



Krajowa Rada  
**BEZPIECZEŃSTWA**  
**RUCHU DROGOWEGO**

# **Rekomendacje Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w zakresie kryteriów oceny wniosku**

Warszawa, listopad 2018

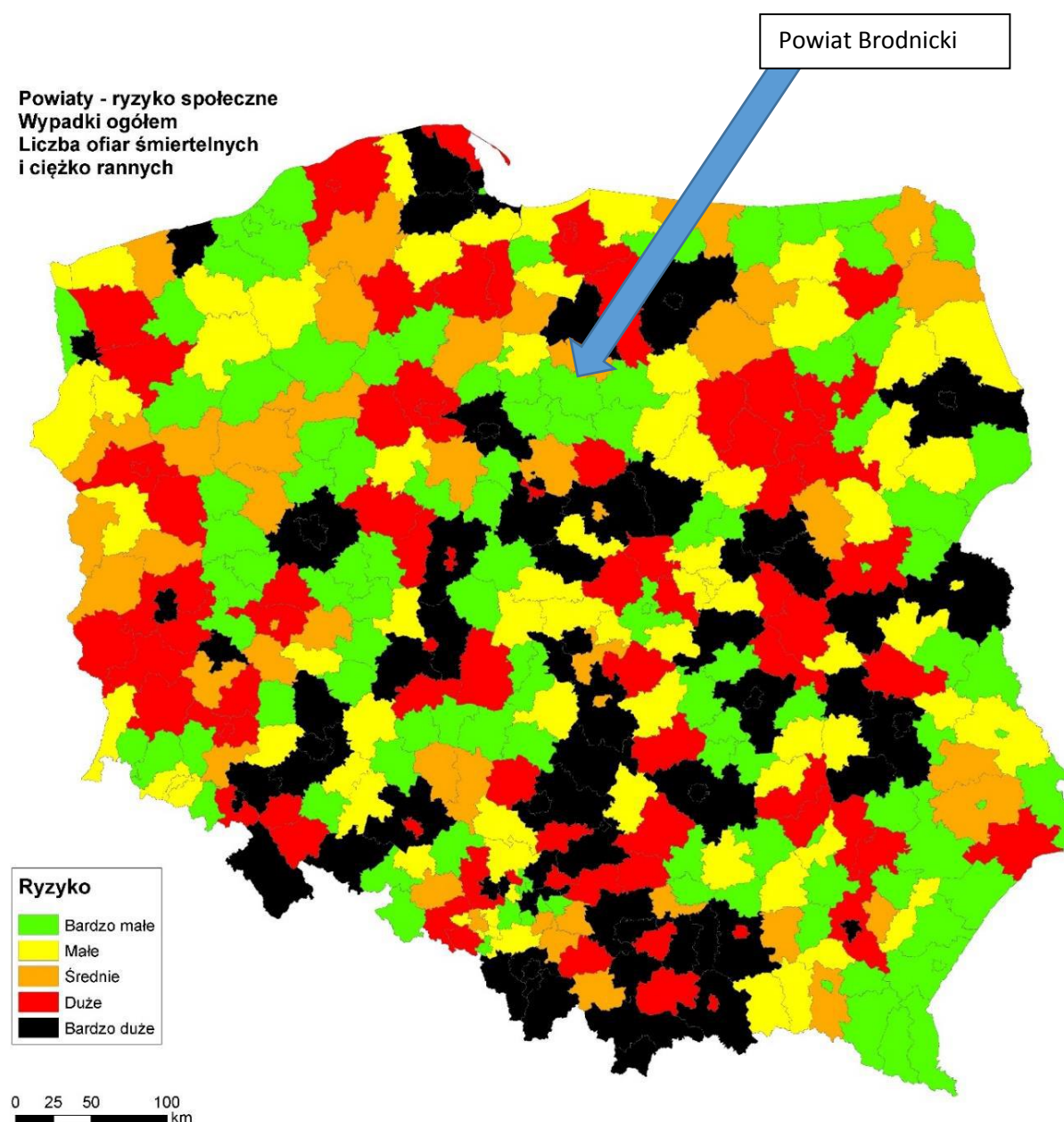
### SPOSÓB OCENY

W celu dokonania oceny zadania należy odwołać się do opracowania pt. „Klasyfikacja ryzyka dla wybranych rodzajów wypadków drogowych na drogach wojewódzkich oraz dla obszarów województw i powiatów w latach 2015 – 2017 wraz przedstawieniem wyników na mapach”.

