

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Wojciech Kustra	
Data, Godzina	05.06.2020 11:00	
Pogoda	Zachmurzenie: Częściowe	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	<b>3624</b>		
DZIELNICA	Białołęka	KATEGORIA	Powiatowa
ULICA	Białołęcka	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Juranda ze Spychowa		
OPIS	przez Białołęcka		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.318326800000012	Szerokość geograficzna	21.032488499999995
Google Maps	<a href="https://www.google.com/maps?q=52.318326800000012,21.032488499999995">LINK</a>	URL	<a href="https://www.google.com/maps?q=52.318326800000012,21.032488499999995">https://www.google.com/maps?q=52.318326800000012,21.032488499999995</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	3624	

CHARAKTERYSTYKA						
<b>USYTUOWANIE PRZEJŚCIA</b>		Na wlocie/wylocie skrzyżowania				
<b>ODLEGŁOŚĆ OD KRAWĘDZI JEZDNI PROSTOPADŁEJ</b>		ND				
<b>PRĘDKOŚĆ NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ</b>		ND				
<b>JEZDNIĄ Z PIERWSZEŃSTWEM</b>		Tak				
<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>		Zły				
<b>GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA</b>		Łamane pierwszeństwo				
<b>SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA</b>		4 m				
		<b>DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA</b>	7 m			
		<b>DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA</b>	7 m			
<b>PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA</b>		50 km/h				
PRZEKRÓJ POPRZECZNY						
Zatoki autobusowe	Pasy rowerowe	Pasy	Azyl/pas dzielący	Pasy	Pasy rowerowe	Zatoki autobusowe
Brak	Brak	1	Brak	1	Brak	Brak
<b>OŚWIETLENIE</b>		Tylko dedykowane				

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	<b>3624</b>	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW			
<b>ULICA JEDNOKIERUNKOWA</b>		Nie	
<b>Kierunki ruchu</b>	<b>do ul.</b>	Juranda ze Spychowa	
	<b>do ul.</b>	Przyjazna	
<b>KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)</b>		S	N
S	Juranda ze Spychowa		
N	Przyjazna		
<b>KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)</b>			
<b>KIERUNEK RUCHU ROWERÓW</b>			
<b>LICZBA RELACJI ZJEŹDŹAJĄCYCH ZE SKRZYŻOWANIA W STRONĘ PRZEJŚCIA</b>		ND	

















PRZYSTANKI AUTOBUSOWE			
<b>PRZYSTANKI AUTOBUSOWE USYTUOWANE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ</b>			ND
<b>PRZYSTANKI AUTOBUSOWE NA JEZDNI GDZIE USYTOWANE JEST PRZEJŚCIE</b>			Tak
LOKALIZACJA, TYP, ODLEGŁOŚĆ OD PRZEJŚCIA			
Kierunek	S	Przed przejściem, Na jezdni	Odległość 2 m
			Odległość
Kierunek	N	Za przejściem, Na jezdni	Odległość 9 m
			Odległość

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













<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	<b>3624</b>	

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

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

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	

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

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

Uwagi	
-------	--

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	<b>3624</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	S	Strona lewa	Nie
		Strona prawa	Nie
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

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	<b>3624</b>	

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

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

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

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

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

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

KIERUNEK	S	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	S	STR.	Przed przejściem	ND
		LEWA	Za przejściem	ND
		STR.	Przed przejściem	NS
		PRAWA	Za przejściem	NS

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

KIERUNEK	S	STR.	Nie	
		LEWA		
		STR.	Nie	
		PRAWA		

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

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

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

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	<b>3624</b>	

WIDOCZNOŚĆ			
WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	E	W LEWO	2 m
		W PRAWO	45 m
		W TYŁ	ND
	W	W LEWO	53 m
		W PRAWO	16 m
		W TYŁ	ND
WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	E	W LEWO	65 m
		W PRAWO	65 m
		W TYŁ	ND
	W	W LEWO	65 m
		W PRAWO	65 m
		W TYŁ	ND
OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	E	STRONA LEWA	Przystanek
		STRONA PRAWA	Ogrodzeniełuk drogi
	W	STRONA LEWA	Ogrodzeniełuka drogi
		STRONA PRAWA	Przystanek

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	<b>3624</b>	

<b>SUBIEKTYWNA OCENA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH</b>	<b>0</b>
---	----------

<b>OPINIA / UWAGI DODATKOWE</b>
---------------------------------

Przejście dla pieszych przez ulicę Białofęcą (kategoria drogi: powiatowa), na skrzyżowaniu Białofęcka - Juranda ze Spychowa.

Pierwszym i największym problemem jest lokalizacja przystanków w obszarze przejścia. Ograniczają one znacznie widoczność pieszych, ponieważ zostały zlokalizowane bardzo blisko przejścia po stronie północnej w obu kierunkach. Takie usytuowanie przystanku powoduje znaczne ograniczenie widoczności w czasie postoju pojazdu transportu zbiorowego. Przystanek na jezdni przed przejściem dla pieszych nie stanowi problemu o ile kierujący nie wymijają autobusu podczas wymiany pasażerów. Niestety takie zachowania występują nagminnie na polskich ulicach. Poważniejszym problemem jest lokalizacja przystanku na jezdni za przejściem dla pieszych. Tył pojazdu istotnie ogranicza widoczność na pieszego, który znajduje się w przestrzeni zebry, dla kierujących poruszających się w przeciwnym kierunku.

Rekomendacja. Przystanek na jezdni przed przejściem dla pieszych należy odsunąć o minimum 12 m od przejścia. Przystanek za przejściem dla pieszych należy odsunąć na odległość zapewniająca widoczność 65 m tj. ok 30 m. Alternatywą dla relokacji przystanków jest realizacja wyspy azylu. Innym rozwiązaniem dla przystanku w kierunku północnym jest budowa zatoki autobusowej zlokalizowanej za przejściami dla pieszych.

Drugim problemem jest łuk drogi w bezpośrednim sąsiedztwie przejścia. Ograniczenie widoczności przez ogrodzenie w bezpośrednim sąsiedztwie przejścia powoduje, że kierowca może nie mieć czasu na reakcję w przypadku, kiedy zauważy pieszego już będącego na przejściu. Również pieszy nie jest w stanie dostrzec nadjeżdżającego pojazdu. Taka sytuacja powoduje występowanie bardzo dużych zagrożeń.

Rekomendacja. Należy przenieść przejście tak, żeby zostały zapewnione parametry widoczności lub przebudować skrzyżowanie.

Na przejściu po obu stronach nie zastosowano rampy. Brak zastosowania rampy może powodować zagrożenie dla osób, które z opóźnieniem opuszczają jezdnię. Wejście na wysoki krawężnik może być utrudnione dla osób starszych, także osoby na wózkach inwalidzkich oraz z wózkami dziecięcymi mogą pozostawać dłużej na jezdni. Mogą powstawać sytuacje, w której piesi przemieszczają się przez przejście z zamiarem dynamicznego opuszczenia jezdni, jednak na jej krawędzi zostają zaskoczeni przez wysoki krawężnik i opuszczenie jezdni zajmuje im dłużej niż to zaplanowali. Dodatkowo dla kierowców, pieszy przytrzymujący się na końcu przejścia dla pieszych, też może być zaskoczeniem.

Rekomendacja. Należy zrealizować pełną rampę.

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.

Jednym z rozwiązań bardzo dużego ryzyka na tym skrzyżowaniu może być budowa małego ronda na całym skrzyżowaniu.



NR PRZEJŚCIA

3624

## ZDJĘCIA









