informacji na temat oświetlenia nie pozwalają na zweryfikowanie czynników wpływających na bezpieczeństwo uczestników ruchu takich jak: uwzględnienie wymaganych stref przejściowych poprzedzających odcinki oświetlone (dot. m. in. rond i przejść dla pieszych), czy prawidłowe oświetlenie przejść dla pieszych (umożliwiające wzajemną obserwację kierującego i pieszego oczekującego przed przejściem oraz zapewniające odpowiednie kontrasty pieszego na przejściu oraz tła za przejściem).

Zalecenie:

Sprawdzić powyższe na następnych etapach realizacji zadania.

C.5.

W opracowaniu występuje niekonsekwencja w prowadzeniu ruchu pieszego i rowerzystów po zaprojektowanych ścieżkach pieszo-rowerowych.

Zalecenie:

Wskazaniem jest uporządkowanie oznakowania ww. ścieżek pieszo-rowerowych i dostosowanie do obowiązujących przepisów.

C.6.

Brak planu warstwicowego.

Zalecenie:

Należy przeanalizować projekt pod kątem wykluczenia iż w miejscach zerowych pochyłości poprzecznych jezdni mogą tworzyć się powierzchnie bezodpływowe. Zaleca się uzupełnić projekt o przedstawienie spadków wypadkowych na planach warstwicowych ramp drogowych i w miejscach zmiany przechyłki w przekroju poprzecznym.

C.7.

Szczegółowość przedstawionej koncepcji organizacji ruchu nie pozwala w pełni na ocenę rozwiązań (również geometrycznych) pod względem bezpieczeństwa ruchu. Brak m.in. kompletnych znaków zakazu określających limity prędkości na poszczególnych odcinkach znaków ustalających pierwszeństwo na włączeniach dróg dojazdowych do istniejącego układu dróg itp.

Zalecenie:

Sprawdzić powyższe na następnych etapach realizacji zadania.

C.8.

Przedstawione oznakowanie kierunkowe jest niepełne i niespójne. W niektórych lokalizacjach zachodzi również wątpliwość w zakresie możliwości poprawnego ustawienia tablic kierunkowych. W projekcie brakuje części tablic przeddrogowskazowych typu E-1, E-2, E-3.

Zalecenie:

Sprawdzić powyższe na następnych etapach realizacji zadania.

C.9.

W przedstawionych materiałach występują w opisach technicznych różne typy barier ochronnych (w tych samych lokalizacjach).

Zalecenie:

Opracowanie należy ponownie przeanalizować pod kątem poprawnego stosowania barier drogowych i przyjęcia ich ostatecznych parametrów. W pierwszej kolejności opracowanie powinno zostać zweryfikowane pod kątem usunięcia potencjalnych zagrożeń, przede wszystkim poprzez analizę robót ziemnych, wypływanie rowów, złagodzenie skarp i „wygładzanie” między innymi w rejonie rond. W kolejnym etapie należy dopiero przeanalizować wszystkie miejsca, gdzie zastosowanie barier jest nadal konieczne, również na drogach dojazdowych do przedmiotowej inwestycji.

C.10.

Załączone analizy widoczności nie zawierają komentarza w postaci obliczeń i wymiarów. Brak możliwości zweryfikowania poprawności analizy.

W projekcie przeanalizować wprowadzenie odcinków umożliwiających wyprzedzanie na łukach pionowych / poziomych w oparciu o analizę widoczności.

Zalecenie:

Sprawdzić powyższe na następnych etapach realizacji zadania.

D. ANALIZA SZCZEGÓŁOWYCH ROZWIĄZAŃ, WYSTĘPUJĄCYCH NA PROJEKTOWANYM, BUDOWANYM, PRZEBUDOWANYM LUB UTRZYMYWANYM ODCINKU DROGI, STWARZAJĄCYCH ZAGROŻENIE DLA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO.

D.1. Spostrzeżenie.

