

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

**INSTRUKCJA
DLA AUDYTORÓW BEZPIECZEŃSTWA RUCHU
DROGOWEGO**

CZĘŚĆ I

Załącznik nr 1
do Zarządzenia nr 42
Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad
z dnia 3/09/2009 roku
w sprawie oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego
oraz audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego
projektów infrastruktury drogowej

Warszawa październik 2009 r

CZĘŚĆ I
OCENA WPŁYWU
NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

SPIS TREŚCI

Lp.	Rozdział	Str.
1	Wprowadzenie, podstawy formalne	3
2	Podstawowe pojęcia i definicje	5
3	Procedura Oceny wpływu na brd	7
4	Obowiązki stron uczestniczących w ocenie	11
5	Zawartość dokumentacji	12
6	Załącznik A - Metoda oceny wpływu na brd	

1. Wprowadzenie, podstawy formalne

1.1. Niniejsza „Instrukcja dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego” zwana dalej „Instrukcją” stanowi załącznik nr 1 do *Zarządzenia nr 42 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 03/09/2009 roku w sprawie oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego projektów infrastruktury drogowej* [1].

1.2. Potrzeba wydania w/w zarządzenia wynika z faktu opublikowania i wejścia w życie „*Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej*” [2] zwanej dalej „Dyrektywą”. Dyrektywa zobowiązuje państwa członkowskie Unii Europejskiej do realizacji nowych zadań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym wdrożenia oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego projektów infrastruktury drogowej, określając nieprzekraczalne terminy ich wdrożenia w przepisach krajowych. W celu uporządkowania i ujednoczenia pojęć oraz zasad postępowania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego Dyrektywa wprowadza definicje poszczególnych pojęć oraz określa procedury postępowania.

1.3. W celu osiągnięcia wysokiej jakości projektów dróg krajowych z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad będący organem zarządzającym drogami krajowymi oraz organem zarządzającym ruchem na drogach krajowych, do czasu wprowadzenia w Polsce w życie odpowiednich przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych, wdrożył w GDDKiA zarządzeniem wewnętrznym dwie procedury Dyrektywy, najważniejsze z punktu widzenia procesu przygotowania inwestycji drogowych, a mianowicie:

1. Ocenę wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego projektów infrastruktury, zwaną dalej „Oceną wpływu na BRD”
2. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwany dalej „Audytem BRD”.

1.4. Ocena wpływu na BRD i związane z nią procedury są ujęte w części I Instrukcji

1.5. Audyt BRD i związane z nim procedury są ujęte w części II Instrukcji

1.6. Oceny wpływu na BRD i Audyty BRD dla dróg zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad wykonują Audytorzy BRD, których kwalifikacje oraz wymogi niezbędne dla uzyskania Upoważnienia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad do wykonywania Audytu w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad określa *Zarządzenie nr 42 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 03/09/2009*. Ewidencję uprawnionych audytorów prowadzi Wydział Ruchu centrali Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie.

1.7. Oceny wpływu na BRD i Audyty BRD są wykonywane przez Zespoły audytorskie składające się z co najmniej dwóch Audytorów BRD.

1.8. Ocenę wpływu na BRD należy wykonywać dla wszystkich projektów drogowych w stadium „Studium korytarzowego wraz z analizą wielokryterialną (SK)”, a także na etapie „Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego STEŚ” jeżeli nie przeprowadzono takiej oceny we wcześniejszych stadiach projektowych, przy projektowaniu dróg transeuropejskiej sieci drogowej oraz autostrad i dróg ekspresowych, a także dróg nie wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej, których budowa jest w całości lub w części finansowana przez Wspólnotę.

1.9. Audyt BRD należy wykonywać dla wszystkich projektów drogowych, począwszy od stadium projektowego „Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego STEŚ” przy projektowaniu dróg transeuropejskiej sieci drogowej oraz autostrad i dróg ekspresowych, a także dróg nie wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej, których budowa jest w całości lub w części finansowana przez Wspólnotę. Dla projektów rozpoczętych przed wejściem w życie *Zarządzenia nr 42 Generalnego*

Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 03/09/2009 roku wprowadza się Audyt BRD począwszy od możliwie najwcześniejszego stadium projektowego.

