

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytora	Beata Mikołajewska	
Data, Godzina	26.08.2016 09:10	
Pogoda	Słonecznie	

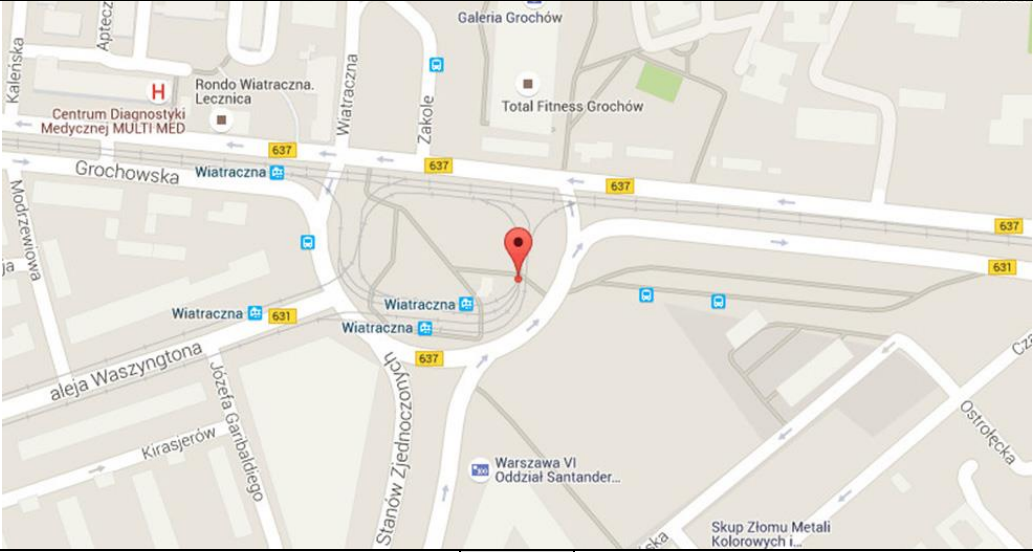
METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	1765		
DZIELNICA	Praga Południe	KATEGORIA	Praga Południe
ULICA	Grochowska	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Rondo Wiatraczna		
OPIS	przez tory tramwajowe E		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.244802	Szerokość geograficzna	21.0853118
Google Maps	LINK	URL	http://maps.google.com/maps?q=52.244802,21.0853118

ORIENTACJA

NW	N		NE
W			E
SW	S		SE

ORIENTACJA

NW	N		NE
W			E
SW	S		SE

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 2
NR PRZEJŚCIA	1765	

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	Torowisko wydzielone: 3 Tory		
NAWIERZCHNIA TOROWISKA	Bitumiczna		
NAWIERZCHNIA JEZDNI ZA I PRZED PRZEJŚCIEM	Tłuczeń		
STAN NAWIERZCHNI	Dobry		
GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA	łuk		
SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA	5 m	DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA	9,5 m
		DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA	9,5 m
PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA	50 km/h		

PRZEKRÓJ POPRZECZNY						
----------------------------	--	--	--	--	--	--

















Zatoki autobusowe	Pasy rowerowe	Pasy	Azyl/pas dzielący	Pasy	Pasy rowerowe	Zatoki autobusowe
Brak	Brak	Brak	Pas dzielący z tram	Brak	Brak	Brak

OŚWIETLENIE	Standardowe uliczne
--------------------	---------------------

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	1765	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW			
ULICA JEDNOKIERUNKOWA		Tak	
Kierunki ruchu	do ul.	Grochowska	
	do ul.	Aleja Stanów Zjednoczonych	
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)			
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)			
N	Grochowska		
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	N		Odległość
			Odległość
Kierunek			Odległość
			Odległość