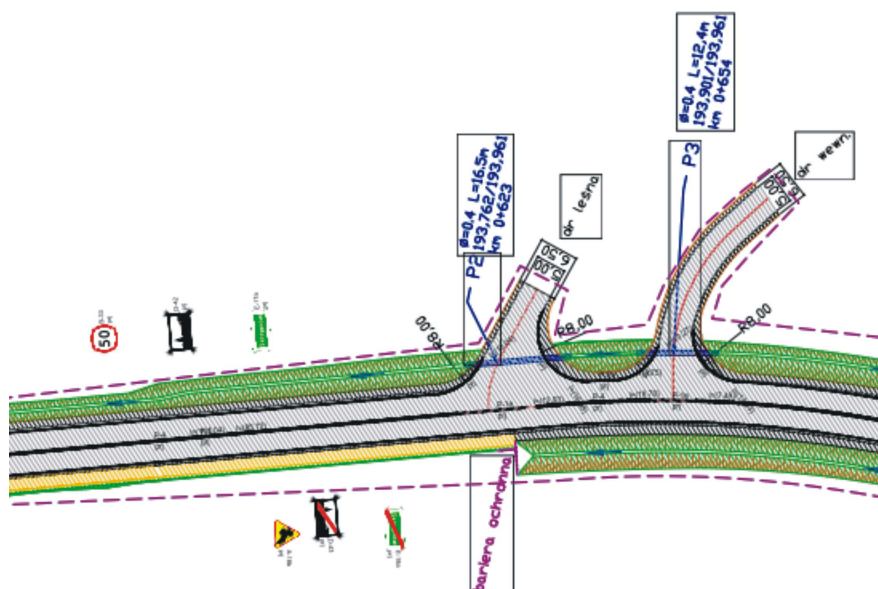
Rozwiązanie szczegółowe stwarzające zagrożenie dla BRD. Jego lokalizacja od km do km Uzasadnienie uznania rozwiązania za zagrożenie dla BRD. Zalecenie dla zarządcy drogi.

Rysunek nieopisany – nazwa pliku: „Wariant Powiatówka oznakowanie rys. 1.pdf”.

- Skrzyżowanie na łuku: występujące obok siebie w km 0+623 i km 0+654 dwa wloty (droga leśna i droga gruntowa).

Zalecenie:

Doprowadzić do jednego wlotu.



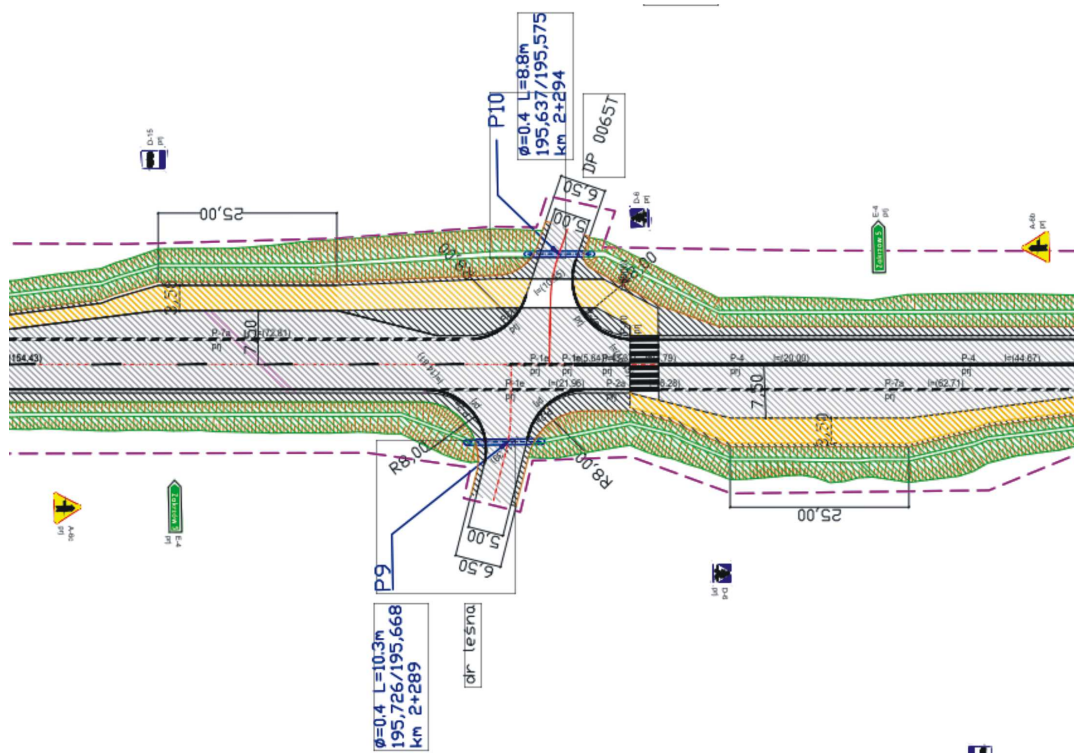
D.2.

Rysunek nr 5 „Plan sytuacyjny budowa obwodnicy Michałowa DW766 (droga powiatowa DP 0064T) – nazwa pliku: „Wariant Powiatówka oznakowanie rys. 3.pdf”.

- Skrzyżowanie z drogą na „Zakrzów” - brak znaków pionowych na wlotach bocznych A-7 lub B-20, na jednym wlocie brakuje linii krawędziowej przerywanej.
- Niepoprawnie zaprojektowane zatoki autobusowe pod kątem geometrycznym.