1.10. Ocena wpływu na BRD i Audyt BRD mogą być wykonywane także dla innych dróg niż wymienione w pkt. 1.9, a szczególnie dla obwodnic miejscowości, jeśli występują uwarunkowania uzasadniające przeprowadzenie tych procedur wskazywane przez Zarządcę drogi, zespoły opiniujące projekty lub Projektanta.

1.11. Przeprowadzenie Oceny wpływu na BRD lub Audytu BRD zleca Dyrektor Oddziału GDDKiA. Ich przeprowadzenie może zlecić także Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. W przypadku realizacji inwestycji w systemie PPP lub systemie Projektuj i Buduj, zlecającym przeprowadzenie Oceny wpływu na BRD lub Audytu BRD na drodze krajowej może być inny niż GDDKiA podmiot (Wykonawca Robót, Koncesjonariusz, Operator Koncesjonariusza), lecz wówczas GDDKiA zachowuje uprawnienie do udziału w wyborze Audytora BRD, odbioru Raportu z Audytu BRD i przedstawienia odpowiedniego uzasadnienia decyzji do wniosków Audytora BRD w załączniku do raportu audytu - zgodnie z art.4 ust.4 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2008/96/WE w sprawie *Zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej* z dnia 19 listopada 2008 r.

1.12. Zakres formalny Oceny wpływu na BRD, w tym ogólne „Dane wyjściowe” oraz ogólną „Zawartość” określa *Zarządzenie nr 17 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 11.05.2009 roku w sprawie stadiów i składu dokumentacji projektowej dla dróg i mostów w fazie przygotowania zadań.*

1.13 Niniejsza Instrukcja zawiera:

- a) podstawowe pojęcia i definicje
- b) opis ogólny procedury Oceny wpływu na BRD
- c) obowiązki i prawa stron uczestniczących w procedurze Oceny wpływu na BRD,
- d) zawartość Raportu Oceny wpływu na BRD,
- e) metodę Oceny wpływu na BRD .

2. Podstawowe pojęcia i definicje

2.1. **Ocena wpływu na BRD.** Jest to strategiczna analiza porównawcza wpływu nowej drogi lub istotnej modyfikacji istniejącej sieci na bezpieczeństwo ruchu drogowego w obszarze wpływu planowanej inwestycji. Ocena ta dostarcza także dane do wyboru jednego z wariantów w analizie wielokryterialnej oraz dane do analizy kosztów i korzyści poszczególnych wariantów podlegających ocenie. Ocena ta jest integralną częścią procesu projektowania infrastruktury drogowej przeprowadzaną na jego wstępnym etapie, przed akceptacją projektu infrastruktury

2.2. **Element liniowy (L).** Odcinek istniejącej drogi przeznaczony do modernizacji lub przebudowy istniejącej drogi albo odcinek przeznaczony do budowy nowej drogi klasy A, S, GP lub G lub odcinek istniejącej drogi z planowaną dobudową dróg serwisowych.

2.3. **Sieć dróg (S).** Sieć dróg otaczająca element liniowy.

2.4. **Obszar wpływu (O).** Obszar wpływu na bezpieczeństwo ruchu, odcinka planowanej modernizacji albo przebudowy istniejącej lub budowy nowej drogi klasy A, S, GP lub G, lub dobudowy dróg serwisowych. Jest to korytarz obejmujący sieci dróg krajowych, dróg wojewódzkich i ważniejszych dróg powiatowych równoległych do planowanej drogi i dróg poprzecznych powiązanych z planowaną drogą.

2.5. **Wariant bezinwestycyjny (W_0)** jest podstawowym wariantem, który dotyczy drogi w stanie istniejącym, dla której nie zakłada się żadnych nakładów inwestycyjnych. Wariant stosowany jako bazowy w stosunku do którego prowadzone są porównania wariantów inwestycyjnych.

