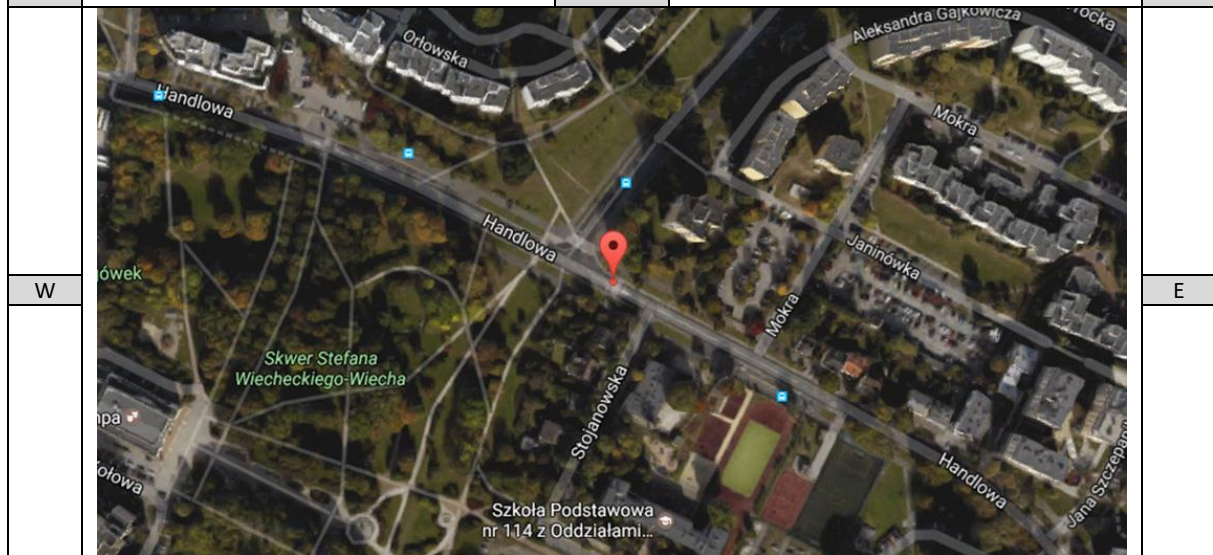


FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytör	Tomasz Mackun	
Data, Godzina	18.05.2017 16:50	
Pogoda	Słonecznie	

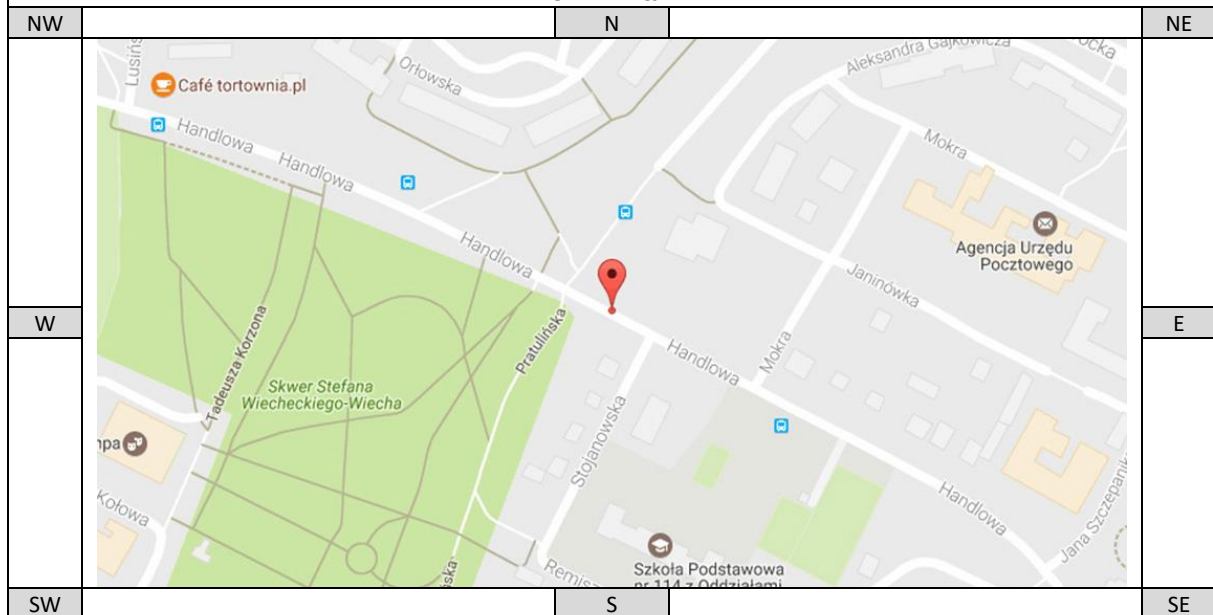
METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	2879		
DZIELNICA	Targówek	KATEGORIA	powiatowa
ULICA	Handlowa	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Stojanowska		
OPIS	przez Handlową		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.27334	Szerokość geograficzna	21.05349
Google Maps	LINK	URL	http://maps.google.com/maps?q=52.27334,21.05349

ORIENTACJA			
NW		N	NE



SW		S	SE
ORIENTACJA			
NW		N	NE



FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 2
NR PRZEJŚCIA	2879	

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	12,9 m			
		DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA	6,7 m			
PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA		st_30				
PRZEKRÓJ POPRZECZNY						
Zatoki autobusowe	Pasy rowerowe	Pasy	Azyl/pas dzielący	Pasy	Pasy rowerowe	Zatoki autobusowe
Brak	Brak	1	W poziomie jezdni, szerokość azylu: 1,8 m	2	Brak	Brak
OŚWIETLENIE		Standardowe uliczne				