Jest ono dostępne na stronie internetowej: <http://www.krbrd.gov.pl/pl/pozostale.html>.

W opracowaniu tym zidentyfikowano wartości LOŚiCR (Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych).

Zgodnie z ww. *Klasyfikacją* została stworzona mapa uwzględniająca powiaty – ryzyko społeczne, wypadki ogółem, liczbę ofiar śmiertelnych i ciężko rannych.



Pod wskazanym linkiem znajdują się również materiały źródłowe, na podstawie których opracowana została przedmiotowa mapa. Złożone wnioski będą oceniane w zakresie BRD na podstawie ww. materiałów źródłowych.

Na stronie internetowej dostępny jest folder (ZIP) pod nazwą *Metodologia klasyfikacji ryzyka 2015\_2017-tabele-obszary Powiatów*. W folderze znajduje się arkusz (exl.) pn. *P1\_Powiaty\_wszystkie\_2015\_2017* z którego pochodzi tabela poniżej.

L.p	Województwo	Teryt	Nazwa	Typ powiatu	Ludność [m] [tys. mieszk.]	Ofiary śmiertelne i ciężko ranni		
						LOSICR	Klasa ryzyka	Poziom ryzyka
						(ofiar/ 3 lata)		
1	Dolnośląskie	0201	bolesławiecki	ziemski	90,2	119	D	Duże
2	Dolnośląskie	0202	dzierżoniowski	ziemski	102,6	128	D	Duże
3	Dolnośląskie	0203	głogowski	ziemski	90,0	158	E	Bardzo duże
4	Dolnośląskie	0204	górowski	ziemski	35,7	75	C	Średnie
5	Dolnośląskie	0205	jaworski	ziemski	51,2	90	C	Średnie
6	Dolnośląskie	0206	jeleniogórski	ziemski	64,4	59	B	Małe
7	Dolnośląskie	0207	kamiennogórski	ziemski	44,3	39	A	Bardzo małe
8	Dolnośląskie	0208	klodzki	ziemski	161,5	191	E	Bardzo duże
9	Dolnośląskie	0209	legnicki	ziemski	55,2	131	D	Duże
10	Dolnośląskie	0210	lubański	ziemski	55,2	26	A	Bardzo małe
11	Dolnośląskie	0211	lubiński	ziemski	106,4	132	D	Duże
12	Dolnośląskie	0212	lwówecki	ziemski	46,5	35	A	Bardzo małe
13	Dolnośląskie	0261	m. Jelenia Góra	grodzki	80,5	56	B	Małe
14	Dolnośląskie	0262	m. Legnica	grodzki	100,7	111	D	Duże
15	Dolnośląskie	0265	m. Wałbrzych	grodzki	114,6	160	E	Bardzo duże
16	Dolnośląskie	0264	m. Wrocław	grodzki	637,7	815	E	Bardzo duże
17	Dolnośląskie	0213	milicki	ziemski	37,1	20	A	Bardzo małe
18	Dolnośląskie	0214	oleśnicki	ziemski	106,8	65	B	Małe
19	Dolnośląskie	0215	olawski	ziemski	76,3	50	B	Małe
20	Dolnośląskie	0216	polkowicki	ziemski	63,1	77	C	Średnie
21	Dolnośląskie	0217	strzeliński	ziemski	44,1	16	A	Bardzo małe
22	Dolnośląskie	0218	średzki	ziemski	53,2	60	B	Małe
23	Dolnośląskie	0219	świdnicki	ziemski	158,9	312	E	Bardzo duże
24	Dolnośląskie	0220	trzebnicki	ziemski	84,1	151	E	Bardzo duże
25	Dolnośląskie	0221	wałbrzyski	ziemski	56,8	130	D	Duże
26	Dolnośląskie	0222	wołowski	ziemski	47,1	20	A	Bardzo małe
27	Dolnośląskie	0223	wrocławski	ziemski	137,4	347	E	Bardzo duże
28	Dolnośląskie	0224	ząbkowicki	ziemski	66,5	122	D	Duże
29	Dolnośląskie	0225	zgorzelecki	ziemski	91,3	52	B	Małe
30	Dolnośląskie	0226	złotoryjski	ziemski	44,4	40	A	Bardzo małe
31	Kujawsko-Pomorskie	0401	aleksandrowski	ziemski	55,3	28	A	Bardzo małe
32	Kujawsko-Pomorskie	0402	brodnicki	ziemski	78,6	49	A	Bardzo małe
33	Kujawsko-Pomorskie	0403	bydgoski	ziemski	114,4	117	D	Duże

