

RZĄDOWY FUNDUSZ ROZWOJU DRÓG.

KRYTERIA OCENY WNIOSKÓW

Zadania mające na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu dróg powiatowych lub gminnych (nabór na 2023 r.).

Regulacje prawne:

*Ustawa z dnia 23 października 2018 r.
o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg*

(Dz. U. z 2022 r. poz. 505 z późn. zm.);

*Kodeks postępowania administracyjnego
z dnia 14 czerwca 1960 r.*

(Dz. U. z 2022 r. poz. 2000 z późn. zm.);

Wyłączenie w zakresie przepisów dotyczących doręczeń i sposobu obliczania terminów.

Regulacje prawne:

Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane

(Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.);

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych

(Dz. U. poz. 1518).

Wejście w życie 21 września 2022 r.

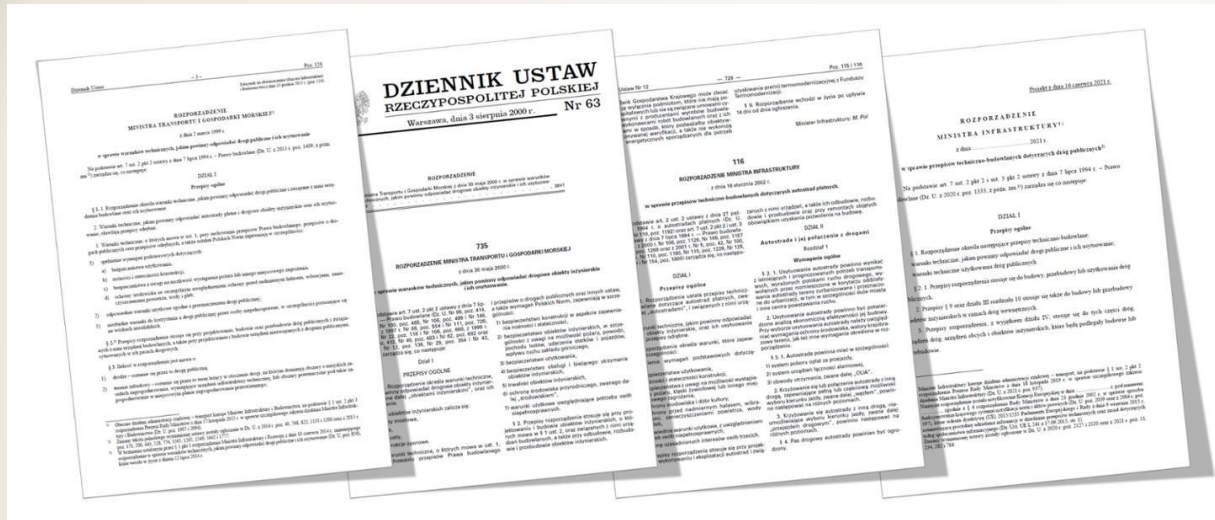
Ocena wniosków o dofinansowanie.

- 1. Poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego niechronionych uczestników ruchu;*
- 2. Poprawę jakości życia mieszkańców.*

Przedmiot wniosku w odniesieniu do złożzeń naboru?

Skumulowany wpływ zadania na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego niechronionych uczestników ruchu.

Przepisy techniczno-budowlane.



Przepisy rozporządzenia stosuje się do projektowania, budowy, przebudowy lub użytkowania dróg publicznych (w tym drogowych obiektów inżynierskich w ramach tych dróg) oraz projektowania, budowy lub przebudowy urządzeń obcych sytuowanych w pasach drogowych dróg publicznych. Wybrane przepisy rozporządzenia stosuje się także do projektowania, budowy lub przebudowy drogowych obiektów inżynierskich w ramach dróg wewnętrznych.

Gdzie znajdę wytyczne?

<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wymagania-techniczne-w-drogownictwie>

lub



Wymagania techniczne w drogownictwie

Przepisy techniczno-budowlane.

§ 115-przepis przejściowy.

Do budowy lub przebudowy drogi publicznej, stosuje się przepisy techniczno-budowlane obowiązujące przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, jeżeli przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia:

1. został złożony wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę lub decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, a także odrębny wniosek o zatwierdzenie projektu zagospodarowania działki lub terenu lub projektu architektoniczno-budowlanego,
2. zostało dokonane zgłoszenie budowy lub wykonywania innych robót budowlanych,
3. zostało wszczęte postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na opracowanie projektu lub na opracowanie projektu i wykonanie robót budowlanych.

Przez projekt, o którym mowa pkt 3, rozumie się:

- projekt budowlany - jeżeli do budowy lub przebudowy drogi publicznej jest wymagane opracowanie projektu budowlanego;
- projekt budowlany, projekt zagospodarowania działki lub terenu albo odpowiednie szkice lub rysunki - jeżeli do budowy lub przebudowy drogi publicznej nie jest wymagane opracowanie projektu budowlanego.

Przejście dla pieszych.

Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych.

Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych

WR-D-41-3

Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych.

Część 4: Projektowanie oświetlenia przejść dla pieszych

WR-D-41-4

Ważne!!!

Przejścia dla pieszych oraz przejścia sugerowane wyposaża się obligatoryjnie w:

- oświetlenie,
- rampy krawężnikowe,
- system fakturowych oznaczeń nawierzchni.

Przejścia dla pieszych.

