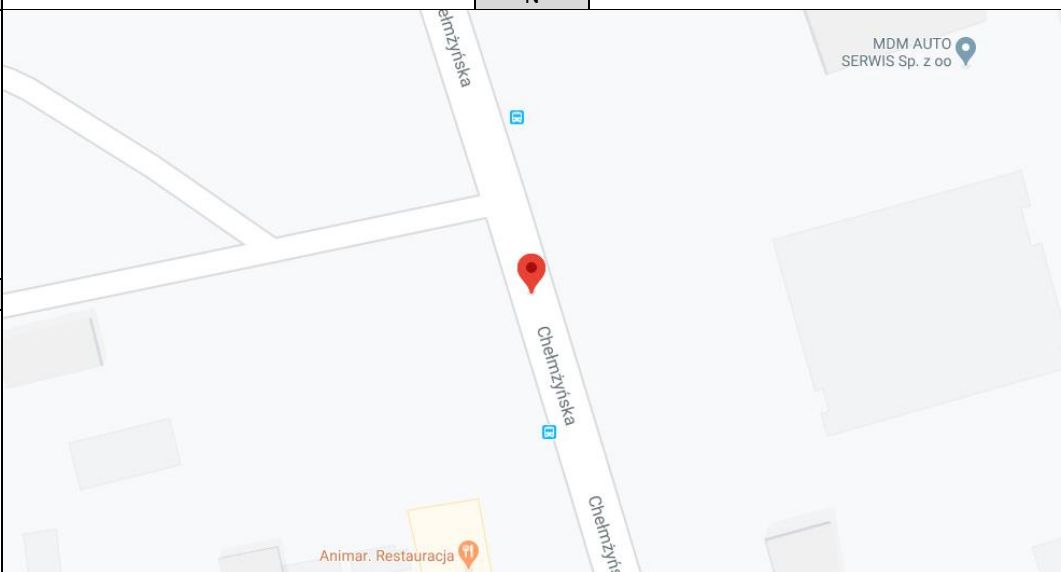


FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Tomasz Mackun	
Data, Godzina	11.07.2020 12:42	
Pogoda	Zachmurzenie: Całkowite	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	<b>4013</b>		
DZIELNICA	Rembertów	KATEGORIA	Powiatowa
ULICA	Chełmżyńska	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Mebłowa		
OPIS	przez Chełmżyńska		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.269939	Szerokość geograficzna	21.119700
Google Maps	<a href="https://www.google.com/maps?q=52.269939,21.119700">LINK</a>	URL	https://www.google.com/maps?q=52.269939,21.119700

ORIENTACJA			
NW		N	NE
			
W		E	
SW		S	SE

ORIENTACJA			
NW		N	NE
			
W		E	
SW		S	SE

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 2
NR PRZEJŚCIA	<b>4013</b>	

<b>CHARAKTERYSTYKA</b>
------------------------

<b>USYTUOWANIE PRZEJŚCIA</b>	Na wlocie/wylocie skrzyżowania		
<b>ODLEGŁOŚĆ OD KRAWĘDZI JEZDNI PROSTOPADŁEJ</b>	ND		
<b>PRĘDKOŚĆ NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ</b>	ND		
<b>JEZDNIĄ Z PIERWSZEŃSTWEM</b>	Tak		
<b>DROGA ROWEROWA (DR)</b>	Bez przejazdu rowerowego		
<b>USYTUOWANIE DR</b>	ND		
<b>LINIE TRAMWAJOWE</b>	Brak		
<b>NAWIERZCHNIA TOROWISKA</b>	ND		
<b>NAWIERZCHNIA JEZDNI ZA I PRZED PRZEJŚCIEM</b>	Naw. bitumiczna: szara		
<b>STAN NAWIERZCHNI</b>	Dobry		
<b>GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA</b>	Prosta		
<b>SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA</b>	4 m	<b>DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA</b>	9 m
		<b>DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA</b>	9 m
<b>PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA</b>	50 km/h		

<b>PRZEKRÓJ POPRZECZNY</b>						
----------------------------	--	--	--	--	--	--

















Zatoki autobusowe	Pasy rowerowe	Pasy	Azyl/pas dzielący	Pasy	Pasy rowerowe	Zatoki autobusowe
1	Brak	1	Brak	1	Brak	Brak

<b>OŚWIETLENIE</b>	Uliczne i dedykowane
--------------------	----------------------

