

RAPORT Z UKIERUNKOWANEJ KONTROLI (AUDYTU) BRD		Arkusz 1
Audytor	Tomasz Mackun	
Data, Godzina	14.11.2023 09:24	
Pogoda	Zachmurzenie Całkowite	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	130041		
DZIELNICA	Piaseczno	KATEGORIA	gminna
ULICA	Świętojańska	LICZBA PASÓW	2
PRZY ULICY / OBIEKCIE	Tadeusza Gerbera		
OPIS	przez Świętojańską		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.0671663	Szerokość geograficzna	21.02846
Google Maps	<a href="https://www.google.com/maps?q=52.0671663,21.02846">LINK</a>	URL	<a href="https://www.google.com/maps?q=52.0671663,21.02846">https://www.google.com/maps?q=52.0671663,21.02846</a>

ORIENTACJA			
NW	N		NE
W	S		E
SW	S		SE

ORIENTACJA			
NW	N		NE
W	S		E
SW	S		SE

















RAPORT Z UKIERUNKOWANEJ KONTROLI (AUDYTU) BRD			Arkusz 2
NR PRZEJŚCIA	130041	KIERUNEK GŁÓWNY	N

CHARAKTERYSTYKA						
OBSZAR		Zabudowany				
TYP		Wyznaczone				
USYTUOWANIE PRZEJŚCIA		Na wlocie/wylocie ronda				
JEZDNIĄ Z PIERWSZEŃSTWEM		Nie				
ODLEGŁOŚĆ OD KRAWĘDZI JEZDNI Z PIERWSZEŃSTWEM		2,5 m				
PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ		ND				
PRZEJAZD DLA ROWERÓW (PdR)		Bez przejazdu dla rowerów				
USYTUOWANIE PdR		ND				
LINIE TRAMWAJOWE		Brak				
NAWIERZCHNIA PRZEJŚCIA PRZEZ TOROWISKO		ND				
NAWIERZCHNIA JEZDNI W OBSZARZE PRZEJŚCIA		Bitumiczna				
STAN NAWIERZCHNI W OBSZARZE PRZEJŚCIA		Zły				
GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA		Prosta				
DŁUGOŚĆ PRZEJŚCIA PRZEZ PAS(Y) DLA KIERUNKU N			Wypełniane gdy występuje wyspa azylu			
SZEROKOŚĆ WYSPY AZYLU						
DŁUGOŚĆ PRZEJŚCIA PRZEZ PAS(Y) NA PRZECIWNYM KIERUNKU						
CAŁKOWITA DŁUGOŚĆ PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH		7,5 m				
SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA		3 m				
PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA (SZACOWANA NA ZIAZDACH, DR. WEWN., itp.)		50 km/h				
ELEMENTY PRZEKROJU POPRZECZNEGO PATRZĄC NA KIERUNEK N						
LEWA STRONA		SEPARACJA W OSI	PRAWA STRONA			
Zatoki	Pasy rowerowe	Pasy	Azyl/pas dzielący	Pasy	Pasy rowerowe	Zatoki
Brak	Brak	1	Brak	1	Brak	Brak
OŚWIETLENIE		Standardowe uliczne				

<b>RAPORT Z UKIERUNKOWANEJ KONTROLI (AUDYTU) BRD</b>			Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	<b>130041</b>	KIERUNEK GŁÓWNY	N

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW			
<b>ULICA JEDNOKIERUNKOWA</b>		Nie	
<b>Kierunki ruchu</b>	<b>do ul.</b>	Tadeusza Gerbera	
	<b>do ul.</b>	Aleja Kalin	
<b>KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)</b>		N	S
N	Tadeusza Gerbera		
S	Aleja Kalin		
<b>KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)</b>			
<b>KIERUNEK RUCHU ROWERÓW</b>			

















PRZYSTANKI AUTOBUSOWE			
<b>PRZYSTANKI AUTOBUSOWE NA JEZDNI GDZIE USYTOWANE JEST PRZEJŚCIE</b>			Nie
<b>LOKALIZACJA, TYP, ODLEGŁOŚĆ OD PRZEJŚCIA</b>			
Kierunek	N		Odległość
			Odległość
Kierunek	S		Odległość
			Odległość

OZNAKOWANIE PIONOWE				
ZNAKI PIONOWE cz. I				
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	
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	Stan dobry
			Inne oznakowanie	













