


FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Artur Ryś	
Data, Godzina	21.09.2020 11:40	
Pogoda	Słonecznie	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	1333		
DZIELNICA	Wola	KATEGORIA	powiatowa
ULICA	Redutowa	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Pustola		
OPIS	przez Redutową		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.233262699999974	Szerokość geograficzna	20.941259500000010
Google Maps	LINK	URL	https://www.google.com/maps?q=52.233262699999974,20.941259500000010

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	1333	

CHARAKTERYSTYKA

USYTUOWANIE PRZEJŚCIA	Na wlocie/wylocie skrzyżowania		
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:		
STAN NAWIERZCHNI	Dobry		
GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA	Prosta		
SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA	4 m	DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA	11 m
		DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA	4,5 m
PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA	50 km/h		

PRZEKRÓJ POPRZECZNY						
----------------------------	--	--	--	--	--	--

















Zatoki autobusowe	Pasy rowerowe	Pasy	Azyl/pas dzielący	Pasy	Pasy rowerowe	Zatoki autobusowe
Brak	Brak	1	W poziomie jezdni, szerokość azylu: 1,5 m	1	Brak	Brak

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

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	1333	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW			
ULICA JEDNOKIERUNKOWA		Nie	
Kierunki ruchu	do ul.	Pustola	
	do ul.	Batalionu „AK” Zośka	
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)		S	N
S	Pustola		
N	Batalionu „AK” Zośka		
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
		Za przejściem, Na jezdni	Odległość 35 m
Kierunek	N		Odległość
		Za przejściem, Na jezdni	Odległość 70 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, Tłó fluorescencyjne
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	Stan dobry
			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	Stan dobry
			Inne oznakowanie	

















FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	1333	

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

Uwagi	
-------	--

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	1333	

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	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	Słupki
		Strona prawa	Brak
PRZED PRZEJŚCIEM			
Kierunek	S	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Ogrodzenie trawnika
ZA PRZEJŚCIEM			
Kierunek	S	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	ND
NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ			
Kierunek		Strona prawa	Brak

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	1333	

PARKOWANIE

PARKOWANIE NA JEZDNI

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

PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI

KIERUNEK	S	STR.	Przed przejściem	Odległość od przejścia: 39 m
		LEWA	Za przejściem	Odległość od przejścia: 3 m
		STR.	Przed przejściem	NS
		PRAWA	Za przejściem	NS

PARKOWANIE NA PASIE RUCHU

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

PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU

KIERUNEK	S	STR.	Nie
		LEWA	Nie
KIERUNEK	S	STR.	Nie
		PRAWA	Nie

PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ
--

KIERUNEK		Występuje, odległość od przejścia: 18 m
----------	--	---

UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	1333	

WIDOCZNOŚĆ			
WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	E	W LEWO	+100 m
		W PRAWO	+100 m
		W TYŁ	ND
	W	W LEWO	+100 m
		W PRAWO	60 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	Brak
		STRONA PRAWA	Brak
	W	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Parkowanie

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	1333	

SUBIEKTYWNA OCENA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH	1
---	----------

OPINIA / UWAGI DODATKOWE

Przejście zlokalizowane na jednym z wlotów głównych ulicy o zbiorczym charakterze ruchu oraz w ciągu drogi dzieci do szkoły (znak T-27). Pomimo istotnego znaczenia w obsłudze ruchu pieszego, posiada ono szereg wad i mankamentów natury bezpieczeństwa ruchu drogowego, wśród których należy wymienić przede wszystkim szerokie pasy ruchu (po 4,5 m) przy zbyt małej szerokości wyspy azylu (1,5 m). Zbyt szerokie pasy ruchu znacznie wydłużają czas przejścia. Ekspozycja pieszego na jezdni spowodowana zbyt długim czasem przekraczania go, wynikającym ze znacznej szerokości przekroju jezdni stanowi potencjalne zagrożenie dla jego bezpieczeństwa, zwłaszcza, gdy pokonuje je on powoli. Sytuacja taka grozi potrąceniami. Zbyt mała szerokość wyspy azylu z kolei sprawia, że przestrzeń dla osób z rowerami, na wózkach inwalidzkich, lub z wózkiem dziecięcym lub grupy osób będzie za mała. Istnieje ryzyko, że pojazdy będą potrącały takie osoby lub zaczepią o wystający rower. Powoduje to znaczne ryzyko dla pieszych, gdyż pieszy spodziewa się, że na wyspie azylu jest bezpieczny a tymczasem będzie zagrożony.

Do innych mankamentów należy zaliczyć ustawienie znaków pionowych C-9. Tarcze znaków C-9 na wyspie azylu zasłaniają pieszych. Może to powodować niebezpieczne sytuacje, gdy pieszy wkracza na „zebrę” mając pierwszeństwo a kierowca go nie dostrzeże. Uwagę zwracał też zły stan techniczny nawierzchni chodnika przy samej krawędzi przejścia (chodnik sklawiszowany), co może powodować, że w przypadku dalszej jego degradacji mogą powstawać ubytki nawierzchni grożące potknięciami pieszych lub brakiem możliwości sprawnego odprowadzenia wód opadowych. Stwierdzono także brak usprawnień dla osób słabowidzących i niewidzących w przestrzeni azylu co może sprawiać, że osoba niedowidząca i niewidząca nie będzie miała szans, aby ocenić, czy znajduje się jeszcze w obszarze chronionym czy już na przejściu dla pieszych, na samej jezdni.

Dodatkowo w obrębie przejścia stwierdzono lokalizację wpustu deszczowego, co może powodować powstawanie ryzyka utknięcia 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.

W czasie kontroli stwierdzono również pojazdy zaparkowane tuż przy przejściu, co wpływało na ograniczenie widoczności pieszym i pieszych (dzieci – droga do szkoły).

Ogrodzenie wzdłuż zachodniej strony ulicy ogranicza widoczność zwłaszcza osobom niskiego wzrostu, a w tym szczególnym miejscu dzieciom. Ogrodzenie powinno być odgięte w kierunku chodnika na odcinku poprzedzającym przejście.

Należy zawęzić pasy ruchu na przejściu oraz poszerzyć wyspę azylu, wyposażając ją dodatkowo w usprawnienia dla osób słabowidzących lub niewidzących. Ponadto należy usunąć wpust z przejścia oraz podnieść tarczę znaku C-9, aby nie zasłaniała sylwetki pieszego. Należy też poprawić stan techniczny chodników przy przejściu. Należy zabezpieczyć pola widoczności przy przejściu przed zastawianiem przez parkujące pojazdy (słupki przeszkodowe).

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 9
NR PRZEJŚCIA	1333	

ZDJĘCIA