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	<b>4013</b>	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW			
<b>ULICA JEDNOKIERUNKOWA</b>		Nie	
<b>Kierunki ruchu</b>	<b>do ul.</b>	<b>Mieblowa</b>	
	<b>do ul.</b>	<b>Gwarków</b>	
<b>KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)</b>		N	S
N	Mieblowa		
S	Gwarków		
<b>KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)</b>			
<b>KIERUNEK RUCHU ROWERÓW</b>			
<b>LICZBA RELACJI ZJEŹDŹAJĄCYCH ZE SKRZYŻOWANIA W STRONĘ PRZEJŚCIA</b>		ND	

















PRZYSTANKI AUTOBUSOWE			
<b>PRZYSTANKI AUTOBUSOWE USYTUOWANE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ</b>			ND
<b>PRZYSTANKI AUTOBUSOWE NA JEZDNI GDZIE USYTOWANE JEST PRZEJŚCIE</b>			Tak
LOKALIZACJA, TYP, ODLEGŁOŚĆ OD PRZEJŚCIA			
Kierunek	N		Odległość
		Za przejściem, Zatoka autobusowa	Odległość 8 m
Kierunek	S		Odległość
		Za przejściem, Zatoka autobusowa	Odległość 10 m

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	













<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	<b>4013</b>	

<b>OZNAKOWANIE PIONOWE</b>
----------------------------

<b>ZNAKI PIONOWE cz. II</b>				
-----------------------------	--	--	--	--

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	

<b>ZNAKI PIONOWE cz. III</b>				
------------------------------	--	--	--	--

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	
-------	--

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	<b>4013</b>	

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	N	Strona lewa	Tak
		Strona prawa	Tak
DLA NIEWIDZĄCYCH			
Kierunek	N	Strona lewa	Płytki prowadzące
		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

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	<b>4013</b>	

<b>PARKOWANIE</b>
-------------------

<b>PARKOWANIE NA JEZDNI</b>
-----------------------------

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

<b>PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI</b>
---------------------------------------

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

<b>PARKOWANIE NA PASIE RUCHU</b>
----------------------------------

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

<b>PARKOWANIE NA CHODNIKU I NA JEZDNI (JEDNYM KOŁEM)</b>
--

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

<b>PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU</b>
--------------------------------

KIERUNEK	N	STR.	Nie
		LEWA	Nie
KIERUNEK	N	STR.	Nie
		PRAWA	Nie

<b>PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ</b>
--

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

<b>UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA</b>
-----------------------------------

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	<b>4013</b>	

<b>WIDOCZNOŚĆ</b>			
<b>WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA</b>			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	W LEWO	100 m
		W PRAWO	15 m
		W TYŁ	ND
	E	W LEWO	100 m
		W PRAWO	100 m
		W TYŁ	ND
<b>WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA</b>			
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
<b>OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI</b>			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Przystanek
	E	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	<b>4013</b>	

<b>SUBIEKTYWNA OCENA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH</b>	<b>0</b>
---	----------

<b>OPINIA / UWAGI DODATKOWE</b>
---------------------------------

Przeście 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.

Przeście przez dwa pasy ruchu ma długość aż 9,0 m. Prowadzi przez dwa pasy i zatoką autobusową. Pieszy przekraczając długie przejście dla pieszych narażony jest na ryzyko potrącenia na długim odcinku. Pieszy będzie potrzebował więcej czasu (dłuższą lukę czasową pomiędzy pojazdami), aby przekroczyć jezdnię. Powoduje to niepotrzebne zagrożenia niechronionych użytkowników ruchu. Przy istniejącej organizacji ruchu autobus na przystanku będzie ograniczał widoczność kierowca pieszy. Pojazdy na bardzo szerokim zjeździe bramowym włączające się do ruchu mogą ograniczać widoczność na pieszych.

Należy skrócić przejście dla pieszych. Zatokę autobusową należy rozpocząć dopiero za przejściem. Krawędź przejścia należy zbliżyć do osi, co poprawi istotnie widoczność. Należy odsunąć krawędź zjazdu od przejścia, aby poprawić widoczność.

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.

Na odcinkach przy dojeździe do przejścia należy zrealizować krawężnik wysoki, tak aby zapewnić wyższy poziom bezpieczeństwa pieszych.

Wzdłuż ulicy chodnik jest bardzo wąski (lub w ogóle nie występuje). Pieszy nie ma bezpiecznej przestrzeni. Musi poruszać się bardzo blisko krawędzi jezdni a jest to bardzo niebezpieczne w przypadku poruszania się pojazdów ciężarowych.

Należy zapewnić pełnowymiarowe chodniki.



<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 9
NR PRZEJŚCIA	<b>4013</b>	

**ZDJĘCIA**





11 lip 2020 12:42:07



11 lip 2020 12:42:22





11 lip 2020 12:42:54



11 lip 2020 12:43:25