Zalecenie:

Zweryfikować powyższe na następnych etapach realizacji zadania.



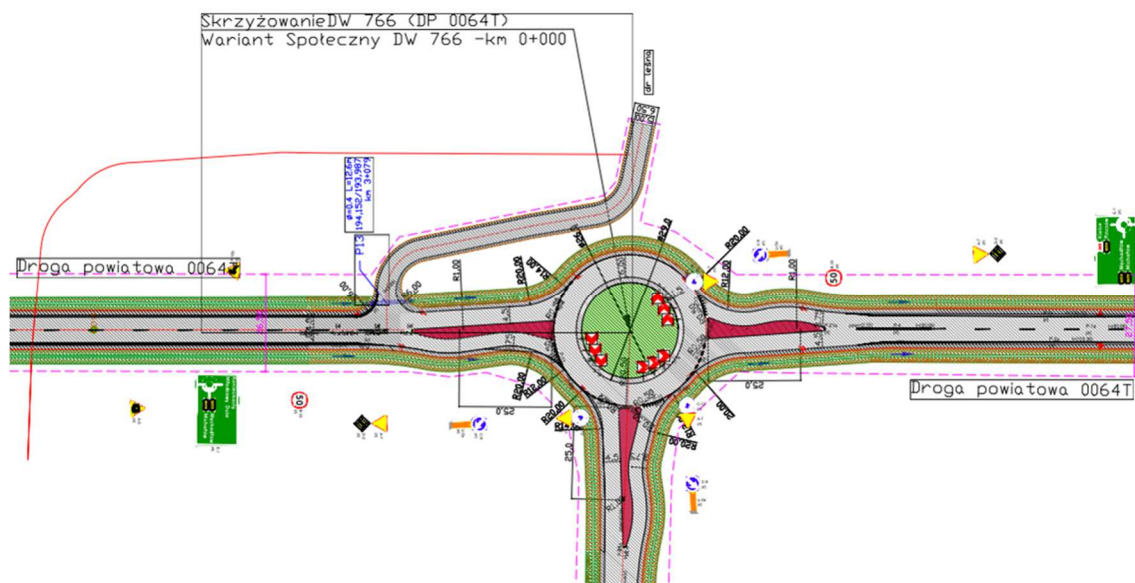
D.3.

Rysunek nr 6 „Plan sytuacyjny budowa obwodnicy Michałowa DW766 (droga powiatowa DP 0064T) – nazwa pliku: „Wariant Powiatówka oznakowanie rys. 4.pdf”.

- Lokalizacja lamp oświetleniowych w rejonie ronda w miejscach potencjalnego najechania przez pojazd. Brak urządzeń brd w postaci drogowych barier ochronnych zabezpieczających słupy lamp oświetleniowych.
- Dojazd do drogi leśnej prowadzić przez rondo, eliminując możliwość lewoskrętu, poprzez zastosowanie linii jednostronnie przekraczalnej.
- Na południowym wlocie ronda brak oznakowania kierunkowego, a na całym rondzie brak kompletnego oznakowania kierunkowego.
- Zbyt szybki najazd na rondo (90 km/h). W przypadku ograniczenia prędkości przed rondem do 50 km/h w obszarze niezabudowanym należy przeanalizować wprowadzenie stopniowania prędkości przez 70 km/h.

Zalecenie:

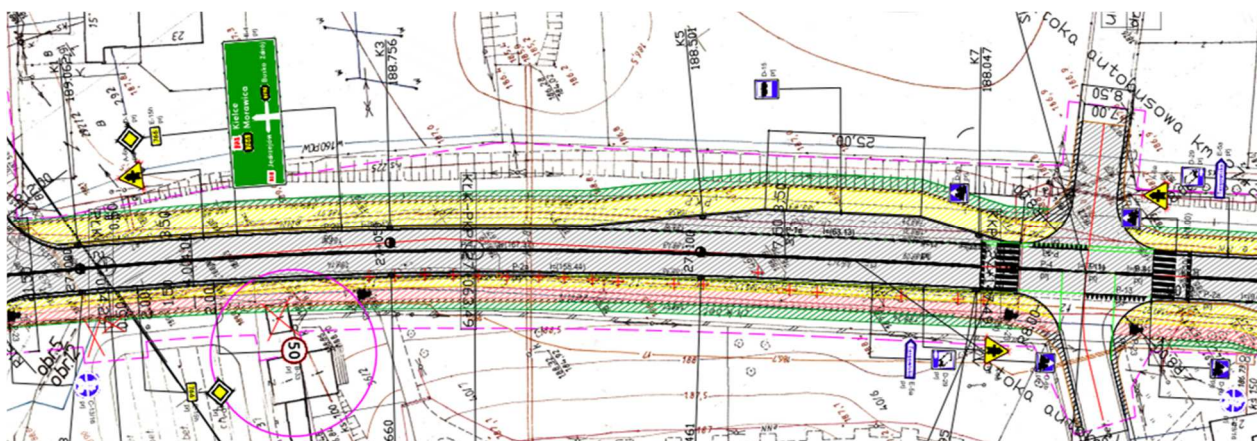
Zweryfikować powyższe na następnych etapach realizacji zadania.