2.6. **Wariant inwestycyjny (W_n)** jest wariant polegający na modernizacji, przebudowie istniejącej drogi lub budowie nowej drogi i wymaga nakładów inwestycyjnych.

2.7. **Raport Oceny wpływu na BRD** Dokument sporządzany przez Audytora BRD zawierający ilościową i jakościową ocenę wariantów planowanej drogi pod kątem brd, przygotowanie danych do dalszych analiz oraz wnioski z tej oceny.

2.8. **Stadium dokumentacji projektowej** Określenie oznaczające ogół opracowań projektowych wykonywanych w kolejnej fazie technicznego i ekonomicznego uściślenia planowanego zadania według.

2.9. **Zakres Oceny wpływu na BRD** Powiązane ze stadium projektowym „Studium korytarzowego wraz z analizą wielokryterialną (SK)” zadania prowadzące do oszacowania wpływu nowej drogi lub istotnej modyfikacji istniejącej sieci na poziom bezpieczeństwa sieci drogowej.

2.10. **Zleceniodawca Oceny wpływu na BRD** GDDKiA, a w przypadku realizacji inwestycji w systemie PPP lub systemie Projektuj i Buduj inny niż GDDKiA podmiot (Wykonawca Robót, Koncesjonariusz, Operator Koncesjonariusza) zlecający wykonanie Oceny wpływu na BRD.

2.11. **Projektant.** Uprawniona osoba lub osoby będące autorami opracowań projektowych.

2.12. **Zarządca drogi** GDDKiA, a w przypadku koncesyjnego odcinka autostrady lub koncesyjnego odcinka drogi ekspresowej podmiot, któremu oddano w koncesję odcinek autostrady lub drogi ekspresowej.

2.13. **Zleceniodawca projektu** GDDKiA lub w przypadku realizacji inwestycji na drogach krajowych w systemie PPP lub systemie Projektuj i Buduj, inny niż GDDKiA podmiot (Wykonawca Robót, Koncesjonariusz, Operator Koncesjonariusza).

2.14. **Wykonawca robót w systemie „Projektuj i buduj”** Podmiot realizujący na zlecenie GDDKiA (zarządcy drogi, inwestora) inwestycje drogową oraz sporządzający dla tej inwestycji dokumentację projektową obejmującą wyszczególnione w umowie stadia projektowe i roboty budowlane.

2.15. **Stanowisko GDDKiA (Zarządcy drogi lub organu zarządzającego ruchem)** Stanowisko odnoszące się do zmian i poprawek w dokumentacji projektowej lub zmian istniejącego rozwiązania wynikających z Raportu Oceny wpływu na BRD oraz stanowiska Projektanta. Stanowisko może również zawierać wskazania konieczności i zakresu dodatkowych analiz do wykonania przez Projektanta.

2.16. **Materiały wyjściowe do Oceny wpływu na BRD** Materiały obejmujące całość dokumentacji projektowej stadium „Studium korytarzowego wraz z analizą wielokryterialną (SK)” udostępnione bezpłatnie Audytorowi BRD przez Zleceniodawcę Oceny wpływu na BRD.

3. Procedura Oceny wpływu na BRD

3.1. Ocena wpływu na BRD wykonuje się w stadium „**Studium korytarzowego wraz z analizą wielokryterialną (SK)**”, a także wyjątkowo na etapie „Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego STES” jeżeli nie przeprowadzono takiej oceny we wcześniejszych stadiach projektowych.

3.2. Ocena wpływu na BRD obejmuje wszystkie możliwe do realizacji warianty planowanej inwestycji drogowej oraz ich uszeregowanie, poczynając od najlepszego do najgorszego według kryteriów tej oceny. Ze względu na zbyt małą szczegółowość dokumentacji projektowej na tym etapie nie jest możliwe jednoznaczne wskazanie jednego optymalnego wariantu. Wszystkie warianty powinny być rozpatrywane na tym samym poziomie szczegółowości, a decyzja o wyborze wariantu powinna uwzględniać ocenę wielokryterialną, uwzględniającą brd, aspekty środowiskowe i ekonomiczne.

