



Audytor-BRD
Agnieszka Kamińska
ul. Akacjowa 24
55-330 Brzezinka Średzka

biuro@audytor-brd.net

NIP:8942876179
REGON:362316286

608-712-959

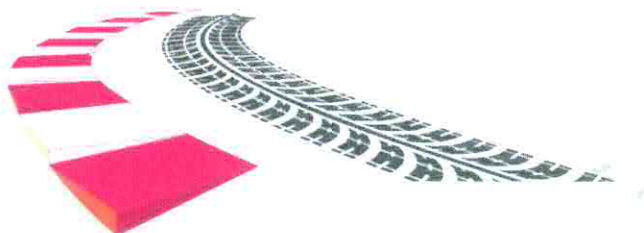
Brzezinka Średzka, dnia 25.04.2022r.

OŚWIADCZENIE WYKONAWCY
WYNIKU AUDYTU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO
Zgodnie z zakresem zlecenia z dnia 21.04.2022r.

W nawiązaniu do wyżej wymienionego zlecenia, oświadczam że „Wynik Audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla zadania: „Przebudowa miasteczka rowerowego na terenie Miejskiego przedszkola nr 21 w Płocku” – układ funkcjonalny miasteczka rowerowego z organizacją ruchu docelowego (dz. nr 577 obręb 7, ul. Mikołaja Reja 4, 09-400 Płock)”, jest:

- opracowaniem kompletnym,
- wykonanym w zakresie niezbędnym do realizacji celu, któremu ma służyć,
- zgodnym z zakresem zlecenia, obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy.

Audytor-BRD
Agnieszka Kamińska
ul. Akacjowa 24
55-330 Brzezinka Średzka
NIP:8942876179
REGON:362316286





Rzeczpospolita Polska

**CERTYFIKAT
AUDYTORA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**

Na podstawie art. 24n ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych

stwierdza się, że

Pani Agnieszka Kamińska
urodzona 9 listopada 1982 r.

jest audytorem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Certyfikat jest ważny do dnia **6 marca 2022 r.**



Złoważenie Ministra Infrastruktury
Beata Leszczyńska
Beata Leszczyńska
Zastępca Dyrektora
Departamentu Drog Publicznych

minister właściwy do spraw transportu
(pieczęć okrągła ministra właściwego do spraw transportu)

Warszawa, dnia *18. lutego 2019 r.*



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 18 marca 2022 r.

DDP-6.4513.53.2022

Pani
Agnieszka Kamińska

WEZWANIE

Odpowiadając na wniosek z dnia 16 lutego 2022 r. (data wpływu do organu: 21.02.2022 r.) w sprawie przedłużenia na podstawie art. 24n ust. 7 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r., poz. 1376 z późn. zm.) przysługującego Pani certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego (w którym wskazano, że jest on ważny do dnia 6 marca 2022 r.), przedstawiam następujące informacje.

Zgodnie z art. 15zzzu ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. poz. 374 z późn. zm), certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego, którego ważność upływa w okresie:

- obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego,
- stanu epidemii albo
- w okresie 30 dni następujących po ich odwołaniu,

zachowuje ważność, jednak nie dłużej niż do dnia upływu 90 dni od dnia odwołania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, w zależności od tego, który z nich zostanie odwołany później.

Mając na uwadze powyższe, informuję, że przepisy wprost i jednoznacznie wskazują, że **na chwilę obecną Pani certyfikat audytora brd pozostaje ważny również po dacie widniejącej na tym certyfikacie**, jednak nie dłużej niż wskazano w art. 15zzzu ww. ustawy.

Obecnie nie jest powszechnie znana, w tym Ministrowi Infrastruktury, data odwołania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii. Do czasu ogłoszenia tej daty nie jest możliwe rozpatrzenie Pani wniosku, ponieważ nie jest wiadome kiedy przysługujący Pani obecnie certyfikat straci ważność, a w konsekwencji z jaką datą mógłby wejść do obrotu prawnego kolejny, przedłużony certyfikat. Zatem na dzień dzisiejszy nieznana pozostaje data, której znajomość jest niezbędna do rozpatrzenia wniosku o przedłużenie certyfikatu, który to dokument musi zawierać jasno określony okres obowiązywania, nie pokrywający się z okresem obowiązywania obecnie obowiązującego certyfikatu.

