

**Minimalne kryteria klasyfikacji i zakres przedmiotowy zadań
do dofinansowania z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg
w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na przejściach dla pieszych**

1. Zakres i cel zadań

Zgodnie z ustawą o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg¹, w ramach realizacji zadań powiatowych i zadań gminnych mogą być dofinansowane zadania mające na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych.

Celem realizacji tych zadań jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w szczególności ruchu pieszych, w obszarze oddziaływania przejścia dla pieszych, a tym samym poprawa jakości życia mieszkańców danej miejscowości.

Zadania dotyczą kolizyjnych:

- a) przejść dla pieszych na skrzyżowaniach,
- b) przejść dla pieszych na odcinkach dróg pomiędzy skrzyżowaniami,
- c) przejazdów dla rowerzystów połączonych z lub zlokalizowanych bezpośrednio przy przejściach dla pieszych.

Zadania nie dotyczą:

- a) urządzeń alternatywnych, ułatwiających przekraczanie dróg, w postaci przejść sugerowanych, chodników poprzecznych i pasów neutralnych,
- b) przejść bezkolizyjnych w postaci wiaduktów i tuneli dla pieszych,
- c) przejazdów dla rowerzystów niepołączonych z lub niezlokalizowanych bezpośrednio przy przejściach dla pieszych.

Przez drogę rozumie się ulicę lub drogę zamiejską.

Przez obszar oddziaływania przejścia dla pieszych rozumie się sumę obszarów przejścia dla pieszych, wysp azylu, stref oczekiwania, a także obszarów dojeżdżających do przejścia dla pieszych i odcinków drogi po obu stronach tego przejścia – o długościach nie większych niż 100 m.

2. Kryteria klasyfikacji przejść dla pieszych do objęcia dofinansowaniem

Za podstawę klasyfikacji przejść dla pieszych do objęcia dofinansowaniem, spełniającą przesłanki określone w ustawie², przyjmuje się:

- 2.1. liczbę zdarzeń drogowych (wypadków i kolizji) w obszarze oddziaływania przejścia dla pieszych z udziałem pieszych za trzy pełne lata poprzedzające rok złożenia wniosku (dane pozyskanie z Policji lub potwierdzone przez Policję),**
- 2.2. liczbę osób zabitych lub rannych w wyniku zdarzeń drogowych w obszarze oddziaływania przejścia dla pieszych z udziałem pieszych za trzy pełne lata poprzedzające rok złożenia wniosku (dane pozyskanie z Policji lub potwierdzone przez Policję),**
- 2.3. lokalizację przejścia dla pieszych względem obiektów, w których prowadzona jest działalność o charakterze publicznym lub działalność gospodarcza (placówki oświatowe, handlowe, ochrony zdrowia, opiekuńcze, kultury, sportu, rekreacji**

¹ ustawa z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (Dz. U. 2020 r. poz. 1430, z późn. zm.),

² art. 24 ust. 1a ww. ustawy,

i wypoczynku, urzędy itp.) lub względem przystanków publicznego transportu zbiorowego.

Dofinansowaniem objęte mogą być również zadania w zakresie przejść dla pieszych, w obszarach oddziaływania których nie odnotowano zdarzeń drogowych z udziałem pieszych, w tym osób zabitych lub rannych, a także nowo budowane przejścia dla pieszych. Wówczas podstawowym kryterium jest kryterium określone w pkt 2.3.

Wojewoda może zastosować dodatkowe kryteria, inne niż wymienione w pkt 2.1, 2.2 i 2.3.

Pierwszeństwo w dofinansowaniu powinny mieć zadania dotyczące istniejących przejść dla pieszych, a w drugiej kolejności zadania dotyczące nowo projektowanych przejść dla pieszych.

3. Warunki realizacji i zakres przedmiotowy zadań objętych dofinansowaniem

3.1. Oświetlenie

Wykonanie prawidłowego, dedykowanego oświetlenia lub dostosowanie istniejącego oświetlenia przejścia dla pieszych, dojścia do przejścia dla pieszych oraz stref oczekiwania, zgodnie z **Wytycznymi projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 4: Projektowanie oświetlenia przejść dla pieszych (WR-D-41-4)**, dostępnymi na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury pod adresem <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-d>.

3.2. Parametry techniczno-budowlane

Budowa nowego przejścia dla pieszych lub rozbudowa / przebudowa istniejącego przejścia dla pieszych, zgodnie z rozporządzeniem³ i **Wytycznymi projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych (WR-D-41-3)**, dostępnymi na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury pod adresem <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-d>, a w szczególności:

- 1) w zależności od przypadku – uspokojenie ruchu na drodze, w szczególności poprzez:
 - a) zawężenie pasów ruchu (wykonanie przejścia dla pieszych z zawężeniem jezdni),
 - b) wykonanie przejść dla pieszych zawierających dodatkowe rozwiązania wspomagające i ułatwiające przekraczanie drogi: wyniesionych (również w ramach wyniesionych skrzyżowań), z wyspami azylu lub z wysuniętymi platformami,
 - c) przed przejściami dla pieszych zaliczonymi do przejść o podwyższonym standardzie⁴ – fakultatywne zastosowanie progów zwalniających (listwowych lub wyspowych), zgodnie z podrozdziałem 14.4 WR-D-41-3,
- 2) w przypadku braku lub niewłaściwych parametrów⁵ – budowa / rozbudowa / przebudowa chodników (dróg dla pieszych) lub ścieżek pieszo-rowerowych (dróg dla pieszych i rowerów) stanowiących dojścia do przejścia dla pieszych (nie dotyczy ścieżek rowerowych (dróg dla rowerów)), na długościach nie większych, niż obszar oddziaływania przejścia,

³ rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124, z późn. zm.),

⁴ klasyfikacji dokonuje się zgodnie z podrozdziałem 10.6 WR-D-41-3,

⁵ niezgodnych z ww. rozporządzeniem,

- 3) budowa / rozbudowa / przebudowa przejść dla pieszych z wyspą azylu na jezdniach przeznaczonych do ruchu w obu kierunkach o więcej niż dwóch pasach ruchu (na jezdniach dwupasowych fakultatywnie),
- 4) zapewnienie warunków widoczności pieszego przez kierowcę i pojazdu przez pieszego (np. usunięcie obiektów i zieleni ograniczających widoczność, korektę łuków, likwidację lub przeniesienie stanowisk postojowych albo zmiana lokalizacji przejścia itp.), zgodnie z rozdziałem 9 WR-D-41-3,
- 5) poprawa lub prawidłowe ukształtowanie wysokościowe nawierzchni dojścia do przejścia dla pieszych, przejścia dla pieszych i wysp azylu, w tym zaprojektowanie ramp krawężnikowych, zgodnie z podrozdziałem 14.2 WR-D-41-3,
- 6) zastosowanie systemu fakturowych oznaczeń nawierzchni dla osób z dysfunkcjami wzroku, zgodnie z podrozdziałem 14.3 WR-D-41-3,
- 7) na lub przed przejściami dla pieszych zaliczonymi do przejść o podwyższonym standardzie – fakultatywne wykonanie, zgodnie z podrozdziałem 14.6 WR-D-41-3:
 - a) nawierzchni jezdni lub torowiska tramwajowego w kolorze czerwonym,
 - b) nawierzchni jezdni o zwiększonej szorstkości, na długości równej odległości widoczności na zatrzymanie, lecz nie mniejszej niż 20,00 m,
 - c) pasów wibracyjno-akustycznych barwy innej niż biała lub żółta, z uwzględnieniem ochrony terenów przyległych do pasa drogowego przed niekorzystnym oddziaływaniem hałasu,
- 8) na przejściach dla pieszych zaliczonych do przejść o podwyższonym standardzie – fakultatywne zaprojektowanie balustrad i ogrodzeń, zgodnie z podrozdziałem 14.7 WR-D-41-3.

3.3. Organizacja ruchu

Zastosowanie prawidłowych rozwiązań w organizacji ruchu drogowego, zgodnie z rozporządzeniem⁶ i **Wytycznymi projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych (WR-D-41-3)**, dostępnymi na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury pod adresem <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-d>, a w szczególności:

- 1) ograniczenie prędkości dopuszczalnej do maksymalnie:
 - a) 70 km/h przed kolizyjnym przejściem dla pieszych z sygnalizacją świetlną,
 - b) 50 km/h przed kolizyjnym przejściem dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej,
- 2) w przypadku zaprojektowania przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną:
 - a) zastosowanie pomocniczych sygnalizatorów akustycznych i wibracyjnych dla pieszych, a w uzasadnionych przypadkach tylko wibracyjnych, zgodnie z podrozdziałem 10.5 WR-D-41-3,
 - b) na przejściach zaliczonych do przejść o podwyższonym standardzie – fakultatywne zastosowanie sygnalizacji ostrzegawczej, zgodnie z podrozdziałem 14.5 WR-D-41-3,
- 3) łączne wykonanie prawidłowego oznakowania poziomego i pionowego w obszarze oddziaływania przejścia dla pieszych⁷, a na przejściach zaliczonych do przejść

⁶ rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311, z późn. zm.).

⁷ nie dotyczy przejść dla pieszych przez drogi dla rowerów, na których dopuszcza się wykonanie wyłącznie oznakowania poziomego.

o podwyższonym standardzie – fakultatywne zastosowanie, zgodnie z podrozdziałem 14.5 WR-D-41-3:

- a) znaków na tle folii pryzmatycznej odblaskowo-fluorescencyjnej żółto-zielonej lub pomarańczowej,
 - b) dodatkowych tabliczek T-27,
 - c) dodatkowych znaków D-6 „Przejście dla pieszych” (lub D-6b „Przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów”) nad jezdnią,
 - d) oznakowania aktywnego,
- 4) w przypadku zastosowania słupków przeszkodowych U-5a/U-5b lub tablic kierujących U-6a/U-6b, takie ich usytuowanie, aby nie ograniczały widoczności pieszych przebywających na wyspie azylu,
- 5) na przejściach dla pieszych zaliczonych do przejść o podwyższonym standardzie – fakultatywne zastosowanie urządzeń systemu automatycznego nadzoru nad prędkością lub automatycznego pomiaru i informowania o prędkości pojazdu dojeżdżającego do przejścia dla pieszych, zgodnie z podrozdziałem 14.4 WR-D-41-3.