

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Tomasz Mackun	
Data, Godzina	14.07.2017 18:35	
Pogoda	Słonecznie	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	359		
DZIELNICA	Mokotów	KATEGORIA	powiatowa
ULICA	Aleja Lotników	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Irysowa		
OPIS	przez Lotników		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.17383	Szerokość geograficzna	21.01709
Google Maps	<a href="http://maps.google.com/maps?q=52.17383,21.01709">LINK</a>	URL	http://maps.google.com/maps?q=52.17383,21.01709

**ORIENTACJA**

NW			NE
W			E
SW			SE

**ORIENTACJA**

NW			NE
W			E
SW			SE

















<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 2
NR PRZEJŚCIA	<b>359</b>	

CHARAKTERYSTYKA						
<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>		Dobry				
<b>GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA</b>		Prosta				
<b>SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA</b>		4 m		<b>DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA</b>		9 m
				<b>DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA</b>		9 m
<b>PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA</b>		50 km/h				
PRZEKRÓJ POPRZECZNY						
Zatoki autobusowe	Pasy rowerowe	Pasy	Azyl/pas dzielący	Pasy	Pasy rowerowe	Zatoki autobusowe
Brak	Brak	1	Oznakowanie, szerokość azylu: 1,5 m	1	Brak	Brak
<b>OŚWIETLENIE</b>		Standardowe uliczne				

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	359	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW				
<b>ULICA JEDNOKIERUNKOWA</b>		Nie		
<b>Kierunki ruchu</b>	<b>do ul.</b>	Irysowa		
	<b>do ul.</b>	Puławska		
<b>KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)</b>		W	E	
W	Irysowa			
E	Puławska			
<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	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;Tłó fluorescencyjne
			 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;Tłó fluorescencyjne
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	













<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	<b>359</b>	

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

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

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	

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

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

Uwagi	Na znaku D-6 kierunek W, strona prawa umieszczone są naklejki.
-------	--

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	<b>359</b>	

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	W	Strona lewa	Tak
		Strona prawa	Nie
DLA NIEWIDZĄCYCH			
Kierunek	W	Strona lewa	Brak
		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	ND

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	<b>359</b>	

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

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

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

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

KIERUNEK	W	STR. LEWA	Przed przejściem	NS
			Za przejściem	NS
		STR. PRAWA	Przed przejściem	Odległość od przejścia: 5 m
			Za przejściem	NS

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

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

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

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

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

KIERUNEK	W	STR. LEWA	Nie
		STR. 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>359</b>	

WIDOCZNOŚĆ			
WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	S	W LEWO	28 m
		W PRAWO	100 m
		W TYŁ	ND
	N	W LEWO	100 m
		W PRAWO	100 m
		W TYŁ	ND
WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	S	W LEWO	65 m
		W PRAWO	65 m
		W TYŁ	ND
	N	W LEWO	65 m
		W PRAWO	65 m
		W TYŁ	ND
OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	S	STRONA LEWA	Parkowanie
		STRONA PRAWA	Brak
	N	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	359	

<b>SUBIEKTYWNA OCENA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH</b>	<b>1</b>
---	----------

**OPINIA / UWAGI DODATKOWE**

Przeście dla pieszych w ciągu al. Lotników.

Ulica przed i za przejściem dla pieszych jest bardzo szeroka (ponad 9 m). Zaobserwowano znaczne prędkości. Przeście dla pieszych zlokalizowane jest na jezdni głównej przy skrzyżowaniu z ul. Irysovą o jednym kierunku ruchu do al. Lotników. Przed i za skrzyżowaniem zastosowano wyspy rozdzielające kierunki ruchu, podczas gdy przez przestrzeń tarczy skrzyżowania w świetle wysp zastosowano oznakowanie poziomie w postaci linii. Przez przekrój przejścia dla pieszych nie ma wyspy. Oznakowanie P-10 jest ciągłe przez całą szerokość jezdni. Z punktu widzenia organizacji ruchu jest to przeście dla pieszych bez wyspy azylu o długości 9 m. Istnieje ryzyko, że kierujący lub piesi będą sugerowali się wyspami rozdzielającymi kierunki ruchu i traktowali przeście dla pieszych jako dwuetapowe. Takie zachowanie może powodować zagrożenie, gdyż w części środkowej pieszy nie jest chroniony. Pieszy przekraczając długie przeście 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 przeście dla pieszych np. poprzez realizację wyspy azylu w wysokim krawężniku w przekroju przejścia dla pieszych.

Po stronie północno – wschodniej, w bliskiej odległości od przejścia dla pieszych znajduje się zjazd bramowy do budynku jednorodzinne. Zjazd zlokalizowany jest od strony nadjeżdżającego potoku ruchu. Na zjeździe w czasie wizji lokalnej zastano zaparkowane auto. Auto zostało zaparkowane około 5 m przed przejściem dla pieszych i znacząco ograniczało widoczność (około 28 m). Kilukrotna wizytacja przejścia pozwoliła stwierdzić że auto stało tam przez cały dzień, noc, a także następnego dnia. Można domniemywać, że parkuje tam właściciel posesji. Zaparkowane auto tak blisko przejścia powoduje ograniczenia widoczności kierowca – pieszy. Ograniczało ono także pole widoczności dla kierujących włączających się do ruchu z ul. Irysovej. Ograniczenia widoczności mogą powodować bardzo groźne w skutkach sytuacje na drodze. Kierujący zbliżający się do przejścia 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 wkroczy na przeście dla pieszych. Pieszy natomiast powinien upewnić się, że może przekraczać przeście 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. Ograniczenia widoczności mogą prowadzić do bardzo groźnych w skutkach zdarzeń z udziałem pieszych.

Należy wyeliminować możliwość stałego parkowania pojazdów w tym miejscu. Jednym z rozwiązań może być zastosowanie znaku B-36 i nadzór nad parkowaniem.

Po stronie północnej przejścia dla pieszych krawężnik ma około 5 cm wysokości. Brak zastosowania rampy może powodować zagrożenie dla osób, które z opóźnieniem opuszczają jezdnię. Wejście na wysoki krawężnik może być utrudnione dla osób starszych, także osób na wózkach inwalidzkich oraz z wózkami dziecięcymi mogą pozostawać dłużej na jezdni. Mogą powstawać sytuacje, w której piesi przemieszczają się przez przeście z zamiarem dynamicznego opuszczenia jezdni, jednak na jej krawędzi zostają zaskoczeni przez wysoki krawężnik i opuszczenie jezdni zajmuje im dłużej niż to zaplanowali. Dodatkowo dla kierowców pieszy zatrzymujący się na końcu przejścia dla pieszych też może być zaskoczeniem.

Należy zrealizować pełną rampę.

Kolejnym problemem jest organizacja ruchu przed przejściem dla pieszych po stronie południowej. Nie zastosowano żadnych urządzeń dla osób niewidzących i niedowidzących. Osoba niedowidząca i niewidząca nie będzie miała szans, aby ocenić, czy znajduje się w obszarze chronionym, czy już na przejściu dla pieszych.

Należy zainstalować urządzenia dla osób niewidzących i niedowidzących.

Dodatkowo, krawędź południowa przejścia jest w złym stanie technicznym, co grozi potknięciami pieszych.

Należy wyremontować południową krawędź chodnika.



NR PRZEJŚCIA

359

## ZDJĘCIA