3.3. W Ocenie wpływu na BRD planowanej inwestycji drogowej należy brać pod uwagę następujące aspekty, czynniki oraz elementy:

- a) zakładane: funkcja, klasa drogi,
- b) zakładana prędkość projektowa i miarodajna drogi,
- c) odstępstwa od wymagań technicznych i standardów brd,
- d) udział obszarów zabudowanych i niezabudowanych wzdłuż drogi i zakładany zakres dostępności do drogi,
- e) rodzaj terenu (nizinny, podgórski, górski), długość odcinków prostych,
- f) zakładany typ i parametry przekroju normalnego,
- g) udział skrzyżowań i węzłów,
- h) natężenie ruchu istniejącego i prognozowanego wraz z jego podstawową strukturą dla okresu co najmniej 20 lat po oddaniu inwestycji drogowej,
- i) udział innych użytkowników dróg, w tym niechronionych uczestników ruchu (np. piesi, rowerzyści, motocykliści),
- j) dane o wypadkach drogowych i ich ofiarach (rannych i śmiertelnych) na istniejącej sieci drogowej (z okresu 3 lub 5 lat)
- k) prognozy liczby wypadków i ofiar wypadków dla okresu co najmniej 20 lat od czasu przewidywanego oddania inwestycji dla każdego wariantu inwestycji uwzględniające (klasę drogi, rodzaj przekroju, klasy dostępności, rodzaje skrzyżowań itp.),
- l) warunki sezonowe i klimatyczne, szkody górnicze oraz aktywność sejsmiczną.

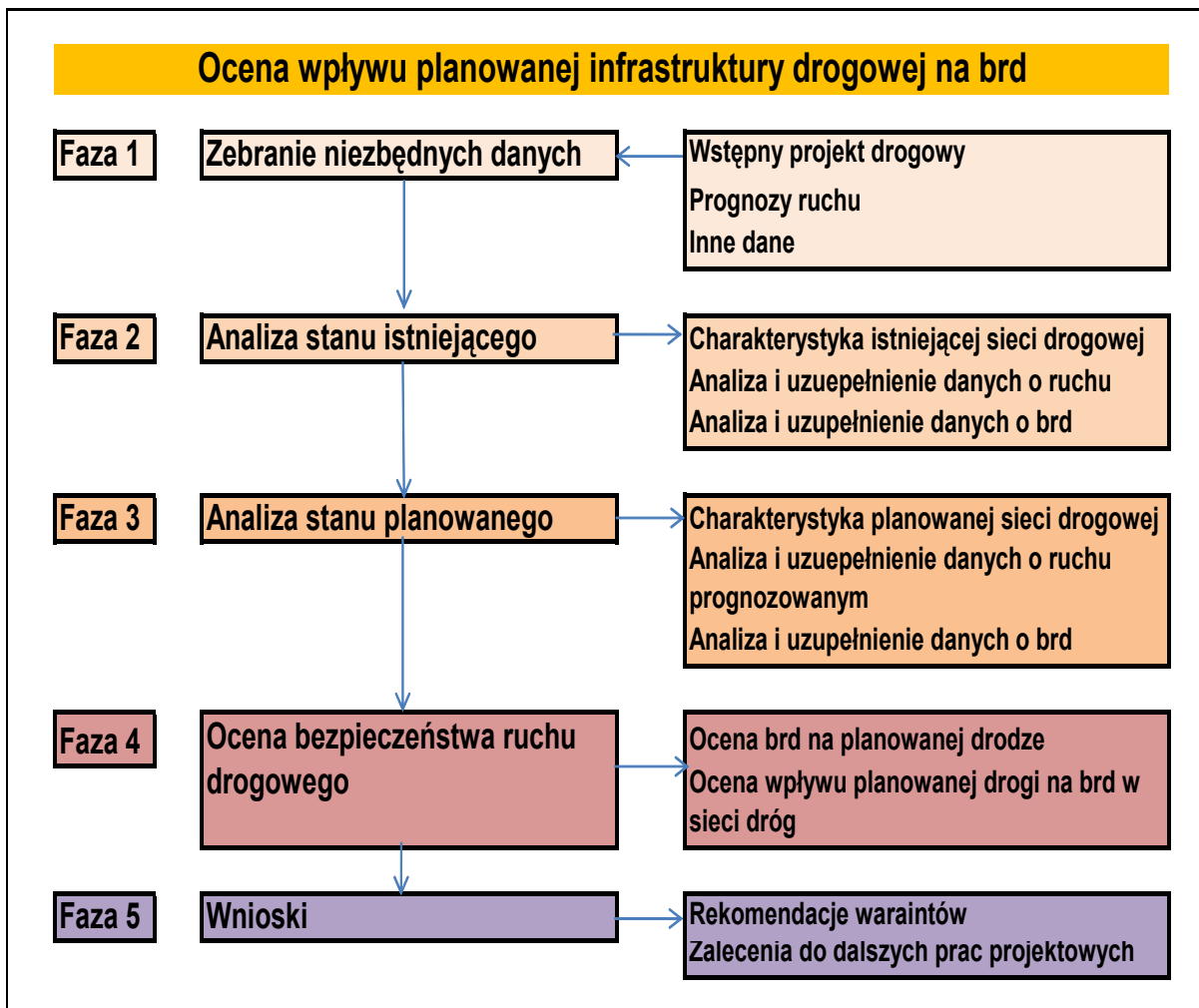
Ponadto należy wykorzystać dane z:

- m) studiów uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego i miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,
- n) map topograficznych i map orto-fotogrametrycznych uzupełnione ewidencją już istniejących oraz przewidywanych utrudnień.

3.5. Ocena wpływu na BRD powinna składać się z pięciu faz (rys. 1):

1. Zebranie niezbędnych danych
2. Charakterystyka i analiza stanu istniejącego
3. Charakterystyka i analiza stanu planowanego
4. Ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego
5. Opracowanie rekomendacji i zaleceń do dalszych prac planistycznych i projektowych.

Ogólny zakres analiz w poszczególnych fazach przedstawiono na schemacie.



Rys. 1 Schemat zakresu oceny wpływu planowanej infrastruktury drogowej na BRD.

3.6. Faza 1 - Zebranie niezbędnych danych do oceny.

Zlecający Ocena wpływu na BRD przekazuje Audytorowi BRD następujące dane zawarte w wstępnym projekcie drogowym, prognozach ruchu opracowane w ramach SK (zgodnie z pkt. 4.1.1.1 – 4.1.1.3 załącznika nr 1 do Zarządzenia Dyrektora Generalnego GDDKiA nr 17 z maja 2009 roku) oraz inne dane dodatkowe (dostępne plany zagospodarowania przestrzennego i SUKZP, dostępne orto-foto-mapy, inne posiadane informacje). Pozostałe dane niezbędne do wykonania oceny Audytor BRD powinien zebrać we własnym zakresie.

3.6.1 Dane z wstępnego projektu drogowego powinny zawierać:

1. Dane ogólne: zawierające metrykę projektu: nazwę inwestora, klienta zlecający ocenę, głównego projektanta (biuro projektowe), nazwę opracowania, lokalizację obiektu analizy, stadium projektu, dostarczone materiały projektowe.
2. Charakterystykę miejsca planowanej inwestycji w sieci drogowej: opis terenu i uwarunkowań lokalnych, charakterystykę odcinka (od ...do), obszar wpływu wraz z jego granicami.
3. Analizę stanu istniejącego: charakterystykę sieci drogowej powiązanej z istniejącą drogą (drogi krajowe, wojewódzkie i ważniejsze drogi powiatowe), ocenę miejsca planowanej drogi w hierarchii sieci i powiązań z nią.
4. Wyniki pomiaru natężeń ruchu i pracy przewozowej dla obszaru objętego zakresem analizy
5. Określenie liczby wypadków i ofiar wypadków dla istniejącej drogi oraz przewidywanego obszaru wpływu planowanej inwestycji.
6. Charakterystykę innych czynników wpływających na poziom bezpieczeństwa poszczególnych wariantów, w tym:

