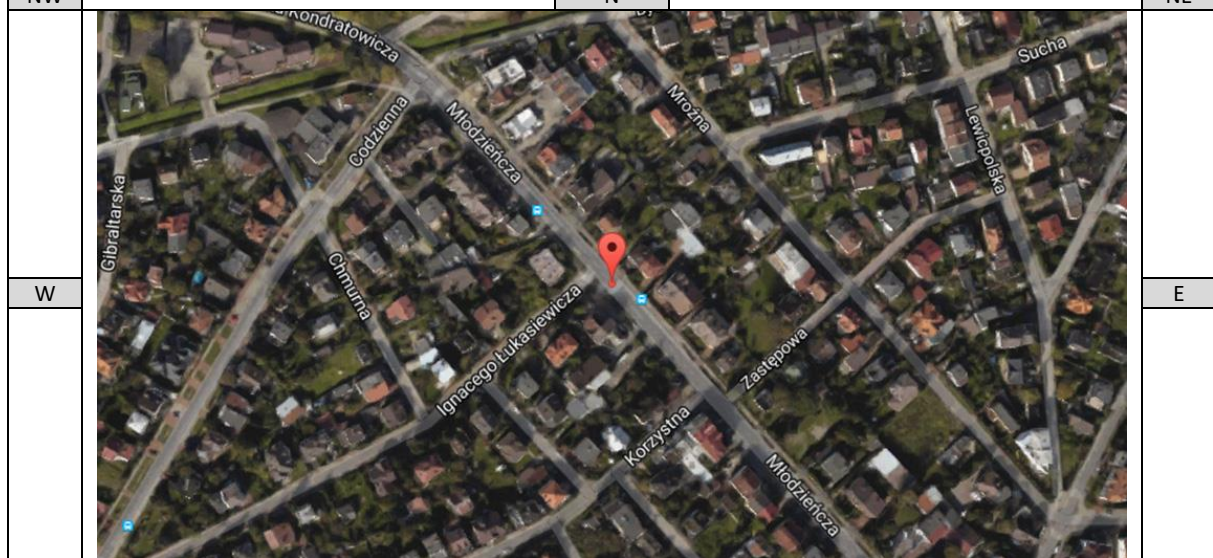


FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audyt	Marcin Budzyński	
Data, Godzina	19.05.2017 12:55	
Pogoda	Słonecznie	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	2717		
DZIELNICA	Targówek	KATEGORIA	powiatowa
ULICA	Młodzieńcza	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Łukasiewicza		
OPIS	przez Młodzieńczą		

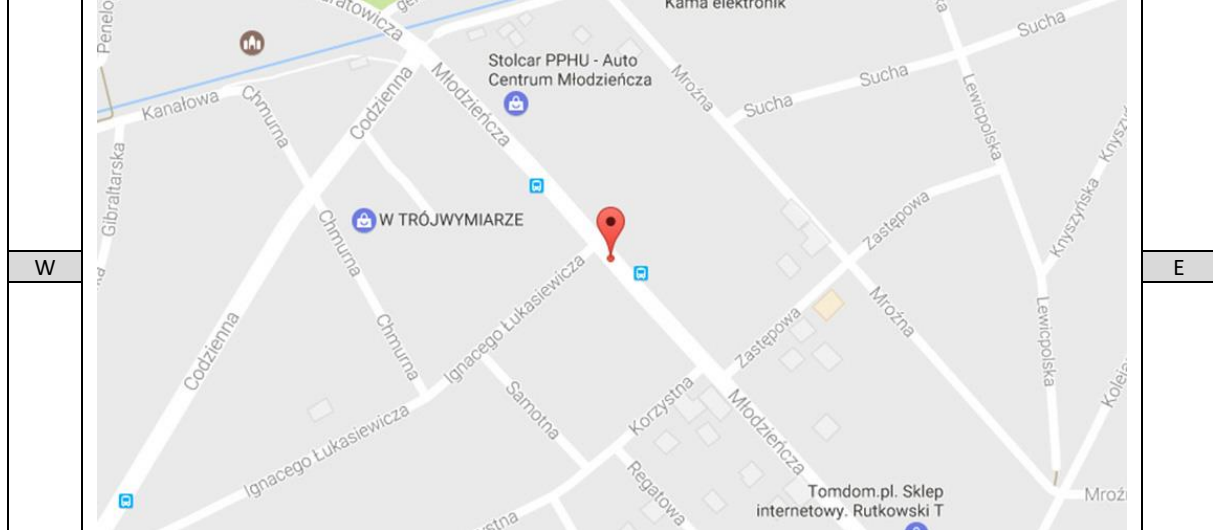
LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.29038	Szerokość geograficzna	21.0703
Google Maps	LINK	URL	http://maps.google.com/maps?q=52.29038,21.0703

ORIENTACJA			
NW	N	NE	



SW	S	SE	
----	---	----	--

ORIENTACJA			
NW	N	NE	



SW	S	SE	
----	---	----	--

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 2
NR PRZEJŚCIA	2717	

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	3,8 m	DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA	8,4 m			
		DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA	8,4 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	2717		

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW						
ULICA JEDNOKIERUNKOWA				Nie		
Kierunki ruchu		do ul.	Bystra			
		do ul.	Korzystna			
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)			NW	SE		
NW	Bystra					
SE	Korzystna					
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)						
KIERUNEK RUCHU ROWERÓW						
	Bystra					
	Korzystna					
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	NW	Przed przejściem, Zatoka autobusowa	Odległość	0 m
			Odległość	
Kierunek	SE	Przed przejściem, Zatoka autobusowa	Odległość	35 m
			Odległość	