RAPORT Z UKIERUNKOWANEJ KONTROLI (AUDYTU) BRD			Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	130041	KIERUNEK GŁÓWNY	N

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

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

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	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	

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

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	
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	

Uwagi	
-------	--

<b>RAPORT Z UKIERUNKOWANEJ KONTROLI (AUDYTU) BRD</b>			Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	<b>130041</b>	KIERUNEK GŁÓWNY	N

<b>OZNAKOWANIE POZIOME</b>	
Rodzaj	Oznakowanie „malowane”
Tło	Brak
Stan	Zły
Oznakowanie przed przejściem (elementy BRD)	P-14
Szerokość zawężenia (strona lewa)	Brak
Szerokość zawężenia	ND
Szerokość zawężenia (strona prawa)	Brak
Szerokość zawężenia	ND

<b>WPUSTY DESZCZOWE W OBSZARZE PRZEJŚCIA</b>	
Liczba wpustów	1
Odwodnienie	Niepoprawne

<b>UDOGODNIENIA DLA NIEPEŁNOSPRAWNYCH / OGRANICZENIA</b>			
<b>RAMPA</b>			
Kierunek	N	Strona lewa	Nieprawidłowa
		Wyspa azylu	ND
		Strona prawa	Nieprawidłowa
<b>DLA NIEWIDZĄCYCH</b>			
Kierunek	N	Strona lewa	Pas ostrzegawczy
		Wyspa azylu	ND
		Strona prawa	Pas ostrzegawczy

<b>SŁUPKI I WYGRODZENIA</b>			
<b>PRZEJŚCIE</b>			
Kierunek	N	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Brak
<b>PRZED PRZEJŚCIEM</b>			
Kierunek	N	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Brak
<b>ZA PRZEJŚCIEM</b>			
Kierunek	N	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Brak

<b>RAPORT Z UKIERUNKOWANEJ KONTROLI (AUDYTU) BRD</b>			Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	<b>130041</b>	KIERUNEK GŁÓWNY	N

<b>PARKOWANIE</b>				
<b>PARKOWANIE W CAŁOŚCI LUB CZĘŚCI NA PASIE RUCHU</b>				
KIERUNEK	N	STR. LEWA	Przed przejściem	NW
			Za przejściem	NW
		STR. PRAWA	Przed przejściem	NW
			Za przejściem	NW
*NW - Nie Występuje, NS - Nie Stwierdzono podczas wizji lokalnej, lecz widać ślady takiego parkowania				
<b>PARKOWANIE POZA PASEM RUCHU</b>				
KIERUNEK	N	STR. LEWA	Przed przejściem	NW
			Za przejściem	NW
		STR. PRAWA	Przed przejściem	Odległość od przejścia: 15 m
			Za przejściem	NW
*NW - Nie Występuje, NS - Nie Stwierdzono podczas wizji lokalnej, lecz widać ślady takiego parkowania				
<b>PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU</b>				
KIERUNEK	N	STR. LEWA	Nie	
		STR. PRAWA	Nie	
<b>UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA</b>				

<b>WIDOCZNOŚĆ</b>				
<b>WIDOCZNOŚĆ POMIAROWA</b>				
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	W LEWO	10 m	
		W PRAWO		
		W TYŁ	ND	
	E	W LEWO	30 m	
		W PRAWO	100 m	
		W TYŁ	ND	
<b>WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA</b>				
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	W LEWO	35 m	
		W PRAWO		
		W TYŁ	ND	
	E	W LEWO		
		W PRAWO	35 m	
		W TYŁ	ND	
<b>OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI</b>				
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	STRONA LEWA	Budynki/murki/schody	
		STRONA PRAWA		
		W TYŁ		
	E	STRONA LEWA		
		STRONA PRAWA		
		W TYŁ		

RAPORT Z UKIERUNKOWANEJ KONTROLI (AUDYTU) BRD		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	130041	

<b>SUBIEKTYWNA OCENA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH</b>	<b>2</b>
-------------------------------------------------	----------

**OPINIA / UWAGI DODATKOWE**

Przejście dla pieszych na wlocie do ronda przez ulice Świętojańską. Jest to przejście szkolne.

