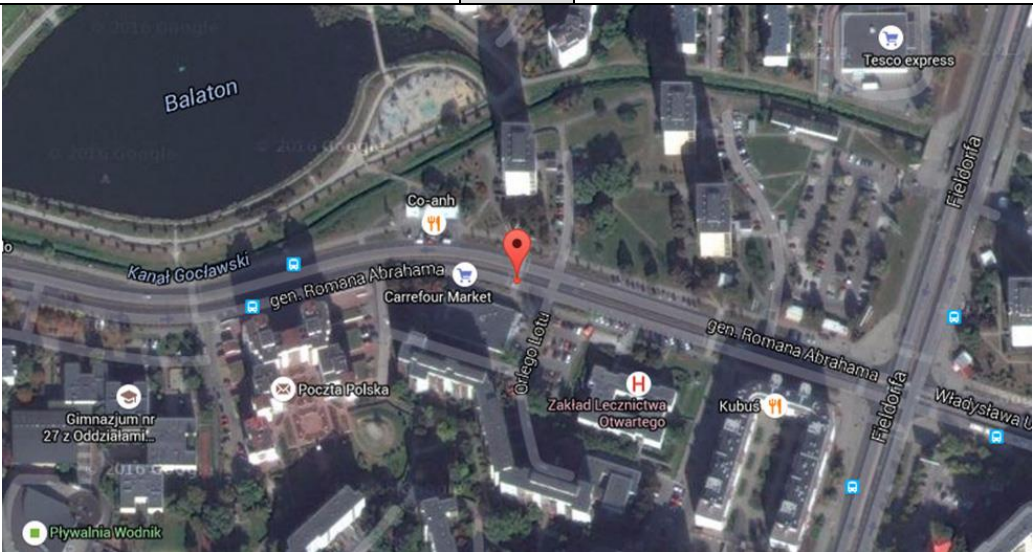


FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Marcin Budzyński	
Data, Godzina	18.08.2016 16:25	
Pogoda	Słonecznie	

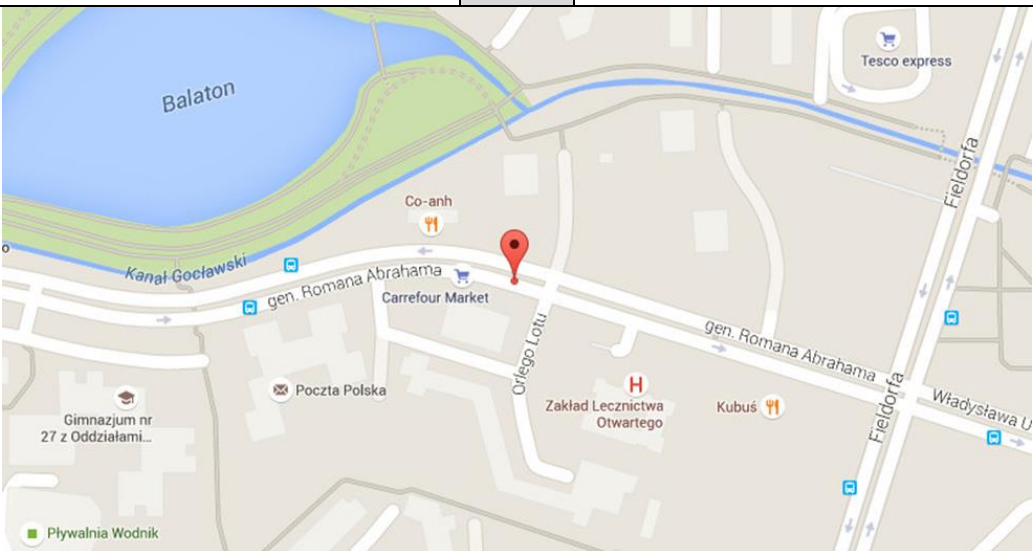
METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	2062		
DZIELNICA	Praga Południe	KATEGORIA	Praga Południe
ULICA	Generała Romana Abrahama	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Orlego Lotu		
OPIS	przez Abrahama, jezdnia S		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.2281461	Szerokość geograficzna	21.0906038
Google Maps	LINK	URL	http://maps.google.com/maps?q=52.2281461,21.0906038

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	2062	

















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	7 m			
		DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA	7 m			
PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA		50 km/h				
PRZEKRÓJ POPRZECZNY						
Zatoki autobusowe	Pasy rowerowe	Pasy	Azyl/pas dzielący	Pasy	Pasy rowerowe	Zatoki autobusowe
Brak	Brak	2	Brak	Brak	Brak	Brak
OŚWIETLENIE		Standardowe uliczne				

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	2062	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW			
ULICA JEDNOKIERUNKOWA		Tak	
Kierunki ruchu	do ul.	gen. Augusta Emila Fieldorfa "Niła"	
	do ul.	Kapelanów Armii Krajowej	
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)		E	
E	gen. Augusta Emila Fieldorfa "Niła"		
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	E		Odległość
			Odległość
Kierunek			Odległość
			Odległość