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

FORMULARZ AUDYTU BRD			Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	2717		

OZNAKOWANIE PIONOWE				
ZNAKI PIONOWE cz. II				
Kierunek	NW	STR. LEWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	NW	STR. PRAWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	SE	STR. LEWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	SE	STR. PRAWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	
ZNAKI PIONOWE cz. III				
Kierunek	NW	STR. LEWA	 2 SO	
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	
			Kierunek	NW
 1 SO nad zn.				
 1 SO pod zn.				
Inny				
Kierunek	SE	STR. LEWA		
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	
			Kierunek	SE
 1 SO nad zn.				
 1 SO pod zn.				
Inny				
Uwagi				

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	2717	

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	Nie
Odwodnienie	Poprawne

UDOGODNIENIA DLA NIEPEŁNOSPRAWNYCH / OGRANICZENIA			
RAMPA			
Kierunek	NW	Strona lewa	Nie ma potrzeby
		Strona prawa	Tak
DLA NIEWIDZĄCYCH			
Kierunek	NW	Strona lewa	Płytki prowadzące
		Strona prawa	Brak

SŁUPKI I WYGRODZENIA			
PRZEJŚCIE			
Kierunek	NW	Strona lewa	Słupki
		Strona prawa	Brak
PRZED PRZEJŚCIEM			
Kierunek	NW	Strona lewa	Bariera dr.
		Strona prawa	Brak
ZA PRZEJŚCIEM			
Kierunek	NW	Strona lewa	Słupki
		Strona prawa	Brak
NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ			
Kierunek		Strona prawa	ND

FORMULARZ AUDYTU BRD			Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	2717		

PARKOWANIE				
PARKOWANIE NA JEZDNI				
KIERUNEK	NW	STR. LEWA	Przed przejściem	NS
			Za przejściem	NS
		STR. PRAWA	Przed przejściem	NS
			Za przejściem	NS
PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI				
KIERUNEK	NW	STR. LEWA	Przed przejściem	ND
			Za przejściem	ND
		STR. PRAWA	Przed przejściem	NS
			Za przejściem	NS
PARKOWANIE NA PASIE RUCHU				
KIERUNEK	NW	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	NW	STR. LEWA	Przed przejściem	ND
			Za przejściem	ND
		STR. PRAWA	Przed przejściem	NS
			Za przejściem	NS
PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU				
KIERUNEK	NW	STR. LEWA	Nie	
		STR. PRAWA	Nie	
PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ				
KIERUNEK			ND	
UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA				

FORMULARZ AUDYTU BRD			Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	2717		

WIDOCZNOŚĆ			
WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	SW	W LEWO	0 m
		W PRAWO	100 m
		W TYŁ	ND
	NE	W LEWO	40 m
		W PRAWO	100 m
		W TYŁ	ND
WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	SW	W LEWO	
		W PRAWO	
		W TYŁ	
	NE	W LEWO	
		W PRAWO	
		W TYŁ	
OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	SW	STRONA LEWA	Przystanek
		STRONA PRAWA	Brak
	NE	STRONA LEWA	Przystanek
		STRONA PRAWA	Brak

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	2717	

SUBIEKTYWNA OCENA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH	1
OPINIA / UWAGI DODATKOWE	
Brak urządzeń dla niewidomych. Brak urządzeń dla osób niedowidzących i niewidomych przy krawędzi jezdni może powodować ich dezorientację i wtargnięcia na jezdnię. W rejonie przejścia zostały zlokalizowane wjazdy. Przy występowaniu pojazdów, które mają włączyć się do ruchu, występuję całkowite ograniczenie widoczności dla pieszych chcących przekraczać jezdnię. Analogicznie brakuje w takiej sytuacji widoczności dla kierowców nadjeżdżających w kierunku przejścia pojazdów. Może to prowadzić do najechania na pieszych. Oznakowanie poziome jest w złym stanie. Zdecydowanie ogranicza to rozpoznawalność i czytelność przejścia. Potencjalnie wysoka prędkość. Długa prosta, 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. Problem dotyczy pory, gdzie występuje mniejsze natężenie ruchu. Ograniczenia widoczności przy zatorach. W sytuacji, kiedy występuje duże natężenie ruchu, szczególnie przy występowaniu zatoru na jednym z kierunków, występuje ryzyko wejścia pieszego między stojące pojazdy na jednym kierunku i brakiem widoczności pojazdów nadjeżdżających z przeciwnego kierunku. Ograniczenie widoczności spowodowane autobusem znajdującym się w zatoce autobusowej zlokalizowanej bezpośrednio przed przejściem. Jest to jedno z poważniejszych zagrożeń zidentyfikowanych na analizowanym przejściu. Stojący w zatoce autobus ogranicza praktycznie do zera 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 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: Przeniesienie przystanku autobusowego. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu – wyspa azylu, przez co uzyska się skrócenie długości przejścia do pokonania w 1 etapie. Poprawa stanu oznakowania poziomego. Zainstalowanie sygnalizacji świetlnej. Zainstalowanie urządzeń dla osób niewidomych.	

FORMULARZ AUDYTU BRD			Arkusz 9
NR PRZEJŚCIA	2717		

ZDJĘCIA









