

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Marcin Budzyński	
Data, Godzina	07.06.2017 09:35	
Pogoda	Zachmurzenie: Częściowe	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	<b>4076</b>		
DZIELNICA	Mokotów	KATEGORIA	Powiatowa
ULICA	Idzikowskiego	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Pory		
OPIS	przez idzikowskiego		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.19145	Szerokość geograficzna	21.04317
Google Maps	<a href="http://maps.google.com/maps?q=52.19145,21.04317">LINK</a>	URL	http://maps.google.com/maps?q=52.19145,21.04317

**ORIENTACJA**

NW			N			NE
W						E
SW			S			SE

**ORIENTACJA**

NW			N			NE
W						E
SW			S			SE

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 2
NR PRZEJŚCIA	4076	

<b>CHARAKTERYSTYKA</b>
------------------------

<b>USYTUOWANIE PRZEJŚCIA</b>	Na wlocie/wylocie skrzyżowania		
<b>ODLEGŁOŚĆ OD KRAWĘDZI JEZDNI PROSTOPADŁEJ</b>	ND		
<b>PRĘDKOŚĆ NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ</b>	ND		
<b>JEZDNIĄ Z PIERWSZEŃSTWEM</b>	Tak		
<b>DROGA ROWEROWA (DR)</b>	Bez przejazdu rowerowego		
<b>USYTUOWANIE DR</b>	ND		
<b>LINIE TRAMWAJOWE</b>	Brak		
<b>NAWIERZCHNIA TOROWISKA</b>	ND		
<b>NAWIERZCHNIA JEZDNI ZA I PRZED PRZEJŚCIEM</b>	Naw. bitumiczna: szara		
<b>STAN NAWIERZCHNI</b>	Zły		
<b>GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA</b>	Prosta		
<b>SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA</b>	3,9 m	<b>DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA</b>	7,6 m
		<b>DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA</b>	7,6 m
<b>PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA</b>	50 km/h		

<b>PRZEKRÓJ POPRZECZNY</b>						
----------------------------	--	--	--	--	--	--

















Zatoki autobusowe	Pasy rowerowe	Pasy	Azyl/pas dzielący	Pasy	Pasy rowerowe	Zatoki autobusowe
Brak	Brak	1	Brak	1	Brak	Brak

<b>OŚWIETLENIE</b>	Standardowe uliczne
--------------------	---------------------

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	<b>4076</b>	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW			
<b>ULICA JEDNOKIERUNKOWA</b>		Nie	
<b>Kierunki ruchu</b>	<b>do ul.</b>	Piaseczyńska	
	<b>do ul.</b>	Sobieskiego	
<b>KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)</b>		SW	NE
SW	Piaseczyńska		
NE	Sobieskiego		
<b>KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)</b>			
<b>KIERUNEK RUCHU ROWERÓW</b>			
<b>LICZBA RELACJI ZJEŹDŹAJĄCYCH ZE SKRZYŻOWANIA W STRONĘ PRZEJŚCIA</b>		ND	

















PRZYSTANKI AUTOBUSOWE			
<b>PRZYSTANKI AUTOBUSOWE USYTUOWANE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ</b>			ND
<b>PRZYSTANKI AUTOBUSOWE NA JEZDNI GDZIE USYTOWANE JEST PRZEJŚCIE</b>			Nie
LOKALIZACJA, TYP, ODLEGŁOŚĆ OD PRZEJŚCIA			
Kierunek	SW		Odległość
			Odległość
Kierunek	NE		Odległość
			Odległość

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










<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	<b>4076</b>	

<b>OZNAKOWANIE PIONOWE</b>
----------------------------

<b>ZNAKI PIONOWE cz. II</b>				
-----------------------------	--	--	--	--

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

<b>ZNAKI PIONOWE cz. III</b>				
------------------------------	--	--	--	--

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

Uwagi	
-------	--

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	<b>4076</b>	

OZNAKOWANIE POZIOME	
Rodzaj	Malowane cienkobarstwowe
Tło	Brak
Stan	Zły
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	2
Ścieki przykrawężnikowe	Nie
Odwodnienie	Niepoprawne

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

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

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	<b>4076</b>	

<b>PARKOWANIE</b>
-------------------

<b>PARKOWANIE NA JEZDNI</b>
-----------------------------

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

<b>PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI</b>
---------------------------------------

KIERUNEK	SW	STR.	Przed przejściem	NS
		LEWA	Za przejściem	NS
		STR.	Przed przejściem	Odległość od przejścia: 10 m
		PRAWA	Za przejściem	NS

<b>PARKOWANIE NA PASIE RUCHU</b>
----------------------------------

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

<b>PARKOWANIE NA CHODNIKU I NA JEZDNI (JEDNYM KOŁEM)</b>
--

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

<b>PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU</b>
--------------------------------

KIERUNEK	SW	STR.	Nie
		LEWA	Nie
KIERUNEK	SW	STR.	Nie
		PRAWA	Nie

<b>PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ</b>
--

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

<b>UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA</b>
-----------------------------------

