

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Wojciech Kustra	
Data, Godzina	05.06.2020 08:00	
Pogoda	Słonecznie	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	<b>3584</b>		
DZIELNICA	Białołęka	KATEGORIA	Powiatowa
ULICA	Zdziarska	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Ostródzka		
OPIS	przez Zdziarska, wlot E		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.340090099999976	Szerokość geograficzna	21.047823000000011
Google Maps	<a href="https://www.google.com/maps?q=52.340090099999976,21.047823000000011">LINK</a>	URL	<a href="https://www.google.com/maps?q=52.340090099999976,21.047823000000011">https://www.google.com/maps?q=52.340090099999976,21.047823000000011</a>

ORIENTACJA			
NW	N		NE
W			E
SW	S		SE

ORIENTACJA			
NW	N		NE
W			E
SW	S		SE

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 2
NR PRZEJŚCIA	<b>3584</b>	

















<b>CHARAKTERYSTYKA</b>
------------------------

<b>USYTUOWANIE PRZEJŚCIA</b>		Na wlocie/wylocie skrzyżowania				
<b>ODLEGŁOŚĆ OD KRAWĘDZI JEZDNI PROSTOPADŁEJ</b>		9,5 m				
<b>PRĘDKOŚĆ NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ</b>		50 km/h				
<b>JEZDNIĄ Z PIERWSZEŃSTWEM</b>		Nie				
<b>DROGA ROWEROWA (DR)</b>		Bez przejazdu rowerowego				
<b>USYTUOWANIE DR</b>		ND				
<b>LINIE TRAMWAJOWE</b>		Brak				
<b>NAWIERZCHNIA TOROWISKA</b>		ND				
<b>NAWIERZCHNIA JEZDNI ZA I PRZED PRZEJŚCIEM</b>		Naw. bitumiczna: szara				
<b>STAN NAWIERZCHNI</b>		Dobry				
<b>GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA</b>		Prosta				
<b>SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA</b>	4 m	<b>DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA</b>	6 m			
		<b>DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA</b>	6 m			
<b>PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA</b>		50 km/h				
<b>PRZEKRÓJ POPRZECZNY</b>						
<b>Zatoki autobusowe</b>	<b>Pasy rowerowe</b>	<b>Pasy</b>	<b>Azyl/pas dzielący</b>	<b>Pasy</b>	<b>Pasy rowerowe</b>	<b>Zatoki autobusowe</b>
Brak	Brak	1	Brak	1	Brak	Brak
<b>OŚWIETLENIE</b>		Standardowe uliczne				

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	<b>3584</b>	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW			
<b>ULICA JEDNOKIERUNKOWA</b>		Nie	
<b>Kierunki ruchu</b>	<b>do ul.</b>	<b>Ostródzka</b>	
	<b>do ul.</b>	<b>Kąty Grodziskie</b>	
<b>KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)</b>		W	E
W	Ostródzka		
E	Kąty Grodziskie		
<b>KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)</b>			
<b>KIERUNEK RUCHU ROWERÓW</b>			
<b>LICZBA RELACJI ZJEŹDŹAJĄCYCH ZE SKRZYŻOWANIA W STRONĘ PRZEJŚCIA</b>		2	

















PRZYSTANKI AUTOBUSOWE			
<b>PRZYSTANKI AUTOBUSOWE USYTUOWANE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ</b>			Tak
<b>PRZYSTANKI AUTOBUSOWE NA JEZDNI GDZIE USYTOWANE JEST PRZEJŚCIE</b>			Tak
LOKALIZACJA, TYP, ODLEGŁOŚĆ OD PRZEJŚCIA			
Kierunek	W	Przed przejściem, Zatoka autobusowa	Odległość 45 m
			Odległość
Kierunek	E	Przed przejściem, Na jezdni	Odległość 76 m
			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	Stan dobry
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	E	STR. LEWA	 D6	
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	E	STR. PRAWA	 D6	Stan dobry
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	













<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	<b>3584</b>	

<b>OZNAKOWANIE PIONOWE</b>
----------------------------

<b>ZNAKI PIONOWE cz. II</b>				
-----------------------------	--	--	--	--

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	

<b>ZNAKI PIONOWE cz. III</b>				
------------------------------	--	--	--	--

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

Uwagi	
-------	--

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	<b>3584</b>	

OZNAKOWANIE POZIOME	
Rodzaj	Malowane grubowarstwowe
Tło	Brak
Stan	Dostateczny
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	Niepoprawne

UDOGODNIENIA DLA NIEPEŁNOSPRAWNYCH / OGRANICZENIA			
RAMPA			
Kierunek	W	Strona lewa	Tak
		Strona prawa	Tak
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	Brak
		Strona prawa	Brak
ZA PRZEJŚCIEM			
Kierunek	W	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Brak
NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ			
Kierunek	S-E	Strona prawa	Brak

