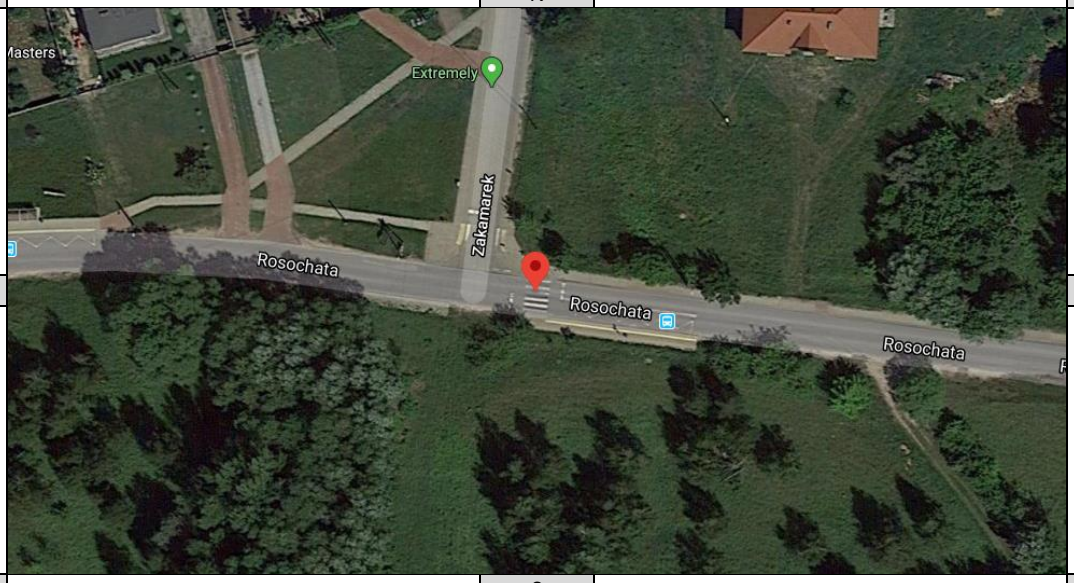
FORMULARZ AUDYTU BRD	Arkusz 1
Audytor	Wojciech Kustra
Data, Godzina	10.08.2020 16:50
Pogoda	Słonecznie

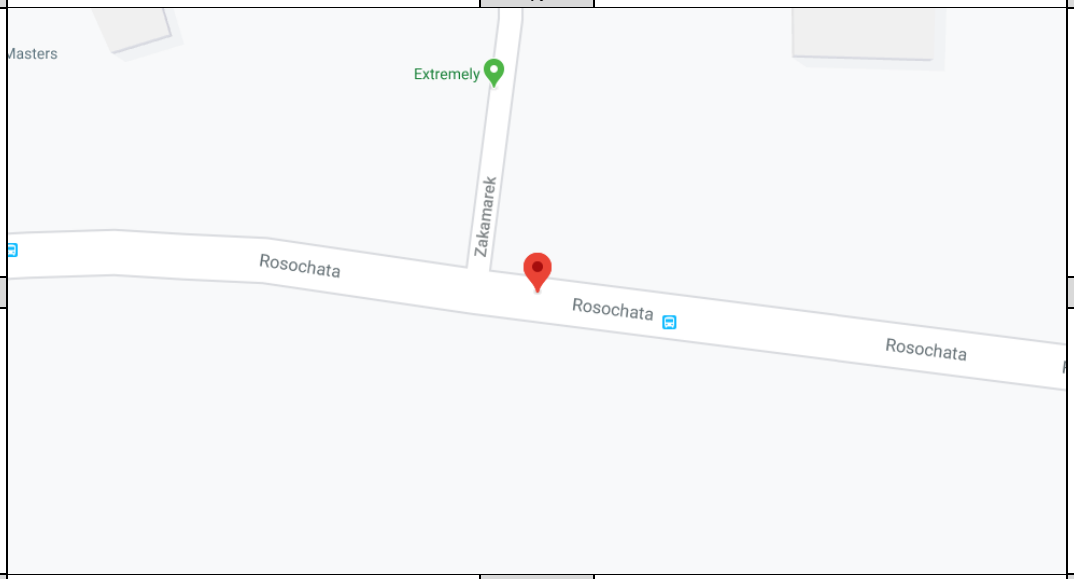
METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI				
NR PRZEJŚCIA	410			
DZIELNICA	Wilanów	KATEGORIA	powiatowa	
ULICA	Rosochata	LICZBA PASÓW	2	
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Zakamarek			
OPIS	przez Rosochatą			

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.1304305999999968	Szerokość geograficzna	21.1156621999999992
Google Maps LINK	URL	https://www.google.com/maps?q=52.1304305999999968,21.1156621999999992	

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	**410**	

CHARAKTERYSTYKA			
USYTUOWANIE PRZEJŚCIA	Na wlocie/wylocie skrzyżowania		
ODLEGŁOŚĆ OD KRAWĘDZI JEZDNI PROSTOPADŁEJ	ND		
PRĘDKOŚĆ NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ	ND		
JEZDNIA 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	Dostateczny		
GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA	Prosta		
SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA	4 m	**DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA**	6,5 m
		DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA	6,5 m
PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA	50 km/h		

