

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Kazimierz Jamroz	
Data, Godzina	02.07.2025 16:10	
Pogoda	Słonecznie	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	2025046		
DZIELNICA	Wawer	KATEGORIA	powiatowa
ULICA	Trakt Lubelski	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Cylichowską		
OPIS	Trakt Lubelski, rondo wlot N		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.193872	Szerokość geograficzna	21.138064
Google Maps	<a href="https://www.google.com/maps?q=52.193872,21.138064">LINK</a>	URL	https://www.google.com/maps?q=52.193872,21.138064

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	2025046	

CHARAKTERYSTYKA						
USYTUOWANIE PRZEJŚCIA		Na wlocie/wylocie ronda				
ODLEGŁOŚĆ OD KRAWĘDZI JEZDNI PROSTOPADŁEJ		7,1 m				
PRĘDKOŚĆ NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ		50 km/h				
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	4,0 m	DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA	10,8 m			
		DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA	4,6 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: 2,0 m	1	Brak	Brak
OŚWIETLENIE		Uliczne i dedykowane				


























FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	2025046	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW				
ULICA JEDNOKIERUNKOWA		Nie		
Kierunki ruchu	do ul.	Cylichowska		
	do ul.	Zwoleńska		
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)		S	N	
S	Cylichowska			
N	Zwoleńska			
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)				
KIERUNEK RUCHU ROWERÓW				
LICZBA RELACJI ZJEŹDŹAJĄCYCH ZE SKRZYŻOWANIA W STRONĘ PRZEJŚCIA				1

PRZYSTANKI AUTOBUSOWE				
PRZYSTANKI AUTOBUSOWE USYTUOWANE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ				Nie
PRZYSTANKI AUTOBUSOWE NA JEZDNI GDZIE USYTOWANE JEST PRZEJŚCIE				Tak
LOKALIZACJA, TYP, ODLEGŁOŚĆ OD PRZEJŚCIA				
Kierunek	S		Odległość	
			Odległość	
Kierunek	N		Odległość	
		Za przejściem, Zatoka autobusowa	Odległość	31,0 m

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	N	STR. LEWA	 D6	
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	N	STR. PRAWA	 D6	Stan dobry
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	

FORMULARZ AUDYTU BRD			Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	2025046		

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	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	
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	N	STR. LEWA		
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	
			Kierunek	N
 1 SO nad zn.				
 1 SO pod zn.				
Inny				
Uwagi				

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	2025046	

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

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

FORMULARZ AUDYTU BRD			Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	2025046		

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

FORMULARZ AUDYTU BRD			Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	2025046		

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

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	2025046	

SUBIEKTYWNA OCENA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH	3
--	---

#### OPINIA / UWAGI DODATKOWE

Ocenianie przejście dla pieszych (nr 2025046), zlokalizowane jest na ul. Trakt Lubelski będącej wlotem północnym na skrzyżowaniu typu mini rondo z ul. Cylichowską. Przejście znajduje się na trasie dla pieszych łączącej budynki mieszkalne z usługami i przystankami autobusowymi. Na ulicy występuje dość duże natężenie ruchu kołowego ( $NK > 1500$  P/h w okresie szczytu popołudniowego), natomiast na przejściu występuje małe natężenie ruchu pieszego i rowerowego ( $NP > 30$  os/h,  $NR > 30$  P/h w okresie popołudniowym). Po ulicy Trakt Lubelski przebiega linia autobusowa obsługiwana autobusami przegubowymi oraz po południowej stronie zachodniej przebiega droga dla rowerów. Skrzyżowanie mini rondo jest skrzyżowaniem trójwłotowym o średnicy zewnętrznej ronda  $R_r = 17,5$  m i średnicy wyspy przejazdnej (koloru szarego)  $R_w = 4.5$  m. Wloty i wyloty na skrzyżowanie rozdzielone są wyspami o szerokości 2,0 m.

Przejście dla pieszych ma łączną długość 10,8 m i szerokość 4,0 m. Pasy ruchu pojazdów rozdzielone są wyniesioną wyspą o szerokości 2,0 m. Przez początkową (przebrukowaną) część wyspy przejeżdżają autobusy o pojazdy ciężarowe (o dużych promieniach skrętu) wjeżdżające z ul. Cylichowską (na wyspach ten obszar wyznaczono szarą kostką). Na wyspie zamontowano pasy ostrzegawcze PO dla osób niewidomych i niedowidzących. W odległości 31,0 m od przejścia po jego północnej stronie zlokalizowany jest przystanek autobusowy na jezdni. Po zachodniej stronie przejścia powierzchnia oczekiwania ma szerokość 1,20 m. 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: Mała średnica, szary kolor i brak wyniesienia wyspy środkowej mini ronda (która jest niezauważalna dla wielu kierowców) powoduje, że część kierowców wjeżdża na skrzyżowanie z dość dużą prędkością i wymusza pierwszeństwo przejazdu. Często dochodzi do gwałtownych hamowań i sytuacji konfliktowych (słychać utarczki słowne między kierowcami). Co świadczy, że ten rodzaj skrzyżowania nie jest dopasowany do występujących warunków i wymagań ruchowych.

Przystanek autobusowy zlokalizowany poza pasem jezdni w odległości 31,0 m na północ od przejścia. Brak parkowania pojazdów w obszarze przejścia i obszarów dobrej widoczności.

Mała powierzchnia oczekiwania na przejście powoduje dość duży dyskomfort dla pieszych poruszających się po chodniku po wschodniej 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 +/- 0,5 cm). Taki poziom krawężnika stanowi utrudnienie dla osób niewidomych i niedowidzących (trudność w wykryciu krawędzi jezdni laską 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). W obszarze oczekiwania postawiono betonowy kosz na śmieci ograniczający szerokość przejścia.

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 metodycie prowadzenia audytu opracowanej w 2016 roku, dlatego uwagi te zapisano jako „inne, nietypowe, opisane w tekście”.

Zalecenia: Należy przestawić kosz na śmieci w takie miejsce aby nie przeszkadzał on pieszym. Należy rozpatrzyć możliwość zmiany typu skrzyżowania na rondo (jednopasowe lub turbinowe) lub skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną. Do tego czasu należy polepszyć stopień dostrzegalności wyspy mini ronda przez jej wyniesienie i zmianę kolorystyki lub przebrukowanie.

Należy poszerzyć wyspę azylu dla pieszy do min 2,5 m oraz obszary oczekiwania na przejście do 2,5 m szerokości wolnej od przeszkód. Ponadto należy podnieść obniżony krawężnik na szerokości przejścia dla pieszych od strony chodnika i wyspy azylu na wysokość 2,0 cm. Należy zastosować pasy ostrzegawcze PO o dwóch rzędach płytek na poszerzonej 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	2025046		

# ZDJĘCIA















