

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Kazimierz Jamroz	
Data, Godzina	01.07.2025 19:40	
Pogoda	Słonecznie	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	2025039		
DZIELNICA	Wawer	KATEGORIA	powiatowa
ULICA	Trakt Lubelski	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Skalnicową		
OPIS	Trakt Lubelski, rodno wlot SE		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.185784	Szerokość geograficzna	21.14375
Google Maps	LINK	URL	https://www.google.com/maps?q=52.185784,21.14375

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	2025039		

CHARAKTERYSTYKA						
USYTUOWANIE PRZEJŚCIA		Na wlocie/wylocie ronda				
ODLEGŁOŚĆ OD KRAWĘDZI JEZDNI PROSTOPADŁEJ		4,1 m				
PRĘDKOŚĆ NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ		50 km/h				
JEZDNIA Z PIERWSZEŃSTWEM		Nie				
DROGA ROWEROWA (DR)		Z DR przyległą x>1 m				
USYTUOWANIE DR		Pomiędzy skrzyżowaniem a przejściem				
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	3,5 m	DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA	10,9 m			
		DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA	4,9 m			
PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA		50 km/h				
PRZEKRÓJ POPRZECZNY						
Zatoki autobusowe	Pasy rowerowe	Pasy	Azyl/pas dzielący	Pasy	Pasy rowerowe	Zatoki autobusowe
Brak	Brak	1	Wyniesiony, szerokość azylu: 1,9 m	1	Brak	Brak
OŚWIETLENIE		Uliczne i dedykowane				


























FORMULARZ AUDYTU BRD			Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	2025039		

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW				
ULICA JEDNOKIERUNKOWA		Nie		
Kierunki ruchu	do ul.	Skalnicowa		
	do ul.	Wacława Wojtyłki		
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)		N	S	
N	Skalnicowa			
S	Wacława Wojtyłki			
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)				
KIERUNEK RUCHU ROWERÓW				
LICZBA RELACJI ZJEŹDŹAJĄCYCH ZE SKRZYŹOWANIA W STRONĘ PRZEJŚCIA				1

PRZYSTANKI AUTOBUSOWE				
PRZYSTANKI AUTOBUSOWE USYTUOWANE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ				Tak
PRZYSTANKI AUTOBUSOWE NA JEZDNI GDZIE USYTOWANE JEST PRZEJŚCIE				Tak
LOKALIZACJA, TYP, ODLEGŁOŚĆ OD PRZEJŚCIA				
Kierunek	N		Odległość	
			Odległość	
Kierunek	S		Odległość	
		Za przejściem, Zatoka autobusowa	Odległość	49,3 m

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

FORMULARZ AUDYTU BRD			Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	2025039		

OZNAKOWANIE PIONOWE				
ZNAKI PIONOWE cz. II				
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	
ZNAKI PIONOWE cz. III				
Kierunek	N	STR. LEWA	 2 SO	
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	
			Kierunek	N
 1 SO nad zn.				
 1 SO pod zn.				
Inny				
Kierunek	S	STR. LEWA		
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	
			Kierunek	S
 1 SO nad zn.				
 1 SO pod zn.				
Inny				
Uwagi				

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	2025039	

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	N	Strona lewa	Tak
		Strona prawa	Tak
DLA NIEWIDZĄCYCH			
Kierunek	N	Strona lewa	Płytki prowadzące
		Strona prawa	Płytki prowadzące

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

FORMULARZ AUDYTU BRD					Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	2025039				

PARKOWANIE				
PARKOWANIE NA JEZDNI				
KIERUNEK	N	STR. LEWA	Przed przejściem	NS
			Za przejściem	NS
		STR. PRAWA	Przed przejściem	NS
			Za przejściem	NS
PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI				
KIERUNEK	N	STR. LEWA	Przed przejściem	NS
			Za przejściem	NS
		STR. PRAWA	Przed przejściem	NS
			Za przejściem	NS
PARKOWANIE NA PASIE RUCHU				
KIERUNEK	N	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	N	STR. LEWA	Przed przejściem	NS
			Za przejściem	NS
		STR. PRAWA	Przed przejściem	NS
			Za przejściem	NS
PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU				
KIERUNEK	N	STR. LEWA	Nie	
		STR. PRAWA	Nie	
PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ				
KIERUNEK			ND	
UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA				

FORMULARZ AUDYTU BRD			Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	2025039		

WIDOCZNOŚĆ			
WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	W LEWO	60 m
		W PRAWO	
		W TYŁ	ND
	E	W LEWO	60 m
		W PRAWO	
		W TYŁ	ND
WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	W LEWO	35 m
		W PRAWO	
		W TYŁ	ND
	E	W LEWO	20 m
		W PRAWO	
		W TYŁ	ND
OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak
	E	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	2025039	

