

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytora	Tomasz Mackun	
Data, Godzina	02.09.2016 16:35	
Pogoda	Słonecznie	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	1211		
DZIELNICA	Ochota	KATEGORIA	Ochota
ULICA	Karola Dickensa	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Siemierńskiego		
OPIS	przez Dickensa W		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.2048798	Szerokość geograficzna	20.9747082
Google Maps	LINK	URL	http://maps.google.com/maps?q=52.2048798,20.9747082

ORIENTACJA

NW			NE
W			E
SW			SE
S			

ORIENTACJA

NW			NE
W			E
SW			SE
S			

















FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 2
NR PRZEJŚCIA	1211	

CHARAKTERYSTYKA						
USYTUOWANIE PRZEJŚCIA		Pomiędzy skrzyżowaniami				
ODLEGŁOŚĆ OD KRAWĘDZI JEZDNI PROSTOPADŁEJ		ND				
PRĘDKOŚĆ NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ		ND				
JEZDNIĄ Z PIERWSZEŃSTWEM		Tak				
DROGA ROWEROWA (DR)		Bez przejazdu rowerowego				
USYTUOWANIE DR		ND				
LINIE TRAMWAJOWE		Brak				
NAWIERZCHNIA TOROWISKA		ND				
NAWIERZCHNIA JEZDNI ZA I PRZED PRZEJŚCIEM		Naw. bitumiczna				
STAN NAWIERZCHNI		Dobry				
GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA		Prosta				
SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA		4 m		DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA		9 m
				DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA		9 m
PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA		50 km/h				
PRZEKRÓJ POPRZECZNY						
Zatoki autobusowe	Pasy rowerowe	Pasy	Azyl/pas dzielący	Pasy	Pasy rowerowe	Zatoki autobusowe
Brak	Brak	1	Brak	1	Brak	Brak
OŚWIETLENIE		Standardowe uliczne				

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	1211	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW				
ULICA JEDNOKIERUNKOWA		Nie		
Kierunki ruchu	do ul.	Józefa Siemieńskiego		
	do ul.	Grójecka		
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)		E	W	
E	Józefa Siemieńskiego			
W	Grójecka			
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)				
KIERUNEK RUCHU ROWERÓW				
LICZBA RELACJI ZJEŹDŹAJĄCYCH ZE SKRZYŻOWANIA W STRONĘ PRZEJŚCIA		ND		

















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

OZNAKOWANIE PIONOWE				
ZNAKI PIONOWE cz. I				
Kierunek	E	STR. LEWA	 D6	
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	E	STR. PRAWA	 D6	Stan dobry
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	W	STR. LEWA	 D6	
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	W	STR. PRAWA	 D6	
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	










FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	1211	

OZNAKOWANIE PIONOWE

ZNAKI PIONOWE cz. II				
-----------------------------	--	--	--	--

Kierunek	E	STR. LEWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	E	STR. PRAWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	W	STR. LEWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	W	STR. PRAWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	

ZNAKI PIONOWE cz. III				
------------------------------	--	--	--	--

Kierunek	E	STR. LEWA	 2 SO		
			 1 SO nad zn.		
			 1 SO pod zn.		
			Inny		
			Kierunek	E	STR. PRAWA
 1 SO nad zn.					
 1 SO pod zn.					
Inny					
Kierunek	W	STR. LEWA			
			 1 SO nad zn.		
			 1 SO pod zn.		
			Inny		
			Kierunek	W	STR. PRAWA
 1 SO nad zn.					
 1 SO pod zn.					
Inny					

Uwagi	
-------	--

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	1211	

OZNAKOWANIE POZIOME	
Rodzaj	Malowane cienkowsarstwowe
Tło	Brak
Stan	Dobry
Oznakowanie przed przejściem	Linia P-14
Szerokość zawężenia (strona lewa)	Brak
Szerokość zawężenia	ND
Szerokość zawężenia (strona prawa)	Brak
Szerokość zawężenia	ND

WPUSTY DESZCZOWE W OBSZARZE PRZEJŚCIA	
Liczba wpustów	1
Ścieki przykrawężnikowe	Nie
Odwodnienie	Niepoprawne

UDOGODNIENIA DLA NIEPEŁNOSPRAWNYCH / OGRANICZENIA			
RAMPA			
Kierunek	E	Strona lewa	Tak
		Strona prawa	Tak
DLA NIEWIDZĄCYCH			
Kierunek	E	Strona lewa	Płytki prowadzące
		Strona prawa	Płytki prowadzące

SŁUPKI I WYGRODZENIA			
PRZEJŚCIE			
Kierunek	E	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Brak
PRZED PRZEJŚCIEM			
Kierunek	E	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Brak
ZA PRZEJŚCIEM			
Kierunek	E	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Brak
NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ			
Kierunek		Strona prawa	ND

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	1211	

PARKOWANIE

PARKOWANIE NA JEZDNI

KIERUNEK	E	STR.	Przed przejściem	NS
		LEWA	Za przejściem	NS
		STR.	Przed przejściem	NS
		PRAWA	Za przejściem	NS

PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI

KIERUNEK	E	STR.	Przed przejściem	NS
		LEWA	Za przejściem	NS
		STR.	Przed przejściem	Odległość od przejścia: 3 m
		PRAWA	Za przejściem	NS

PARKOWANIE NA PASIE RUCHU

KIERUNEK	E	STR.	Przed przejściem	NS
		LEWA	Za przejściem	NS
		STR.	Przed przejściem	NS
		PRAWA	Za przejściem	NS

PARKOWANIE NA CHODNIKU I NA JEZDNI (JEDNYM KOŁEM)
--

KIERUNEK	E	STR.	Przed przejściem	NS
		LEWA	Za przejściem	NS
		STR.	Przed przejściem	NS
		PRAWA	Za przejściem	NS

PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU

KIERUNEK	E	STR.	Nie
		LEWA	Nie
KIERUNEK	E	STR.	Nie
		PRAWA	Nie

PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ
--

KIERUNEK		ND
----------	--	----

UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	1211	

WIDOCZNOŚĆ			
WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	N	W LEWO	15 m
		W PRAWO	100 m
		W TYŁ	ND
	S	W LEWO	100 m
		W PRAWO	100 m
		W TYŁ	ND
WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	N	W LEWO	65 m
		W PRAWO	65 m
		W TYŁ	ND
	S	W LEWO	65 m
		W PRAWO	65 m
		W TYŁ	ND
OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	N	STRONA LEWA	Parkowanie
		STRONA PRAWA	Brak
	S	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	1211	

SUBIEKTYWNA OCENA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH	2
---	----------

OPINIA / UWAGI DODATKOWE

Przeście dla pieszych w ciągu ulicy Karola Dickensa. Na tej ulicy co drugie skrzyżowanie jest skrzyżowaniem sterowanym sygnalizacją świetlną. Występuje duże natężenie ruchu a kolejki ze skrzyżowań z sygnalizacją świetlną sięgają na skrzyżowania i przejścia dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej. Powoduje to zjawisko stania pojazdów w obszarze „zebry” i piesi przechodząc przez przejście dla pieszych wychodzą bezpośrednio zza pojazdów stojących w kolejce na pas w przeciwną stronę, który nie jest obciążony kolejkami. W godzinach szczytu występuje więc bardzo poważnym problem z ograniczeniem widoczności na pieszego z uwagi na kolejki pojazdów.

Należy rozważyć wprowadzenie sygnalizacji świetlnej.

Od strony zachodniej nie ma znaku D-6. Brak oznakowania pionowego może doprowadzić do sytuacji, że kierujący nie zauważą, że zbliżają się do przejścia dla pieszych. Problem nasili się w przypadku złego stanu oznakowania poziomego lub zalegania śniegu na jezdni.

Należy uzupełnić oznakowanie pionowe.

Na chodniku bezpośrednio przed przejściem od strony zachodniej podczas wizji lokalnej stwierdzono zaparkowany pojazd. Pojazd ten ograniczał widoczność na pieszego do 15 m. Ograniczenia widoczności mogą powodować bardzo groźne w skutkach sytuacje na drodze. Kierujący zbliżający się do przejścia muszą mieć możliwość dostrzegania pieszych zbliżających się do przejścia i jednocześnie pieszy muszą mieć możliwość obserwacji potoków ruchu. Kierowca oraz pieszy mają swoje prawa i obowiązki. Kierowca powinien dostosować swą prędkość aby zatrzymać się w przypadku gdy pieszy wkroczy na przejście dla pieszych. Pieszy natomiast powinien upewnić się, że może przekraczać przejścia dla pieszych. W sytuacji gdy występują ograniczenia widoczności kierowca i pieszy nie są w stanie zrealizować swoich obowiązków w zakresie dostosowania dynamiki ruchu i upewnienia się co do możliwości dalszego przemieszczania. Pieszy widząc przejście dla pieszych ma wrażenie, że jest bezpieczny i często wkracza na jezdnię natomiast kierujący nie mając szans na dostrzeżenie pieszych z odpowiednim wyprzedzeniem są zaskakiwani i może okazać się, że ich prędkość jest zbyt duża aby bezpiecznie zatrzymać pojazd.

Należy wprowadzić wzmożony nadzór na parkowaniu lub/oraz fizycznie uniemożliwić parkowanie przed przejściem dla pieszych.

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

Dodatkowo chodniki na krawędzi jezdni są pozapadane i mogą w obszarze płytek dla osób niewidomych powstawać kałuże.

Należy przenieść wpust tak aby znajdował się przed przejściem od strony napływającej wody opadowej a płytki na krawędzi chodnika podnieść tak aby nie powstawały tam kałuże.

Przeście dla pieszych ma długość 9, pasy ruchu mają szerokość 4.5. Pieszy przekraczając długie przejście narażony jest na ryzyko potrącenia na długim odcinku. Pieszy będzie potrzebował więcej czasu (dłuższą lukę czasową pomiędzy pojazdami) ale przekroczyć jezdnię. Powoduje to niepotrzebne zagrożenia niechronionych użytkowników ruchu.

Należy skrócić przejście dla pieszych poprzez realizację wyspy azylu lub zawężenie pasów ruchu.

NR PRZEJŚCIA

1211

ZDJĘCIA