Tab. 5.1.1. Podział i ogólny zakres stosowania infrastruktury punktowej dla pieszych

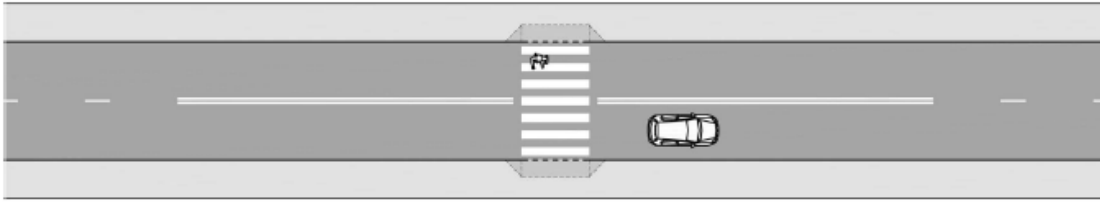
				Droga zamiejska	Ulica	Droga dla rowerów	Torowisko tramwajowe	Linia lub bocznic kolejowa	
Kolizyjne	Przejście dla pieszych	z sygnalizacją	zwykłe	●●	●●●●	○	●●●●	●●●●	
			z wyspą azylu	●●●●	●●●●	○	○	○	
		bez sygnalizacji	zwykłe	●	●	●●	●	○	
			z wyspą azylu	●●●●	●●●●	●	○	○	
			wyniesione	○	●●●●	●	○	○	
			z wysuniętymi platformami	○	●●●●	○	○	○	
		Urządzenie alternatywne	Przejście sugerowane	zwykłe	●	●	●●●●	●●●●	○
				z wyspą azylu	●●●●	●●●●	●	○	○
	wyniesione			○	●●●●	●	○	○	
	z wysuniętymi platformami			○	●●●●	○	○	○	
	Chodnik poprzeczny		○	●●●●	●	○	○		
	Pas neutralny		○	●●●●	○	○	○		
	Bezkolizyjne	Wiadukt dla pieszych lub pieszych i rowerów		●	○	○	●	●●●●	
		Tunel dla pieszych lub pieszych i rowerów		●	○	○	●	●●●●	
			●●●● rozwiązanie rekomendowane ●●●● rozwiązanie poprawne ●●●● rozwiązanie dopuszczalne ○ rozwiązanie niewłaściwe						

Przeście dla pieszych zwykłe.

10.4. Przeście dla pieszych przez jezdnie bez sygnalizacji świetlnej

(1) Poniższe rozwiązania należy stosować po uprzednim przeprowadzeniu procedury doboru rodzaju infrastruktury punktowej (rys. 8.4.1) oraz przy uwzględnieniu zasad zawartych w rozdziale 8.

10.4.1. Przeście dla pieszych zwykłe

Karta 10.4.1		PRZEŚCIE ZWYKŁE					
							
Zakres stosowania w zależności od prędkości dopuszczalnej							
20	30	40	50	60	70		
○	●●	●●	●	○ (tylko z sygnalizacją)	○ (tylko z sygnalizacją)		
Obszar zabudowany				Obszar niezabudowany			
●●				○			
Parametry i stosownie							
<p>1. Stosowane jest na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych o nie więcej niż dwóch pasach ruchu. W przypadku większej liczby pasów ruchu, należy stosować wyspy azylu, przeście z ruchem sterowanym za pomocą sygnalizacji świetlnej lub przeście bezkolizyjne.</p> <p>2. Przeście zwykłe można stosować na drogach niskich klas w przypadku dość dużego ruchu pieszego, ale przy małych natężeniach ruchu kołowego.</p> <p>3. Długość przeście dla pieszych nie powinna być większa niż 7,00 m.</p> <p>4. Szerokość standardowa przeście dla pieszych wynosi 4,00 m. Wymiarować należy na podstawie podrozdziału 10.2.</p>							
Zalety							
Oznakowanie pionowe i poziome podnosi dostrzegalność przeście dla pieszych.							
Przeciwwskazania							
Nie należy nadużywać stosowania. Przeście zwykłe jest najmniej bezpieczne ze wszystkich typów prześci wyposażonych w oznakowanie pionowe i poziome.							
Uwagi dodatkowe							
Brak.							

Przejście dla pieszych z wyspą azylu.

10.4.2. Przejścia dla pieszych z wyspą azylu

Karta 10.4.2 PRZEJŚCIE Z WYSPĄ AZYLU

Zakres stosowania w zależności od prędkości dopuszczalnej

20	30	40	50	60	70
•	••	•••	•••	•••• (tylko z sygnalizacją)	•••• (tylko z sygnalizacją)
Obszar zabudowany			Obszar niezabudowany		
•••			•••		

Parametry i stosowanie

- Stosuje się w celu skrócenia czasu przebywania pieszego na jezdni drogi i zapewnienia bezpiecznej przestrzeni dla pieszego pomiędzy potokami pojazdów poruszającymi się w przeciwnych kierunkach.
- Stosuje się w przypadku dość dużego ruchu pieszego i znacznego natężenia ruchu kołowego.
- Szerokość wyspy azylu a powinna być dostosowana do natężenia i charakteru ruchu pieszych i wynosić co najmniej:
 - 2,50 m (2,00 m w trudnych warunkach, jeśli nie występuje z przejazdem dla rowerzystów) przy przekroju drogi 1/2 i $V_{\text{dop}} \leq 30$ km/h,
 - 2,50 m przy przekroju drogi 1/2 lub 2+1 i $V_{\text{dop}} \leq 50$ km/h,
 - 3,00 m w pozostałych przypadkach.
- Szerokość przejścia dla pieszych b należy przyjąć zgodnie z podrozdziałem 10.2.
- Długość części wyspy azylu c nieprzeznaczonej dla ruchu pieszych powinna wynosić 4,00-8,00 m. Wymiar należy zaplanować tak, aby można było usytuować oznakowanie pionowe C-9, które w razie upadku (np. po uderzeniu pojazdu), nie będzie znajdować się w przestrzeni przeznaczonej dla pieszych. Zaleca się stosować wyspy długie, lecz nie takie, które wymuszają poszerzenie pasów ruchu.
- Wyspa azylu powinna być zbudowana z krawężnika o wysokości 10-16 cm ponad jezdnię, z wyjątkiem obszaru rampy.
- Skosy wyspy azylu dla pieszych powinny wynosić od 1:5 do 1:10 (1:10-1:20 na drogach zamieszkiwych) w zależności od skosów na wyspach poprzedzających. Skos wyspy powinien być taki sam lub ostrzejszy niż na wyspie poprzedzającej.