W związku z powyższym, Pani wniosek o przedłużenie certyfikatu audytora brd zostanie rozpatrzony przez Ministra Infrastruktury, gdy będzie to możliwe tj. gdy będzie znana data ustania stanu zagrożenia epidemicznego lub stanu epidemii (w zależności od tego, który z nich zostanie odwołany później). Wyznaczony przez ustawę nowy termin ważności certyfikatów wynika z tej właśnie daty, która na dzień dzisiejszy pozostaje nieznana.

Termin załatwienia sprawy jest zatem uzależniony od podania do publicznej wiadomości daty odwołania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii.

Zgodnie z art. 46 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 5 grudnia 2008 r. o zapobieganiu oraz zwalczaniu zakażeń i chorób zakaźnych u ludzi (Dz.U. z 2019 r. poz. 1239 z późn. zm.) „1. Stan zagrożenia epidemicznego lub stan epidemii na obszarze województwa lub jego części ogłasza i odwołuje wojewoda, w drodze rozporządzenia, na wniosek państwowego wojewódzkiego inspektora sanitarnego. 2. Jeżeli zagrożenie epidemiczne lub epidemia występuje na obszarze więcej niż jednego województwa, stan zagrożenia epidemicznego lub stan epidemii ogłasza i odwołuje, w drodze rozporządzenia, minister właściwy do spraw zdrowia w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw administracji publicznej, na wniosek Głównego Inspektora Sanitarnego.” Zgodnie z ust. 5 i 6 tego przepisu „5. Rozporządzenia, o których mowa w ust. 1 i 2, są 1) niezwłocznie ogłaszane w odpowiednim dzienniku urzędowym, zgodnie

niepodlega

POLSKA
RZECZPOSPOLITA
NIEPODLEGŁOŚĆ

z przepisami o ogłaszaniu aktów normatywnych; 2) wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. 6. Wojewoda ma obowiązek poinformowania obywateli o obowiązkach wynikających z przepisów, o których mowa w ust. 1-4, w sposób zwyczajowo przyjęty na danym terenie”.

Gdy zostanie podana do publicznej wiadomości data odwołania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, wniosek z dnia 16 lutego 2022 r. będzie mógł być rozpatrzony po uprzednim uzupełnieniu go przez Panią o aktualne załączniki, o których mowa w art. 24n ust. 7 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

Zatem na podstawie art. 64 § 2 k.p.a. wzywam do uzupełnienia braku formalnego złożonego wniosku w powyższy sposób, w terminie 60 dni od dnia odwołania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii.

Brak usunięcia powyższego braku we wskazanym wyżej terminie spowoduje pozostawienie wniosku bez rozpoznania.

z upoważnienia Ministra Infrastruktury


Agnieszka Krupa
Kierownik Wydziału
Drogi Publiczne

Informacja na temat przetwarzania danych osobowych:

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), informuję, że:

- 1) administratorem Pani/Pana danych osobowych jest minister właściwy do spraw transportu z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chałubińskiego 4/6, zwany dalej „Administratorem danych”;
- 2) Pani/Pana dane osobowe przetwarzane będą w celu rozpatrzenia wniosku o wydanie/przedłużenie certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego w trybie określonym ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 z późn. zm.) oraz, w razie stwierdzenia przesłanki z art. 24n ust. 8 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, prowadzenia postępowania administracyjnego w sprawie odmowy wydania/przedłużenia tego certyfikatu, w trybie przewidzianym w ustawie z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 z późn. zm.);
- 3) podstawą przetwarzania Pani/Pana danych osobowych jest ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz, ewentualnie, ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego;
- 4) Administrator danych przewiduje możliwość powierzenia przetwarzania danych innym podmiotom świadczącym na rzecz Administratora danych usługi z zakresu IT;
- 5) podanie danych osobowych jest dobrowolne, ale konsekwencją niepodania danych będzie pozostawienie wniosku bez rozpoznania;
- 6) posiada Pani/Pan prawo do:
 - żądania dostępu do treści swoich danych osobowych, ich sprostowania lub ograniczenia przetwarzania,
 - wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych z przyczyn związanych z Pani/Pana szczególną sytuacją,
 - wniesienia skargi do organu nadzorczego - Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
- 7) Pani/Pana dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu;
- 8) Pani/Pana dane osobowe w zakresie rozpatrywania wniosku, będą przechowywane przez okres 50 lat od dnia zakończenia sprawy, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz. U. z 2018 r. poz. 217, z późn. zm.), a po upływie tego okresu akta zawierające dane osobowe będą podlegać ekspertyzie archiwalnej przeprowadzanej przez właściwe archiwum;
- 9) dane kontaktowe do Inspektora ochrony danych w Ministerstwie Infrastruktury: Inspektor ochrony danych, Ministerstwo Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, adres e-mail: inspektor.RODO@mi.gov.pl. Z Inspektorem ochrony danych można się kontaktować we wszystkich sprawach dotyczących przetwarzania przez Administratora danych Pani/Pana danych osobowych oraz korzystania z praw związanych z tym przetwarzaniem danych.

Przedłużenie certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego

Audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego ma obowiązek stałego podnoszenia kwalifikacji zawodowych na szkoleniach okresowych co najmniej raz na trzy lata, zgodnie z art. 24n ust. 3 ww. ustawy o drogach publicznych.

Szkolenia okresowe dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadzają uczelnie, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2183 z późn. zm.) oraz instytuty badawcze posiadające kategorię A, działające w zakresie budownictwa drogowego na podstawie ustawy z dnia 30 kwietnia 2010 r. o instytutach badawczych (Dz. U. z 2018 poz. 736 t.j.). Uczelnie, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. Prawo o szkolnictwie wyższym, powinny posiadać uprawnienia do prowadzenia studiów drugiego stopnia z zakresu budownictwa drogowego.

Osoba ubiegająca się o przedłużenie certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego na kolejne trzy lata zobowiązana jest złożyć wniosek do Ministra Infrastruktury wraz ze wskazanymi poniżej dokumentami. Zaleca się, aby wniosek o przedłużenie Certyfikatu audytora brd złożyć na miesiąc przed upływem terminu ważności posiadanego Certyfikatu, jednak nie może to nastąpić później niż w dniu utraty jego ważności.

Uwaga!

Certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego, którego ważność upływa w okresie:

- obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego,
- stanu epidemii,
- 30 dni następujących po ich odwołaniu,

zachowuje ważność, jednak nie dłużej niż do dnia upływu 90 dni od dnia odwołania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, w zależności od tego, który z nich zostanie odwołany później.

(art. 15zzzu ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych)

Wymagane dokumenty:

Materiały

[Przedłużenie certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego - wykaz niezbędnych dokumentów](#)

[lista_przedluzenie_certyfikatu.pdf 0.19MB](#)
[Oświadczeniem audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego o korzystaniu z pełni praw publicznych złożone pod rygorem odpowiedzialności za fałszywe zeznania;](#)

[Oswiadczenie_\(1\).pdf 0.13MB](#)

- Oświadczeniem audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego o posiadaniu pełnej zdolności do czynności prawnych złożone pod rygorem odpowiedzialności za fałszywe zeznania;
- Zaświadczeniem z Krajowego Rejestru Karnego, wydane nie wcześniej niż 6 miesięcy przed złożeniem wniosku;
- Oryginałem lub kopią poświadczoną za zgodność z oryginałem zgodnie z art. 76a § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257 z późn. zm.) zaświadczenia o ukończeniu szkolenia okresowego dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego (oryginał zaświadczenia zostanie zwrócony drogą pocztową po dokonaniu weryfikacji dokumentów);
- Potwierdzenie wniesienia opłaty skarbowej za przedłużenie certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego w kwocie 17 zł na konto:

Urząd Miasta Stołecznego Warszawy

Centrum Obsługi Podatnika

21 1030 1508 0000 0005 5000 0070

Tytułem: certyfikat audytora brd – opłata skarbową – imię i nazwisko wnioskodawcy

Wniosek wraz z dokumentami należy przesyłać bezpośrednio na adres:

Ministerstwo Infrastruktury

Departament Dróg Publicznych

ul. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

Sposób przeprowadzania i zakres programowy szkolenia zakończonego egzaminem na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego, sposób przeprowadzania i zakres programowy szkolenia okresowego dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wzór certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego zostały określone w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 września 2012 r. w sprawie szkoleń oraz wzoru certyfikatu dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego (Dz. U. poz. 1079).

stopka Ministerstwo Infrastruktury

ADRES

ul. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

NIP 7010527764

Regon 363190367

Skontaktuj się z nami

+48226301000

Czynna w dni robocze

w godzinach 8:15-16:15



Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki
z siedzibą w Krakowie

ZAŚWIADCZENIE

O UKOŃCZENIU SZKOLENIA

WYDANE W RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Pan(i) **Agnieszka Kamińska**

Data urodzenia: **9 listopada 1982 r.**

Miejsce urodzenia: **Wrocław**

Nazwa szkolenia: **Szkolenie okresowe dla audytorów BRD**

Czas trwania szkolenia: **od 19 listopada 2021 r. do 27 listopada 2021 r.**

KIEROWNIK
Katedry Dróg, Kolej i Inżynierii Ruchu

dr.hab.inż. Mariusz Kieć, prof. PK

(pieczęć imienna i podpis kierownika
jednostki organizacyjnej prowadzącej
szkolenie)



Kraków, dnia 27 listopada 2021 r.

Nr ewidencyjny 54/2021/L-5

Wykaz zajęć dydaktycznych wraz z liczbą godzin

Ramowy program szkolenia okresowego dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego

zgodny z zapisami Rozporządzenia z dnia 14 września 2012 r. Dz.U. poz. 1079

Lp.	Nazwa zajęć	Liczba godzin zajęć
1	Autostrady i drogi ekspresowe	2 W, 7 Ć
2	Drogi poza terenem zabudowy	2 W, 7 Ć
3	Drogi w terenie zabudowy	4 W, 10 Ć
Łączna liczba godzin:		8 W 24 Ć

Szkolenie okresowe zakończone z wynikiem pozytywnym



Rzeczpospolita Polska

**CERTYFIKAT
AUDYTORA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**

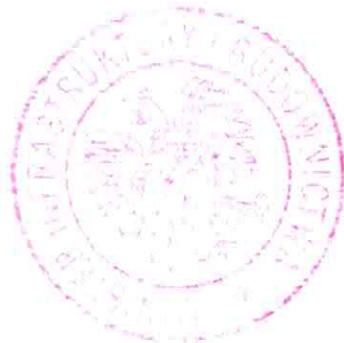
Na podstawie art. 24n ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych

stwierdza się, że

Pani Agnieszka Kamińska
urodzona 9 listopada 1982 r.

jest audytorem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Certyfikat jest ważny do dnia 5 MARCA 2019 R.



Z upoważnienia
MINISTRA
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA
Jerzy Szmig
Jerzy Szmig
Podsekretarz Stanu

minister właściwy do spraw transportu

(pieczęć okrągła ministra właściwego do spraw transportu)

Warszawa, dnia 23 WIEGO 2016 R.



POLITECHNIKA KRAKOWSKA
im. Tadeusza Kościuszki

Wydział Inżynierii Lądowej
Instytut Inżynierii Drogowej, Kolejowej i Transportu
Katedra Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu

ZAŚWIADCZENIE
O UKOŃCZENIU SZKOLENIA OKRESOWEGO
DLA AUDYTORA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU
DROGOWEGO

Agnieszka KAMIŃSKA

urodzona dnia 9.11.1982 r. we Wrocławiu

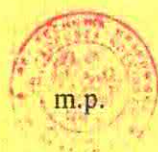
ukończyła szkolenie okresowe dla audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego

Szkolenie przeprowadzone zostało w dniach 9-10 listopada i 23-24 listopada 2018 r.

