

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Tomasz Mackun	
Data, Godzina	10.07.2020 18:10	
Pogoda	Słonecznie	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	3344		
DZIELNICA	Rembertów	KATEGORIA	powiatowa
ULICA	Generała Antoniego Chruściela „Montera”	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Paderewskiego		
OPIS	przez Chruściela, jezdnia E		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.259844	Szerokość geograficzna	21.162164
Google Maps	LINK	URL	https://www.google.com/maps?q=52.259844,21.162164

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	3344	

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	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 m	DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA	7 m
		DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA	7 m
PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA	50 km/h		

PRZEKRÓJ POPRZECZNY

















Zatoki autobusowe	Pasy rowerowe	Pasy	Azyl/pas dzielący	Pasy	Pasy rowerowe	Zatoki autobusowe
Brak	Brak	2	Brak	Brak	Brak	Brak

OŚWIETLENIE	Uliczne i dedykowane
--------------------	----------------------

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	3344	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW			
ULICA JEDNOKIERUNKOWA		Tak	
Kierunki ruchu	do ul.	Paderewskiego	
	do ul.	Konwisarska	
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)		N	
N	Paderewskiego		
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)			
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	N		Odległość
			Odległość
Kierunek			Odległość
			Odległość

OZNAKOWANIE PIONOWE				
ZNAKI PIONOWE cz. I				
Kierunek	N	STR. LEWA	 D6	Stan dobry
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	N	STR. PRAWA	 D6	Stan dobry
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			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	3344	

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

Uwagi	
-------	--

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	3344	

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	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	Słupki
ZA PRZEJŚCIEM			
Kierunek	N	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Brak
NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ			
Kierunek		Strona prawa	ND

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	3344	

PARKOWANIE				
-------------------	--	--	--	--

PARKOWANIE NA JEZDNI				
-----------------------------	--	--	--	--

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

PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI				
---------------------------------------	--	--	--	--

KIERUNEK	N	STR.	Przed przejściem	NS
		LEWA	Za przejściem	NS
		STR.	Przed przejściem	Odległość od przejścia: 10 m
		PRAWA	Za przejściem	Odległość od przejścia: 8 m

PARKOWANIE NA PASIE RUCHU				
----------------------------------	--	--	--	--

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

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

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

PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU				
--------------------------------	--	--	--	--

KIERUNEK	N	STR.	Nie
		LEWA	
		STR.	Nie
		PRAWA	

PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ				
--	--	--	--	--

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

UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA				
-----------------------------------	--	--	--	--

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	3344	

WIDOCZNOŚĆ			
WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	W LEWO	30 m
		W PRAWO	
		W TYŁ	ND
	E	W LEWO	
		W PRAWO	100 m
		W TYŁ	ND
WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	W LEWO	80 m
		W PRAWO	
		W TYŁ	ND
	E	W LEWO	
		W PRAWO	80 m
		W TYŁ	ND
OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	STRONA LEWA	Parkowanie
		STRONA PRAWA	Brak
	E	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	3344	

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

OPINIA / UWAGI DODATKOWE

Przejście dla pieszych przez Aleję Generała Antoniego Chruściela „Montera” przez dwa pasy ruchu w jednym kierunku.

W obszarze przejścia dla pieszych występuje zagrożenie wynikające geometrii i organizacji ruchu. Przejście dla pieszych wyznaczono przez dwa pasy ruchu w jednym kierunku na długim prostym odcinku drogi. Na takich przekrojach drogowych rejestruje się wysokie i bardzo wysokie prędkości pojazdów co może prowadzić do zdarzeń drogowych z udziałem pieszych o dużej ciężkości ofiar. Dodatkowo może wystąpić niezgodne z przepisami o ruchu drogowym, lecz często obserwowane, zachowanie kierujących, polegające na tym, że na jednym pasie kierujący ustąpi pierwszeństwa pieszym a kierujący na sąsiednim pasie pierwszeństwa nie udzieli. Karoseria pierwszego pojazdu będzie stanowiła ograniczenia widoczności na pieszego dla kierującego pojazdem na sąsiednim pasie.

Zaleca się instalację sygnalizacji świetlnej. Do czasu instalacji sygnalizacji świetlnej należy wprowadzić elementy uspokojenia ruchu drogowego, np. progi wypowe. Zaleca się to zrealizować systemowo na całym ciągu Al. Generała Antoniego Chruściela „Montera”.