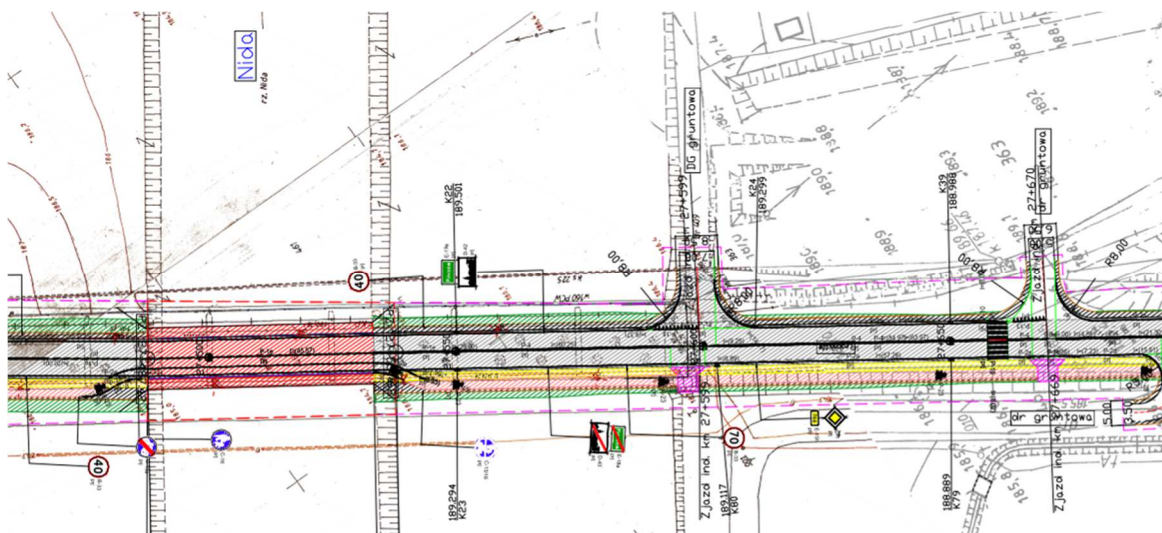
D.4.

Rysunek nr 1 „Plan sytuacyjny stan istniejący DW766 odcinek Pińczów – Skrzypiów”, nazwa pliku: „Stan istniejący Odcinek I sytuacja.pdf”.

- Stwierdzono niezgodność w projektowaniu odcinka pieszo-rowerowego w stosunku do jego oznakowania pionowego (oznakowano jako wspólny ciąg, a zaprojektowano jako rozdzielne relacje).
- Na ciągach pieszo-rowerowych wyznaczonych znakami pionowymi C-13/C-16 brak jest jego uzupełnienia o właściwe oznakowanie poziome.
Oznakowanie winno być opracowane zgodnie z wymogami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 r., poz. 2181 ze zm.). Analizą objąć cały odcinek.
- Budzi wątpliwość z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego wyznaczanie przejazdu rowerowego (bez dodatkowych urządzeń brd) przez drogę główną, co może powodować niekontrolowane wjazdy rowerzystów kończące się zdarzeniami drogowymi.



- Brak ciągłości ciągu pieszo-rowerowego na obiekcie mostowym nad rzeką Nidą.
- Brak z północnej strony drogi chodnika w rejonie projektowanego przejścia dla pieszych (km 27+650) – zaprojektowano pobocze gruntowe utwardzone.
- Na odcinku od ok. km 27+000 do km 27+599 wprowadzono ograniczenia prędkości (50 km/h – 40 km/h – 70 km/h) – przeanalizować projekt pod kątem zastosowania jednolitego ograniczenia prędkości mającego na celu płynne pokonanie odcinka drogi.
- Niekompletne oznakowanie na wlotach skrzyżowań (określić zasadność oznakowywania dróg gruntowych).
- Niepoprawnie zaprojektowane zatoki autobusowe pod kątem geometrycznym.