Podczas oceny komisja jest zobowiązana wyszukać dany powiat w załączonej tabeli w pierwszym arkuszu pn. LOSiCR i przyznać punkty zgodnie ze skalą zatwierdzoną przez wojewodę.

Dla zadań na drogach gminnych należy przyjąć założenie, że gmina uzyskuje punkty adekwatnie do ryzyka, jakim objęty jest powiat, w którym jest ona usytuowana. Zatem Komisja jest zobowiązana zidentyfikować, na obszarze jakiego powiatu usytuowana jest gmina, następnie odszukać powiat zgodnie z procesem opisanym powyżej i przyznać wnioskodawcy punkty w odniesieniu do ryzyka jakim objęty został powiat.

### SPOSÓB OCENY

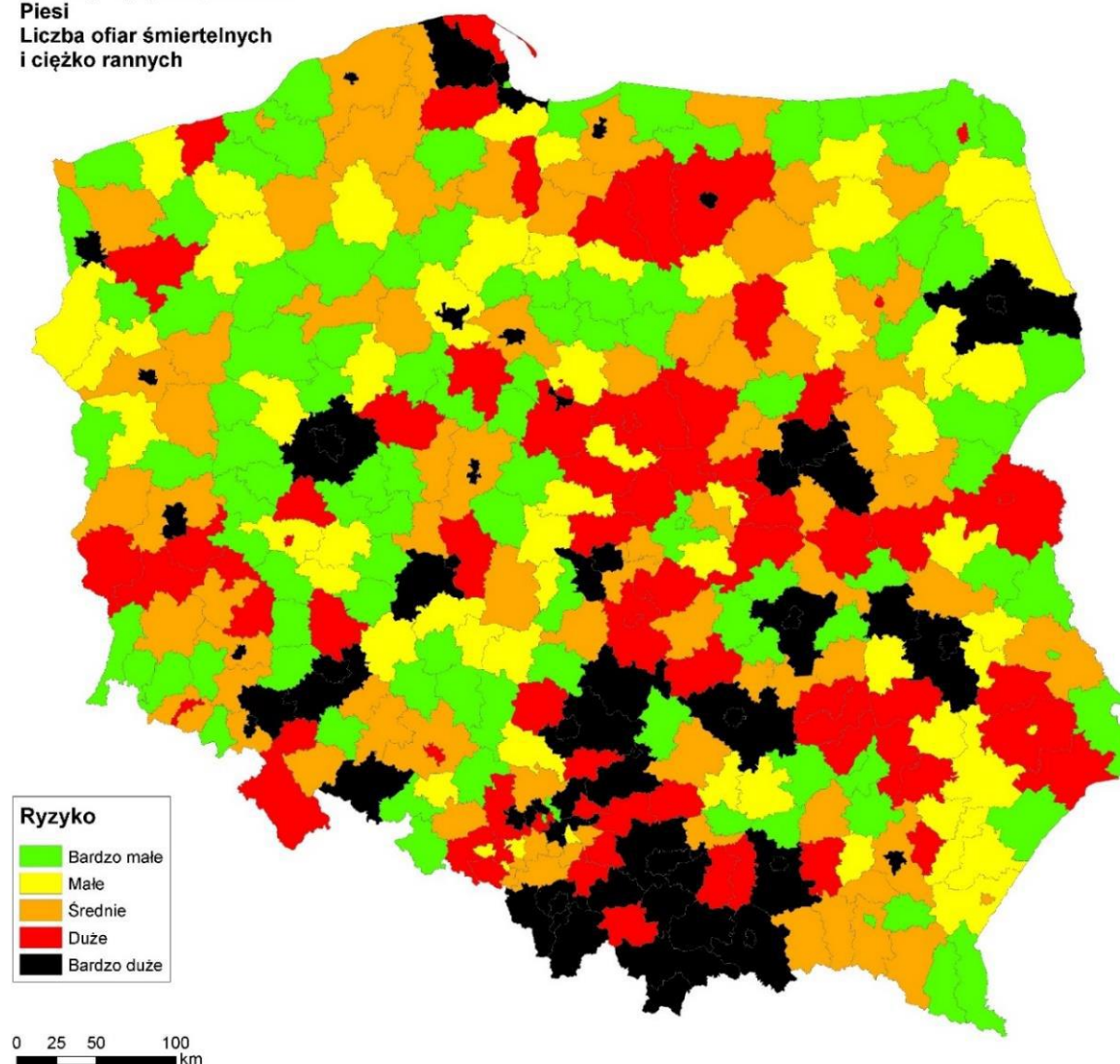
Kształtując punktację w zakresie wpływu zadania na poprawę bezpieczeństwa pieszych Komisja może brać pod uwagę potrzeby zidentyfikowane na obszarze danego województwa w oparciu o opracowanie pt. „Klasyfikacja ryzyka dla wybranych rodzajów wypadków drogowych na drogach wojewódzkich oraz dla obszarów województw i powiatów w latach 2015 – 2017 wraz przedstawieniem wyników na mapach”.

Wskazane opracowanie zawiera klasyfikację powiatów pod kątem różnych grup wypadków, w tym **wypadków z udziałem pieszych**, w okresie ostatnich 3 lat.

