

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audytor	Kazimierz Jamroz	
Data, Godzina	19.09.2020 12:40	
Pogoda	Słonecznie	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	3731		
DZIELNICA	Ursus	KATEGORIA	Powiatowa
ULICA	Spisaka	LICZBA PASÓW	2
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Melcera		
OPIS	przez Spisaka		

LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.183521900000023	Szerokość geograficzna	20.8855027
Google Maps	<a href="https://www.google.com/maps?q=52.183521900000023,20.8855027">LINK</a>	URL	<a href="https://www.google.com/maps?q=52.183521900000023,20.8855027">https://www.google.com/maps?q=52.183521900000023,20.8855027</a>

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>3731</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>		Zły				
<b>GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA</b>		Prosta				
<b>SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA</b>	4,0 m	<b>DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA</b>	9,5 m			
		<b>DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA</b>	9,5 m			
<b>PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA</b>		50 km/h				
<b>PRZEKRÓJ POPRZECZNY</b>						
<b>Zatoki autobusowe</b>	<b>Pasy rowerowe</b>	<b>Pasy</b>	<b>Azyl/pas dzielący</b>	<b>Pasy</b>	<b>Pasy rowerowe</b>	<b>Zatoki autobusowe</b>
Brak	Brak	1	Brak	1	Brak	Brak
<b>OŚWIETLENIE</b>		Uliczne i dedykowane				

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	<b>3731</b>	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW			
<b>ULICA JEDNOKIERUNKOWA</b>		Nie	
<b>Kierunki ruchu</b>	<b>do ul.</b>	<b>Melcera</b>	
	<b>do ul.</b>	<b>Bodycha</b>	
<b>KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)</b>		N	S
N	Melcera		
S	Bodycha		
<b>KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)</b>			
<b>KIERUNEK RUCHU ROWERÓW</b>			
<b>LICZBA RELACJI ZJEŹDŹAJĄCYCH ZE SKRZYŻOWANIA W STRONĘ PRZEJŚCIA</b>		3	

















PRZYSTANKI AUTOBUSOWE			
<b>PRZYSTANKI AUTOBUSOWE USYTUOWANE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ</b>			Nie
<b>PRZYSTANKI AUTOBUSOWE NA JEZDNI GDZIE USYTOWANE JEST PRZEJŚCIE</b>			Tak
LOKALIZACJA, TYP, ODLEGŁOŚĆ OD PRZEJŚCIA			
Kierunek	N		Odległość
		Za przejściem, Na jezdni	Odległość 25,0 m
Kierunek	S		Odległość
		Przed przejściem, Na jezdni	Odległość 2,0 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>3731</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>3731</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	Niepoprawne

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	Brak

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	<b>3731</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		NS
----------	--	----

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

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	<b>3731</b>	

<b>WIDOCZNOŚĆ</b>			
<b>WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA</b>			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	W	W LEWO	+100 m
		W PRAWO	70 m
		W TYŁ	ND
	E	W LEWO	+100 m
		W PRAWO	0 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	Brak
	E	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Przystanek

<b>FORMULARZ AUDYTU BRD</b>		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	<b>3731</b>	

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

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

Oceniane przejście dla pieszych (nr 3731), zlokalizowane jest na ulicy Spisaka (jezdni główna), na południowym wlocie skrzyżowania z ulicą Melcera - Szczawińskiego. Przejście znajduje się na ciągu pieszym łączącym budynki mieszkalne z przystankami transportu zbiorowego. Na ulicy występuje duże natężenie ruchu kołowego (większe niż 700 P/h), natomiast na przejściu średnie natężenie ruchu pieszego.

Szerokość jezdni wynosi 9,5 m, natomiast przejście dla pieszych ma szerokość 4,0 m. Przejście jest oznakowane znakami pionowymi oraz znakami poziomymi. Przejście jest wyposażone w rampy dla osób niepełnosprawnych oraz w płytki prowadzące dla osób niewidomych i niedowidzących. Nawierzchnia jezdni w obszarze przejścia w złym stanie technicznym natomiast chodnik w obszarze przejścia dla pieszych jest w dobrym stanie technicznym.

Spostrzeżenia: Oceniane przejście dla pieszych jest zbyt długie i ma długość 9,5 m. Zbyt długie przejście dla pieszych wydłuża czas przebywania pieszego na jezdni, przez co jest on bardziej narażony na uderzenie przez pojazd. Z uwagi, że przejście dla pieszych jest zlokalizowane na długim odcinku prostym łączącym ruchliwe Aleje Jerozolimskie z pozostałą częścią dzielnicy Ursus, pojazdy jadące tą ulicą rozwijają duże prędkości (ponad 50 km/h). Pasy ruchu na ulicy Spiska są zbyt szerokie (mają po 4,5 m każdy), taka szerokość pasów przyczynia się do rozwijania dużych prędkości przez pojazdy. Dodatkowo w trakcie wykonywania audytu zaobserwowano wyprzedzenie się pojazdów na przejściu dla pieszych. Na zachodnim skraju przejścia po prawej stronie (w odległości 1,0 metra za przejściem) zlokalizowany jest przystanek transportu zbiorowego na jezdni, takie usytuowanie przystanku przysiania pole wymaganej widoczności pieszego przez kierowcę poruszającego się po pasie jezdni oraz pieszemu widoczność nadjeżdżającego pojazdu. Dodatkowo przy tak szerokim przekroju może występować omijanie autobusu oczekującego na wymianę pasażerską na przystanku, przez pojazdy stojące za nim. Należy zauważyć, że przejście dla pieszych jest zlokalizowane zbyt blisko krawędzi skrzyżowania. Płytki prowadzące dla osób niepełnosprawnych na obu krańcach przejścia dla pieszych są brudne, popękane i pofalowane. Nawierzchnia jezdni w obrębie przejścia dla pieszych jest spękana z wyraźnymi szczelinami w jezdni. Dodatkowo na zachodnim skraju przejścia w jego świetle stoi słup telekomunikacyjny. W tak usytuowany słup może wejść pieszy przechodzący przez jezdnię. Po lewej i po prawej stronie przejścia występuje najniższy punkt zlewni powodujący tworzenie się kałuż.

W pierwszej kolejności zaleca się odsunięcie przejścia od krawędzi jezdni głównej, zleca się zmienić jego lokalizację przesuając za słup telekomunikacyjny. W przypadku nie zastosowanie tego rozwiązania należy zmienić lokalizację słupa telekomunikacyjnego, natomiast niezależnie należy zrealizować wyspę azylu dla pieszych, tak aby skrócić długość przejścia dla pieszych oraz wyspę poduszki berlińskiej przed przejściem. Wyspa azylu z kieszenią na jeden pojazd skręcający w lewo może być wygospodarowana ze zbyt szerokich pasów ruchu. Dodatkowo zawężenie przekroju jezdni spowodowane realizacją azylu i poduszek berlińskich ograniczy prędkości pojazdów. Gdyby realizacja wyspy azylu była niemożliwa należy zastosować sygnalizację świetlną na całym skrzyżowaniu. Po przeprojektowaniu całego przekroju ulicy istnieje możliwość wydzielenia zatoki autobusowej wraz z przystankiem. Należy wyremontować nawierzchnię jezdni w obszarze przejścia dla pieszych. Należy wymienić i wyrównać płytki prowadzące dla osób niewidomych i niedowidzących. Należy usunąć najniższy punkt zlewni z obszaru przejścia dla pieszych, tak aby nie tworzyły się kałuże.



FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 9
NR PRZEJŚCIA	3731	

ZDJĘCIA







