

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Wojciech Kustra	
Data, Godzina	05.06.2020 11:00	
Pogoda	Zachmurzenie: Częściowe	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	3625		
DZIELNICA	Białołęka	KATEGORIA	Powiatowa
ULICA	Białołęcka	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Białołęcka 278		
OPIS	przez Białołęcka, przy przystanku „Dobka Z Olesnicy”		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.3229771999999969	Szerokość geograficzna	21.0324375000000003
Google Maps	LINK	URL	https://www.google.com/maps?q=52.3229771999999969,21.0324375000000003

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	3625	

















CHARAKTERYSTYKA

USYTUOWANIE PRZEJŚCIA		Pomiędzy skrzyżowaniami				
ODLEGŁOŚĆ OD KRAWĘDZI JEZDNI PROSTOPADŁEJ		ND				
PRĘDKOŚĆ NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ		ND				
JEZDNIA 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: szara				
STAN NAWIERZCHNI		Dostateczny				
GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA		Prosta				
SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA	4 m	DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA	7 m			
		DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA	7 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		Tylko dedykowane				

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	3625	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW			
ULICA JEDNOKIERUNKOWA		Nie	
Kierunki ruchu	do ul.	Przydrożna	
	do ul.	Dobka z Oleśnicy	
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)		S	N
S	Przydrożna		
N	Dobka z Oleśnicy		
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			Tak
LOKALIZACJA, TYP, ODLEGŁOŚĆ OD PRZEJŚCIA			
Kierunek	S		Odległość
		Za przejściem, Na jezdni	Odległość 30 m
Kierunek	N		Odległość
		Za przejściem, Na jezdni	Odległość 23 m

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













FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	3625	

OZNAKOWANIE PIONOWE

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

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

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

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

Uwagi	
-------	--

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	3625	

OZNAKOWANIE POZIOME	
Rodzaj	Malowane cienkowsarstwowe
Tło	Brak
Stan	Dostateczny
Oznakowanie przed przejściem	Linia P-14, Lampy LED
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	Niepoprawne

UDOGODNIENIA DLA NIEPEŁNOSPRAWNYCH / OGRANICZENIA			
RAMPA			
Kierunek	S	Strona lewa	Nie
		Strona prawa	Tak
DLA NIEWIDZĄCYCH			
Kierunek	S	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Płytki prowadzące

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

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	3625	

PARKOWANIE

PARKOWANIE NA JEZDNI

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

PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI

KIERUNEK	S	STR.	Przed przejściem	NS
		LEWA	Za przejściem	Odległość od przejścia: 9 m
		STR.	Przed przejściem	ND
		PRAWA	Za przejściem	ND

PARKOWANIE NA PASIE RUCHU

KIERUNEK	S	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	S	STR.	Przed przejściem	ND
		LEWA	Za przejściem	ND
		STR.	Przed przejściem	NS
		PRAWA	Za przejściem	NS

PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU

KIERUNEK	S	STR.	Nie
		LEWA	Nie
KIERUNEK	S	STR.	Nie
		PRAWA	Nie

PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ
--

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

UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	3625	

WIDOCZNOŚĆ			
WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	E	W LEWO	100 m
		W PRAWO	35 m
		W TYŁ	ND
	W	W LEWO	100 m
		W PRAWO	100 m
		W TYŁ	ND
WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	E	W LEWO	65 m
		W PRAWO	65 m
		W TYŁ	ND
	W	W LEWO	65 m
		W PRAWO	65 m
		W TYŁ	ND
OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	E	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Przystanek
	W	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	3625	

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

OPINIA / UWAGI DODATKOWE

Przeście dla pieszych przez ulicę Białołęcką, przy przystanku „Dobka Z Oleśnicy” (kategoria drogi: powiatowa), nr posesji Białołęcka 278.

Oceniono, że w obszarze przejścia może występować znaczna prędkość pojazdów (długa prosta). W przypadku zdarzenia z udziałem pieszych może to prowadzić do bardzo groźnych skutków.

Rekomendacja. Należy zastosować środki fizyczne i nadzoru nad prędkością zmuszające kierujących do poruszania się z prędkością 40 - 50 km/h, ustaloną na podstawie zapewnionej widoczności.

Drugim problemem jest lokalizacja przystanków w obszarze przejścia. Ograniczają one znacznie widoczność pieszych, ponieważ zostały zlokalizowane bardzo blisko przejścia po stronie północnej (23 m). Takie usytuowanie przystanku powoduje znaczne ograniczenie widoczności w czasie postoju pojazdu transportu zbiorowego. Tył pojazdu istotnie ogranicza widoczność na pieszego, który znajduje się w przestrzeni zebry, dla kierujących poruszających się w przeciwnym kierunku.