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










FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	1765	

OZNAKOWANIE PIONOWE

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

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

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

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

Uwagi	
-------	--

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	1765	

OZNAKOWANIE POZIOME	
Rodzaj	Malowane grubowarstwowe
Tło	Brak
Stan	Dostateczny
Oznakowanie przed przejściem	Brak
Szerokość zawężenia (strona lewa)	Brak
Szerokość zawężenia	ND
Szerokość zawężenia (strona prawa)	Brak
Szerokość zawężenia	ND

WPUSTY DESZCZOWE W OBSZARZE PRZEJŚCIA	
Liczba wpustów	0
Ścieki przykrawężnikowe	Nie
Odwodnienie	Poprawne

UDOGODNIENIA DLA NIEPEŁNOSPRAWNYCH / OGRANICZENIA			
RAMPA			
Kierunek	N	Strona lewa	Nie ma potrzeby
		Strona prawa	Nie ma potrzeby
DLA NIEWIDZĄCYCH			
Kierunek	N	Strona lewa	Płytki prowadzące
		Strona prawa	Płytki prowadzące

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

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	1765	

PARKOWANIE

PARKOWANIE NA JEZDNI

KIERUNEK	N	STR.	Przed przejściem	ND
		LEWA	Za przejściem	ND
		STR.	Przed przejściem	ND
		PRAWA	Za przejściem	ND

PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI

KIERUNEK	N	STR.	Przed przejściem	ND
		LEWA	Za przejściem	ND
		STR.	Przed przejściem	ND
		PRAWA	Za przejściem	ND

PARKOWANIE NA PASIE RUCHU

KIERUNEK	N	STR.	Przed przejściem	ND
		LEWA	Za przejściem	ND
		STR.	Przed przejściem	ND
		PRAWA	Za przejściem	ND

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

KIERUNEK	N	STR.	Przed przejściem	ND
		LEWA	Za przejściem	ND
		STR.	Przed przejściem	ND
		PRAWA	Za przejściem	ND

PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU

KIERUNEK	N	STR.	Nie
		LEWA	Nie
KIERUNEK	N	STR.	Nie
		PRAWA	Nie

PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ
--

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

UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA

Postój składów tramwajowych odbywa się przy peronach przystankowych, w odległości ok.33m przed wyznaczonym przejściem.

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	1765	

WIDOCZNOŚĆ			
WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	W LEWO	45 m
		W PRAWO	
		W TYŁ	ND
	E	W LEWO	
		W PRAWO	24 m
		W TYŁ	ND
WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	W LEWO	45 m
		W PRAWO	
		W TYŁ	ND
	E	W LEWO	
		W PRAWO	45 m
		W TYŁ	ND
OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak
	E	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Budowle

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	1765	

SUBIEKTYWNA OCENA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH	1
---	----------

OPINIA / UWAGI DODATKOWE

1. Przejście wyznaczono w obrębie pętli tramwajowej, obsługuje przejście przez 4 tory tramwajowe wewnątrz ronda Wiatraczna od strony wschodniej, prowadzi do przejścia przez jezdnię ronda. Przejście jest odsunięte od peronów przystankowych, do których dojście jest możliwe z obu stron torowiska, które jest wygradzone obustronnie ogrodzeniem szczeblinkowym na całym odcinku.

2. Niestety, zaobserwowano, że motorniczy ruszający z przystanku na pętli nie przestrzegają pierwszeństwa pieszych znajdujących się już na przejściu i przejeżdżają bez zatrzymania nawet, jeśli piesi znajdują się na przejściu i idą w stronę toru, po którym jedzie tramwaj.

Sytuacja może grozić kolizją tramwaju z pieszym, zwłaszcza niedoświadczonym, np. osobie starszej, która nie zauważy pojazdu. Tramwaje poruszają się cicho, ruszają stosunkowo szybko. Sytuacja ta stwarza poważne zagrożenie dla pieszych, którzy w razie kolizji z tramwajem są narażeni na poważne kalectwo lub śmierć. Należy wzmocnić nadzór nad zachowaniem motorniczych wyjeżdżających z pętli, jako działanie krótkoterminowe.

