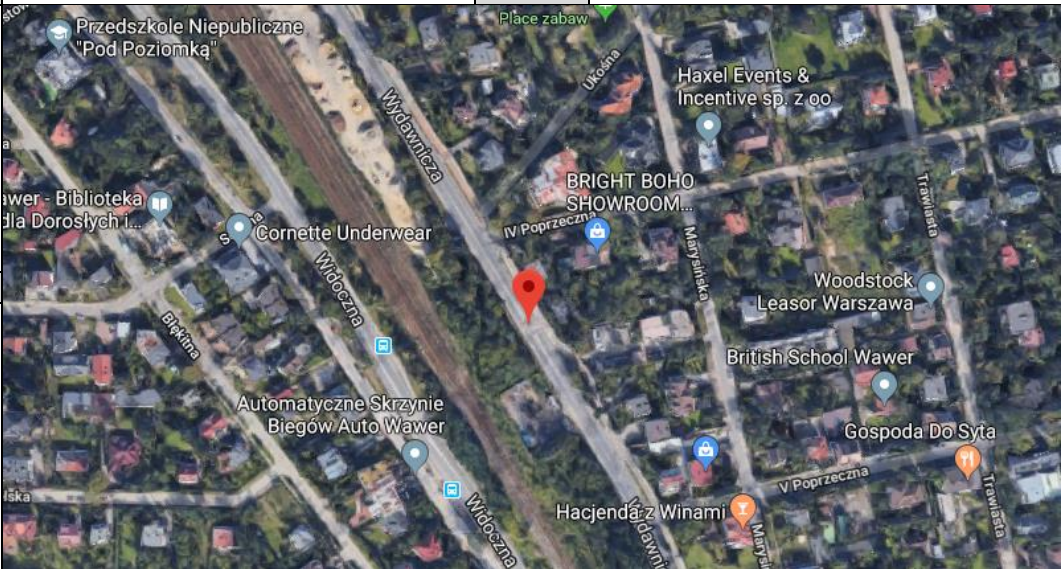
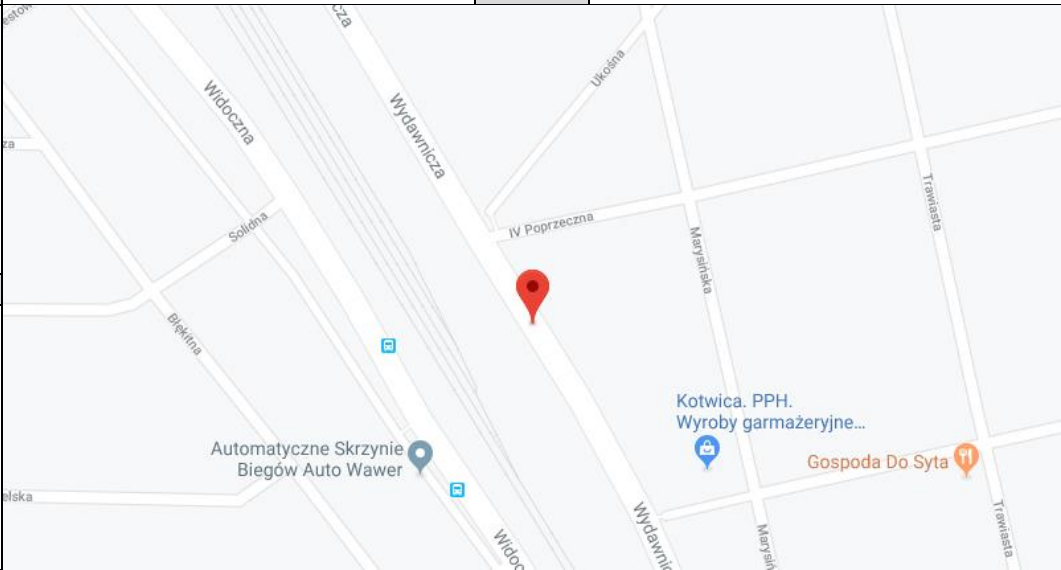


FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Wojciech Kustra	
Data, Godzina	19.04.2019 17:40	
Pogoda	Słonecznie	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	4124		
DZIELNICA	Wawer	KATEGORIA	Gminna
ULICA	Wydawnicza	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	IV Poprzeczna		
OPIS	przez Wydawnicza		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.2197263	Szerokość geograficzna	21.1541929
Google Maps	LINK	URL	https://www.google.com/maps?q=52.2197263,21.1541929

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	4124	

CHARAKTERYSTYKA

USYTUOWANIE PRZEJŚCIA	Pomiędzy skrzyżowaniami		
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 m	DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA	11 m
		DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA	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: 2 m	1	Brak	Brak

OŚWIETLENIE	Standardowe uliczne
--------------------	---------------------

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	4124	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW			
ULICA JEDNOKIERUNKOWA		Nie	
Kierunki ruchu	do ul.	IV Poprzeczna	
	do ul.	V Poprzeczna	
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)		N	S
N	IV Poprzeczna		
S	V Poprzeczna		
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
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	S	STR. LEWA	 D6	
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	S	STR. PRAWA	 D6	Stan dobry
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	













FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	4124	

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	4124	

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)	Oznakowanie
Szerokość zawężenia	1 m