- a) rodzaju terenu, zagospodarowania terenu (dostępności), planu ? i profilu drogi, rodzaju skrzyżowań i węzłów,
 - b) ciągi piesze i rowerowe oraz wskazanie zagrożeń brd dla niechronionych uczestników ruchu drogowego (dzieci, piesi, rowerzyści, motocykliści),
 - c) rozmieszczenie parkingów, Miejsc Obsługi Podróżnych i przystanków autobusowych,
 - d) warunki sezonowe i klimatyczne, szkody górnicze oraz aktywność sejsmiczna,
7. Charakterystyka planowanej drogi: podstawowe parametry projektowe drogi: klasa techniczna, rodzaj terenu, przekrój poprzeczny, prędkość projektowa, miarodajna, rodzaj skrzyżowań/ węzłów.
8. Liczba i charakterystyka wariantów (rysunek w skali 1:5000/1:50000): krętość, falistość, rodzaj zabudowy, rodzaj skrzyżowań/ węzłów.

3.6.2 Dane z prognoz ruchu powinny zawierać:

Prognozy natężeń ruchu i pracy przewozowej dla kolejnych 20 lat od oddania inwestycji dla (wyciąg z materiałów dostarczonych przez projektanta):

- istniejącej i planowanej drogi (wariantów planowanej drogi),
- sieci dróg (krajowych, wojewódzkich i ważniejszych powiatowych) na obszarze wpływu planowanej inwestycji.

3.6.3 Inne dane, które powinien zebrać Audytor BRD wykonujący ocenę:

Dane dotyczące celów bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Określenie poziomu planowanego zmniejszenie liczby wypadków, rannych i ofiar śmiertelnych, w porównaniu ze scenariuszem zerowym, wynikający z krajowego, regionalnych lub powiatowych strategii i programów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Określenie poziomu eliminacji lub zmniejszenie niektórych rodzajów wypadków (np. z niechronionymi uczestnikami ruchu), na podstawie programów GDDKiA.

3.7. Faza 2. Analiza stanu istniejącego.

Analiza ta powinna zawierać:

1. Charakterystykę istniejącej sieci drogowej, zawierającej:

- a) określenie obszaru analizy(województwo, powiat, miasto, sieć dróg objętych analizą (zgodnie z pkt. 2.4) i jego charakterystykę w stanie istniejącym identyfikację i określenie niezbędnego obszaru analizy, w tym granic obszaru wpływu analizowanej inwestycji na sieć dróg,
- b) charakterystykę istniejącej drogi i sieci drogowej w otoczeniu tej drogi, opis terenu i uwarunkowań lokalnych.

2. Analizę i uzupełnienie danych o ruchu: danych o natężeniu ruchu i pracy przewozowej na analizowanej sieci dróg (w tym istniejącym odcinku drogi) w chwili obecnej (tj. za okres 3 lat przed rokiem wykonania analizy).

3. Analizę i uzupełnienie danych o bezpieczeństwie ruchu:

- a) analiza danych o liczbie wypadków, ofiar rannych i śmiertelnych na analizowanej sieci dróg (w tym istniejącym odcinku drogi) w chwili obecnej (tj. za okres 3 lat przed rokiem wykonywania analizy),
- b) identyfikację zagrożeń na odcinku drogi będącym elementem przebudowy lub elementem bazowym dla porównań budowy trasy alternatywnej, ze szczególnym uwzględnieniem zagrożeń brd dla niechronionych uczestników ruchu drogowego (dzieci, piesi, rowerzyści, motocykliści), dostępności do drogi itp.
- c) analizę i ocenę ryzyka na analizowanym obszarze sieci, w korytarzu drogi istniejącej lub wybranym obiekcie, analizę i ocenę ryzyka należy przeprowadzić zgodnie z metodyką zawartą w załączniku nr 1,
- d) ocenę zaspokojenia potrzeb w zakresie parkingów, Miejsc Obsługi Podróżnych i zatok autobusowych,
- e) sformułowanie postulatów wskazujących na konieczność poprawy stanu brd na analizowanym obszarze (w korytarzu lub obiekcie),