Zalecenie:

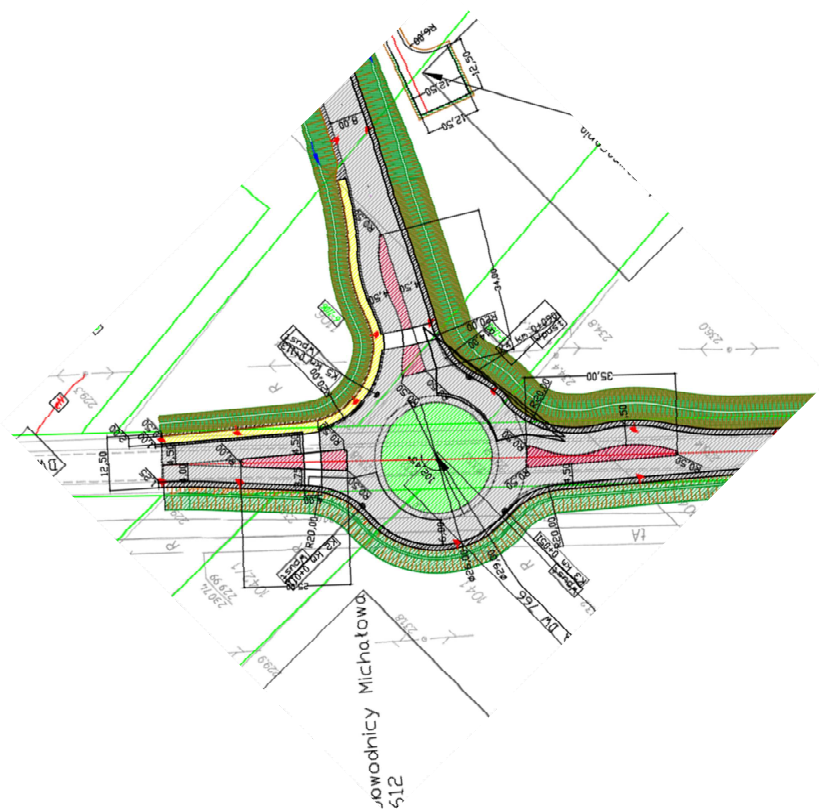
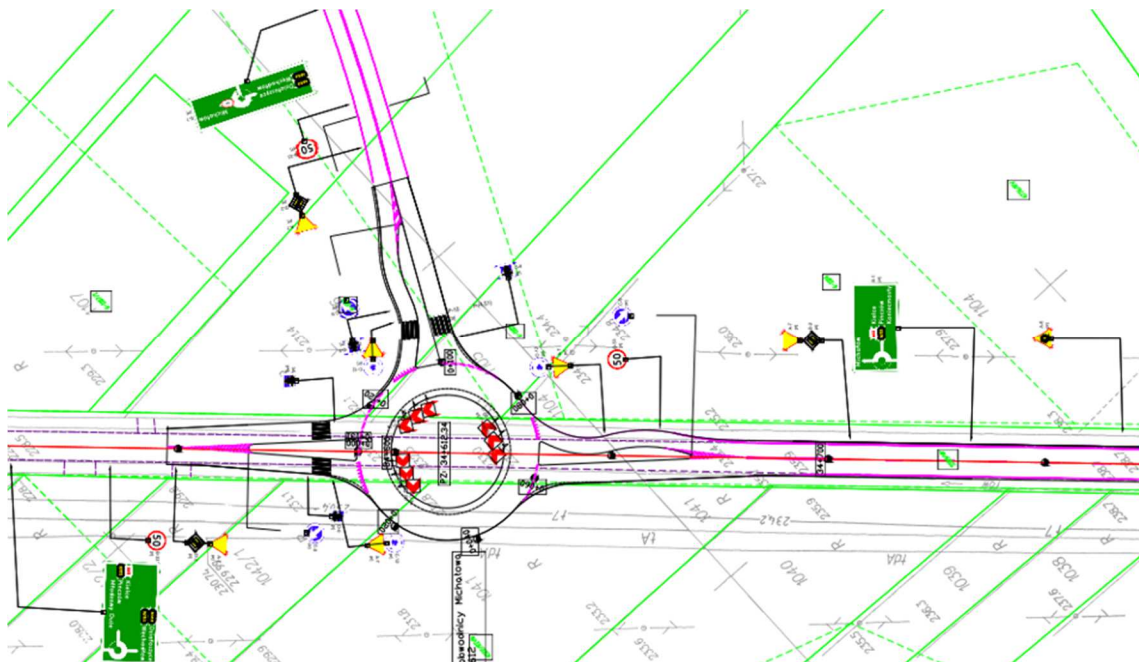
Zweryfikować powyższe na następnych etapach realizacji zadania.

D.5.

Rysunek nr 12 „Projekt stałej organizacji ruchu”, nazwa pliku: „Organizacja ruchu stan istniejący odcinek II – 03.08.2018-Arkusz-(1).pdf.