OZNAKOWANIE PIONOWE				
ZNAKI PIONOWE cz. I				
Kierunek	E	STR. LEWA	 D6	Stan dobry
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	Stan dobry
			Inne oznakowanie	
Kierunek	E	STR. PRAWA	 D6	Stan dobry
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	Stan dobry
			Inne oznakowanie	
Kierunek		STR. LEWA	 D6	
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	
Kierunek		STR. PRAWA	 D6	
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	










FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	2062	

OZNAKOWANIE PIONOWE

ZNAKI PIONOWE cz. II				
-----------------------------	--	--	--	--

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	
Kierunek		STR. LEWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	
Kierunek		STR. PRAWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	

ZNAKI PIONOWE cz. III				
------------------------------	--	--	--	--

Kierunek	E	STR. LEWA	 2 SO	
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	
			Kierunek	E
 1 SO nad zn.				
 1 SO pod zn.				
Inny				
Kierunek		STR. LEWA		
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	
			Kierunek	
 1 SO nad zn.				
 1 SO pod zn.				
Inny				

Uwagi	
-------	--

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	2062	

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	0
Ścieki przykrawężnikowe	Nie
Odwodnienie	Poprawne

UDOGODNIENIA DLA NIEPEŁNOSPRAWNYCH / OGRANICZENIA			
RAMPA			
Kierunek	E	Strona lewa	Tak
		Strona prawa	Tak
DLA NIEWIDZĄCYCH			
Kierunek	E	Strona lewa	Płytki prowadzące
		Strona prawa	Płytki prowadzące

SŁUPKI I WYGRODZENIA			
PRZEJŚCIE			
Kierunek	E	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Brak
PRZED PRZEJŚCIEM			
Kierunek	E	Strona lewa	Rurowe
		Strona prawa	Ogrodzenie trawnika
ZA PRZEJŚCIEM			
Kierunek	E	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Ogrodzenie trawnika
NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ			
Kierunek		Strona prawa	ND

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	2062	

PARKOWANIE

PARKOWANIE NA JEZDNI

KIERUNEK	E	STR.	Przed przejściem	NS
		LEWA	Za przejściem	NS
		STR.	Przed przejściem	Odległość od przejścia: 2 m
		PRAWA	Za przejściem	NS

PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI

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

PARKOWANIE NA PASIE RUCHU

KIERUNEK	E	STR.	Przed przejściem	NS
		LEWA	Za przejściem	NS
		STR.	Przed przejściem	Odległość od przejścia: 2 m
		PRAWA	Za przejściem	NS

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

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

PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU

KIERUNEK	E	STR.	Nie
		LEWA	
		STR.	Nie
		PRAWA	

PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ
--

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

UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	2062	

WIDOCZNOŚĆ			
WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	N	W LEWO	2 m
		W PRAWO	
		W TYŁ	ND
	S	W LEWO	
		W PRAWO	30 m
		W TYŁ	ND
WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	N	W LEWO	80 m
		W PRAWO	
		W TYŁ	ND
	S	W LEWO	
		W PRAWO	80 m
		W TYŁ	ND
OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	N	STRONA LEWA	Parkowanie
		STRONA PRAWA	Brak
	S	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Inne: geometria łuk

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	2062	

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

OPINIA / UWAGI DODATKOWE

Przejście przez ul. Abrahama – jezdnia południowa. Głównym problemem związanym z bezpieczeństwem pieszych jest wysoka prędkość pojazdów w rejonie przejścia. Brak jakichkolwiek elementów uspokojenia ruchu sprzyja takiej wysokiej prędkości, 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. Jednocześnie przejście jest przez dwa pasy w jednym kierunku, co stwarza ryzyko, że w sytuacji kiedy kierowca pojazdu na jednym pasie zatrzyma się przepuszczając pieszego, kierowca jadący drugim pasem nie wyhamuje i dojdzie do najechania na pieszego. Kolejny poważny problem to brak widoczności przez parkujące pojazdy na prawym pasie jezdni.

Ograniczenia widoczności mogą powodować bardzo groźne w skutkach sytuacje na drodze. Kierujący zbliżający się do przejścia 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 przejścia 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 mając szans na dostrzeżenie pieszych z odpowiednim wyprzedzeniem, są zaskakiwani i może okazać się, że ich prędkość jest zbyt duża aby bezpiecznie zatrzymać pojazd.

Zalecenia: Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu (progi wyspowe). Zawężenie do jednego pasa ruchu. W przypadku pozostawienia 2 pasów w jednym kierunku – zainstalowanie sygnalizacji świetlnej.

W celu zachowania ciągłości rozwiązań dotyczy również przejść od 2052 do 2061, od 2065 do 2068, od 2070 do 2071, 2074-2079 (z wyjątkiem przypadków , gdzie już zastosowano progi wyspowe). Wzmoczony nadzór nad parkowaniem

NR PRZEJŚCIA

2062

ZDJĘCIA





