

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Tomasz Mackun	
Data, Godzina	09.11.2020 09:30	
Pogoda	Zachmurzenie: Całkowite	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	887		
DZIELNICA	Wola	KATEGORIA	powiatowa
ULICA	Płocka	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Płocka 22A		
OPIS	przez Płocką		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.235033199999966	Szerokość geograficzna	20.965533700000017
Google Maps	LINK	URL	https://www.google.com/maps?q=52.235033199999966,20.965533700000017

ORIENTACJA			
NW		N	NE
W			E
SW			SE

ORIENTACJA			
NW		N	NE
W			E
SW			SE

















FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 2
NR PRZEJŚCIA	887	

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: szara				
STAN NAWIERZCHNI		Dobry				
GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA		Prosta				
SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA		4 m				
		DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA	10 m			
		DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA	3,8 m			
PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA		50 km/h				
PRZEKRÓJ POPRZECZNY						
Zatoki autobusowe	Pasy rowerowe	Pasy	Azyl/pas dzielący	Pasy	Pasy rowerowe	Zatoki autobusowe
Brak	Brak	1	Oznakowanie, szerokość azylu: 2,4 m	1	Brak	Brak
OŚWIETLENIE		Standardowe uliczne				

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	887	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW			
ULICA JEDNOKIERUNKOWA		Nie	
Kierunki ruchu	do ul.	Wolska	
	do ul.	Górczewska	
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)		S	N
S	Wolska		
N	Górczewska		
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	S		Odległość
			Odległość
Kierunek	N		Odległość
			Odległość

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, Tło fluorescencyjne
			 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, Tło fluorescencyjne
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	887	

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

Uwagi	
-------	--

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	887	

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)	Brak
Szerokość zawężenia	ND

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

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

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

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	887	

PARKOWANIE

PARKOWANIE NA JEZDNI

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

PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI

KIERUNEK	S	STR.	Przed przejściem	Odległość od przejścia: 13 m
		LEWA	Za przejściem	Odległość od przejścia: 15 m
		STR.	Przed przejściem	Odległość od przejścia: 30 m
		PRAWA	Za przejściem	Odległość od przejścia: 8 m

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

PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU

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

PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ
--

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

UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	887	

WIDOCZNOŚĆ			
WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	E	W LEWO	65 m
		W PRAWO	+100 m
		W TYŁ	ND
	W	W LEWO	65 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	Brak
	W	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	887	

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

OPINIA / UWAGI DODATKOWE

Przeście dla pieszych w ciągu ulicy Płockiej na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami.

Na przejściu zastosowano niewłaściwą próbę realizacji wyspy azylu. Na środku jezdni poprzez oznakowanie poziomie zawężono pasy ruchu. Wyznaczono kliny oznakowania powierzchni wyłączonej z ruchu. Stworzono więc zarys rozdzielenia jezdni i miejsca na środku jezdni, gdzie pieszy może oczekiwać bezpiecznie na przekroczenie kolejnego pasa drogi. Jednocześnie przez całą długość jezdni wyznaczono oznakowanie P-10 nie przerywając go w przestrzeni „wyspy azylu”. Postawiono oznakowanie C-9 na betonowych stopach, prawdopodobnie bez kotwienia w jezdni. Istnieje ryzyko, że pojazd uderzy w oznakowanie a oznakowanie przewróci się na pieszego. Stworzona „wyspa azylu” może powodować niezrozumienie organizacji ruchu i może powstawać zagrożenie bezpieczeństwa pieszych. Z uwagi, że wyspa nie jest wyspą wyniesioną to nie ma funkcji chronienia pieszego. Z uwagi, że jest wyznaczona tylko oznakowaniem to nie skraca realnie drogi pieszemu, gdyż miejsce środkowe nie jest wystarczająco bezpieczne, aby np. starsza osoba mogła się przytrzymać, aby odpocząć. Wszystko powyższe powoduje, że mogą powstawać zagrożenia pieszych, które należy zniwelować.

Zaleca się pilnie zrealizować wyspę azylu z elementów wyniesionych chroniących skutecznie pieszych. Oznakowanie P-10 należy przerwać w obszarze wyspy a sama wyspę wyposażać w płytki lub inne elementy fakturowe dla osób niewidomych.

Oceniono, że w obszarze przejścia występuje znaczna prędkość pojazdów. W przypadku zdarzenia z udziałem pieszych może to prowadzić do bardzo groźnych skutków.

Należy zastosować środki fizyczne i/lub nadzoru nad prędkością zmuszające kierujących do poruszania się z prędkością 30-50 km/h. Można to uzyskać poprzez zastosowanie pełnej normatywnej wyspy azylu w wysokich krawężnikach i o skosach 1:5 lub progów zwalniających. Efekt ten można uzyskać poprzez instalację fotoradaru.

Tarcze znaków C-9 na „wyspie azylu” umieszczone na wysokości głowy dorosłego człowieka. Ograniczają one pole widoczności z pozycji pieszego na pas, którym pojazdy zbliżają się do przejścia dla pieszych. Pieszy może nie dostrzec zbliżającego się pojazdu i wkroczyć na zebkę. Pożądane jest, aby kierowca i pieszy mogli nawiązać kontakt wzrokowy. Pozwala to obu stronom ocenić czy użytkownicy wzajemnie się dostrzegają.

Należy podnieść znaki C-9 ponad sylwetkę pieszego lub zastosować niskie pylony ze znakami C-9.

NR PRZEJŚCIA

887

ZDJĘCIA