Zalety

Wyspa azylu przynosi pozytywne efekty i zaleca się ją stosować powszechnie. Skraca drogę pieszych oraz uspokaja ruch pojazdów.

Przeciwwskazania

Wyspa azylu skraca długość drogi pieszego przez poszczególne jezdnie lecz odsuwa pieszego na krawędzi od osi drogi. Odsunięcie pieszego sprawia, że wymagane pole widoczności pieszego – kierujący powiększa się. Niezbędne jest usunięcie przeszkód w polu widoczności (w tym parkowania) na dłuższym odcinku krawędzi jezdni niż w przypadku bez wyspy azylu. Na ulicach o wysokich potrzebach parkowania i niskich prędkościach należy rozważyć zastosowanie przejścia dla pieszych z wysuniętymi platformami.

Uwagi dodatkowe

Tarcze znaków C-9 nie powinny ograniczać widoczności z pozycji pieszego na pojazdy. Gdyby wystąpiło takie zagrożenie, należy stosować znaki podniesione (drogi zamieszkiwe i ulice) lub znaki niskie (tylko ulice).

Przeście dla pieszych wyniesione.

10.4.7. Przeście dla pieszych wyniesione

Karta 10.4.7		PRZEŚCIE WYNIESIONE					
Zakres stosowania w zależności od prędkości dopuszczalnej							
○	●●●	●●	●	○○○	○○○		
Obszar zabudowany				Obszar niezabudowany			
●●				○○○			
Parametry i stosowanie							
<ol style="list-style-type: none"> Stosuje się na ulicach niskich klas w celu zmniejszenia prędkości pojazdów przejeżdżających przez przeście, poprawienia komfortu pieszym podczas przekraczania jezdni w poziomie chodnika, zmniejszenia zagrożenia wypadkami z udziałem pieszych. Wysokość wyniesienia powinna być dostosowana do wysokości chodnika, tak aby pieszy przekraczał jezdnię przez płaską powierzchnię. Odsadzka b pomiędzy oznakowaniem P-10 a rampą powinna wynosić nie mniej niż 0,50 m. Skos rampy najazdowej 1:d powinien wynosić: <ul style="list-style-type: none"> 1:20 (dopuszcza się 1:30) dla pożądaney prędkości przejazdu większej niż 30 km/h, 1:10 (dopuszcza się 1:15) dla pożądaney prędkości przejazdu nie większej niż 30 km/h, 1:30 lub łagodniejszy na rzadko uczęszczanych trasach pojazdów transportu zbiorowego i trasach pojazdów służb szybkiego reagowania takich jak pogotowie ratunkowe, straż pożarna, policja. Na trasach często uczęszczanych przez pojazdy transportu zbiorowego lub służb szybkiego reagowania nie stosować wyniesień. Rekomenduje się umieszczenie elementów odbłaskowych w nawierzchni jezdni przed wyniesieniem. 							
Zalety							
Uspokaja ruch drogowy, skraca drogę pieszych, ułatwia przechodzenie pieszych.							
Przeciwwskazania							
<p>Nie należy stosować cienkowarstwowego oznakowania poziomego na wyniesieniu z uwagi na szybkie zużycie. Wyniesienie powinno być dobrze dostrzegalne przez kierujących.</p> <p>Nie należy stosować wyniesionych przejść dla pieszych na wjazdach do miejscowości, jako pierwszy element uspokojenia ruchu.</p>							
Uwagi dodatkowe							
Zaleca się stosować odmienną od nawierzchni jezdni kolorystykę nawierzchni rampy i wyniesienia.							

*Przejście dla pieszych
zwykłe z sygnalizacją świetlną.*

Karta 10.5 PRZEJŚCIA ZWYKŁE Z SYGNALIZACJĄ ŚWIETLĄ

Zakres stosowania w zależności od prędkości dopuszczalnej

20	30	40	50	60	70
○	●	●●	●●	●●●	●●●
Obszar miejski			Obszar zamiejski		
●●			●●		

Parametry i stosowanie

- Przy projektowaniu programu sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych zaleca się przyjmować prędkość pieszego:
 - 1,2 m/s w przypadku typowych użytkowników przejścia dla pieszych,
 - 1,0 m/s w przypadku przejścia dla pieszych o podwyższonym standardzie – dzieci,
 - 0,8 m/s w przypadku przejścia dla pieszych o podwyższonym standardzie – osoby z niepełnosprawnościami.
- Przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną są jedynym rozwiązaniem do stosowania na jezdniach o V_{dop} = 60-70 km/h o średnich i wysokich natężeniach ruchu pojazdów. Przy bardzo niskich natężeniach pojazdów można stosować przejścia sugerowane, pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w rozdziale 8.

Zalety

Poprawia bezpieczeństwo pieszych i ułatwia przekraczanie szerokich jezdni lub jezdni o wysokich natężeniach ruchu drogowego.
Zastosowanie pomocniczych sygnałów akustycznych i wibracyjnych istotnie zwiększa bezpieczeństwo osób z dysfunkcjami wzroku.

Przechwskazania

Należy rozważyć stosowanie sygnalizacji świetlnej, gdy pieszy ma do przekroczenia jeden pas pomiędzy bezpiecznymi strefami. Krótki odcinek przez jezdnię skłania pieszych do przekraczania przejścia dla pieszych na sygnale czerwonym.

Uwagi dodatkowe

Brak.

10.6. Przejścia dla pieszych o podwyższonym standardzie

(1) Nieograniczone, bez jasnych kryteriów, stosowanie dodatkowych elementów poprawiających bezpieczeństwo ruchu pieszych, powoduje deprecjację ich znaczenia. Nadmiar tych elementów lub ich nieprzemyślane zastosowanie może wpływać negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego zarówno na przejściach, na których je zastosowano, jak i na przejściach sąsiadujących, które ich nie posiadają.

(2) W celu unikania deprecjacji dodatkowych elementów ustala się ograniczoną grupę przejść, określonych jako przejścia o podwyższonym standardzie, na których można je stosować.