Rysunek nr 2 „Skrzyżowanie wariant społeczny – DW766 obwodnica Michałowa – geometria”, nazwa pliku: „Rondo 3 – Geometria.pdf.

- Koncepcja organizacji ruchu powinna zawierać elementy geometrii, chodników oraz urządzeń w pasie drogowym jak np. lampy oświetleniowe.
- Projekt nie przewiduje zabezpieczenia między innymi lamp oświetleniowych poprzez zastosowanie barier ochronnych.
- Brak obustronnego chodnika w rejonie przejścia dla pieszych – przeanalizowania wymaga zasadność wyznaczenia przejścia dla pieszych po północnej stronie ronda.
- Przeanalizować zakres oddziaływania ciągów pieszych m. in. w rejonie ronda (brak ciągłości ruchu pieszego, dotyczy głównie przejść dla pieszych „skąd – dokąd?”
- Zbyt szybki najazd na rondo (90 km/h). W przypadku ograniczenia prędkości przed rondem do 50 km/h w obszarze niezabudowanym należy przeanalizować wprowadzenie stopniowania prędkości przez 70 km/h.



Zalecenie:

Zweryfikować powyższe na następnych etapach realizacji zadania.

D.6.

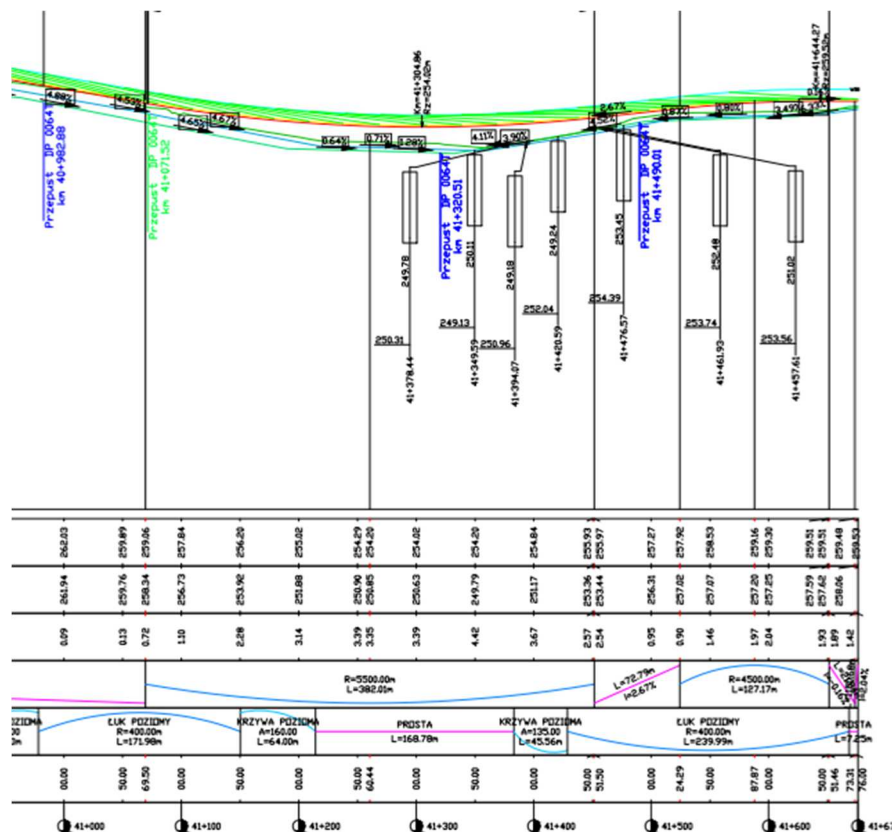
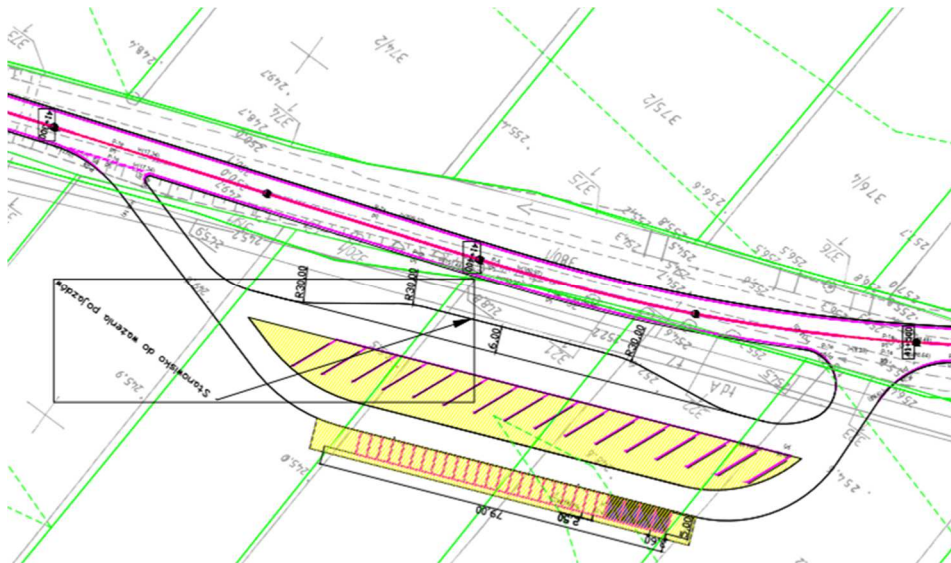
Rysunek nr 19 „Projekt stałej organizacji ruchu”, nazwa pliku: „Organizacja ruchu stan istniejący odcinek II – 03.08.2018-Arkusz-(8).pdf.