3.8. Faza 3. Analiza stanu planowanego. Analiza ta powinna zawierać:

1. Charakterystykę planowanej sieci drogowej, zawierającej:

- a) opis planowanej inwestycji, plan orientacyjny w skali 1:5000 , 1:10 000 z zaznaczonymi wszystkimi korytarzami terenowymi,
 - b) opis przebiegu możliwych korytarzy terenowych,
 - c) określenie potrzeb i skutków poszczególnych korytarzy dla istniejącej sieci drogowej,
 - d) ocenę miejsca planowanej inwestycji w sieci drogowej, ocena miejsca planowanej drogi w hierarchii sieci i powiązań z nią,
2. Analizę i uzupełnienie danych o ruchu prognozowanym:.
- a) analiza i ewentualne wystąpienie o uzupełnienie prognoz ruchu (natężenie, praca przewozowa, prędkość)
 - b) określenie wskaźników i parametrów ruchu (natężenie ruchu, praca przewozowa, prędkość przejazdu) dla poszczególnych wariantów przebiegu drogi (korytarzy terenowych).
3. Analizę i uzupełnienie danych o bezpieczeństwie ruchu:
- a) sformułowanie celów bezpieczeństwa w ruchu drogowym, poziom planowanego zmniejszenie liczby wypadków, rannych i ofiar śmiertelnych, w porównaniu ze scenariuszem zerowym, wynikający z krajowego, regionalnych lub powiatowych strategii i programów bezpieczeństwa ruchu drogowego, eliminacja lub zmniejszenie niektórych rodzajów wypadków (np. z niechronionymi uczestnikami ruchu),
 - b) analiza ciągów pieszych i rowerowych oraz oszacowanie zagrożeń brd dla niechronionych uczestników ruchu drogowego (dzieci, piesi, rowerzyści, motocykliści),
 - c) ocena zaspokojenia potrzeb w zakresie parkingów, Miejsc Obsługi Podróżnych i przystanków autobusowych.

3.9. Faza 4. Oceny brd. Ocena ta składa się dwóch elementów: ocena brd na planowanej drodze oraz ocena wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu w sieci dróg na obszarze wpływu. Ocenę należy wykonać korzystając z metody przedstawionej w załączniku A.

3.9.1. Ocena brd na planowanej drodze powinna zawierać:

- a) wykonanie prognozy gęstości wypadków i ofiar wypadków drogowych jako miar ryzyka, dla poszczególnych wariantów, w kolejnych latach po oddaniu planowanej inwestycji do użytku,
- b) ocenę ilościową ryzyka na poszczególnych wariantach planowanej drogi na podstawie prognozowanych danych o wypadkach i ofiarach wypadków drogowych,
- c) wskazanie wariantów planowanej drogi do dalszych analiz,
- d) ocenę jakościową zagrożenia na analizowanych wariantach planowanej drogi oraz wskazanie zaleceń do dalszych prac projektowych.

3.9.2. Ocena wpływu planowanej drogi na brd w sieci dróg na obszarze wpływu tej inwestycji powinna zawierać:

- a) wykonanie prognozy sumy liczby wypadków i ofiar wypadków drogowych jako miar bezpieczeństwa, dla poszczególnych wariantów planowanej drogi, w ciągu 20 lat po oddaniu planowanej inwestycji do użytku, z podziałem na: element liniowy (istniejąca lub planowana droga), sieć dróg otaczających planowaną drogę i obszar wpływu planowanej drogi,
- b) ocenę punktową poszczególnych wariantów planowanej drogi uwzględniająca wpływ tych wariantów na brd w obszarze analizy,
- c) ranking wariantów,
- d) przygotowanie danych do dalszych analiz ekonomicznych i wielokryterialnych.

