

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Tomasz Mackun	
Data, Godzina	11.07.2020 13:00	
Pogoda	Zachmurzenie: Całkowite	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	4010		
DZIELNICA	Rembertów	KATEGORIA	Powiatowa
ULICA	Chełmżyńska	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Gwarków		
OPIS	przez Chełmżyńska		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.264326	Szerokość geograficzna	21.122153
Google Maps	LINK	URL	https://www.google.com/maps?q=52.264326,21.122153

ORIENTACJA			
NW		N	NE
			
W			E
		S	SE

ORIENTACJA			
NW		N	NE
			
W			E
		S	SE

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 2
NR PRZEJŚCIA	4010	

CHARAKTERYSTYKA

USYTUOWANIE PRZEJŚCIA	Na wlocie/wylocie skrzyżowania		
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	6,4 m
		DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA	6,4 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	4010	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW			
ULICA JEDNOKIERUNKOWA		Nie	
Kierunki ruchu	do ul.	Gwarków	
	do ul.	Mebłowa	
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)		S	N
S	Gwarków		
N	Mebłowa		
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			Tak
LOKALIZACJA, TYP, ODLEGŁOŚĆ OD PRZEJŚCIA			
Kierunek	S	Przed przejściem, Na jezdni	Odległość 23 m
			Odległość
Kierunek	N		Odległość
			Odległość

OZNAKOWANIE PIONOWE				
ZNAKI PIONOWE cz. I				
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	
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	













FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	4010	

OZNAKOWANIE PIONOWE

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

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	
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	

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

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	
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	

Uwagi	
-------	--

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	4010	

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	Niepoprawne

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

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

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	4010	

PARKOWANIE

PARKOWANIE NA JEZDNI

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

PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI

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

PARKOWANIE NA PASIE RUCHU

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

PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU

KIERUNEK	S	STR.	Nie
		LEWA	Nie
KIERUNEK	S	STR.	Nie
		PRAWA	Nie

PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ
--

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

UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	4010	

WIDOCZNOŚĆ			
WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	E	W LEWO	100 m
		W PRAWO	100 m
		W TYŁ	ND
	W	W LEWO	60 m
		W PRAWO	100 m
		W TYŁ	ND
WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	E	W LEWO	65 m
		W PRAWO	65 m
		W TYŁ	ND
	W	W LEWO	65 m
		W PRAWO	65 m
		W TYŁ	ND
OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	E	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak
	W	STRONA LEWA	Inne: słup
		STRONA PRAWA	Brak

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	4010	

SUBIEKTYWNA OCENA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH	1
---	----------

OPINIA / UWAGI DODATKOWE

Przejście dla pieszych w ciągu ulicy Chełmżyńskiej na długim prostym odcinku. Ulica na odcinku południowym ma charakter produkcyjno – przemysłowy a w części północnej występuje zabudowa mieszkaniowa. Wśród pojazdów zauważono duży udział pojazdów ciężarowych.

Oceniono, że w obszarze przejścia występuje bardzo wysoka prędkość pojazdów, znacznie powyżej 50 km/h. W przypadku zdarzenia z udziałem pieszych może to prowadzić do bardzo groźnych skutków.

Należy zastosować środki fizyczne i/lub nadzoru nad prędkością zmuszające kierujących do poruszania się z prędkością 30-50 km/h. Można to uzyskać poprzez zastosowanie systemowych rozwiązań na całym odcinku ulicy. Zaleca się zastosowanie serii wysp azylu na wszystkich przejściach dla pieszych. Efekt ten można uzyskać także lokalnie poprzez instalację fotoradaru.

Na odcinku poprzedzającym przejście dla pieszych jezdnia nie jest ograniczona krawężnikiem wysokim. Pieszy na tym chodniku oraz w strefie oczekiwania przy przejściu narażony jest na najechanie przez kierowcę, gdyż brak wyniesienia lub niewielkie wyniesienie krawędzi jezdni sprawia, że pojazd, który nieoczekiwanie zjedzie z jezdni, nie zostanie zatrzymany, koło pojazdu nie zostanie odbite od krawężnika, kierowca nie poczuje, że zjechał z jezdni. Jest to bardzo niebezpieczne dla pieszych.

Dodatkowo po stronie zachodniej chodnik jest rozjeżdżany a płytki popękane.

Na odcinkach przy dojeździe do przejścia należy zrealizować krawężnik wysoki, tak aby zapewnić wyższy poziom bezpieczeństwa pieszych. Chodnik i płytki, w tym dla niewidomych należy wyremontować.

Wzdłuż ulicy chodnik jest bardzo wąski a w jego środku stoją słupy. Pieszy nie ma bezpiecznej przestrzeni. Musi poruszać się bardzo blisko krawędzi jezdni, a jest to bardzo niebezpieczne w przypadku poruszania się pojazdów ciężarowych. Lokalizacja słupów może zmuszać pieszych do zejścia lokalnie na jezdnię.

Należy zapewnić pełnowymiarowe chodniki i usunąć z nich słupy.

Przed przejściem dla pieszych znajduje się przystanek. Podwójna linia ciągła występuje jedynie na odcinku około 1,5 m. Istniejąca organizacja ruchu dopuszcza wyprzedzanie, omijanie autobusu, co będzie stanowiło zagrożenie dla pieszych.

Zanim powstanie wyspa azylu należy przedłużyć linię ciągłą, tak aby wykluczyć omijanie autobusu na przystanku.

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 9
NR PRZEJŚCIA	4010	

ZDJĘCIA





11 lip 2020 13:02:25



11 lip 2020 13:02:55



11 lip 2020 13:03:20



11 lip 2020 13:03:31



11 lip 2020 13:03:44



11 lip 2020 13:04:08