Program szkolenia okresowego zrealizowano zgodnie z zasadami określonymi w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 14.09.2012 r. (poz.1079). Szkolenie obejmowało łącznie 35 godzin lekcyjnych, w tym 8 godzin wykładów i 27 godzin ćwiczeń praktycznych.

Kierownik szkolenia

prof. dr hab. inż. Stanisław Gaca



m.p.

Przewodniczący Rady Programowej Szkolenia

prof. dr hab. inż. Marian Tracz

Dziekan Wydziału

dr hab. inż. Andrzej Szarata, prof. PK



Rzeczpospolita Polska

**CERTYFIKAT
AUDYTORA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**

Na podstawie art. 24n ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych

stwierdza się, że

Pani Agnieszka Małgorzata Kamińska
urodzona 9 listopada 1982 r.

jest audytorem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Certyfikat jest ważny do dnia *4 marca 2016 r.*



Z upoważnienia
MINISTERSTWA TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARSTWA MORSKIEJ

Tadeusz Jarociński
Sekretarz Stanu

minister właściwy do spraw transportu
(pieczęć okrągła ministra właściwego do spraw transportu)

Warszawa, dnia *4 marca 2016 r.*



SUPLEMENT DO CERTYFIKATU UKOŃCZENIA SZKOLENIA

POD TYTUŁEM

„AUDYT BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO”

PANI

Agnieszka Małgorzata KAMIŃSKA

(ur. 09.11.1982 r.)

ZŁOŻYŁ EGZAMIN KOŃCOWY I UZYSKAŁ OCENĘ:

ponad dobry

Dyrektor
Instytutu Inżynierii Drogowej i Kolejowej


.....
dr hab. inż. Stanisław Gaca, prof. PK

Kierownik
Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu


.....
prof. dr hab. inż. Marian Tracz

Kraków, dnia 04 czerwca 2011 r.

Nr certyfikatu: 15/BRD/2011





POLITECHNIKA KRAKOWSKA IM. TADEUSZA KOŚCIUSZKI
WYDZIAŁ INŻYNIERII LĄDOWEJ
ul. Warszawska 24
31-155 Kraków



CERTYFIKAT UKOŃCZENIA SZKOLENIA


PANI

Agnieszka Małgorzata KAMIŃSKA
(ur. 09.11.1982 r.)

UKOŃCZYŁA SZKOLENIE POD TYTUŁEM
„Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego”

*Przeprowadzone w dniach od 24.02.2011 r. do 04.06.2011 r. przez
Wydział Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej im. Tadeusza Kościuszki*

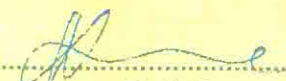
Dziekan
Wydziału Inżynierii Lądowej


.....
dr hab. inż. Tadeusz Tatała,
prof. PK

Koordynator szkolenia


.....
dr inż. Krzysztof Ostrowski

Z-ca Kierownika Projektu


.....
mgr Izabela
Karasińska-Jaskowiec

Kraków, dnia 04 czerwca 2011 r.

Nr certyfikatu: 15/BRD/2011

POLITECHNIKA KRAKOWSKA
im. Tadeusza Kościuszki
Wydział Inżynierii Lądowej
31-155 Kraków, ul. Warszawska 24
tel./fax 012 628 25 41



Projekt „Rozwój potencjału dydaktycznego Politechniki Krakowskiej – studia podyplomowe, szkolenia, kursy” współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego realizowany pod nadzorem Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wzręczego





„Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego”