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	2879	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW						
ULICA JEDNOKIERUNKOWA				Nie		
Kierunki ruchu		do ul.	Stojanowska			
		do ul.	Pratulińska			
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)			SE	NW		
SE	Stojanowska					
NW	Pratulińska					
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)						
	Stojanowska					
	Pratulińska					
KIERUNEK RUCHU ROWERÓW						
	Stojanowska					
	Pratulińska					
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	SE		Odległość	
			Odległość	
Kierunek	NW		Odległość	
			Odległość	

OZNAKOWANIE PIONOWE				
ZNAKI PIONOWE cz. I				
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	Stan dobry
			Inne oznakowanie	
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	Stan dobry
			Inne oznakowanie	

FORMULARZ AUDYTU BRD			Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	2879		

OZNAKOWANIE PIONOWE				
ZNAKI PIONOWE cz. II				
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	
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	
ZNAKI PIONOWE cz. III				
Kierunek	SE	STR. LEWA	 2 SO	
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	
			Kierunek	SE
 1 SO nad zn.				
 1 SO pod zn.				
Inny				
Kierunek	NW	STR. LEWA		
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	
			Kierunek	NW
 1 SO nad zn.				
 1 SO pod zn.				
Inny				
Uwagi				

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	2879	

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	1
Ścieki przykrawężnikowe	Tak
Odwodnienie	Niepoprawne

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

SŁUPKI I WYGRODZENIA			
PRZEJŚCIE			
Kierunek	SE	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Brak
PRZED PRZEJŚCIEM			
Kierunek	SE	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Brak
ZA PRZEJŚCIEM			
Kierunek	SE	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Brak
NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ			
Kierunek		Strona prawa	ND

FORMULARZ AUDYTU BRD			Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	2879		

PARKOWANIE				
PARKOWANIE NA JEZDNI				
KIERUNEK	SE	STR.	Przed przejściem	NS
		LEWA	Za przejściem	NS
		STR.	Przed przejściem	NS
		PRAWA	Za przejściem	NS
PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI				
KIERUNEK	SE	STR.	Przed przejściem	NS
		LEWA	Za przejściem	NS
		STR.	Przed przejściem	NS
		PRAWA	Za przejściem	NS
PARKOWANIE NA PASIE RUCHU				
KIERUNEK	SE	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	SE	STR.	Przed przejściem	NS
		LEWA	Za przejściem	NS
		STR.	Przed przejściem	NS
		PRAWA	Za przejściem	NS
PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU				
KIERUNEK	SE	STR.	Nie	
		PRAWA	Nie	
PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ				
KIERUNEK			ND	
UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA				
Wystąpiło parkowanie cofnięte z powodu budowy metra.				

FORMULARZ AUDYTU BRD			Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	2879		

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

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	2879	

SUBIEKTYWNA OCENA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH	1
--	---

OPINIA / UWAGI DODATKOWE

Przeście dla pieszych przez ul. Handlową przy skrzyżowaniu z ul. Paulińską. Ulica Pratulńska aktualnie zamknięta z uwagi na budowę metra. Przekrój na ulicy Handlowej to trzy pasy rozdzielone małym prefabrykowanym azylem w obszarach przejść dla pieszych. Skrajny pas został zorganizowany jako buspas. Przed wybranymi przejściami dla pieszych w odległości ok 30 m zastosowano progi zwalniające tzw. poduszki berlińskie. Zarejestrowano podczas wizji lokalnej, że kierowcy jeśli tylko pozwala na to gęstość pojazdów w ruchu zmieniają trajektorię ruchu aby przejechać pomiędzy poduszkami (na kierunku gdzie są dwa pasy w jedną stronę) lub zjeżdżają częściowo na pas pod prąd aby ominąć poduszkę. Sprawia to, że tylko część pojazdów poddawana jest zamierzonemu uspokojeniu ruchu drogowego.

Wyspa dzieląca, na której zaplanowano wyspę azylu ma szerokość mniejszą niż 2.0 m (około 1.8 m). Wartość mniejsza niż 2.0 m sprawia, że przestrzeń dla osób z rowerami, na wózkach inwalidzkich, lub z wózkiem dziecięcym lub grupy osób będzie za mała. Istnieje ryzyko, że pojazdy będą potraçały takie osoby lub zaczepią o wystający rower. Powoduje to znaczne ryzyko dla pieszych, gdyż pieszy spodziewa się, że na wyspie azylu jest bezpieczny a tymczasem będzie zagrożony. Wyspa jest krótka, więc ochrona pieszego jest obniżona. Należy mieć też na uwadze sąsiedztwo szkoły podstawowej. Przez przejście dla pieszych mogą poruszać się dzieci grupami.

Zaleca się zastosowanie szerszej i dłuższej wyspy azylu oraz instalację sygnalizacji świetlnej.

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 najechania 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.

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 dwu etapowe. 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.

Tarcze znaków C-9 na wyspie azylu zasłaniają pieszych. Może to powodować niebezpieczne sytuacje gdy pieszy wkracza na „zebrę” mając pierwszeństwo a kierowca go nie dostrzega.

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

FORMULARZ AUDYTU BRD			Arkusz 9
NR PRZEJŚCIA	2879		

ZDJĘCIA