Zalecane jest wprowadzenie sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej, uruchamianej odpowiednio wcześniej przed wyjazdem tramwajów ruszających z przystanków na pętli, która obejmie przejście nr 1764 oraz 1765.

3. Przejście przez tory jest bardzo długie. Pomiędzy poszczególnymi torami nie ma płytek prowadzących, które umożliwiłyby osobie niedowidzącej lub niewidomej zorientowanie się, czy jest na torze czy pomiędzy torami. Odległości pomiędzy torami są niewielkie. Zastosowano na krawężniach przejścia tzw. płytki prowadzące fakturowe, z wypustkami. Jest to niewłaściwe rozwiązanie techniczne w takim miejscu, jak przejście przez kilka torów tramwajowych. Należy zastosować rozwiązania analogiczne do stosowanych na dworcach kolejowych.

Zaleca się w takiej sytuacji stosowanie płytek prowadzących z rowkami podłużnymi, które pozwolą bardzo precyzyjnie poruszać się w rejonie torów osobom, które korzystają tzw. „białej laski”. Wskazana jest zmiana rodzaju płytek prowadzących oraz wykonanie „ścieżki” wzdłuż całego przejścia wraz z wyznaczeniem stref bezpiecznych.

4. Na przejściu dla pieszych przez torowisko zastosowano oznakowanie P-10. Prawo o ruchu drogowym Art. 13. 1 mówi: „Pieszy, przechodząc przez jezdnię lub torowisko, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych. Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem”. Z obserwacji zachowań wynika, że pieszy traktuje funkcjonowanie oznakowania P-10 na torowisku tak jak ono funkcjonuje na jezdniach kołowych, tzn., że w momencie gdy znajdzie się w obszarze oznakowania P-10, kierujący pojazdami zobowiązani są mu ustąpić pierwszeństwa. Piesi przy ruchliwych arteriach są zmuszeni do egzekwowania swoich praw, wchodząc na przejście lub stawiając jedną stopę na „zebrze” i czekając na udzielenie im pierwszeństwa przez pojazdy. Problem polega jednak na tym, że dynamika tramwaju nie pozwala na zatrzymanie pojazdu na takiej odległości jak może to nastąpić w przypadku samochodów. Istnieje ryzyko, że pieszy tak jak na sąsiednich przejściach będzie „wymuszał” pierwszeństwo wchodząc na przejście, bez zachowania ostrożności bez świadomości, że długość drogi hamowania jest znacznie większa w przypadku pojazdów szynowych. Motorniczy może nie mieć możliwości zatrzymania tramwaju przed przejściem lub zatrzyma się narażając zdrowie pasażerów, którzy są nim przewożeni.

W związku z powyższym zaleca się także rozważenie likwidacji oznakowania P-10 i zastosowania oznakowania poziomego UWAGA TRAMWAJ ze wskazaniem kierunku poruszania się tramwaju. Można to określić jako przejście sugerowane.

Wizja lokalna wykazała niedostosowanie lokalizacji przejść dla pieszych w obszarze Ronda Wiatraczna oraz w zakresie wyznaczonych przejść dla pieszych przez jezdnię tego ronda w stosunku do potrzeb pieszych oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z uwagi na znaczące wydłużenie dróg pieszych, piesi przekraczają jezdnie lub torowiska w miejscach niewyznaczonych powodując zagrożenie dla siebie i innych użytkowników ruchu drogowego. Zaleca się przeprowadzenie badań źródłowo - celowych pieszych (badania ankietowe, budowa więźby ruchu pieszego) oraz zaplanowania wyznaczonych bezpiecznych przejść dla pieszych po możliwie krótkich trasach oraz fizyczne wykluczenie przekraczania nielegalnego.

NR PRZEJŚCIA

1765

ZDJĘCIA