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	<b>3584</b>	

<b>PARKOWANIE</b>
-------------------

<b>PARKOWANIE NA JEZDNI</b>
-----------------------------

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

<b>PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI</b>
---------------------------------------

KIERUNEK	W	STR.	Przed przejściem	Odległość od przejścia: 2 m
		LEWA	Za przejściem	ND
		STR.	Przed przejściem	Odległość od przejścia: 2 m
		PRAWA	Za przejściem	ND

<b>PARKOWANIE NA PASIE RUCHU</b>
----------------------------------

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

<b>PARKOWANIE NA CHODNIKU I NA JEZDNI (JEDNYM KOŁEM)</b>
--

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

<b>PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU</b>
--------------------------------

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

<b>PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ</b>
--

KIERUNEK	S-E	NS
----------	-----	----

<b>UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA</b>
-----------------------------------

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	<b>3584</b>	

<b>WIDOCZNOŚĆ</b>			
<b>WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA</b>			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	S	W LEWO	50 m
		W PRAWO	
		W TYŁ	ND
	N	W LEWO	
		W PRAWO	50 m
		W TYŁ	23 m
<b>WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA</b>			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	S	W LEWO	35 m
		W PRAWO	
		W TYŁ	ND
	N	W LEWO	
		W PRAWO	35 m
		W TYŁ	40 m
<b>OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI</b>			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	S	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak
	N	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	3584	

<b>SUBIEKTYWNA OCENA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH</b>	<b>1</b>
---	----------

**OPINIA / UWAGI DODATKOWE**

Przejście dla pieszych ulicę Zdziarską - wlot E (kategoria drogi: powiatowa), na skrzyżowaniu Zdziarska – Ostródzka.

W obszarze przejścia zauważono ślady rozjeżdżania przejścia przez pojazdy skręcające w prawo z drogi głównej. Taka sytuacja powoduje, że pojazd skręcający może zahaczyć pieszego oczekującego na przejście.

Rekomendacja. Należy uniemożliwić poruszanie się pojazdów po krawężniku, chodniku poprzez instalację np. słupków.

Drugim problemem jest ograniczona widoczność do około 23 metrów (widoczność wstecz) dla pojazdów skręcających w prawo z drogi głównej przez ogrodzenie. W sytuacji, gdy następuje skręt z drogi głównej na przejście dla pieszych na drodze podporządkowanej/zjeździe, istotne jest, aby kierujący pojazdem, jeszcze poruszając się jezdnią główną, mógł obserwować strefę przejścia oraz otoczenie przejścia dla pieszych na drodze, na którą skręca. W większości przypadków, prędkości na drodze głównej są wyższe niż na drodze podporządkowanej i kierujący mogą zjeżdżać z dużą prędkością.

Należy zapewnić większe pole widoczności na obszar przejścia i jego otoczenia z punktu widzenia kierujących pojazdami.

Kolejnym problemem na tym przejściu jest potencjalne ryzyko ograniczenia widoczności związane z zapotrzebowaniem na miejsca postojowe. Podczas oceny terenowej Audytorzy zauważyli ślady po parkujących pojazdach po stronie lewej i prawej przed przejściem w odległości około 2 m. Zaparkowane pojazdy mogą znacznie ograniczyć widoczność na tym przejściu. 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 swoją 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.

Rekomendacja. Należy wzmocnić nadzór nad nieprawidłowym parkowaniem oraz zastosować fizyczne środki uniemożliwiające parkowanie w bliskości przejścia dla pieszych.

Przejście dla pieszych oddalone jest od krawędzi jezdni prostopadłej aż o 9,5 m. Tak duża przestrzeń będzie powodować, że pojazdy będą przejeżdżać przez przejście z relatywnie większą prędkością, takie zachowanie spowodowane będzie również występowaniem ronda turbinowego, które umożliwia wjazd z większą prędkością niż w przypadku ronda jednojezdniowego.

Rekomendacja. Należy dosunąć przejście od jezdni głównej, aby uzyskać optymalną odległość 4 – 6 m.

W obszarze przejścia dla pieszych zdiagnozowano występowanie obszarów zbierania się wody (bezodpływowych). Piesi oczekujący na przejście mogą być opryskiwani przez przejeżdżające pojazdy. W okresach występowania temperatur poniżej zera, miejsce to jest obciążone większym ryzykiem powstawania oblodzenia i w konsekwencji 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. Dodatkowo piesi mogą w takich warunkach przekraczać jezdnię poza przejściem, co może generować ryzyko najechania na pieszego i wystąpienia wypadków z poważnymi konsekwencjami.

Rekomendacja. Należy zrealizować poprawne rozwiązanie wysokościowe jezdni w obszarze przejścia.



NR PRZEJŚCIA

3584

## ZDJĘCIA