(3) Przejścia dla pieszych o podwyższonym standardzie to przejścia, które mogą wymagać dodatkowego wyposażenia z uwagi na potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa szczególnie uczestnikom ruchu drogowego lub w szczególnych warunkach. Zaliczamy do nich przejścia:

- a) szkolne,
- b) pierwsze na wjazdach do miejscowości (do obszarów zabudowanych),
- c) na trasach szkolnych,
- d) na trasach o zwiększonym udziale ruchu osób z niepełnosprawnościami,
- e) w trudnych warunkach,
- f) o wysokich poziomach ryzyka zagrożeń wypadkami.

(4) Minimalne warunki kwalifikacji poszczególnych rodzajów przejść dla pieszych do przejść o podwyższonym standardzie przedstawiono w tab. 10.5.1.

Tab. 10.5.1. Minimalne warunki kwalifikacji przejść dla pieszych do przejść o podwyższonym standardzie

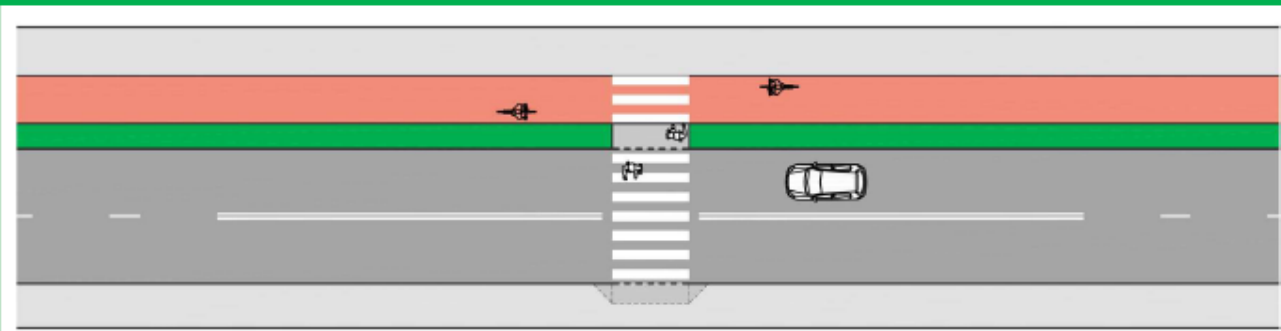
Rodzaj przejścia	Warunki kwalifikacji	
szkolne	nie wymaga prowadzenia badań i analiz	
pierwsze na wjeździe do miejscowości (do obszaru zabudowanego)		
na trasie szkolnej	analiza bezpieczeństwa ruchu i oceny warunków ruchu (badania ruchu drogowego oraz analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego lub inspekcji/ audytu BRD)	udział dzieci w ruchu na przejściu nie mniejszy niż 20%
na trasie o zwiększonym udziale ruchu osób z niepełnosprawnościami		udział osób z niepełnosprawnościami w ruchu na przejściu nie mniejszy niż 20% lub udział osób z niepełnosprawnościami w ruchu jest niewielki, lecz analizowane przejście położone jest na trasie ich codziennego przemieszczania się, w szczególności, gdy pieszymi są osoby z dysfunkcjami wzroku
w trudnych warunkach		istniejące ukształtowanie lub zagospodarowanie terenu, które uniemożliwia zastosowanie rozwiązania standardowego, sygnalizacji świetlnej lub zmianę lokalizacji przejścia
o wysokim poziomie ryzyka zagrożeń wypadkami		w obszarze przejścia występuje bardzo duże ryzyko (R_e) zagrożeń wypadkami z udziałem pieszych (oszacowane na podstawie danych rzeczywistych lub prognozowanych zgodnie z załącznikiem nr 1 do WR-D-41-4

Przejście dla pieszych przez drogi dla rowerów.

10.7. Przejścia dla pieszych przez drogi dla rowerów

- (1) Przejścia tras dla pieszych z drogami dla rowerów projektuje się w postaci przejść sugerowanych, przejść zwykłych lub przejść bezkolizyjnych.
- (2) Przejście sugerowane zaleca się jako rozwiązanie standardowe.
- (3) Przejścia bezkolizyjne projektuje się w przypadku bardzo dużego natężenia ruchu pieszych i rowerów oraz w przypadku korzystnych uwarunkowań terenowych.
- (4) Przejście zwykłe, należy wyznaczać tylko w miejscach, w których krzyżują się duże potoki ruchu pieszego i rowerowego, a w szczególności na:
 - a) skrzyżowaniach tras podstawowych z drogami dla rowerów,
 - b) przedłużeniach tras dojeżdżających do przejść dla pieszych (w obszarach skrzyżowań),
 - c) skrzyżowaniach tras dojeżdżających do budynków użyteczności publicznej.