PRZEKRÓJ POPRZECZNY						
Zatoki autobusowe	**Pasy rowerowe**	**Pasy**	**Azyl/pas dzielący**	**Pasy**	**Pasy rowerowe**	**Zatoki autobusowe**
Brak	Brak	1	Brak	1	Brak	Brak

OŚWIETLENIE	Standardowe uliczne

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	**410**	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW				
ULICA JEDNOKIERUNKOWA		Nie		
Kierunki ruchu	**do ul.**	**Zakamarek**		
	do ul.	**Zastruże**		
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)		W	E	
W	Zakamarek			
E	Zastruże			
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)				
KIERUNEK RUCHU ROWERÓW				
LICZBA RELACJI ZJEŻDŻAJĄCYCH 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	W		Odległość	
			Odległość	
Kierunek	E		Odległość	
		Za przejściem, Na jezdni	Odległość	15 m

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	

FORMULARZ AUDYTU BRD			Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	**410**		

OZNAKOWANIE PIONOWE				
ZNAKI PIONOWE cz. II				
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	
ZNAKI PIONOWE cz. III				
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				

FORMULARZ AUDYTU BRD			Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	**410**		

OZNAKOWANIE POZIOME	
Rodzaj	Malowane cienkowarstwowe
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	0
Ścieki przykrawężnikowe	Tak
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		Strona prawa	ND

FORMULARZ AUDYTU BRD			Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	**410**		

PARKOWANIE				
PARKOWANIE NA JEZDNI				
KIERUNEK	W	STR. LEWA	Przed przejściem	ND
			Za przejściem	ND
		STR. PRAWA	Przed przejściem	ND
			Za przejściem	ND
PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI				
KIERUNEK	W	STR. LEWA	Przed przejściem	ND
			Za przejściem	NS
		STR. PRAWA	Przed przejściem	ND
			Za przejściem	ND
PARKOWANIE NA PASIE RUCHU				
KIERUNEK	W	STR. LEWA	Przed przejściem	ND
			Za przejściem	NS
		STR. PRAWA	Przed przejściem	NS
			Za przejściem	ND
PARKOWANIE NA CHODNIKU I NA JEZDNI (JEDNYM KOŁEM)				
KIERUNEK	W	STR. LEWA	Przed przejściem	ND
			Za przejściem	ND
		STR. PRAWA	Przed przejściem	ND
			Za przejściem	ND
PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU				
KIERUNEK	W	STR. LEWA	Nie	
		STR. PRAWA	Nie	
PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ				
KIERUNEK			ND	
UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA				

FORMULARZ AUDYTU BRD			Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	**410**		

WIDOCZNOŚĆ			
WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	S	W LEWO	+100 m
		W PRAWO	+100 m
		W TYŁ	ND
	N	W LEWO	+100 m
		W PRAWO	15 m
		W TYŁ	ND
WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	S	W LEWO	65 m
		W PRAWO	65 m
		W TYŁ	ND
	N	W LEWO	65 m
		W PRAWO	65 m
		W TYŁ	ND
OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	S	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak
	N	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Przystanek

FORMULARZ AUDYTU BRD			Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	**410**		

SUBIEKTYWNA OCENA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH	**1**

OPINIA / UWAGI DODATKOWE

Przejście dla pieszych przez ulicę Rosochata, wlot E (kategoria drogi: powiatowa), na skrzyżowaniu Zakamarek - Rosochata.

Oceniono, że w obszarze przejścia może występować znaczna prędkość pojazdów (długa prosta, brak ograniczeń prędkości). Na podstawie otrzymanych danych o prędkościach pojazdów Kwantyl V85 wynosi 66 km/h czyli o 10 powyżej dopuszczalnego limitu. W przypadku zdarzenia z udziałem pieszych może to prowadzić do bardzo groźnych skutków.

Rekomendacja. Należy zastosować środki fizyczne i nadzoru nad prędkością zmuszające kierujących do poruszania się z prędkością 40 - 50 km/h, ustaloną na podstawie zapewnionej widoczności.

Drugim problemem jest lokalizacja przystanku w obszarze przejścia. Ogranicza on znacznie widoczność pieszych, ponieważ został zlokalizowany bardzo blisko przejścia po stronie wschodniej za przejściem na jezdni. Widoczność oszacowana, podczas postoju pojazdu wynosi tylko 15 m. 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 pojazd istotnie ogranicza widoczność na pieszego, który znajduje się w przestrzeni zebry, dla kierujących poruszających się w przeciwnym kierunku.

Rekomendacja. Przystanek za przejściem dla pieszych należy odsunąć na odległość zapewniająca widoczność 65 m tj. około 30 m. Alternatywą dla relokacji przystanków jest realizacja wyspy azylu. Innym rozwiązaniem dla przystanku w kierunku północnym jest budą zatoki autobusowej zlokalizowanej za przejściami dla pieszych.

Na przejściu występuje zniszczone oznakowanie poziome. Brak czytelnego oznakowania poziomego, obniży dostrzegalność przejścia dla pieszych i kierujący mogą nie zachować szczególnej ostrożności w tym obszarze.

Rekomendacja. Należy odnowić oznakowanie poziome.

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 obarczone 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.

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 9
NR PRZEJŚCIA	**410**	

ZDJĘCIA