Rysunek nr 2 „ Stan istniejący – widoczność profil odcinek km 38+500 – km 41+675, nazwa pliku: „Stan istniejący odcinek II widoczność profil – rys. 2.pdf.

- Projektowany parking (km 41+300 – km 41+500) zlokalizowany na łuku pionowym i poziomym na wzniesieniu. Z jednej strony skarpa przesłaniająca widoczność na łuku, zjazd do parkingu, brak na przekroju podłużnym zaznaczenia tego miejsca, manewry lewoskrętu na parking bez dodatkowych pasów.

Zalecenie:

Zweryfikować powyższe na następnych etapach realizacji zadania.



D.7.

- km 35+250, km 36+600, płyta skrzyżowania ze względu na swoje rozmiary wymaga wprowadzenia regulacji ruchu, szerokość wlotu może powodować iż pojazdy będą oczekiwać na włączenie się do ruchu obok siebie, skutecznie ograniczając wzajemną widoczność.
- km 35+700, zatoki w rejonie skrzyżowania zlokalizować za wlotami skrzyżowania, brak wyznaczonych chodników w rejonie przejścia, wlotu oraz zatok, niepoprawnie zaprojektowane zatoki pod kątem geometrycznym.

Zalecenie:

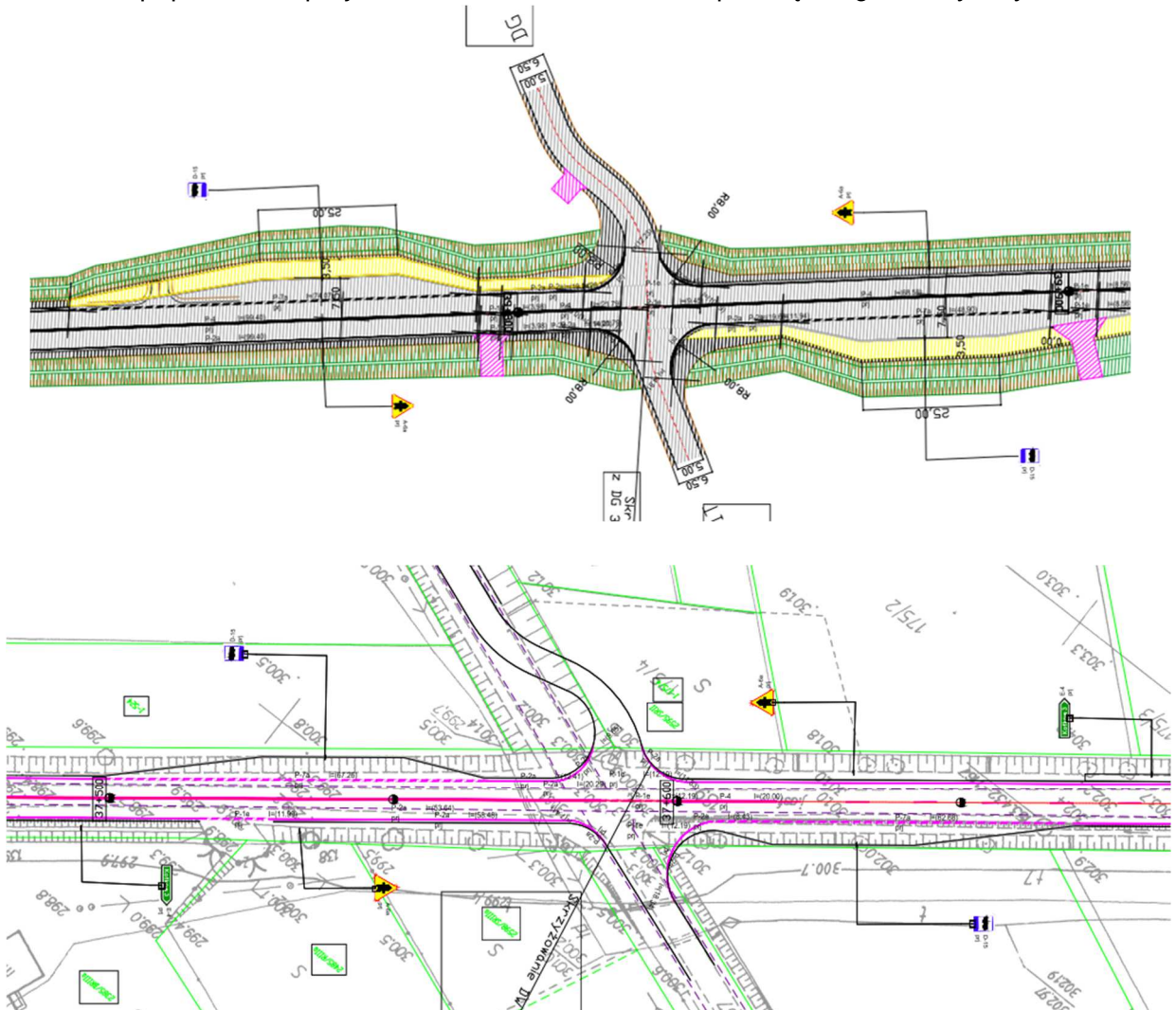
Zweryfikować powyższe na następnych etapach realizacji zadania.