Karta 10.7 PRZEJŚCIA ZWYKŁE PRZEZ DROGĘ DLA ROWERÓW



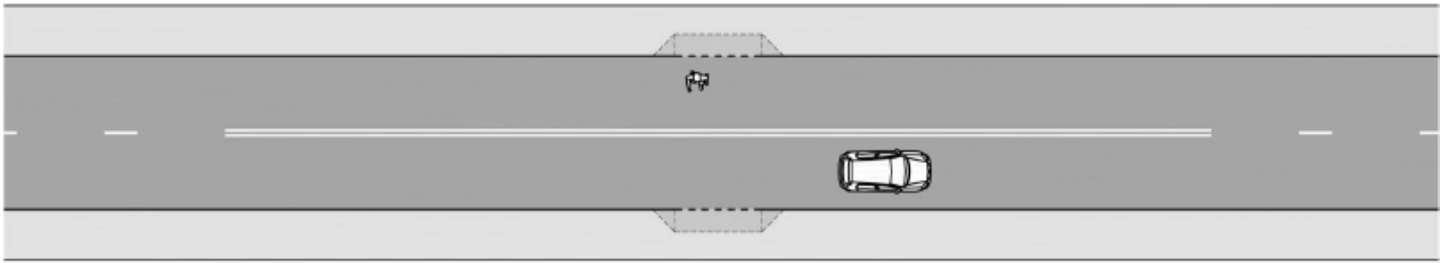






Parametry i stosowanie

1. Standardowa szerokość przejścia dla pieszych na drodze dla rowerów wynosi 4,00 m. Jeśli trasa dla pieszych przecina drogę dla rowerów i jezdnię, to szerokość przejścia dla pieszych przez drogę dla rowerów powinna być taka sama jak przez jezdnię.
2. Dopuszcza się zawężenie szerokości przejścia na drodze dla rowerów do 2,50 m.
3. Kąt przecięcia osi przejścia dla pieszych i drogi dla rowerów powinien być możliwie bliski 90°. Dopuszcza się realizację przejścia dla pieszych o kącie nie mniejszym niż 60°.
4. Długość strefy oczekiwania pomiędzy jezdnią a drogą dla rowerów powinna wynosić nie mniej niż 2,00 m i być dostosowana do natężeń ruchu pieszych.

Przeciwwskazania

Nie należy wyznaczać przejść dla pieszych przez drogi dla rowerów bezpośrednio przy wiatkach przystankowych, reklamach, drzewach, krzewach i innych obiektach, które ograniczą widoczność pieszych i pieszym.

11.3.1. Przejścia sugerowane zwykłe

Karta 11.3.1		PRZEJŚCIE SUGEROWANE ZWYKŁE					
							
Zakres stosowania w zależności od prędkości dopuszczalnej							
							
••	•••	••	••	••	••		
Obszar zabudowany				Obszar niezabudowany			
•••				••			
Parametry i stosownie							
<ol style="list-style-type: none">1. Stosowane jest na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych o nie więcej niż dwóch pasach ruchu. W przypadku większej liczby pasów ruchu, należy stosować przejście sugerowane z wyspą azylu, przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną lub przejścia bezkolizyjne.2. Stosuje się w przypadku niewielkiego ruchu pojazdów i niewielkiego lub średniego ruchu pieszych.3. Długość przejścia sugerowanego nie powinna być większa niż 7,00 m.4. Standardowa szerokość przejścia sugerowanego wynosi 4,00 m.							
Zalety							
Przejścia sugerowane można stosować częściej niż przejścia dla pieszych, a to pozwala zapewnić większą bezpośredniość tras dla ruchu pieszych. Zbilansowany rozkład konieczności zachowania ostrożności pomiędzy kierowcami i pieszymi pozwala na zapewnienie wyższego bezpieczeństwa pieszych.							
Przeciwwskazania							
Nie należy stosować, jeżeli zachodzą przypadki określone dla przejść dla pieszych o podwyższonych standardach.							

Urządzenia alternatywne.
Przejście sugerowane przez
jezdnię.

Uwaga!!!

Do przejścia dla pieszych oraz do urządzenia alternatywnego projektuje się dojście w postaci drogi dla pieszych lub drogi dla pieszych i rowerów; na przejściach dla pieszych wykonuje się łącznie spójne oznakowanie poziome i pionowe (na przejściach dla pieszych przez drogi dla rowerów dopuszcza się wykonanie wyłącznie oznakowania poziomego).

Dotyczy również peronów przystankowych.

Przejazdy dla rowerów.

Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów.

Część 3: Projektowanie przejazdów dla rowerów oraz infrastruktury dla rowerów na skrzyżowaniach i węzłach

WR-D-42-3

Wytyczne projektowania urządzeń do oświetlenia dróg zamiejskich i ulic.

Część 1: Wymagania podstawowe i szczegółowe.

WR-D-72-1

9. Przejazdy kolizyjne dla rowerów

9.1. Przejazdy dla rowerów przez jezdnie

(1) Przejazdy dla rowerów projektuje się pomiędzy skrzyżowaniami oraz na tych wlotach skrzyżowania, na których stanowią kontynuację trasy dla rowerów.

(2) Możliwe są cztery rozwiązania przejazdów dla rowerów, uzależnione od natężenia ruchu rowerów i innych pojazdów:

- z sygnalizacją świetlną,
- bez sygnalizacji świetlnej z zastosowaniem wyniesienia przejazdu w stosunku do jezdni (rys. 9.1.1 i 9.1.2),
- bez sygnalizacji świetlnej z azyłem (rys. 9.1.3),
- bez sygnalizacji świetlnej i bez azyłu (rys. 9.1.4 i 9.1.5),

(3) Przejazd dla rowerów powinien być usytuowany pod kątem zbliżonym do 90° względem krawędzi jezdni z założeniem minimalizowania jego długości.

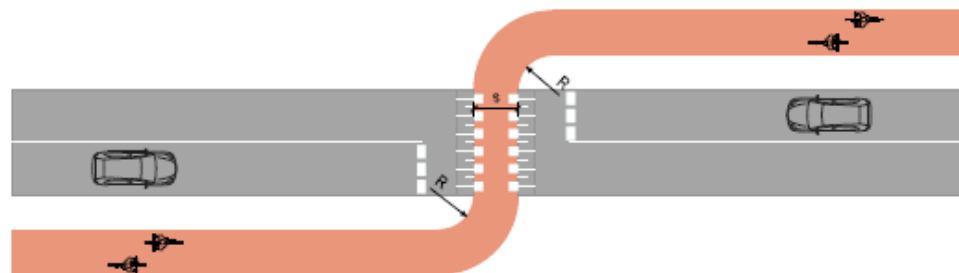
(4) Przejazd dla rowerów bez sygnalizacji świetlnej może przecinać co najwyżej dwa pasy ruchu przeznaczone do ruchu w przeciwnych kierunkach.

(5) Nie zaleca się projektowania przejazdów dla rowerów, jeżeli prędkość dopuszczalna wynosi więcej niż 50 km/h.

(6) Przed przejazdem dla rowerów zapewnia się bezpieczną strefę oczekiwania rowerów na możliwość przejazdu. Zalecana szerokość azyłu na przejeździe dla rowerów wynosi 2,50 m. W trudnych warunkach szerokość tę można zmniejszyć do 2,00 m.

