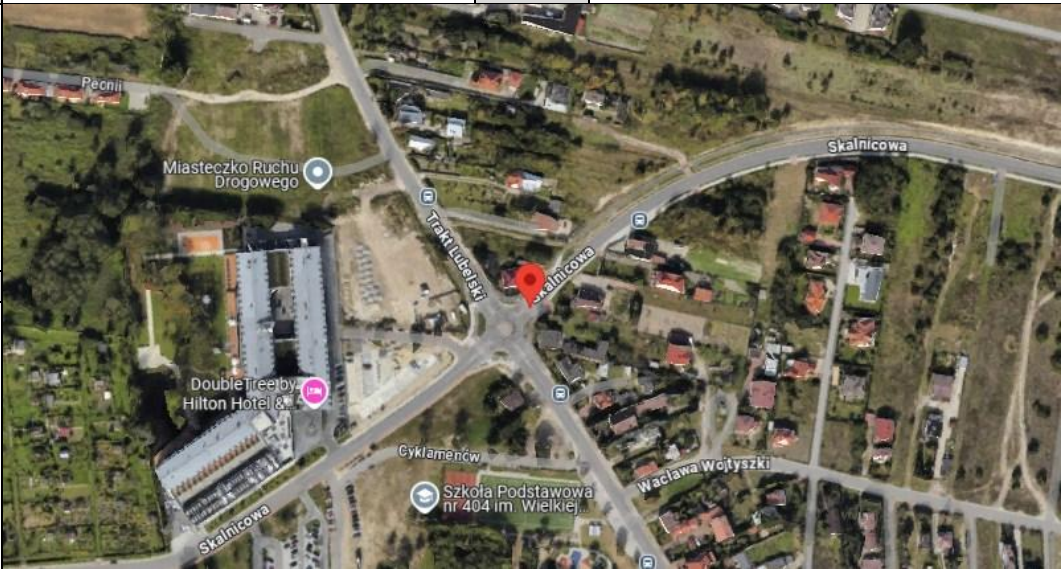


FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Kazimierz Jamroz	
Data, Godzina	01.07.2025 20:35	
Pogoda	Słonecznie	

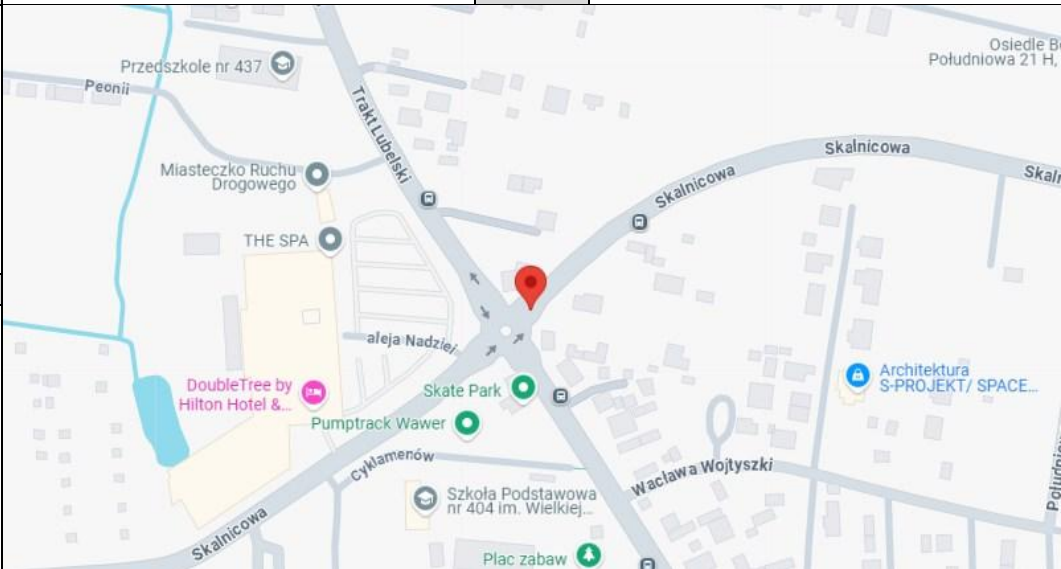
METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	2025041		
DZIELNICA	Wawer	KATEGORIA	powiatowa
ULICA	Trakt Lubelski	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Skalnicową		
OPIS	Skalnicową, rondo wlot NE		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.186066	Szerokość geograficzna	21.143819
Google Maps	LINK	URL	https://www.google.com/maps?q=52.186066,21.143819

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	2025041		

CHARAKTERYSTYKA						
USYTUOWANIE PRZEJŚCIA		Na wlocie/wylocie ronda				
ODLEGŁOŚĆ OD KRAWĘDZI JEZDNI PROSTOPADŁEJ		5,75 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	4,2 m	DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA	11,3 m			
		DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA	5,1 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: 2,1 m	1	Brak	Brak
OŚWIETLENIE		Uliczne i dedykowane				

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	2025041	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW				
ULICA JEDNOKIERUNKOWA		Nie		
Kierunki ruchu	do ul.	Trakt Lubelski		
	do ul.	Południowa		
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)		W	E	
W	Trakt Lubelski			
E	Południowa			
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)				
KIERUNEK RUCHU ROWERÓW				
LICZBA RELACJI ZJEŹDŹAJĄCYCH ZE SKRZYŻOWANIA W STRONĘ PRZEJŚCIA				1