ZREALIZOWANY PROGRAM SZKOLENIA

LP.	TEMATYKA SZKOLENIA WSTĘPNEGO	LICZBA GODZIN
1	Podstawowe pojęcia z zakresu brd i opisu jego stanu	6
2	Identyfikacja zagrożeń brd i metody ich analizy	11
3	Wpływ infrastruktury drogowej i organizacji ruchu na brd – potencjalne źródła błędów i ich identyfikacja	24
4	Koncepcja prowadzenia audytu brd i jego uwarunkowania formalne	8
5	Wykonywanie audytu brd dla dróg zamiejskich	15
6	Wykonywanie audytu brd dla dróg na terenach zurbanizowanych	11
7	Specyficzne elementy infrastruktury drogowej i ich audyt	11
8	Audyty brd przed oddaniem obiektu do użytkowania i w pierwszym okresie jego eksploatacji	3
9	Metody i środki eliminacji głównych zagrożeń brd na obiektach istniejących wraz z ich audytem	8
10	Prezentacje prac końcowych	15
11	Egzamin	4
12	Podsumowanie kursu	4

ŁĄCZNA ILOŚĆ GODZIN

120

Kierownik Katedry
Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu

Marian Tracz
prof. dr hab. inż. Marian Tracz

DYREKTOR
Instytut Inżynierii Drogowej i Kolejowej

Stanisław Goca
dr hab. inż. Stanisław Goca, prof. PR



**POLITECHNIKA
GDAŃSKA**

Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska

ŚWIADECTWO

ukończenia szkolenia

WYDANE W RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Agnieszka Kamińska

ukończyła w roku 2013 szkolenie na:

**Inspektora bezpieczeństwa ruchu
drogowego**

z wynikiem pozytywnym

Szkolenie przeprowadzone zostało w okresie 05.11.2013 r.+05.12.2013 r.

Gdańsk, 13 grudnia 2013 r.
Świadectwo nr: 147/2013/WILiŚ

Kierownik jednostki prowadzącej
szkolenie

dr hab. inż. Ireneusz Kreja, prof.
nadm. PG



Miejsce urzędowa

WYNIK

AUDYTU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

I. SPRAWOZDANIE Z PRZEPROWADZONEGO AUDYTU BRD

A. METRYKA PROJEKTU

Tytuł projektu:

Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego dla zadania: „Przebudowa miasteczka rowerowego na terenie Miejskiego przedszkola nr 21 w Płocku” – układ funkcjonalny miasteczka rowerowego z organizacją ruchu docelowego (dz. nr 577 obręb 7, ul. Mikołaja Reja 4, 09-400 Płock).

Stadium projektowe:

1. Stadium projektowe – układ funkcjonalny miasteczka rowerowego z organizacją ruchu docelowego, przekrój przez nawierzchnię, przekrój przez chodnik.
2. Etap II – przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzji o pozwoleniu na budowę lub przed zgłoszeniem wykonywania robót.

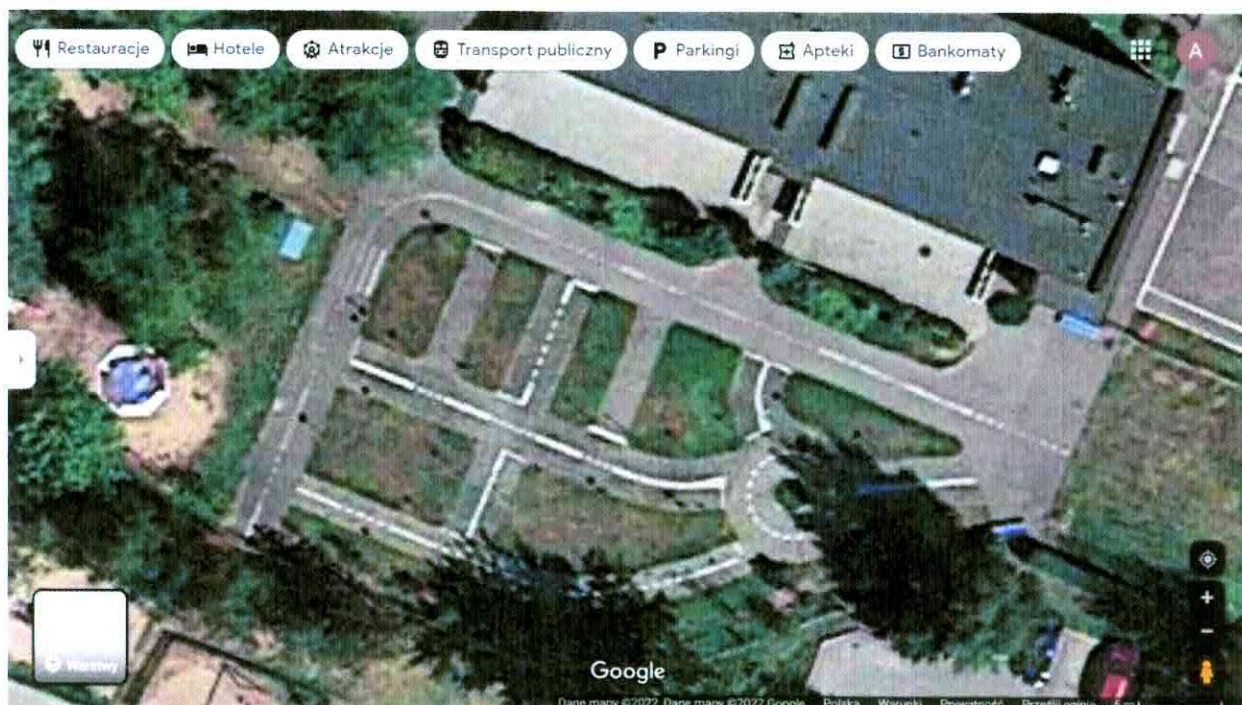
Lokalizacja obiektu:

Przedmiotowy obszar miasteczka rowerowego na terenie Miejskiego przedszkola nr 21 w Płocku (dz. nr 577 obręb 7, ul. Mikołaja Reja 4, 09-400 Płock), zlokalizowany jest pomiędzy ul. Dworcową a ul. Mikołaja Reja i ul. Księdza Ignacego Lasockiego w obrębie granic administracyjnych miasta Płocka. Przedmiotem Audytu BRD jest zakres przebudowy układu funkcjonalnego miasteczka rowerowego z wprowadzeniem organizacją ruchu docelowego w zakresie oznakowania pionowego i poziomego, nowym przekrojem przez nawierzchnię oraz przez chodnik w obrębie istniejącego placu.

Obecne zagospodarowanie placu wygradzonego na terenie Miejskiego przedszkola nr 21 w Płocku (widoczne w internecie na zdjęciach satelitarnych dostępnych portali internetowych: <https://www.google.pl/maps/> , <https://mapy.geoportal.gov.pl/imap/> oraz google street view) obejmuje ciąg jezdny z zagospodarowaniem wewnętrznej części terenu zielonego, zaadaptowanego na miasteczko rowerowe. W obrębie istniejącego placu wprowadzone jest oznakowanie poziome z linii segregacyjnych (P-4 „linia podwójna ciągła”, P-1b „linia pojedyncza przerywana - krótka”, P-1c „linia pojedyncza przerywana – wydzielająca” (w obrębie osi skrzyżowań), powierzchnie wyłączone z ruchu P-7 / P-21 (w obrębie wlotów ronda), P-12 „linia bezwzględnego zatrzymania – stop”, P-13 „linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów”. Dwa wloty wewnątrz sieci dróg na placu oznakowane są jako drogi jednokierunkowe, łączące się z jedniami oznakowanymi z pierwszeństwem przjazdu.



Fot.1. Istniejące zagospodarowanie obrębu placu objętego przebudową miasteczka rowerowego <https://mapy.geoportal.gov.pl/imap/>.



Fot.2. Istniejące zagospodarowanie obrębu placu objętego przebudową miasteczka rowerowego <https://www.google.pl/maps/>

Zarządca drogi (placu miasteczka rowerowego):

Miejskie przedszkole nr 21 w Płocku

ul. Mikołaja Reja 4

09-400 Płock

Inwestor:

Gmina Płock
ul. Stary Rynek 1
09-400 Płock

Zlecający Audyt:

Rzecznawca Budowlany
mgr inż. Wojciech Błaszczak
ul. Batalionu Parasol 76
09-410 Płock

Projektant / Biuro projektowe:

Brak.

Weryfikator

Brak.

Zarządca drogi zlecający przeprowadzenie Audytu BRD:

Brak.

Raporty z poprzedzających faz Audytu BRD:

Brak.