#### Powiaty - ryzyko społeczne

##### Piesi

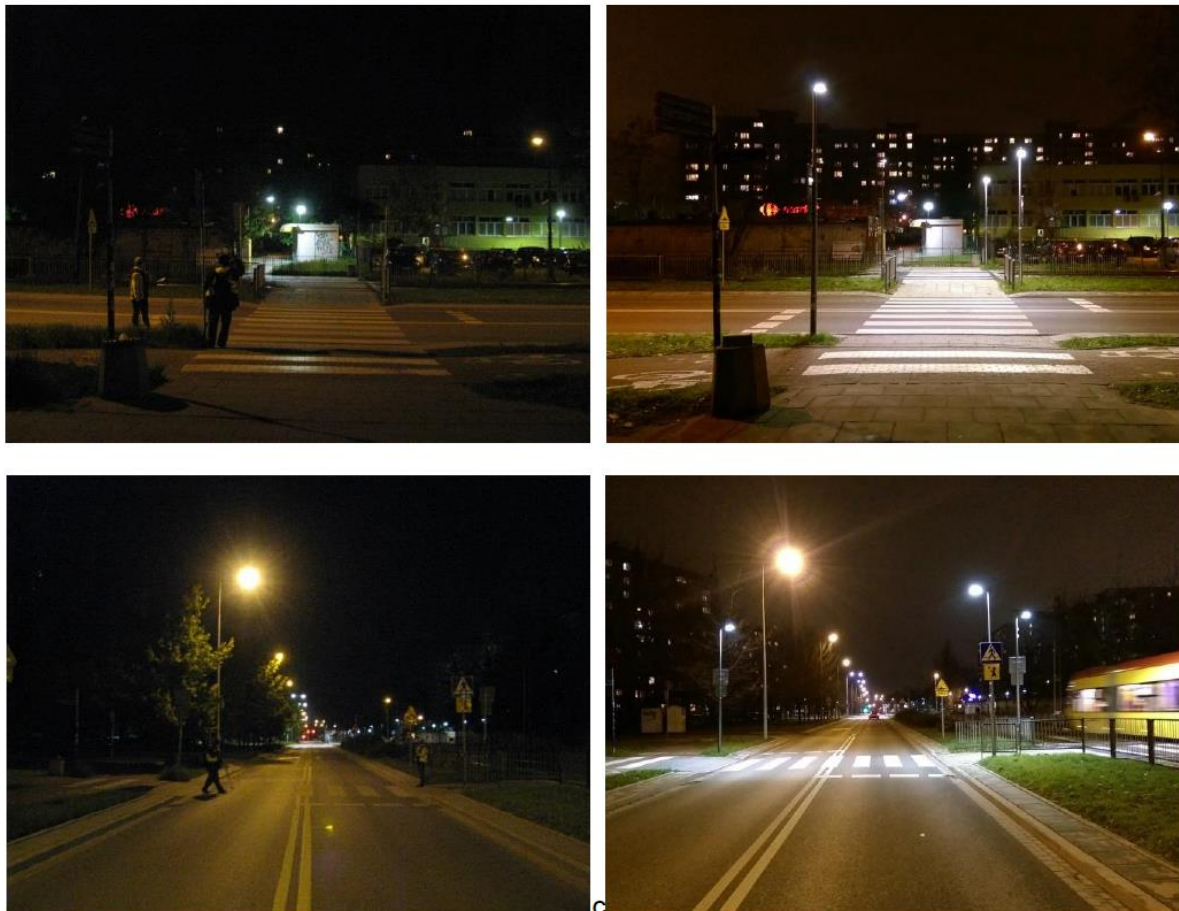
Liczba ofiar śmiertelnych  
i ciężko rannych



Jednocześnie wskazujemy, że Minister Infrastruktury rekomenduje do stosowania w zakresie przygotowania inwestycji, budowy, przebudowy, remontu oraz utrzymania dróg publicznych, jako standard, opracowanie pt. „Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu pieszych – wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych”.

Wytyczne zawierają: zasady ogólne oświetlania przejść dla pieszych, procedurę projektowania oświetlenia na przejściach dla pieszych, w tym: ustalanie konieczności oświetlania przejść dla pieszych, określanie klasy oświetlenia i zasady doboru rozwiązania oświetleniowego, a także zasady odbioru instalacji oświetleniowych, wymagania dotyczące eksploatacji i monitorowania stanu instalacji oświetleniowych.

Załącznik nr 10 do *Raportu z przeprowadzonych studiów i analiz* realizowanego w ramach wytycznych; stanowi katalog dobrych i złych praktyk a także przykłady modernizacji oświetlenia na przejściach dla pieszych.