SUBIEKTYWNA OCENA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH	4
--	---

OPINIA / UWAGI DODATKOWE

Ocenianie przejście dla pieszych (nr 2025039), zlokalizowane jest na ul. Trakt Lubelski będącej południowym wlotem na skrzyżowaniu typu mini rondo z ul. Skalnicową. Przejście znajduje się na trasie dla pieszych łączącej budynki mieszkalne z usługami, szkołą i przystankami autobusowymi. Na ulicy występuje dość duże natężenie ruchu kołowego ($NK = 400 - 800$ P/h w okresie popołudniowym), natomiast na przejściu występuje małe natężenie ruchu pieszego i rowerowego ($NP > 30$ os/h, $NR > 40$ P/h w okresie popołudniowym). Po ulicy Trakt Lubelski przebiega linia autobusowa obsługiwana autobusami przegubowymi oraz po stronie zachodniej przebiega droga dla rowerów. Skrzyżowanie mini rondo jest skrzyżowaniem czterowłotowym o średnicy zewnętrznej ronda $R_r = 22,0$ m i średnicy wyspy przejazdnej (wybrukowanej) $R_w = 10,0$ m. Wloty i wyloty na skrzyżowanie rozdzielone są wyspami o szerokości $2,0$ m.

Przejście dla pieszych ma łączną długość $10,9$ m i szerokość $3,5$ m. Pasy ruchu pojazdów rozdzielone są wyniesioną wyspą o szerokości $1,9$ m. Równolegle do przejścia poprowadzono od strony skrzyżowania przejazd dla rowerów. Na wyspie zamontowano pasy ostrzegawcze PO dla osób niewidomych i niedowidzących o standardowej. Na wschodnim obszarze oczekiwania o szer. $1,2$ m w kierunku północnym zastosowano wspólną drogę dla pieszych i rowerów. Natomiast po stronie zachodniej brakuje pasa oczekiwania, pieszy może oczekiwać poza drogą dla rowerów tj. ok $3,5$ m od krawędzi jezdni. Zamontowane są trzy rzędy płytek pasa ostrzegawczego PO. W odległości $49,3$ m od przejścia po jego południowej stronie zlokalizowany jest przystanek autobusowy poza pasem jezdni. Poza tym przejście jest poprawnie oznakowane w zakresie oznakowania pionowego i poziomego. Przejście jest wyposażone w rampy dla osób niepełnosprawnych (o pochyleni ok. 10%) oraz system prowadzenia dla osób niewidomych i słabowidzących. Nawierzchnie chodników w okolicy przejścia są w dobrym stanie technicznym. Nawierzchnia jezdni jest w dobrym stanie technicznym. Przejście dla pieszych oświetlone oświetleniem ulicznym i dedykowanym.

Spostrzeżenia: Największa zalecana średnica mini rondo i wyspy środkowej, (wybrukowanej i wyniesionej) jest lepiej zauważalna dla wielu kierowców, którzy wjeżdżają na skrzyżowanie z małą prędkością i nie wymuszają pierwszeństwa przejazdu ($20 - 30$ km/h).

Przystanek autobusowy zlokalizowany poza pasem jezdni w odległości $49,3$ m na południe od przejścia. Brak parkowania pojazdów w obszarze przejścia i obszarów dobrej widoczności.

Mała powierzchnia oczekiwania na przejście, w szczególności po stronie zachodniej i wschodniej, oraz wąskie chodniki (szerokość zredukowana na korzyść drogi dla rowerów) lub wspólna droga dla pieszych i rowerów powoduje dość duży dyskomfort dla pieszych poruszających się po chodniku po zachodniej stronie przejścia dla pieszych oraz dochodzących do i opuszczających przejście dla pieszych.

Krawężniki zarówno na przejściu jak i na wyspie azylu usytuowane są na poziomie nawierzchni ($0,0 \pm 0,5$ cm). Taki poziom stanowi utrudnienie dla osób niewidomych i niedowidzących (trudność w wykryciu krawędzi jezdni łaską przez te osoby). Pasy ostrzegawcze na chodniku są wykonane z dwóch rzędów płytek w odległości $0,2$ m od krawędzi jezdni (wymaga się $0,5$ m). Wyspa azylu jest węższa od wymagań minimalnych, jej szerokość wynosi $1,9$ m.

Część tych spostrzeżeń wynika z nowych standardów zapisanych w PTB (obszar oczekiwania) oraz w przygotowywanych wytycznych WR-D-41-2 (wysokość obniżonego krawężnika i odległość pasa ostrzegawczego od krawędzi jezdni), a nie uwzględnionych w metodyce prowadzenia audytu opracowanej w 2016 roku, dlatego uwagi te zapisano jako „inne, nietypowe, opisane w tekście”.

Zalecenia: Należy poszerzyć strefę oczekiwania na przejście do $2,5$ m szerokości wolnej od przeszkód po wschodniej i zachodniej stronie przejścia dla pieszych. Należy podnieść obniżony krawężnik na szerokości przejścia dla pieszych od strony chodnika i wyspy azylu na wysokość $2,0$ cm. Należy wykonać chodniki (o wymaganej szerokości) doprowadzające ruch pieszych do przejścia dla pieszych. Należy poszerzyć azyl dla pieszych do wymagań optymalnych czyli $2,5$ m szerokości.

Zaproponowane zalecenia proponuje się wdrażać przy okazji prowadzenia kolejnych remontów lub przebudowy urządzeń dla pieszych (wpisano w kolumnie „inne, nietypowe”).

FORMULARZ AUDYTU BRD			Arkusz 9
NR PRZEJŚCIA	2025039		

ZDJĘCIA