(7) Zaleca się, aby nawierzchnia przejazdu dla rowerów była wykonana w kolorze czerwonym.

- (8) Przejazd dla rowerów przez wlot podporządkowany na skrzyżowaniu projektuje się:
- bez odgięcia przebiegu drogi dla rowerów (rys. 9.1.6 i 9.1.7) lub drogi dla pieszych i rowerów (rys. 9.1.8 i 9.1.9) w odległości od krawędzi jezdni równej lub mniejszej niż 1,00 m,
 - z odgięciem przebiegu drogi dla rowerów (rys. 9.1.10 i 9.1.11) lub drogi dla pieszych i rowerów (rys. 9.1.12) w odległości od krawędzi jezdni nie mniejszej niż 5,00 m i nie większej niż 8,00 m; wówczas odgięcie drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów wykonuje się w odległości od wlotu podporządkowanego równej lub większej niż 10,00 m.



Kiedy stosować: Liczba pasów ruchu ≤ 2
Prędkość dopuszczalna ≤ 30 km/h
SDRR samochodów 3 000-8 000 P/24h

Wymiary: $R \geq 2,00$ m
 $s \geq 2,00$ m

Uwagi: Szerokość przejazdu nie mniejsza niż szerokość drogi dla rowerów przed przejazdem.

Przejazdy dla rowerów.

6.1. Ocena konieczności oświetlenia drogi

(1) Urządzenia do oświetlenia projektuje się w każdym miejscu, które ze względów BRD lub bezpieczeństwa publicznego wymaga oświetlenia.

- (2) Drogę oświetla się, jeżeli zachodzi co najmniej jeden z następujących przypadków:
- droga przebiega przez obszar oświetlony,
 - występuje zagrożenie olśnienia uczestników ruchu,
 - obowiązek taki wynika z tab. 6.1.1.

Tab. 6.1.1. Wymagania oświetlenia drogi

Część drogi	Stosowanie	Podrozdział
Odcinki dróg między skrzyżowaniami lub węzłami		
Droga między odcinkami oświetlonymi, gdy długość odcinka nieoświetlonego nie przekracza 500 m	●	6.2
Droga z pasami ruchu o zmiennych kierunkach ruchu	●	
Ulica o dwóch jezdniach głównych	●	
Ulica o jednej jezdni głównej z co najmniej czterema pasami ruchu	●	
Ulica, na której występują urządzenia uspokojenia ruchu (progi, wyniesienia itp.)	●	
Droga na moście lub wiadukcie	○	6.16
Droga w tunelu	○	6.17
Skrzyżowania i węzły		
Skrzyżowanie zwykle lub skanalizowane z sygnalizacją świetlną	●	6.4
Rondo	●	
Skrzyżowanie zwykle lub skanalizowane bez sygnalizacji świetlnej	○	6.3
Węzeł drogowy	●	
Części drogi przeznaczone do ruchu pieszych lub rowerów		
Droga dla pieszych	○	6.6
Droga dla rowerów, droga dla pieszych i rowerów	○	6.7
Przejście dla pieszych, urządzenia alternatywne	●	6.8
Przejazd dla rowerów	●	6.9
Droga dla pieszych, droga dla pieszych i rowerów lub droga dla rowerów w tunelu albo na moście lub wiadukcie	●	6.7
Droga dla pieszych, droga dla pieszych i rowerów lub droga dla rowerów pod mostem lub wiaduktem	○	6.7
Przystanek transportu zbiorowego i dojście do przystanku	○	6.10
Przejazdy kolejowo-drogowe i tramwajowe		
Przejazd kolejowo-drogowy kategorii A lub B oraz przejście kategorii E	●	6.12
Przejazd kolejowo-drogowy kategorii C lub D oraz przejazd kolejowo-drogowy lub przejście kategorii F	○	6.12
Przejazd tramwajowy	●	6.12
Pozostałe części drogi		
Plac	○	6.11
Parking, zatoka postojowa	○	6.14
Miejsce obsługi podróżnych wraz z wyjazdem i wjazdem	●	6.13
Miejsce poboru opłat	●	6.15
● – obligatoryjnie, ○ – fakultatywnie, z uwagi na BRD lub na podstawie dodatkowych wymagań		

Oświetlenie przejazdów dla rowerów.

Zwróć uwagę na to że:

Nieograniczone, bez jasnych kryteriów, stosowanie dodatkowych elementów poprawiających bezpieczeństwo ruchu pieszych, powoduje deprecjację ich znaczenia. Nadmiar tych elementów lub ich nieprzemyślane zastosowanie może wpływać negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego zarówno na przejściach, na których je zastosowano, jak i na przejściach sąsiadujących, które ich nie posiadają. W celu unikania deprecjacji dodatkowych elementów ustala się ograniczoną grupę przejść, określonych jako przejścia o podwyższonym standardzie, na których można je stosować.

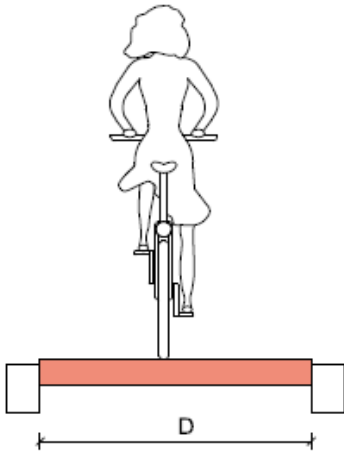
*Infrastruktura liniowa: chodnik, droga dla rowerów, pas /
kontrapas ruchu dla rowerów, droga dla pieszych i rowerów.*

Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 2:
Projektowanie dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz
pasów i kontrapasów ruchu dla rowerów

WR-D-42-2

Tab. 8.2.1. Szerokość jednokierunkowej drogi dla rowerów w zależności od natężenia miarodajnego ruchu rowerów