WPUSTY DESZCZOWE W OBSZARZE PRZEJŚCIA	
Liczba wpustów	0
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	Brak
ZA PRZEJŚCIEM			
Kierunek	N	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Brak
NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ			
Kierunek		Strona prawa	ND

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	4124	

PARKOWANIE

PARKOWANIE NA JEZDNI

KIERUNEK	N	STR. LEWA	Przed przejściem	NS
			Za przejściem	NS
		STR. PRAWA	Przed przejściem	Odległość od przejścia: 33 m
			Za przejściem	Odległość od przejścia: 24 m

PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI

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

PARKOWANIE NA PASIE RUCHU

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

PARKOWANIE NA CHODNIKU I NA JEZDNI (JEDNYM KOŁEM)
--

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

PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU

KIERUNEK	N	STR. LEWA	Nie
		STR. PRAWA	Nie

PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ
--

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

UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	4124	

WIDOCZNOŚĆ			
WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	W LEWO	100 m
		W PRAWO	100 m
		W TYŁ	ND
	E	W LEWO	75 m
		W PRAWO	100 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	4124	

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

OPINIA / UWAGI DODATKOWE

Przeście jest zlokalizowane na odcinku prostym pomiędzy ulicami IV Poprzeczna oraz V Poprzeczna.

Pierwszym z problemów zauważonych na przejściu jest występowanie znacznej prędkości pojazdów. 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 km/h.

Na przejściu jezdnia ma dwa pasy 5 i 4 m, łącznie przejście ma długość 11 m (z 2 m azylem). Stosowanie takich szerokości jest nieuzasadnione (pomimo zawężenia przejścia malowaniem z jednej strony), wydłuża długość drogi pieszego przez jezdnię. W tej sytuacji pieszy narażony jest na zagrożenie ze strony pojazdów na dłuższym odcinku. Zagrożenie te jest zbędne i niczym nieuzasadnione.

Rekomendacja. Należy skrócić drogę pieszego przez jezdnię zawężenie szerokości jezdni.

Znak C-9 zlokalizowany na wyspie azylu jest zbyt wysoki i powoduje ograniczenie widoczności pieszych. Ograniczenia widoczności mogą powodować bardzo groźne w skutkach sytuacje na drodze. Kierujący zbliżający się do przejścia dla pieszych, muszą mieć możliwość dostrzeżenia pieszych zbliżających się do przejścia i jednocześnie piesi muszą mieć możliwość obserwacji potoków ruchu. Kierowca oraz pieszy mają swoje prawa i obowiązki. 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 przejście dla pieszych. W sytuacji, gdy występują ograniczenia widoczności kierowca i pieszy nie są w stanie zrealizować swoich obowiązków, w zakresie dostosowania dynamiki ruchu i upewnienia się co do możliwości dalszego przemieszczania. Pieszy widząc przejście dla pieszych ma wrażenie, że jest bezpieczny i często wkracza na jezdnię, natomiast kierujący nie mają szansy na dostrzeżenie pieszych z odpowiednim wyprzedzeniem. Użytkownicy są zaskakiwani i może okazać się, że ich prędkość jest zbyt duża, aby bezpiecznie zatrzymać pojazd.

Rekomendacja. Należy obniżyć znak C-9 tak żeby nie występowało ograniczenie widoczności pieszych na wyspie azylu.

Kolejnym problemem jest organizacja ruchu w miejscu środkowym, gdzie występuje wyspa azylu dla pieszych. 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.

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.

Kolejnym problemem jest organizacja ruchu po zachodniej stronie przejścia, gdzie nie zastosowano żadnych urządzeń dla osób niewidzących i niedowidzących. Osoba niedowidząca i niewidząca nie będzie miała szans, aby ocenić, czy dochodzi do przejścia dla pieszych.

Rekomenduje się, aby w montaż płytek po stronie zachodniej przejścia.

Po stronie zachodniej brak jest chodnika dla pieszych. Taka sytuacja powoduje, że pieszy oczekuje na przejście na terenie zielonym. Taka sytuacja jest niekomfortowa dla pieszego oczekującego na przejście, w przypadku zalegania pokrywy śnieżnej nie będzie wyraźnego oddzielenia drogi od miejsca oczekiwania na przejście.

Rekomendacja. Należy wybudować chodnik w obszarze przejścia.

Na analizowanym odcinku, gdzie znajduje się przejście dla pieszych droga zrealizowana jest w przekroju szlakowym. Nie posiada kanalizacji deszczowej. W czasie opadów deszczu woda z obszaru jezdni oraz poboczy, które najczęściej mają spadek w stronę jezdni, będzie płynąć wzdłuż krawężników. Brak wpustu deszczowego lub prawidłowego odwodnienia w obszarze przejścia dla pieszych generuje problem przepływającej wody w czasie intensywnych opadów deszczu. Może również wystąpić, w przypadku występowania mrozów, lokalne oblodzenia na drodze. Powstawanie obszarów oblodzenia w obszarze przejścia jest szczególnie niebezpieczne i może prowadzić do poślizgnięć i upadków pieszych co może być przyczyną urazów ciała.

Rekomendacja. Należy zapewnić prawidłowe odwodnienie przejścia.

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 9
NR PRZEJŚCIA	4124	

ZDJĘCIA