Rekomendacja. Przystanek za przejściem dla pieszych należy odsunąć na odległość zapewniająca widoczność 65 m tj. ok 30 m. Alternatywą dla relokacji przystanków jest realizacja wyspy azylu. Innym rozwiązaniem dla przystanku w kierunku północnym jest budą zatoki autobusowej zlokalizowanej za przejściami dla pieszych.

Kolejnym problemem na tym przejściu jest potencjalne ryzyko ograniczenia widoczności związane z zapotrzebowaniem na miejsca postojowe. Podczas oceny terenowej, audytorzy zauważyli ślady po parkujących pojazdach po stronie lewej przed i za przejściem w bezpośrednim sąsiedztwie przejścia. Zaparkowane pojazdy mogą znacznie ograniczyć widoczność na tym przejściu. Kierujący zbliżający się do przejścia dla pieszych, muszą mieć możliwość dostrzegania pieszych zbliżających się do przejścia i jednocześnie piesi muszą mieć możliwość obserwacji potoków ruchu. Kierowca oraz pieszy mają swoje prawa i obowiązki. Kierowca powinien dostosować swoją prędkość, aby zatrzymać się w przypadku, gdy pieszy wkroczy na przejście dla pieszych. Pieszy natomiast powinien upewnić się, że może przekraczać przejście 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 mają szansy na dostrzeżenie pieszych z odpowiednim wyprzedzeniem. Użytkownicy są zaskakiwani i może okazać się, że ich prędkość jest zbyt duża, aby bezpiecznie zatrzymać pojazd.

Rekomendacja. Należy wzmocnić nadzór nad nieprawidłowym parkowaniem oraz zastosować fizyczne środki uniemożliwiające parkowanie w bliskości przejścia dla pieszych.

Na przejściu nie zastosowano rampy po jednej stronie. Brak zastosowania rampy może powodować zagrożenie dla osób, które z opóźnieniem opuszczają jezdnię. Wejście na wysoki krawężnik może być utrudnione dla osób starszych, także osoby na wózkach inwalidzkich oraz z wózkami dziecięcymi mogą pozostawać dłużej na jezdni. Mogą powstawać sytuacje, w której piesi przemieszczają się przez przejście z zamiarem dynamicznego opuszczenia jezdni, jednak na jej krawędzi zostają zaskoczeni przez wysoki krawężnik i opuszczenie jezdni zajmuje im dłużej niż to zaplanowali. Dodatkowo dla kierowców, pieszy przytrzymujący się na końcu przejścia dla pieszych, też może być zaskoczeniem.

Rekomendacja. Należy zrealizować pełną rampę.

Kolejnym problemem jest brak płytek dla osób niewidzących i niedowidzących po stronie zachodniej przejścia. Osoba niedowidząca i niewidząca, nie będzie miała szans, aby ocenić, czy znajduje się w obszarze chronionym czy już na przejściu dla pieszych.

Rekomenduje się, aby w przestrzeni oczekiwania na krawędzi jezdni zamontować płytki lub inne urządzenia z wypustkami pomagające osobom niepełnosprawnym na zorientowanie się, że mogą się zatrzymać w miejscu chronionym.

W obszarze przejścia dla pieszych zdiagnozowano występowanie obszarów zbierania się wody (bezdopływowych). Piesi oczekujący na przejście mogą być opryskiwani przez przejeżdżające pojazdy. W okresach występowania temperatur poniżej zera, miejsce to jest obciążone większym ryzykiem powstawania oblodzenia i w konsekwencji śliskości. 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 piesi mogą w takich warunkach przekraczać jezdnię poza przejściem, co może generować ryzyko najechania na pieszego i wystąpienia wypadków z poważnymi konsekwencjami.

Rekomendacja. Należy zrealizować poprawne rozwiązanie wysokościowe jezdni w obszarze przejścia.

Na odcinku poprzedzającym przejście dla pieszych jezdni po stronie zachodniej nie jest ograniczona krawężnikiem wysokim, nie ma chodnika, nie ma strefy oczekiwania. Pieszy w strefie oczekiwania przy przejściu narażony jest na najechanie przez kierowcę, gdyż brak wyniesienia krawędzi jezdni sprawia, że pojazd, który nieoczekiwanie zjedzie z jezdni, nie zostanie zatrzymany, koło pojazdu nie zostanie odbite od krawężnika, kierowca nie poczuje, że zjechał z jezdni. Jest to bardzo niebezpieczne dla pieszych.

Na odcinkach przy dojeździe do przejścia należy zrealizować krawężnik wysoki, tak aby zapewnić wyższy poziom bezpieczeństwa pieszych. Należy wybudować chodnik z poprawną strefą oczekiwania.

NR PRZEJŚCIA

3625

ZDJĘCIA