Podczas oceny komisja jest zobowiązana przyznać punkty uwzględniając:

- poziom ryzyka stania się ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną w wypadku drogowym z udziałem pieszych w danym powiecie (wyszukując wartość LOŚiCR dla danego powiatu w tabeli P.7\_Powiaty\_piesi\_2015\_2017 w folderze *Metodologia klasyfikacji ryzyka 2015\_2017–tabele-obszary Powiatów* i przyznając punkty zgodnie ze skalą zatwierdzoną przez wojewodę).

jak również:

- dla istniejących dróg:
  - a) informację czy w ramach realizacji inwestycji przeprowadzono pomiar istniejącego oświetlenia na przejściu dla pieszych w tym: ustalenie konieczności oświetlenia/modernizacji oświetlenia przejść dla pieszych,
  - b) czy rozwiązania zastosowane na przejściach dla pieszych spełniają wymagania określone w wytycznych w stosunku do klasy oświetlenia i zasady doboru rozwiązania oświetleniowego,
- dla nowobudowanych odcinków dróg:
  - a) czy rozwiązania zastosowane na przejściach dla pieszych spełniają wymagania określone w wytycznych odnoszące się do ustalania konieczności oświetlenia przejść dla pieszych, określanie klasy oświetlenia i zasady doboru rozwiązania oświetleniowego.

