

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Tomasz Mackun	
Data, Godzina	14.07.2017 17:10	
Pogoda	Słonecznie	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	363		
DZIELNICA	Mokotów	KATEGORIA	powiatowa
ULICA	Wałbrzyska	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Wałbrzyska 15		
OPIS	przez Wałbrzyską		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.17331	Szerokość geograficzna	21.02326
Google Maps	LINK	URL	http://maps.google.com/maps?q=52.17331,21.02326

ORIENTACJA

NW			N			NE
W			S			E
SW			S			SE

ORIENTACJA

NW			N			NE
W			S			E
SW			S			SE

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 2
NR PRZEJŚCIA	363	

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	Zły		
GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA	Prosta		
SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA	4 m	DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA	12 m
		DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA	6 m
PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA	50 km/h		

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

















Zatoki autobusowe	Pasy rowerowe	Pasy	Azyl/pas dzielący	Pasy	Pasy rowerowe	Zatoki autobusowe
Brak	Brak	1	W poziomie jezdni, szerokość azylu: 2 m	1	Brak	Brak

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

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	363	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW				
ULICA JEDNOKIERUNKOWA		Nie		
Kierunki ruchu	do ul.	Wałbrzyska		
	do ul.	Rolna		
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)		W	E	
W	Wałbrzyska			
E	Rolna			
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	W		Odległość	
			Odległość	
Kierunek	E		Odległość	
			Odległość	

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










FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	363	

OZNAKOWANIE PIONOWE

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

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	
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	

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

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

Uwagi	
-------	--

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	363	

OZNAKOWANIE POZIOME	
Rodzaj	Malowane grubowarstwowe
Tło	Brak
Stan	Dobry
Oznakowanie przed przejściem	Linia P-14
Szerokość zawężenia (strona lewa)	Brak
Szerokość zawężenia	ND
Szerokość zawężenia (strona prawa)	Wyspa wyniesiona
Szerokość zawężenia	2 m

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

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

SŁUPKI I WYGRODZENIA			
PRZEJŚCIE			
Kierunek	W	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Słupki
PRZED PRZEJŚCIEM			
Kierunek	W	Strona lewa	Ogrodzenie trawnika
		Strona prawa	Słupki
ZA PRZEJŚCIEM			
Kierunek	W	Strona lewa	Ogrodzenie trawnika
		Strona prawa	Słupki
NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ			
Kierunek		Strona prawa	ND

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	363	

PARKOWANIE

PARKOWANIE NA JEZDNI

KIERUNEK	W	STR. LEWA	Przed przejściem	NS
			Za przejściem	Odległość od przejścia: 30 m
		STR. PRAWA	Przed przejściem	NS
			Za przejściem	NS

PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI

KIERUNEK	W	STR. LEWA	Przed przejściem	ND
			Za przejściem	NS
		STR. PRAWA	Przed przejściem	Odległość od przejścia: 10 m
			Za przejściem	Odległość od przejścia: 30 m

PARKOWANIE NA PASIE RUCHU

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

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

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

PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU

KIERUNEK	W	STR. LEWA	Nie
		STR. PRAWA	Nie

PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ
--

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

UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	363	

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

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	363	

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

OPINIA / UWAGI DODATKOWE

Przeście dla pieszych wyznaczone jest w ciągu ul. Wałbrzyskiej. Ulica przed i za przejściem dla pieszych jest bardzo szeroka (ponad 12 m). Zaobserwowano znaczne natężenie pojazdów i pieszych. Piesi muszą długo oczekiwać na udzielenie im pierwszeństwa.

W bezpośrednim sąsiedztwie przejścia dla pieszych zlokalizowany jest zjazd. Płytki prowadzące dla osób niewidzących oraz obniżenie krawężnika wykonane są na całej długości łuku od przejścia do wlotu zjazdu. Tak zorganizowane przejście nie zabezpiecza pieszego, gdyż pojazd skręcający może najechać na chodnik. Ponadto pieszy niewidzący może mieć problemy z określeniem, wyborem kierunku ruchu.

Zalecenie: przejście należy odsunąć od wlotu drogi poprzecznej w celu wykonania wysokiego krawężnika na łuku wyokrągającym wlot. Zamiennie można rozważyć likwidację/przeniesienie zjazdu i zastosowanie typowej wyspy azylu chroniącej pieszego w strefie oczekiwania.

