

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Tomasz Mackun	
Data, Godzina	15.07.2017 09:45	
Pogoda	Słonecznie	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	332		
DZIELNICA	Mokotów	KATEGORIA	powiatowa
ULICA	Konstruktorska	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Postępu		
OPIS	przez Konstruktorską		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.18558	Szerokość geograficzna	20.9977
Google Maps	LINK	URL	http://maps.google.com/maps?q=52.18558,20.9977

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	332	

CHARAKTERYSTYKA						
USYTUOWANIE PRZEJŚCIA		Na wlocie/wylocie skrzyżowania				
ODLEGŁOŚĆ OD KRAWĘDZI JEZDNI PROSTOPADŁEJ		12 m				
PRĘDKOŚĆ NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ		50 km/h				
JEZDNIĄ Z PIERWSZEŃSTWEM		Nie				
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		Łamane pierwszeństwo				
SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA	4 m	DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA	10 m			
		DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA	10 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		Standardowe uliczne				

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	332	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW				
ULICA JEDNOKIERUNKOWA		Nie		
Kierunki ruchu	do ul.	Racjonalizacji		
	do ul.	Wołoska		
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)		W	E	
W	Racjonalizacji			
E	Wołoska			
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)				
KIERUNEK RUCHU ROWERÓW				
LICZBA RELACJI ZJEŹDŹAJĄCYCH ZE SKRZYŻOWANIA W STRONĘ PRZEJŚCIA				2

















PRZYSTANKI AUTOBUSOWE				
PRZYSTANKI AUTOBUSOWE USYTUOWANE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ				Nie
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
			 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
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	













FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	332	

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

Uwagi	
-------	--

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	332	

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	Niepoprawne

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

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

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	332	

PARKOWANIE

PARKOWANIE NA JEZDNI

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

PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI

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

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	Odległość od przejścia: 0 m
			Za przejściem	NS
		STR. PRAWA	Przed przejściem	Odległość od przejścia: 0 m
			Za przejściem	Odległość od przejścia: 2 m

PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU

KIERUNEK	W	STR. LEWA	Nie
		STR. PRAWA	Nie

PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ
--

KIERUNEK		NS
----------	--	----

UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	332	

WIDOCZNOŚĆ			
WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	S	W LEWO	5 m
		W PRAWO	25 m
		W TYŁ	ND
	N	W LEWO	40 m
		W PRAWO	12 m
		W TYŁ	ND
WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	S	W LEWO	45 m
		W PRAWO	45 m
		W TYŁ	ND
	N	W LEWO	45 m
		W PRAWO	45 m
		W TYŁ	ND
OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	S	STRONA LEWA	Parkowanie
		STRONA PRAWA	Parkowanie
	N	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Parkowanie

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	332	

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

OPINIA / UWAGI DODATKOWE

Przejście na skrzyżowaniu z łamanym pierwszeństwem. Przejście dla pieszych na wlocie podporządkowanym ulicy Konstruktorskiej. Przejście dla pieszych ma długość 10.0 m. Przejście jest zbyt długie. Pieszy przekraczając długie przejście dla pieszych narażony jest na ryzyko potrącenia na długim odcinku. Pieszy będzie potrzebował więcej czasu (dłuższą lukę czasową pomiędzy pojazdami) aby przekroczyć jezdnię. Powoduje to niepotrzebne zagrożenia niechronionych użytkowników ruchu.

Należy skrócić przejście dla pieszych np. poprzez budowę wyspy azylu lub zawężenie pasów ruchu.

Przejście dla pieszych zlokalizowane jest w dzielnicy biurowej z ogromnym popytem na parkowanie. Audyt był zrealizowany w sobotę i nie stwierdzono pojazdów parkujących jednak ślady opon i plamy oleju wskazują, że pojazdy parkują w bezpośrednim sąsiedztwie przejścia dla pieszych. Dodatkowo, jak pokazują zdjęcia pojazdy wjeżdżają na pusty plac za przejściem aby tam zaparkować. W tym celu przejeżdżają po przejściu dla pieszych, taka sytuacja może stwarzać niebezpieczeństwo potrącenia pieszego stojącego i oczekującego na przejściu dla pieszych. Ten stan potwierdzają zdjęcia z typowego dnia tygodnia. Z pewnością, tak zaparkowane pojazdy ograniczają mocno widoczność pieszy – kierujący. 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 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 szans na dostrzeżenie pieszych z odpowiednim wyprzedzeniem. Użytkownicy są zaskakiwani i może okazać się, że ich prędkość jest zbyt duża aby bezpiecznie zatrzymać pojazd.

Należy wzmocnić nadzór nad nieprawidłowym parkowaniem oraz zastosować fizyczne środki uniemożliwiające parkowanie w bliskości przejścia dla pieszych jak i na samym przejściu w postaci słupków uniemożliwiających parkowanie.

Dodatkowo zaleca się przebudowę skrzyżowania na skrzyżowanie typu rondo.

Przejście dla pieszych odsunięte jest od krawędzi jezdni głównej więcej niż jest to niezbędne (12m). Duże promienie skrętów oraz odsunięte przejście sprawiają, że pojazdy skręcające z jezdni głównej będą osiągały za wysokie prędkości w obszarze przejścia dla pieszych. Może to powodować duże zagrożenie bezpieczeństwa pieszych.

Należy przysunąć przejście do jezdni głównej aby uzyskać optymalną odległość 4 – 6 m.

Dodatkowo zaleca się przebudowę skrzyżowania na skrzyżowanie typu rondo.

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 9
NR PRZEJŚCIA	332	

ZDJĘCIA