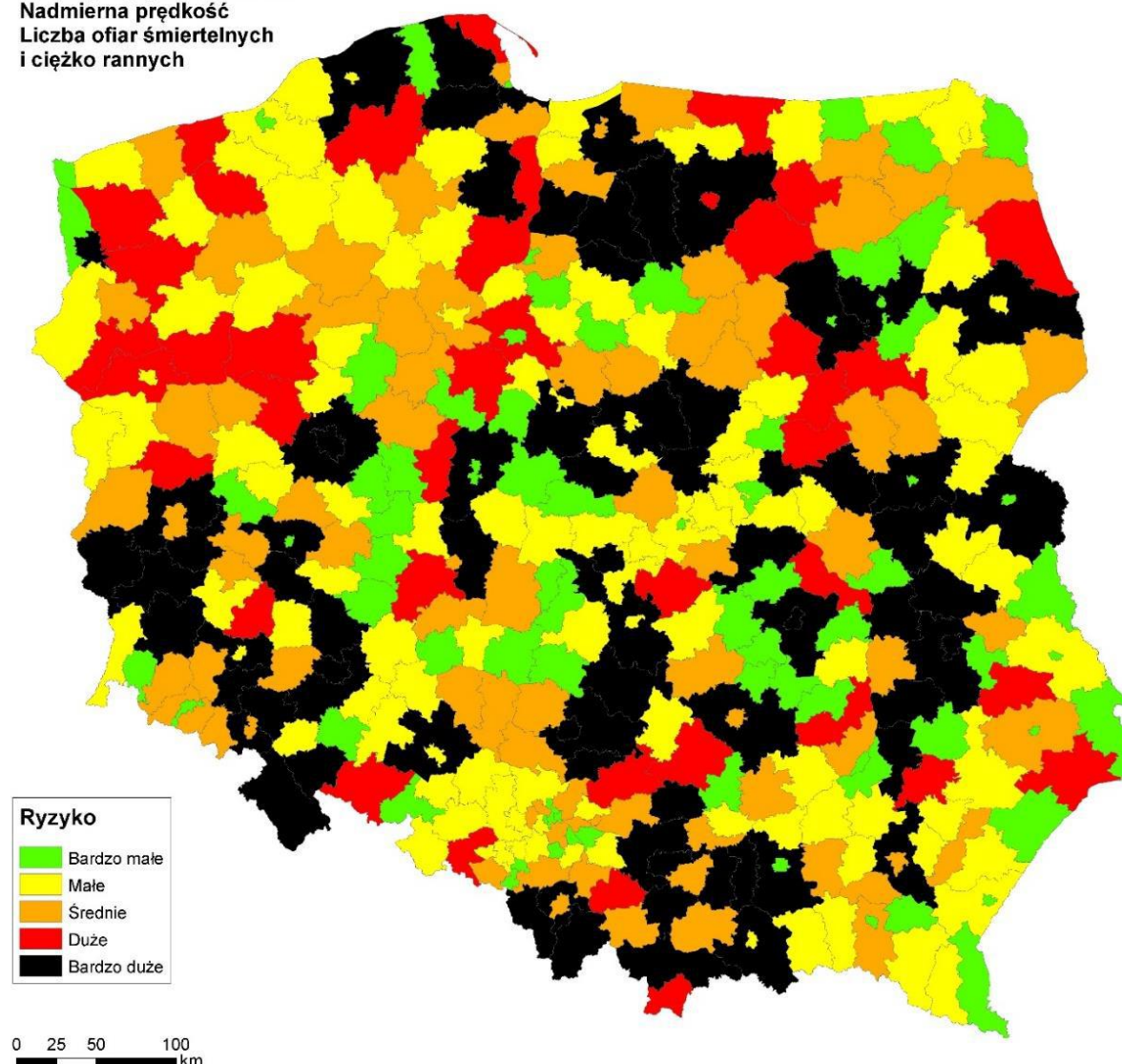
### SPOSÓB OCENY

W celu dokonania oceny proponuje się uwzględnić wypadkowość w regionie w oparciu o opracowanie pt.: „Klasyfikacja ryzyka dla wybranych rodzajów wypadków drogowych na drogach wojewódzkich oraz dla obszarów województw i powiatów w latach 2015 – 2017 wraz przedstawieniem wyników na mapach”.

W opracowaniu znajduje się mapa ogólnego ryzyka społecznego obrazująca liczbę ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wyniku wypadku **spowodowanego niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu** w okresie ostatnich 3 lat.

Podczas oceny komisja jest zobowiązana przyznać punkty uwzględniając poziom ryzyka stania się ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną w wypadku spowodowanych jazdą z niebezpieczną prędkością w danym powiecie (wyszukując wartość LOŚiCR dla danego powiatu w tabeli P.5\_Powiaty\_prędkość\_2015\_2017 w folderze Metodologia klasyfikacji ryzyka 2015\_2017–tabela-obszary Powiatów i przyznając punkty zgodnie ze skalą zatwierdzoną przez wojewodę).

Powiaty - ryzyko społeczne  
Nadmierna prędkość  
Liczba ofiar śmiertelnych  
i ciężko rannych