3.10. Faza 5. Wnioski.

Podsumowanie powinno zawierać:

1. Rekomendacje zawierających: wskazanie wariantów do bardziej szczegółowego opracowania w następnych etapach planowania i projektowania i uzasadnienie ich wyboru, wskazanie wariantów do odrzucenia, jako nie spełniające kryteriów akceptacji ryzyka.
2. Zalecenia do dalszych prac projektowych zawierające wykaz dodatkowych działań polepszających bezpieczeństwo ruchu. Zalecenia powinny dotyczyć ustaleń dokonanych na przedstawienie wyników analizy jakościowej w stosunku do poszczególnych wariantów.

4. Obowiązki stron uczestniczących w ocenie

4.1. W postępowaniu audytorskim związanym z Oceną wpływu na BRD bezpośredni udział biorą następujące strony: Zleceniodawca Oceny i Audytor BRD.

4.2 Zlecający Ocenę wpływu na BRD przekazuje Audytorowi BRD następujące dane:

- a) wstępny projekt drogowy zawierający: rozwiązania techniczne, analizy i prognozy ruchu dla planowanej inwestycji drogowej, analizę bezpieczeństwa ruchu opracowane w ramach SK (zgodnie z pkt. 4.1.1.1 – 4.1.1.3 załącznika nr 1 do Zarządzenia Dyrektora Generalnego GDDKiA nr 17 z maja 2009 roku), dla planowanej drogi i sieci dróg otaczających na obszarze wpływu,
- b) dostępne plany zagospodarowania przestrzennego i SUKZP oraz dostępne orto-foto-mapy,
- c) inne posiadane informacje.

4.3 Pozostałe dane niezbędne do wykonania oceny Audytor BRD powinien zebrać we własnym zakresie.

4.4 Audytor BRD wykonuje Ocenę wpływu planowanej inwestycji na BRD sieci otaczającej planowaną drogę na obszarze wpływu, sporządza raport z Oceny i przekazuje go Zleceniodawcy.

5. Zawartość dokumentacji

5.1. Dokumentacja z Oceny wpływu planowanej inwestycji na bezpieczeństwo ruchu drogowego w obszarze oddziaływania powinna obejmować:

- a) wstępny projekt drogowy
- b) prognozy ruchu drogowego,
- c) dotychczasowe raporty i dokumenty z analiz i ocen brd w analizowanym obszarze,
- d) Raport z Oceny wpływu na BRD planowanej inwestycji dla danego stadium dokumentacji.
- e) Zlecenia przez Zleceniodawcę dodatkowych prac projektowych i analiz.

5.2. Dane wyjściowe do opracowania Oceny wpływu na BRD powinny zawierać:

- a) dokumentację projektową o zakresie zgodnym z wymaganiami dla danego stadium projektowego,
- b) dane statystyczne o zdarzeniach drogowych dla istniejącej drogi traktowanej jako Wariant W_0 i sieci dróg objętych analizą,
- c) dane z prognoz ruchu,
- d) inne dane zebrane w trakcie wykonywania Oceny wpływu na BRD zgodne z wymaganiami podanymi w pkt. 3.

5.3. Raport Oceny wpływu na BRD powinien zawierać:

- a) informacje formalne: tytuł projektu, stadium projektowe, lokalizację drogi, dane zleceniodawcy projektu i głównego projektanta,
- b) numer Oceny wpływu na BRD, nazwę zlecającego, nazwiska Audytorów BRD i konsultantów,
- c) zawartość i opis projektu,
- d) charakterystykę szczegółową poszczególnych wariantów w zakresie brd,
- e) ocenę ryzyka, akceptację ryzyka i wskazanie wariantów do dalszej analizy,
- f) ocenę wpływu na brd planowanej inwestycji, ranking wariantów,
- g) dane do analiz ekonomicznych i analizy wielokryterialnej,
- h) wnioski zawierające rekomendacje i zalecenia do dalszych prac planistycznych i projektowych,
- i) datę sporządzenia raportu i podpisy Audytorów BRD.