Przed i za przejściem zastosowano wyspy rozdzielające kierunki ruchu na ul. Wałbrzyskiej. Natomiast w osi jezdni nie wykonano oddzielenia pieszych od pojazdów skręcających w lewo w kierunku zjazdu. Oznakowanie P-10 jest ciągłe przez całą szerokość jezdni. Z punktu widzenia organizacji ruchu jest to przejście dla pieszych bez wyspy azylu o długości 12 m. Pieszy z jednej strony (od strony zachodniej nie jest wystarczająco chroniony).

Zalecenie: przejście należy odsunąć od wlotu drogi poprzecznej i wykonać pełny azyl. Zamiennie można rozważyć zamknięcie zjazdu i wydłużenie wyspy w osi ul. Wałbrzyskiej w kierunku przejścia, aby je w pełni zabezpieczyć. Z uwagi na natężenie pieszych i pojazdów, należy poszerzyć wyspę azylu do min 2.5 m.

Przy dojeździe do przejścia dla pieszych od strony wschodniej - po prawej stronie ul. Wałbrzyskiej - urządzono miejsca parkingowe. Pierwsze stanowisko znajduje się w odległości 10 m od przejścia, co ogranicza pole widoczności do zaledwie 15 m. Ograniczenia widoczności mogą powodować bardzo groźne w skutkach sytuacje na drodze. 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 swą prędkość, aby zdążyć zatrzymać się, gdy pieszy wkroczy na przejście dla pieszych. Pieszy natomiast powinien upewnić się, że może bezpiecznie pokonać 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 szans na dostrzeżenie pieszych z odpowiednim wyprzedzeniem. Kierowcy są zaskakiwani i może okazać się, że ich prędkość jest zbyt duża aby bezpiecznie zatrzymać pojazd.

Należy zastosować fizyczne środki uniemożliwiające parkowanie w bliskości przejścia dla pieszych. – miejsca do parkowania należy wyznaczyć poza wymaganym polem widoczności.

W obrębie wyspy azylu dla pieszych nie zastosowano żadnych urządzeń dla osób niewidzących i niedowidzących. Istniejąca organizacja ruchu sugeruje, że przejście jest dwuetapowe. Osoba niedowidząca i niewidząca nie ma możliwości, aby to stwierdzić i będzie pokonywała przejście w jednym etapie.

Rekomenduje się, aby w przestrzeni gdzie przygotowano wyspę azylu zamontowano na krawędzi wyspy płytki lub inne urządzenia z wypustkami pomagające osobom niepełnosprawnym na zorientowanie się, że mogą zatrzymać się w miejscu chronionym.

Zastosowano zawężenie przejścia dla pieszych poprzez wyspę przy krawędzi jezdni przy przejściu dla pieszych. Jest to zjawisko pozytywne, ponieważ teoretycznie skraca długość przejścia, jednakże oznakowanie P-10 prowadzone jest do pierwotnej krawędzi jezdni. W zaistniałej sytuacji istnieje ryzyko, że pieszy, gdy wejdzie na „zebrę” przy pierwotnej krawędzi jezdni (w miejscu gdzie nie ma zapewnionej wymaganej widoczności) nie będzie zachowywał ostrożności i będzie przekraczał jezdnię z przekonaniem, że ma pierwszeństwo. Kierowca może być zaskoczony nagłym pojawieniem się pieszego na przejściu i może dochodzić do zdarzeń z udziałem niechronionych użytkowników ruchu.

Zaleca się w obszarze zawężenia przejścia zlikwidować oznakowanie P-10 i zrealizować przestrzeń chodnika do nowej krawędzi jezdni. Pieszy będzie oczekiwał na przekroczenie jezdni w miejscu, gdzie będzie występowała znacznie lepsza widoczność kierowca – pieszy.

Mankamentem jest zły stan nawierzchni w obszarze zjazdu przy przejściu. Istnieje ryzyko potknięcia się pieszych lub zatrzymania osób na wózkach inwalidzkich lub z wózkami dziecięcymi. Nagłe zatrzymanie lub przytrzymanie się osób przekraczających przejście dla pieszych, może zaskakiwać kierujących pojazdami i doprowadzić do niebezpiecznych zdarzeń.

Należy wyremontować nawierzchnię.

W obszarze przejścia dla pieszych zdiagnozowano występowanie lokalnego najniższego punktu niwelety. Oznacza to, że woda deszczowa będzie zbierała się na przejściu. Piesi oczekujący mogą być opryskiwani przez pojazdy przejeżdżające. W okresach mrozów miejsce w obszarze tego miejsca jest obciążone większym ryzykiem powstawania 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.

Należy zrealizować poprawne rozwiązanie wysokościowe jezdni w obszarze przejścia.

NR PRZEJŚCIA

363

ZDJĘCIA