Przejście dla pieszych obciążone jest wieloma mankamentami. Najpoważniejszym z nich jest brak zapewnienia widoczności. Widoczność pomierzona wynosi ok 10 m, a wymagane jest 30 m. Widoczność ograniczają schody do budynku. Ograniczenia widoczności mogą powodować bardzo groźne w skutkach sytuacje na drodze. Kierujący zbliżający się do przejścia dla pieszych, muszą mieć możliwość dostrzeżenia 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 zatrzymać się w przypadku, gdy pieszy wchodzi 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.

Na wlocie nie zastosowano wyspy azylu, a to istotnie zwiększa ryzyko pieszych. Wyspa azylu rozdziela kierunki ruchu pojazdów, skraca długość przejścia dla pieszych, pieszy przekraczając poszczególne etapy jezdni musi obserwować tylko jeden kierunek. W przypadku braku wyspy, w szczególności w okresach zimy, gdy istnieje zagrożenie wpadnięcia pojazdów w poślizg, pieszy nie będzie chroniony na tym wlocie. Istnieje też większe prawdopodobieństwo zdarzenia się pojazdy zjeżdżającego z tarczy ronda i pojazdy włączającego się na rondo.

Przestrzeń pomiędzy jezdnią główną a przejściem dla pieszych, nie pozwala na zatrzymanie się tam pojazdów. Kierujący pojazdami będą zatrzymywali się na przejściu dla pieszych, przy włączaniu się do ruchu. Będzie to zmuszało pieszych do obchodzenia pojazdów i być może przechodzenia poza przejściem dla pieszych. Poza tym pieszy obchodzący pojazd może być zasłonięty przez karoserię pojazdu i może być niedostrzegalny dla pojazdów jadących w drugim kierunku. Dodatkowo przejście dla pieszych jest na trasie drogi dla pieszych i rowerów więc pojawiają się tu także rowerzyści.

W strefie oczekiwania nie zastosowano kompletnego systemu prowadzenia fakturowego dla osób niewidzących i niedowidzących. Pasy ostrzegawcze są, lecz są wytarte i mogą nie spełniać swoje funkcji, pasów prowadzących nie ma.

W przestrzeni przejścia znajdują się dwa wpusty deszczowe. Lokalizacja wpustu deszczowego w obszarze przejścia 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 przejścia, 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 przejścia. Może to powodować ryzyko najechania pieszego przez pojazd lub potknięcia się i urazy u pieszych. Wpust deszczowy w obszarze przejścia 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 przejścia płynie w obszar wpustu a na krawędziach przejścia 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 zamrzną przy ujemnej temperaturze. 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. Rampa zejścia na jezdnię po stronie zachodniej jest zbyt stroma. Osobie starszej, osobie na wózku, czy wszystkich osobom w czasie śliskości trudno będzie z niej bezpiecznie korzystać.

Oznakowanie poziome jest wytarte. Brak czytelnego oznakowania poziomego, obniży dostrzegalność przejścia dla pieszych i kierujący mogą nie zachować szczególnej ostrożności w tym obszarze.

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

Należy przebudować wlot do ronda, przede wszystkim wprowadzając tam wyspę azylu i stosując kolejne zalecenia: Należy przebudować schody, powiększając przestrzeń pomiędzy nimi i jezdnią, w ten sposób powstanie strefa oczekiwania; Przejście należy odsunąć od ronda, aby uzyskać optymalną odległość 4 – 6 m; Należy przenieść wpusty, tak aby znajdowały się przed przejściem od strony napływającej wody opadowej; Należy przebudować rampę stosując spadek nie większy niż 8 % (max 10%); Przejście należy wyposażyć w system informacji fakturowej składający się z dwóch pasów ostrzegawczych (ułożonych wzdłuż ulicy i odsuniętych o 0,5 m od krawędzi jezdni) oraz pasów prowadzących ułożonych tak, aby nadawały kierunek przekraczania jezdni niewidomym. Zastosować poprawne, czytelne oznakowanie poziome; Należy wyremontować nawierzchnię.

Dodatkowo od strony ronda widnieje tabliczka T-27 a na dojeździe do ronda jej nie ma. Brak oznakowania pionowego może doprowadzić do sytuacji, że kierujący nie zauważą, że zbliżają się do przejścia dla pieszych. Problem nasili się w przypadku złego stanu oznakowania poziomego lub zalegania śniegu na jezdni.  
Należy uzupełnić oznakowanie pionowe.



NR PRZEJŚCIA

130041

## ZDJĘCIA