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	<b>4076</b>	

WIDOCZNOŚĆ			
<b>WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA</b>			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	SE	W LEWO	20 m
		W PRAWO	100 m
		W TYŁ	ND
	NW	W LEWO	100 m
		W PRAWO	100 m
		W TYŁ	ND
<b>WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA</b>			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	SE	W LEWO	65 m
		W PRAWO	65 m
		W TYŁ	ND
	NW	W LEWO	65 m
		W PRAWO	65 m
		W TYŁ	ND
<b>OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI</b>			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	SE	STRONA LEWA	Parkowanie
		STRONA PRAWA	Brak
	NW	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	<b>4076</b>	

<b>SUBIEKTYWNA OCENA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH</b>	<b>0</b>
---	----------

<b>OPINIA / UWAGI DODATKOWE</b>
---------------------------------

Przeście przez wlot nadrzędny.

Przeście o wyjątkowo niskich standardach, zarówno pod względem poziomu bezpieczeństwa, jak i parametrów technicznych. Zlokalizowane na wysokości ogródków działkowych.

Potencjalnie wysoka prędkość. Długa prosta, sprzyja takiej wysokiej prędkości, znacznie przekraczającej dopuszczony limit. Wiąże się to z ryzykiem najechania na pieszego i bardzo dużą ciężkością wypadków. Pieszy przy wysokiej prędkości pojazdów może niewłaściwie ocenić odległość i wejść na przeście, a jednocześnie kierowca może nie zdążyć wyhamować przed pieszym. Brak jakichkolwiek urządzeń uspokojenia ruchu.

Widoczność ograniczona przez parkujące pojazdy. Zaparkowane pojazdy obniżają widoczność na prześciu. W trakcie audytu w terenie zaobserwowano zaparkowany pojazd w odległości kilku metrów od prześcia, który ograniczał w znacznym stopniu widoczność.

Przeście wrażliwe na zastawianie. W czasie wizji lokalnej nie stwierdzono ograniczenia widoczności przez parkujące pojazdy bezpośrednio przy prześciu na drugim kierunku, ale brak zabezpieczenia przed takim parkowaniem w bezpośrednim sąsiedztwie prześcia.

Ograniczenia widoczności mogą powodować bardzo groźne w skutkach sytuacje na drodze. Kierujący zbliżający się do prześcia muszą mieć możliwość dostrzegania pieszych zbliżających się do prześcia i jednocześnie piesi 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 przeście dla pieszych. Pieszy natomiast powinien upewnić się, że może przekraczać prześcia 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 przeście 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.

Zły stan urządzeń dla niewidomych przy jednej krawędzi. Zły stan lub brak urządzeń dla osób niedowidzących i niewidomych przy krawędzi jezdni może powodować ich dezorientację i niekontrolowane wejście w obręb wjazdu. Ze zdjęć wynika, że są z obydwu stron.

Lokalizacja wpustu deszczowego w obszarze prześcia 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 prześcia dla pieszych, prędkości i odległości nadjeżdżających pojazdów a także swoją prędkość i na tej podstawie decyduje czy istnieje wystarczająca luka czasowa 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 prześcia dla pieszych. Może to powodować ryzyko najechania pieszego przez pojazd lub potknięcia się i urazy u pieszych. Wpust deszczowy w obszarze prześcia 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 prześcia płynie w obszar wpustu a na krawędziach prześcia 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 prześcia jest szczególnie niebezpieczne i może prowadzić do poślizgnięć i upadków pieszych co może być przyczyną urazów ciała. Dodatkowo oblodzenie w obszarze prześcia jak i przed nim znacznie wydłuża drogę hamowania pojazdów w tak newralgicznym miejscu.

Dodatkowo w rejonie wpustów występuje bardzo zły stan techniczny nawierzchni, wpusty są zapadnięte, co może skutkować przewróceniem się pieszego.

Oznakowanie poziome jest w złym stanie. Zdecydowanie ogranicza to rozpoznawalność i czytelność prześcia.

Zły stan techniczny chodnika, może skutkować przewróceniem się pieszego.

Oznakowanie pionowe niepełne, brak oznakowania prześcia dla jednego kierunku. Ogranicza to bardzo rozpoznawalność prześcia, szczególnie w połączeniu z bardzo złym stanem oznakowania poziomego.

Dodatkowo przeście jest wyprowadzone na krawędź w łuku na wjeździe, co z jednej strony wydłuża przeście a z drugiej powoduje, że pojazdy chcące się włączyć do drogi głównej będą najechać na to przeście, oczekując na włączenie.

Zalecenia



Zastosować elementy uspokojenia ruchu. Przesunąć przejście od wlotu bocznego. Uzupełnić oznakowanie pionowe. Poprawić stan oznakowania poziomego. Poprawić stan techniczny jezdni i chodników. Usunąć wpusty z obszaru przejścia. Fizycznie uniemożliwić parkowanie w rejonie przejścia.

NR PRZEJŚCIA

4076

## ZDJĘCIA