Przy krawędzi wschodniej jezdni zaparkowane pojazdy istotnie ograniczają widoczność na pieszego. Przed przejściem, wzdłuż jezdni chodnik urządzono tak, że to wręcz sugeruje, że jest to strefa przeznaczona do parkowania. Ograniczenia widoczności mogą powodować bardzo groźne w skutkach sytuacje na drodze. Kierujący zbliżający się do przejścia dla pieszych muszą mieć możliwość dostrzegania 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 szansy na dostrzeżenie pieszych z odpowiednim wyprzedzeniem. Użytkownicy są zaskakiwani i może okazać się, że ich prędkość jest zbyt duża, aby bezpiecznie zatrzymać pojazd.

Należy przeorganizować przestrzeń chodnika na dojeździe do przejścia – zostało to bardzo dobrze zrobione na przejściu nr 3442. Należy zastosować fizyczne środki uniemożliwiające parkowanie w bliskości przejścia dla pieszych, do czasu realizacji fizycznych środków należy wzmocnić nadzór nad nieprawidłowym parkowaniem.

W obszarze przejścia dla pieszych (po stronie wschodniej) zdiagnozowano występowanie lokalnego najniższego punktu niwelety. Oznacza to, że woda deszczowa będzie zbierała się na przejściu. Piesi oczekujący mogą być opryskiwani przez pojazdy przejeżdżające. W okresach mrozów miejsce w obszarze tego miejsca jest obciążone większym ryzykiem powstawania śliskości. Powstawanie obszarów oblodzenia w obszarze przejścia jest szczególnie niebezpieczne i może prowadzić do poślizgnięć i upadków pieszych, co może być przyczyną urazów ciała. Dodatkowo oblodzenie w obszarze przejścia jak i przed nim znacznie wydłuży drogę hamowania pojazdów w tak newralgicznym miejscu.

Po stronie zachodniej w obszarze przejścia znajduje się wpust deszczowy. Lokalizacja wpustu deszczowego w obszarze przejścia dla pieszych generuje dwa problemy. Pierwszy związany jest z ryzykiem utknięcia koła roweru, koła wózka inwalidzkiego, wózka dziecięcego lub obcasów buta. Utknięcie lub potknięcie się osoby podczas przekraczania jezdni sprawi, że pieszy będzie przechodził przez jezdnię dłużej niż zakładał. Pieszy na krawędzi chodnika ocenia długość przejścia dla pieszych, prędkości i odległości nadjeżdżających pojazdów, a także swoją prędkość i na tej podstawie decyduje czy istnieje wystarczająca luka czasowa na bezpieczne przekroczenie jezdni. W sytuacji gdy pieszy utknie, potknie się w obszarze jezdni, czas przekraczania jezdni wydłuży się. Zatrzymaniem lub przytrzymaniem się pieszego przy przekroczeniu jezdni mogą być też zaskoczeni kierowcy zbliżający się do przejścia dla pieszych. Może to powodować ryzyko najechania pieszego przez pojazd lub potknięcia się i urazy u pieszych. Wpust deszczowy w obszarze przejścia dla pieszych sugeruje, że w tym miejscu znajduje się najniższy punkt niwelety lub występuje pochylenie o stałym trendzie. Oznacza to, że woda deszczowa, przynajmniej z jednej strony przejścia płynie w obszar wpustu, a na krawędziach przejścia dla pieszych wystąpi skumulowany strumień wody. Piesi oczekujący mogą być opryskiwani przez pojazdy przejeżdżające. W okresach mrozów miejsce w obszarze wpustów jest obciążone większym ryzykiem powstawania śliskości a w przypadku powstawania błota pośniegowego, wpust może nie odbierać wód opadowych i mogą powstawać kałuże, które zamarzną przy ujemnej temperaturze. Powstawanie obszarów oblodzenia w obszarze przejścia jest szczególnie niebezpieczne i może prowadzić do poślizgnięć i upadków pieszych co może być przyczyną urazów ciała. Dodatkowo oblodzenie w obszarze przejścia jak i przed nim znacznie wydłuży drogę hamowania pojazdów w tak newralgicznym miejscu.

Należy przenieść wpust, tak aby znajdował się przed przejściem od strony napływającej wody opadowej. Należy zrealizować poprawne rozwiązanie wysokościowe jezdni w obszarze przejścia.

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 10
NR PRZEJŚCIA	3344	

ZDJĘCIA





10 lip 2020 18:12:11



10 lip 2020 18:12:15



10 lip 2020 18:12:44



10 lip 2020 18:13:42