

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Tomasz Mackun	
Data, Godzina	23.10.2020 11:30	
Pogoda	Zachmurzenie: Częściowe	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	3713		
DZIELNICA	Ursus	KATEGORIA	Powiatowa
ULICA	Walerego Sławka	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Adamickiego		
OPIS	przez Sławka		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.193082799999991	Szerokość geograficzna	20.895137500000006
Google Maps	LINK	URL	https://www.google.com/maps?q=52.193082799999991,20.895137500000006

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	3713	

















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		Zły				
GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA		Prosta				
SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA	4 m	DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA	9,4 m			
		DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA	3,7 m			
PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA		Strefa tempo: 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: Oznakowanie, szerokość azylu: 2 m	1	Brak	Brak
OŚWIETLENIE		Uliczne i dedykowane				

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	3713	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW			
ULICA JEDNOKIERUNKOWA		Nie	
Kierunki ruchu	do ul.	Adamickiego	
	do ul.	Bohaterów Warszawy	
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)		N	S
N	Adamickiego		
S	Bohaterów Warszawy		
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	S		Odległość
			Odległość

OZNAKOWANIE PIONOWE				
ZNAKI PIONOWE cz. I				
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	
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	













FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	3713	

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	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	

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	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	

Uwagi	
-------	--

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	3713	

OZNAKOWANIE POZIOME	
Rodzaj	Malowane grubowarstwowe
Tło	Brak
Stan	Zły
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	2
Ścieki przykrawężnikowe	Nie
Odwodnienie	Niepoprawne

UDOGODNIENIA DLA NIEPEŁNOSPRAWNYCH / OGRANICZENIA			
RAMPA			
Kierunek	N	Strona lewa	Tak
		Strona prawa	Tak
DLA NIEWIDZĄCYCH			
Kierunek	N	Strona lewa	Brak
		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	Ogrodzenie trawnika
ZA PRZEJŚCIEM			
Kierunek	N	Strona lewa	Ogrodzenie trawnika
		Strona prawa	Brak
NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ			
Kierunek		Strona prawa	ND

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	3713	

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	ND
		STR.	Przed przejściem	ND
		PRAWA	Za przejściem	NS

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	ND
		STR.	Przed przejściem	ND
		PRAWA	Za przejściem	NS

PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU

KIERUNEK	N	STR.	Nie
		LEWA	Nie
KIERUNEK	N	STR.	Nie
		PRAWA	Nie

PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ
--

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

UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	3713	

WIDOCZNOŚĆ			
WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	W LEWO	65 m
		W PRAWO	65 m
		W TYŁ	ND
	E	W LEWO	65 m
		W PRAWO	65 m
		W TYŁ	ND
WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	W LEWO	65 m
		W PRAWO	65 m
		W TYŁ	ND
	E	W LEWO	65 m
		W PRAWO	65 m
		W TYŁ	ND
OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak
	E	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	3713	

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

OPINIA / UWAGI DODATKOWE

Przeście dla pieszych przez ulicę Walerego Sławka, w sąsiedztwie znajduje się szkoła podstawowa a przeście jest przejściem szkolnym. Przeście takie powinno zapewniać wysoki poziom bezpieczeństwa użytkowników.

Wyspa azylu została zrealizowana poprzez wyspę prefabrykowaną z jednej strony oznakowania P-10 oraz powierzchnię wyłączoną z ruchu P-21. Ta powierzchnia oznakowana nie chroni fizycznie przed najechniem pieszego w przestrzeni wyspy azylu. W szczególności najechnie może nastąpić, gdy kierujący włączają się do ruchu z ul. Karola Adamieckiego.

Należy zastąpić oznakowanie P-12 elementami wyniesionej wyspy azylu.

W miejscu środkowym, gdzie występuje wyspa azylu dla pieszych, zidentyfikowano niewłaściwą organizację ruchu pieszego. Nie zastosowano żadnych urządzeń dla osób niewidzących i niedowidzących. Istniejąca organizacja ruchu sugeruje, że przejście jest dwuetapowe. Osoba niedowidząca i niewidząca nie będzie miała szans, aby ocenić, że znajduje się w obszarze chronionym i jeśli rozpocznie przechodzenie przez jezdnię będzie nadal przechodziła. Dodatkowo brakuje płytek fakturowych po stronie północnej przejścia dla pieszych.

Rekomenduje się, aby w przestrzeni, gdzie przygotowano wyspę azylu zamontowano na krawędzi wyspy płytki lub inne urządzenia z wypustkami pomagające osobom niepełnosprawnym na zorientowanie się, że mogą się zatrzymać w miejscu chronionym. Należy także uzupełnić płytki po stronie północnej przejścia.

Mankamentem jest zły stan nawierzchni jezdni w obszarze przejścia. Istnieje ryzyko potknięcia się pieszych lub zatrzymania osób na wózkach inwalidzkich lub z wózkami dziecięcymi. Nagłe zatrzymanie lub przytrzymanie się osób przekraczających przejście dla pieszych, może zaskakiwać kierujących pojazdami i doprowadzić do niebezpiecznych zdarzeń.

Należy wyremontować nawierzchnię.

Tarcze znaków C-9 na wyspie azylu umieszczone na wysokości głowy dorosłego człowieka ograniczają pole widoczności z pozycji pieszego na pas, którym pojazdy zbliżają się do przejścia dla pieszych. Pieszy może nie dostrzec zbliżającego się pojazdu i wkroczyć na zebra. Pożądane jest, aby kierowca i pieszy mogli nawiązać kontakt wzrokowy. Pozwala to obu stronom ocenić czy użytkownicy wzajemnie się dostrzegają.

Należy podnieść znaki C-9 ponad sylwetkę pieszego lub zastosować niskie pylony ze znakami C-9.

Oznakowanie poziome jest wytarte. Brak czytelnego oznakowania poziomego, obniży dostrzegalność przejścia dla pieszych i kierujący mogą nie zachować szczególnej ostrożności w tym obszarze.

Należy odnowić oznakowanie poziome.

W obszarze przejścia dla pieszych zdiagnozowano występowanie lokalnego najniższego punktu niwelety – głębokie koleiny i spękania nawierzchni. Oznacza to, że woda deszczowa będzie zbierała się na przejściu. Pieszy 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.

Należy zrealizować poprawne rozwiązanie wysokościowe jezdni w obszarze przejścia.

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 najechniania 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.

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 10
NR PRZEJŚCIA	3713	

ZDJĘCIA







