

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Tomasz Mackun	
Data, Godzina	15.07.2017 16:35	
Pogoda	Zachmurzenie: Częściowe	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	347		
DZIELNICA	Mokotów	KATEGORIA	powiatowa
ULICA	Postępu	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Cybernetyki		
OPIS	rondo, wylot S		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.17594	Szerokość geograficzna	20.99508
Google Maps	LINK	URL	http://maps.google.com/maps?q=52.17594,20.99508

ORIENTACJA

NW			N			NE
W						
SW						
			S			SE

ORIENTACJA

NW			N			NE
W						
SW						
			S			SE

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 2
NR PRZEJŚCIA	347	

















CHARAKTERYSTYKA

USYTUOWANIE PRZEJŚCIA	Na wlocie/wylocie ronda					
ODLEGŁOŚĆ OD KRAWĘDZI JEZDNI PROSTOPADŁEJ	5 m					
PRĘDKOŚĆ NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ	ND					
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	Dobry					
GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA	Prosta					
SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA	4 m	DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA	7 m			
		DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA	7 m			
PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA	50 km/h					
PRZEKRÓJ POPRZECZNY						
Zatoki autobusowe	Pasy rowerowe	Pasy	Azyl/pas dzielący	Pasy	Pasy rowerowe	Zatoki autobusowe
Brak	Brak	Brak	Brak	2	Brak	Brak
OŚWIETLENIE		Standardowe uliczne				

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	347	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW			
ULICA JEDNOKIERUNKOWA		Tak	
Kierunki ruchu	do ul.	Bokszerska	
	do ul.	rondo Żabczyńskiego	
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)		S	
S	Bokszerska		
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)			
KIERUNEK RUCHU ROWERÓW			
LICZBA RELACJI ZJEŹDŹAJĄCYCH ZE SKRZYŻOWANIA W STRONĘ PRZEJŚCIA		1	

















PRZYSTANKI AUTOBUSOWE			
PRZYSTANKI AUTOBUSOWE USYTUOWANE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ			ND
PRZYSTANKI AUTOBUSOWE NA JEZDNI GDZIE USYTOWANE JEST PRZEJŚCIE			Tak
LOKALIZACJA, TYP, ODLEGŁOŚĆ OD PRZEJŚCIA			
Kierunek	S		Odległość
		Za przejściem, Zatoka autobusowa	Odległość 10 m
Kierunek			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
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	
Kierunek		STR. LEWA	 D6	
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	
Kierunek		STR. PRAWA	 D6	
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	










FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	347	

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		STR. LEWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	
Kierunek		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		STR. LEWA		
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	
			Kierunek	
 1 SO nad zn.				
 1 SO pod zn.				
Inny				

Uwagi	
-------	--

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	347	

OZNAKOWANIE POZIOME	
Rodzaj	Malowane grubowarstwowe
Tło	Brak
Stan	Dobry
Oznakowanie przed przejściem	Brak
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	Nie ma potrzeby
		Strona prawa	Tak
DLA NIEWIDZĄCYCH			
Kierunek	S	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Płytki prowadzące

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

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	347	

PARKOWANIE

PARKOWANIE NA JEZDNI

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

PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI

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

PARKOWANIE NA PASIE RUCHU

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

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

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

PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU

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

PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ
--

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

UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	347	

WIDOCZNOŚĆ			
WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	E	W LEWO	10 m
		W PRAWO	
		W TYŁ	ND
	W	W LEWO	
		W PRAWO	
		W TYŁ	ND
WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	E	W LEWO	20 m
		W PRAWO	
		W TYŁ	ND
	W	W LEWO	
		W PRAWO	
		W TYŁ	ND
OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	E	STRONA LEWA	Inne: Kwiaty
		STRONA PRAWA	Brak
	W	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	347	

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

OPINIA / UWAGI DODATKOWE

Przejście dla pieszych na wylocie południowym ronda turbinowego przez dwa pasy (ruch turbinowy wyznaczony oznakowaniem poziomym).

Na krawędzi ronda nasadzono kwiaty, które rosną gęsto o osiągnęły wysokość ponad 1 m. Ta roślinność zupełnie zasłoni kierującym zjeżdżającym z ronda potencjalnie stojące przy przejściu dziecko. 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 pieszy 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 zapewnić pola widoczności usuwając zieleni lub zastępując ją zielenią niską.

Przejście dla pieszych ma długość 7.0 m i prowadzi przez dwa pasy. Przejście dla pieszych jest za długie gdyż przy istniejącej organizacji z ronda można zjechać tylko z pasa zewnętrznego. Kierujący pojazdami mogą zjeżdżać z większą prędkością mając tak szeroką jezdnię. 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. Przy istniejącej organizacji ruchu drogowego brakuje znaku D – 6 po lewej stronie przejścia.

Należy skrócić przejście dla pieszych do jednego pasa. Należy uzupełnić oznakowanie pionowe

Kolejnym problemem jest organizacja ruchu w miejscu środkowym, gdzie występuje azyl dla pieszych. Nie zastosowano żadnych urządzeń dla osób niewidzących i niedowidzących. Istniejąca organizacja ruchu sugeruje, że przejście jest dwuetapowe. Osoba niedowidząca i niewidząca nie będzie miała szans aby ocenić, że znajduje się w obszarze chronionym i jeśli rozpocznie przechodzenie przez jezdnię będzie nadal przechodziła.

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

NR PRZEJŚCIA

347

ZDJĘCIA