D.8.

Rysunek nieopisany, nazwa pliku: „Stan istniejący sytuacja odcinek II – 27.07.2018 oznakowanie rys.6.pdf.

Rysunek nr 15 „Projekt stałej organizacji ruchu”, nazwa pliku: „Organizacja ruchu stan istniejący odcinek II-03.08.2018- Arkusz-(4)-.pdf.

- Koncepcja organizacji ruchu powinna zawierać elementy geometrii, chodniki, zjazdy, oznakowanie pionowe i poziome i urządzenia brd.
- Wyjaśnić zakres oddziaływania ciągów pieszych, którego jest brak jest w opracowaniu.
- Niepoprawnie zaprojektowane zatoki autobusowe pod kątem geometrycznym.



Zalecenie:

Zweryfikować powyższe na następnych etapach realizacji zadania.

D.9.

Dotyczy rond.

Zestaw oznakowania C-9 z U-5a na wyspach na których występują przejścia dla pieszych należy rozsunąć (wysokościowo) względem siebie w taki sposób aby była zapewniona widoczność pieszego

Zalecenie:

Zweryfikować powyższe na następnych etapach realizacji zadania.

D.10.

Dotyczy rond.

Brak jest w koncepcji stałej organizacji ruchu na pierścieniach ronda jak i na wyspach dzielących (na ich całej obwodni) elementów w postaci punktowych elementów odblaskowych.

Zalecenie:

Zweryfikować powyższe na następnych etapach realizacji zadania.

II. ZALECENIA

zespołu audytującego dla zarządcy drogi

sformułowane na podstawie Sprawozdania z Audytu BRD

(Zalecenia zespołu audytującego wraz ze sprawozdaniem składają się na wynik Audytu BRD, choć nie są one wiążące dla zarządcy drogi powinny być tak sformułowane, aby było wiadomo, które zagrożenia mogą mieć większy wpływ na BRD a które mniejszy.

Zalecenia powinny mieć charakter sugestii i na ile to możliwe określać możliwy sposób wyeliminowania błędów i usterek lub zminimalizowania ich negatywnego oddziaływania na BRD. Nie powinny mieć one charakteru projektowania konkretnych rozwiązań).

Zalecenia dotyczące sposobu wyeliminowania lub zmniejszenia negatywnych skutków rodzajów zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, wymienione w części C i D:

1. Zgodnie z punktami C i D należy przeanalizować przedmiotowe zadanie pod kątem wyżej wymienionych uwag.

Przedmiotowy audyt został sporządzony na podstawie otrzymanych materiałów. Przy wykonywaniu następnego etapu audytu BRD, audytowi winny podlegać również elementy, które nie zostały ujęte w przedstawionej do audytu dokumentacji.

Katowice, październik 2018 rok

miejsce i data sporządzenia

Wyniku Audytu BRD

1. Imię i nazwisko i audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego:

Jacek Sobczak

.....
(podpis i pieczęć)

2. Imię i nazwisko i audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego:

Łukasz Pohl

.....
(podpis i pieczęć)

Wyżej podpisani audytorzy bezpieczeństwa ruchu drogowego oświadczają, że nie zachodzą wobec nich przesłanki określone w art. 24k ust. 2 i 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.