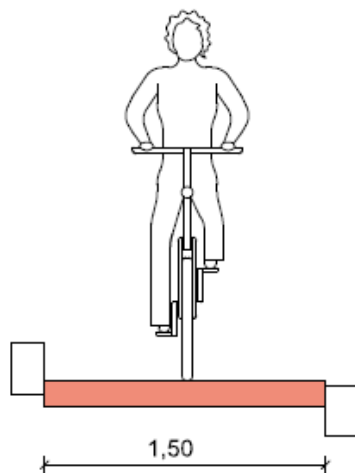
Szerokość D [m] jednokierunkowej drogi dla rowerów w zależności od natężenia miarodajnego ruchu rowerów		
N_{max} [poj./h]	≤ 50	> 50
standardowa	1,50	$\geq 2,25$
minimalna ¹⁾	1,20	1,75
minimalna na odcinkach o długości nie większej niż 20 m	1,00	1,00



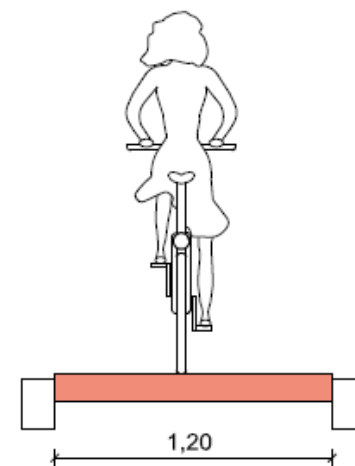
¹⁾ gdy droga dla rowerów nie jest ograniczona obrzeżami lub krawężnikami lub gdy wysokość obrzeży lub krawężników jest $\leq 0,05$ m

Droga dla rowerów-jednokierunkowa.

a)



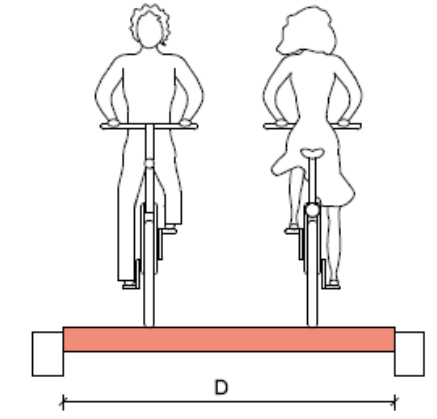
b)



Rys. 8.2.1. Przykład rozwiązania jednokierunkowej drogi dla rowerów gdy $N_{max} \leq 50$ poj./h w zależności od wysokości obrzeża lub krawężnika: a) szerokość podstawowa, gdy co najmniej jedno z obrzeży lub jeden z krawężników ma wysokość $> 0,05$ m w stosunku do nawierzchni drogi dla rowerów; b) szerokość minimalna, gdy oba obrzeża lub oba krawężniki mają wysokość $\leq 0,05$ m w stosunku do nawierzchni drogi dla rowerów

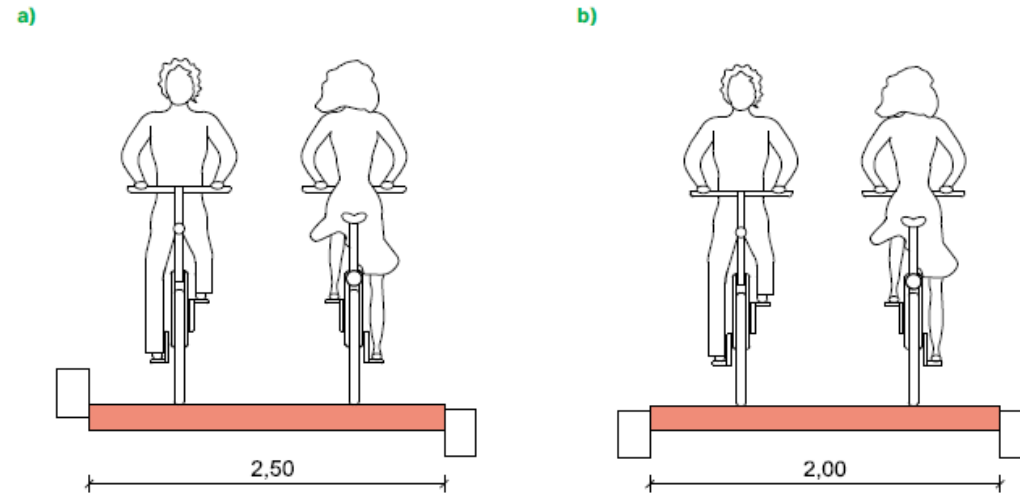
Tab. 8.2.2. Szerokość dwukierunkowej drogi dla rowerów w zależności od natężenia miarodajnego ruchu rowerów

Szerokość D [m] dwukierunkowej drogi dla rowerów w zależności od natężenia miarodajnego ruchu rowerów			
N_{max} [poj./h]	≤ 150	150-750	≥ 750
standardowa	2,50	3,00	3,50
minimalna ^{a)}	2,00	2,50	3,00
minimalna na odcinkach o długości nie większej niż 50 m w trudnych warunkach lub na drogowych obiektach inżynierskich o długości większej niż 100 m	2,00	2,00	2,00



^{a)} gdy droga dla rowerów nie jest ograniczona obrzeżami lub krawężnikami lub gdy wysokość obrzeży lub krawężników jest $\leq 0,05$ m