Dodatkowo podczas oceny należy uwzględnić zastosowane w projekcie środki pozwalające na zarządzanie prędkością na drodze. Chodzi o zarządzanie, które jest rozumiane jako ustanawianie racjonalnych ograniczeń prędkości oraz ich egzekwowanie za pomocą m.in.: rozwiązań planistycznych, rozwiązań infrastruktury drogowej i organizacji ruchu, nadzoru i zaawansowanych technologii itp.

Problematyka nowoczesnego zarządzania prędkością wraz z podaniem procedur postępowania przy doborze poszczególnych środków zarządzania prędkością i sposobów ich wdrażania, z uwzględnieniem szerokiego zakresu uwarunkowań organizacyjno-technicznych i społecznych jest przedmiotem opracowania pt. „Wytyczne zarządzania prędkością na drogach samorządowych”.

**Część III** opracowania stanowi **katalog wybranych środków zarządzania prędkością** omawianych w opracowaniu, wraz ze schematycznie przedstawioną charakterystyką poszczególnych środków i ogólnymi zaleceniami ich stosowania. Są to jedynie wybrane środki pozwalające na zarządzanie prędkością na drogach, jednak zawarty w opracowaniu katalog wskazuje kierunki/rozwiązania jakie można brać pod uwagę przy ocenie wniosków.

