

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Marcin Budzyński	
Data, Godzina	26.04.2019 12:45	
Pogoda	Słonecznie	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	3047		
DZIELNICA	Wawer	KATEGORIA	województwa
ULICA	Wał Miedzeszyński	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Werbeny		
OPIS	przez Wał Miedzeszyński		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.150062	Szerokość geograficzna	21.188614
Google Maps	LINK	URL	https://www.google.com/maps?q=52.150062,21.188614

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	3047	

















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: szara				
STAN NAWIERZCHNI		Dobry				
GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA		Prosta				
SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA	4,0 m	DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA	7,3 m			
		DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA	7,3 m			
PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA		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
OŚWIETLENIE		Uliczne i dedykowane				

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	3047	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW				
ULICA JEDNOKIERUNKOWA		Nie		
Kierunki ruchu	do ul.	Werbeny		
	do ul.	Bysławska		
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)		S	N	
S	Werbeny			
N	Bysławska			
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				Tak
LOKALIZACJA, TYP, ODLEGŁOŚĆ OD PRZEJŚCIA				
Kierunek	S		Odległość	
		Za przejściem, Zatoka autobusowa	Odległość	25 m
Kierunek	N	Przed przejściem, Zatoka autobusowa	Odległość	17 m
		Za przejściem, Zatoka autobusowa	Odległość	5 m

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




FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	3047	

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	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	
-------	--

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	3047	

OZNAKOWANIE POZIOME	
Rodzaj	Malowane cienkowsarstwowe
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	Niepoprawne

UDOGODNIENIA DLA NIEPEŁNOSPRAWNYCH / OGRANICZENIA			
RAMPA			
Kierunek	S	Strona lewa	Nie ma potrzeby
		Strona prawa	Nie ma potrzeby
DLA NIEWIDZĄCYCH			
Kierunek	S	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Brak

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	3047	

PARKOWANIE

PARKOWANIE NA JEZDNI

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

PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI

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

UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	3047	

WIDOCZNOŚĆ			
WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	E	W LEWO	+100 m
		W PRAWO	50 m
		W TYŁ	ND
	W	W LEWO	+100 m
		W PRAWO	10 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	Przystanek
	W	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Przystanek

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	3047	

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

OPINIA / UWAGI DODATKOWE

Przeście dla pieszych na drodze nadrzędnej.
Problemy.

Brak urządzeń dla niewidomych. Brak urządzeń dla osób niedowidzących i niewidomych w obrębie wyspy azylu może powodować ich dezorientację i niekontrolowane wejście na jezdnię.

Ograniczona widoczność ze względu na lokalizację przystanków autobusowych.
Stojący autobus na pasie ruchu bezpośrednio za przejściem całkowicie ogranicza widoczność w obrębie przejścia. Ograniczenia widoczności mogą powodować bardzo groźne w skutkach sytuacje na drodze. Kierujący zbliżający się do przejścia muszą mieć możliwość dostrzegania pieszych zbliżających się do przejścia i jednocześnie pieszy muszą mieć możliwość obserwacji potoków ruchu. 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 przejścia dla pieszych. W sytuacji gdy występują ograniczenia widoczności przez autobus stojący blisko przejścia, kierowca i pieszy nie są w stanie dostosować dynamiki ruchu i upewnić się co do możliwości dalszego przemieszczania. Pieszy widząc przejście dla pieszych ma wrażenie, że jest bezpieczny i często wkracza na jezdnię, natomiast kierujący nie mając szans na dostrzeżenie pieszych z odpowiednim wyprzedzeniem, są zaskakiwani i może okazać się, że ich prędkość jest zbyt duża aby bezpiecznie zatrzymać pojazd. W połączeniu z wysoką prędkością pojazdów w rejonie przejścia zwiększa to jeszcze bardziej ryzyko wystąpienia bardzo poważnych w skutkach najechań na pieszego.

Wysoka prędkość w rejonie przejścia. Długa prosta, brak elementów uspokojenia ruchu, sprzyja takiej wysokiej prędkości, szczególnie poza okresami szczytów transportowych, znacznie przekraczającej dopuszczony limit. Wiąże się to z ryzykiem najechania na pieszego i bardzo dużą ciężkością wypadków. Pieszy przy wysokiej prędkości pojazdów może niewłaściwie ocenić odległość i wejść na przejście, a jednocześnie kierowca może nie zdążyć wyhamować przed pieszym.

Niechroniony pieszy na krawędzi przejścia. W obrębie przejścia brak jest wyniesionych ponad nawierzchnię jedni krawężników. Pieszy oczekując na krawędzi jezdni, nie ma żadnego zabezpieczenia w przypadku nawet drobnego błędu kierowcy, polegającego na zjechaniu kołem z pasa ruchu. Skutkiem tego może być najechanie na pieszego, często z dużą prędkością. Dodatkowo za przejściem brak chodnika (po jednej stronie jezdni).

Wrażliwość na zastawianie. Przejście jest wrażliwe na wjazd pojazdów na obszar przy jezdni w rejonie przejścia dla pieszych. Takie pojazdy mogą znacząco ograniczyć widoczność w obrębie przejścia., co potencjalnie może prowadzić do wejścia pieszego na jezdnię przy ograniczonej widoczności i jednocześnie zbyt późne hamowanie kierującego

Wjazd bezpośrednio przed przejściem. Tak zlokalizowany wjazd może powodować ograniczenia widoczności dla pieszego, co może skutkować wejściem pod nadjeżdżający pojazd i jednocześnie zbyt późne hamowanie kierującego.

Inne – brak chodnika po jednej stronie. Powoduje to pogorszenie warunków poruszania się pieszych, szczególnie w zimie oraz przy opadach deszczu.

Inne - Od strony wjazdu do miejscowości przed przejściem dla pieszych na wspólnym słupku umieszczono znak B-33 „50 km/h” oraz znak D-6. Znak D-6 jest niżej niż znak D-33. Znak D-6 jest znakiem istotnym i nie jest zalecane łącznie go z innymi znakami niezwiązanymi z przejściem dla pieszych. Kilkadziesiąt metrów przed przejściem dla pieszych znajduje się znak D-42 wskazujący obowiązujące ograniczenie prędkości. Montowanie wielu znaków na jednym słupku może obniżyć ich dostrzegalność.

Zalecenia.

Wykonać urządzenia dla osób niewidomych. Zmiana lokalizacji przystanku autobusowego lub wykonanie zatok autobusowych, co poprawi widoczność. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu np. wyspa azylu dla pieszych lub alternatywnie automatyczny nadzór nad ruchem lub sygnalizacja świetlna. Wyniesienie chodnika na krawędzi jezdni, wybudowanie krawężnika przed przejściem. Wybudowanie chodnika. Fizyczne wyeliminowanie możliwości parkowania w rejonie przejścia. Korekta wjazdu dla poprawy widoczności na przejściu.

Zaleca się rozdzielenie znaków B-33 „50 km/h” oraz znaku D-6. Powtórzenie ograniczenia prędkości zaraz po znaku D-42 nie przyniesie pożądanego efektu. Na wjeździe do miejscowości niezbędne są fizycznie urządzenia ograniczenia prędkości lub nadzór nad prędkością, sygnalizacja (wskazano je także powyżej).

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 9
NR PRZEJŚCIA	3047	

ZDJĘCIA









