

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Joanna Wachnicka	
Data, Godzina	17.06.2017 09:52	
Pogoda	Zachmurzenie: Częściowe	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	561		
DZIELNICA	Mokotów	KATEGORIA	powiatowa
ULICA	Rakowiecka	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	łowicka		
OPIS	przejście przez tory tramwajowe		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.20667	Szerokość geograficzna	21.00269
Google Maps	LINK	URL	http://maps.google.com/maps?q=52.20667,21.00269

ORIENTACJA

NW			N			NE
W						E
SW			S			SE

ORIENTACJA

NW			N			NE
W						E
SW			S			SE

















FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 2
NR PRZEJŚCIA	561	

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		Torowisko wydzielone: 2 Tory				
NAWIERZCHNIA TOROWISKA		Bitumiczna				
NAWIERZCHNIA JEZDNI ZA I PRZED PRZEJŚCIEM		Tłuczeń				
STAN NAWIERZCHNI		Zły				
GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA		Prosta				
SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA		4,2 m				
		DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA	7,2 m			
		DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA	7,2 m			
PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA		30 km/h				
PRZEKRÓJ POPRZECZNY						
Zatoki autobusowe	Pasy rowerowe	Pasy	Azył/pas dzielący	Pasy	Pasy rowerowe	Zatoki autobusowe
Brak	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak
OŚWIETLENIE		Standardowe uliczne				

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	561	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW			
ULICA JEDNOKIERUNKOWA		Nie	
Kierunki ruchu	do ul.	Św. Andrzeja Boboli	
	do ul.	łowicka	
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)			
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)			
	Św. Andrzeja Boboli		
	łowicka		
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			Odległość
			Odległość
Kierunek			Odległość
			Odległość

OZNAKOWANIE PIONOWE				
ZNAKI PIONOWE cz. I				
Kierunek		STR. LEWA	 D6	
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	
Kierunek		STR. PRAWA	 D6	Stan dobry
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	Stan dobry
			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	561	

OZNAKOWANIE PIONOWE

ZNAKI PIONOWE cz. II

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

Uwagi	Brak znaku pionowego w kierunku E.
-------	------------------------------------

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	561	

OZNAKOWANIE POZIOME	
Rodzaj	Malowane grubowarstwowe
Tło	Brak
Stan	Dostateczny
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	W	Strona lewa	Nie ma potrzeby
		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	Słupki
		Strona prawa	Rurowe
ZA PRZEJŚCIEM			
Kierunek	W	Strona lewa	Słupki
		Strona prawa	Rurowe
NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ			
Kierunek		Strona prawa	ND

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	561	

PARKOWANIE

PARKOWANIE NA JEZDNI

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

PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI

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

PARKOWANIE NA PASIE RUCHU

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

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

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

PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU

KIERUNEK	W	STR.	Nie
		LEWA	Nie
KIERUNEK	W	STR.	Nie
		PRAWA	Nie

PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ
--

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

UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	561	

WIDOCZNOŚĆ			
WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	S	W LEWO	100 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	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	Brak
		STRONA PRAWA	Brak
	N	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	561	

SUBIEKTYWNA OCENA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH	0
---	----------

OPINIA / UWAGI DODATKOWE

Piesi zwracając uwagę na dość szybko jadące pojazdy po przejściu przez jezdnię często nie zwracają uwagi na przejazd tramwajowy i nadjeżdżający tramwaj.

Na przejściu dla pieszych przez torowisko zastosowano oznakowanie P-10. Prawo o ruchu drogowym Art. 13. 1 mówi: „Pieszy, przechodząc przez jezdnię lub torowisko, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych. Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem”. Istnieje jednak ryzyko, że pieszy będzie traktował funkcjonowanie oznakowania P-10 na torowisku tak jak ono funkcjonuje na jezdniach kołowych, tzn. , że w momencie gdy znajdzie się w obszarze oznakowania P-10, kierujący pojazdami zobowiązani są mu ustąpić pierwszeństwa. Piesi przy ruchliwych arteriach są zmuszeni do egzekwowania swoich praw, wchodząc na przejście lub stawiając jedną stopę na „zebrze” i czekając na udzielenie im pierwszeństwa przez pojazdy . Problem polega jednak na tym że dynamika tramwaju nie pozwala na zatrzymanie pojazdu na takiej odległości jak może to nastąpić w przypadku samochodów. Istnieje ryzyko, że pieszy tak jak na sąsiednich przejściach będzie „wymuszał” pierwszeństwo wchodząc na przejście, bez zachowania ostrożności bez świadomości, że długość drogi hamowania jest znacznie większa w przypadku pojazdów szynowych. Motorniczy może nie mieć możliwości zatrzymania tramwaju przed przejściem lub zatrzyma się narażając zdrowie pasażerów, którzy są nim przewożeni.

W związku z powyższym zaleca się likwidację oznakowania P-10 i zastosowania oznakowania poziomego UWAGA TRAMWAJ ze wskazaniem kierunku poruszania się tramwaju. Można to określić jako przejście sugerowane.

Dodatkowo zaleca się zainstalować dodatkowe sygnalizatory świetlne i dźwiękowe by wzmocnić uwagę pieszych.

Przed przejściem dla pieszych (na jezdni sąsiadującej z torowiskiem), zarejestrowano zaparkowane pojazdy ograniczający widoczność pieszy - kierowca.

Ograniczenia widoczności mogą powodować bardzo groźne w skutkach sytuacje na drodze. Kierujący dojeżdżający 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 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 na nieprawidłowym parkowaniu oraz zastosować fizyczne środki uniemożliwiające parkowanie w obszarze wymaganych pól widoczności.

Po lewej stronie przejścia, w kierunku północnym, zastosowano zawężenie przejścia przy pomocy prefabrykatów. Jednak pieszy stoi na jezdni i w przypadku osób niedowidzących i niewidomych nie będzie wiedział, czy jest już w miejscu zawężenia (teoretycznie bezpieczny), czy jeszcze na jezdni.

Prawdopodobnie będzie szedł dalej w kierunku torów tramwajowych znajdujących się w dalszej kolejności w kierunku północnym, gdzie natrafi na płytki prowadzące. Niestety tam również nie będzie bezpieczny z uwagi na wąski chodnik i bardzo blisko przejeżdżający tramwaj.

Podczas audytu zaobserwowano, że motorniczości obawiają się ludzi stojących w tym miejscu i włączają sygnały ostrzegawcze dojeżdżając. Jest to bardzo niebezpieczne miejsce. Potwierdzone również przez mieszkańców spotkanych w tym miejscu.

Zaleca się wybudowanie pełnego chodnika w miejscu przewężenia w celu bezpiecznego zatrzymania się z wózkiem czy rowerem (bez niebezpiecznego zbliżania się do tramwaju lub skrajni jezdni), wyposażonego w elementy dla osób niewidomych.

Na kierunku wschodnim na dojeździe do przejścia nie zastosowano znaku D-6. 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

561

ZDJĘCIA