K-08 Środki uspokojenia ruchu drogowego - stosowane odcinkowo	
Przykłady zastosowania	Techniczna charakterystyka środka
	<p>Do odcinkowo stosowanych środków uspokojenia ruchu zalicza się głównie zmianę przekroju poprzecznego (pas wielofunkcyjny i skrzyżowania z wydzielonymi relacjami ruchu) z przebudową skrzyżowań na małe ronda i mini ronda oraz dodatkowo elementy typu progi zwalniające (wyspawie lub o dużym skosie najazdowym). Dodatkowo możliwe do zastosowania naprzemienne parkowanie wzdłuż krawędzi drogi, powodujące wygięcie toru jazdy przy przejeździe przez miejscowość lub osiedle mieszkaniowe (dla dróg L).</p> <p><b>Pas dzielący wielofunkcyjny</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>/// lokalizacja na drogach jednojezdniowych w obszarach zabudowanych,</li> <li>/// lokalizacja na drogach Z i G,</li> <li>/// lokalizacja przy przekrojach min. 9,0 m, co nie wymaga przebudowy związanej z poszerzeniem całego przekroju, lub węższych ale z koniecznością przebudowy,</li> <li>/// występują liczne zjazdy i skrzyżowania,</li> <li>/// występuje znaczna liczba miejsc z przekraczaniem jezdni przez pieszych i rowerzystów,</li> <li>/// przebudowa przekroju poprzecznego 1x4.</li> </ul> <p><b>Parametry techniczne:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>/// szerokość pasów ruchu – min 3,5 m,</li> <li>/// szerokość pasa dzielącego – min 2,0; w rejonie skrzyżowań, przy wydzielonych pasach dla skrętu w lewo – min. 3,0 m,</li> <li>/// parametry skrzyżowań typu małe rondo i mini rondo wg K-07,</li> <li>/// parametry wyniesionych przejść dla pieszych – skos wyspy powyżej 1:20 (w przypadku występowania pojazdów transportu zbiorowego),</li> <li>/// pozostałe parametry techniczne elementów typu progi wyspawie zwalniające, wyniesione przejścia dla pieszych wg K-05.</li> </ul> <p><b>Warunki stosowania</b></p> <p>Rozwiązania kompleksowe dla odcinka drogi stanowią połączenie dwóch lub więcej środków zarządzania prędkością. Stosuje się je przede wszystkim w celu spotęgowania oddziaływania kilku równoległych działań na odcinku drogi w miejscach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>/// o dużej koncentracji zdarzeń drogowych,</li> <li>/// wysokich obserwowanych prędkościach (duży udział kierujących znacznie przekraczających limit prędkości &gt;20 km/h),</li> <li>/// występowania licznych obserwowanych zakłóceń płynności ruchu, związanych z obsługą otoczenia drogi.</li> </ul> <p>Wdrażanie takich działań zaleca się przede wszystkim:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>/// na odcinkach przechodzących przez obszary zabudowane, a w szczególności: obszary centralne i obszary dzielnic mieszkaniowych,</li> <li>/// na przejściach dróg tranzytowych przez obszary zabudowane - małe miejscowości.</li> </ul> <p>Środkami kompleksowymi do zarządzania prędkością na powyższych odcinkach są:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>/// typowe ograniczenia prędkości w obszarze zabudowanym wsparte elementami fizycznymi (np. pas dzielący wielofunkcyjny, skrzyżowania typu małe rondo) – odcinki dróg tranzytowych w małych miejscowościach, odcinki ulic w miastach (drogi główne, zbiorcze i lokalne),</li> <li>/// lokalne ograniczenia prędkości z elementami fizycznych środków redukcji prędkości (np. skrzyżowania typu małe i mini rondo, wyniesione przejścia dla pieszych, progi zwalniające wyspawie) – odcinki dróg zbiorczych i lokalnych</li> </ul>

## Przydatne linki:

1. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – <http://krbrd.gov.pl/pl/>
2. „Klasyfikacja ryzyka dla wybranych rodzajów wypadków drogowych na drogach wojewódzkich oraz dla obszarów województw i powiatów w latach 2015 – 2017 wraz przedstawieniem wyników na mapach” - <http://krbrd.gov.pl/pl/pozostale.html>
3. „Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu pieszych – wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych” – <http://krbrd.gov.pl/pl/pozostale.html>
4. „Wytyczne zarządzania prędkością na drogach samorządowych” - <http://krbrd.gov.pl/pl/pozostale.html>