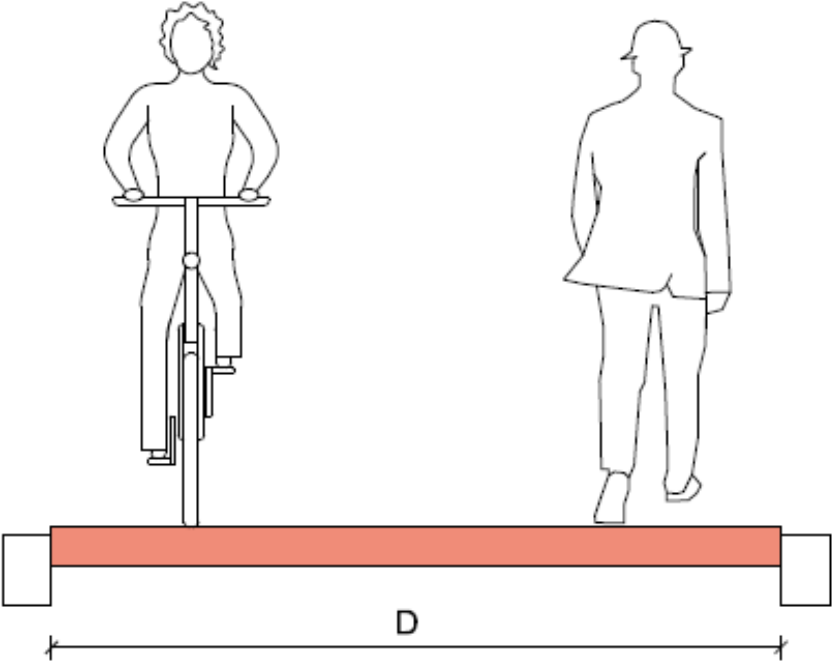
Droga dla rowerów-dwukierunkowa.



Rys. 8.2.2. Przykład rozwiązania dwukierunkowej drogi dla rowerów gdy $N_{max} \leq 150$ poj./h w zależności od wysokości obrzeża lub krawężnika: a) szerokość podstawowa, gdy co najmniej jedno z obrzeży lub jeden z krawężników ma wysokość $>0,05$ m w stosunku do nawierzchni drogi dla rowerów; b) szerokość minimalna, gdy oba obrzeża lub krawężniki mają wysokość $\leq 0,05$ m w stosunku do nawierzchni drogi dla rowerów

Tab. 8.2.3. Szerokość drogi dla pieszych i rowerów

Szerokość D [m] drogi dla pieszych i rowerów	
standardowa	3,00
minimalna w trudnych warunkach lub na drogowych obiektach inżynierskich o długości większej niż 100 m	2,50



The diagram illustrates a cross-section of a path for pedestrians and cyclists. A red horizontal bar represents the path, with a dimension line below it labeled 'D' indicating its width. On the left side of the path, a cyclist is shown riding a bicycle. On the right side, a pedestrian is shown walking. The path is flanked by small rectangular structures, possibly curbs or barriers.

Droga dla pieszych i rowerów.

Pas lub kontrapas dla rowerów.

8.3. Szerokość pasa lub kontrapasa ruchu dla rowerów

(1) Pas lub kontrapas ruchu dla rowerów powinien mieć szerokość wynoszącą co najmniej 1,50 m. Szerokość tę można zmniejszyć:

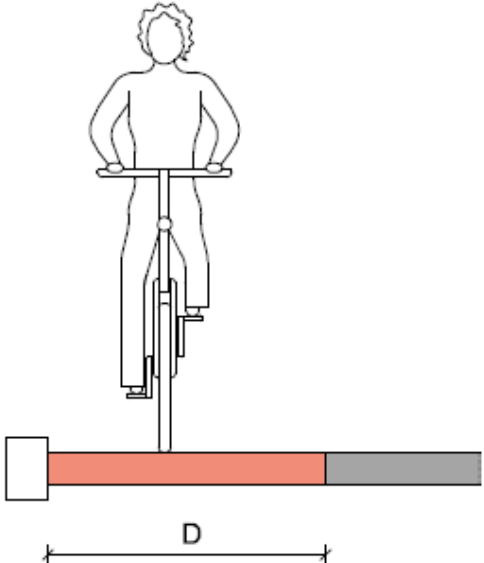
- a) do 1,25 m, w następujących przypadkach:
 - gdy pas lub kontrapas nie są ograniczone krawężnikiem,
 - gdy wysokość krawężnika ograniczającego pas lub kontrapas jest mniejsza lub równa 0,05 m,
 - na drogowym obiekcie inżynierskim o długości nie większej niż 100 m,
- b) do 1,00 m – w trudnych warunkach, na odcinku ulicy nie dłuższym niż 10 m i gdy wzdłuż tego pasa nie są zlokalizowane stanowiska postojowe dla samochodów.

(2) Szerokość pasa lub kontrapasa ruchu dla rowerów nie powinna wynosić więcej niż 2,25 m.

(3) Standardowe i minimalne szerokości pasa lub kontrapasa ruchu dla rowerów ruchu przyjmuje się zgodnie z tab. 8.3.1.

Tab. 8.3.1. Szerokości pasa lub kontrapasa ruchu dla rowerów

Szerokość D pasa lub kontrapasa ^{*)} ruchu dla rowerów [m]			
wysokość krawężnika		≤0,05 m	>0,05 m
ulice	standardowa	1,50	1,75
	minimalna	1,25	1,50
drogi zamiejskie	standardowa	1,75	2,00
	minimalna	1,50	1,75



^{*)} dotyczy tylko ulic

Źródło:

Ministerstwo Infrastruktury.

<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wymagania-techniczne-w-drogownictwie>

Budowa – Przebudowa – Remont.

Max. punktacja dotyczy wyłącznie nowych elementów infrastruktury drogowej, dla elementów podlegających remontowi zostanie przyznane maksymalnie 10% punktów w ramach określonej klasyfikacji.

Kryteria jakości życia mieszkańców?

1. Wpływ na zwiększenie dostępności placówek edukacyjnych;
2. Wpływ na zwiększenie dostępności instytucji administracji publicznej;
3. Wpływ na zwiększenie dostępności instytucji z zakresu ochrony zdrowia;
4. Komplementarność zadania z wdrażanymi programami rządowymi.

Najczęstsze błędy:

- Brak wypełnienia, zaznaczenia wszystkich wymaganych pól wniosku;
- Rozbieżności informacji zawartych we wniosku dotyczących inwestycji np. nazwa inwestycji, zakres inwestycji;
- Brak wszystkich wymaganych załączników.

Dziękuję za uwagę.