PRZYSTANKI AUTOBUSOWE				
PRZYSTANKI AUTOBUSOWE USYTUOWANE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ				Tak
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	
			 D-6a	
			 D-6b	Stan dobry
			 T-27	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	E	STR. LEWA	 D6	
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	E	STR. PRAWA	 D6	
			 D-6a	
			 D-6b	Stan dobry
			 T-27	
			Inne oznakowanie	

FORMULARZ AUDYTU BRD			Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	2025041		

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

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	2025041	

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	1
Ścieki przykrawężnikowe	Nie
Odwodnienie	Niepoprawne

UDOGODNIENIA DLA NIEPEŁNOSPRAWNYCH / OGRANICZENIA			
RAMPA			
Kierunek	W	Strona lewa	Tak
		Strona prawa	Tak
DLA NIEWIDZĄCYCH			
Kierunek	W	Strona lewa	Płytki prowadzące
		Strona prawa	Brak

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

FORMULARZ AUDYTU BRD					Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	2025041				

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

FORMULARZ AUDYTU BRD			Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	2025041		

WIDOCZNOŚĆ			
WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	S	W LEWO	60 m
		W PRAWO	
		W TYŁ	ND
	N	W LEWO	60 m
		W PRAWO	
		W TYŁ	ND
WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	S	W LEWO	35 m
		W PRAWO	
		W TYŁ	ND
	N	W LEWO	20 m
		W PRAWO	
		W TYŁ	ND
OGROANICZENIA 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	2025041	

SUBIEKTYWNA OCENA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH	3
--	---

OPINIA / UWAGI DODATKOWE

Ocenianie przejście dla pieszych (nr 2025041), zlokalizowane jest na ul. Skalnicowej będącej wschodnim wlotem na skrzyżowaniu typu mini rondo z ul. Trakt Lubelski. Przejście znajduje się na trasie dla pieszych łączącej budynki mieszkalne z usługami, hotelem, szkołą i przystankami autobusowymi. Na ulicy występuje dość duże natężenie ruchu kołowego ($NK = 400 - 600$ P/h w okresie popołudniowym), natomiast na przejściu występuje małe natężenie ruchu pieszego i rowerowego ($NP > 30$ os/h w okresie popołudniowym). Po ulicy Skalnicowej przebiega linia autobusowa. Wokół ronda poprowadzona jest droga dla rowerów, która prowadzona jest także po stronie zachodniej. Skrzyżowanie mini rondo jest skrzyżowaniem czterowłotowym o średnicy zewnętrznej ronda $Rr = 22,0$ m i średnicy wyspy przejazdnej (wybrukowanej) $Rw = 10,0$ m. Wloty i wyloty na skrzyżowanie rozdzielone są wyspami o szerokości $2,0$ m.

Przejście dla pieszych ma łączną długość $11,3$ m i szerokość $4,2$ m. Równolegle do przejścia od strony jezdni występuje przejazd dla rowerów. Pasy ruchu pojazdów rozdzielone są wyspą o szerokości $2,1$ m. Na dojeżdżaniach do przejścia po stronie północnej nie zastosowano pasów ostrzegawczych PO dla osób niewidomych i niedowidzących, gdyż w tym miejscu przejście łączy się z drogą dla pieszych i rowerów. Na wyspie azylu zastosowano tylko jeden rząd płytek fakturowanych pasa ostrzegawczego. Powierzchnie oczekiwania ograniczone są ze względu na pobliskie drogi dla rowerów. Poza tym przejście jest poprawnie oznakowane w zakresie oznakowania pionowego i poziomego. Przejście jest wyposażone w rampy dla osób niepełnosprawnych 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. Brak parkowania pojazdów w obszarze przejścia i obszarów dobrej widoczności.

Spostrzeżenia: Największa zalecana średnica mini ronda 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).

Krawężniki zarówno na przejściu jak i na wyspie azylu usytuowane są na poziomie nawierzchni ($0,0 \pm 0,5$ cm). Taki poziom krawężnika powoduje wlewanie się wody na chodnik (strefę oczekiwania) oraz stanowi utrudnienie dla osób niewidomych i niedowidzących (trudność w wykryciu krawędzi jezdni laską przez te osoby). Pasy ostrzegawcze na chodniku południowym są wykonane z dwóch rzędów płytek w odległości $0,2$ m od krawędzi jezdni (wymaga się $0,5$ m). Na północnej drodze dla pieszych i rowerów brak pasa ostrzegawczego. Na wyspie azylu zainstalowano tylko jeden rząd płytek pasa ostrzegawczego PO. Po północnej stronie przejścia występuje wpust deszczowy na przejściu dla pieszych, taka lokalizacja wpustu może powodować zagrożenie zaklinowania się obcasa buta i wywrócenia się pieszego.

Część tych spostrzeżeń wynika z nowych standardów zapisanych 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: Drogę dla pieszych i rowerów należy rozdzielić na drogę dla pieszych i drogę dla rowerów. Należy usunąć wpust deszczowy z obszaru przejścia dla pieszych, lub przesunąć przejście poza wpust deszczowy. Ponadto należy podnieść obniżony krawężnik na szerokości przejścia dla pieszych od strony chodnika i wyspy azylu na wysokość 2 cm. Należy zastosować pasy ostrzegawcze PO przy północnej krawędzi przejścia oraz uzupełnić drugi rząd płytek na wyspie azylu.

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	2025041		

ZDJĘCIA