B. ZAWARTOŚĆ DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ PRZEKAZANEJ AUDYTOROWI BRD:**Wersja elektroniczna pdf:**

- układ funkcjonalny miasteczka rowerowego
- organizacja ruchu docelowego miasteczka rowerowego,
- przekrój przez nawierzchnię,
- przekrój przez chodnik.

Pisma:

- Brak.

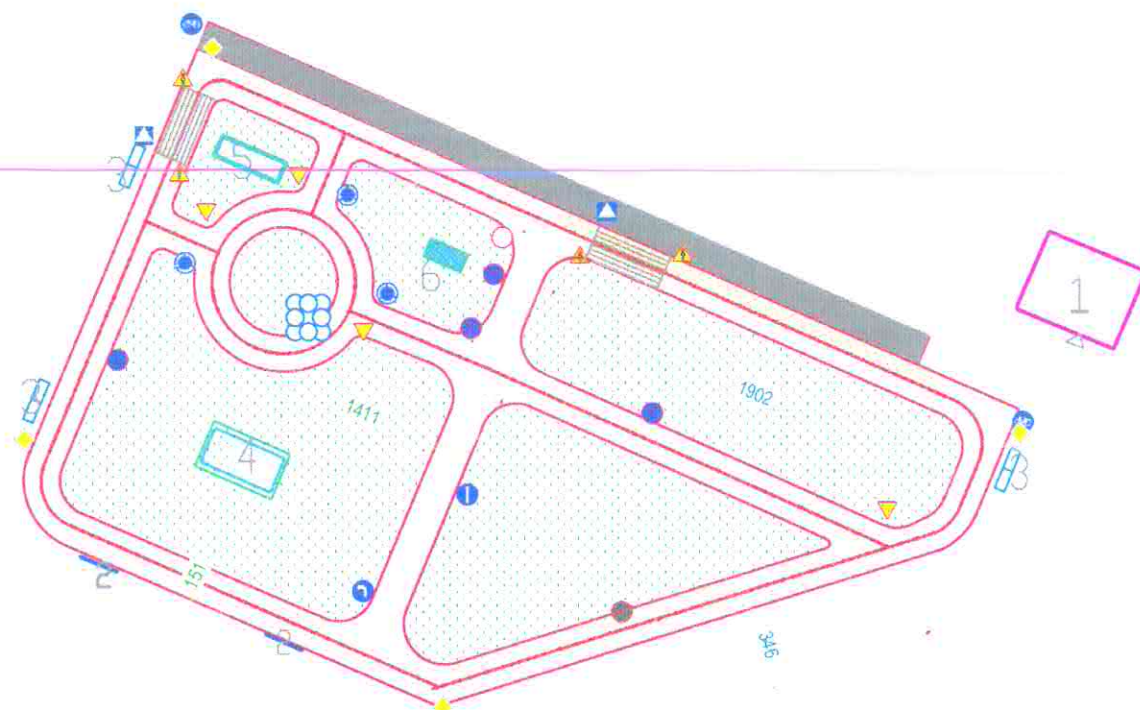
Wersja elektroniczna edytowalna:

- układ funkcjonalny miasteczka rowerowego z organizacją ruchu docelowego miasteczka rowerowego – plik dwg.

Inne dokumenty załączone do dokumentacji projektowej: w tym Odstępstwa od „Warunków technicznych...” jakie zostały użyte w projekcie wraz z ich uzasadnieniem i formalnymi uzgodnieniami z wcześniejszych etapów i ocenianego stadium projektowania. Ocena

wpływu przyjętych odstępstw na BRD. Środki kompensujące zastosowane w celu minimalizacji zagrożeń wynikających z tych odstępstw, Zalecenia dla zarządcy drogi zawarte w Wynikach Audytów BRD (Sprawozdaniach, Raportach) z wcześniejszych etapów, które nie zostały uwzględnione przez zarządcę drogi, Uzasadnienia zarządcy drogi w przypadku nieuwzględnienia przez niego zaleceń dla zarządcy drogi).

Brak.



Rys. 1. Układ funkcjonalny miasteczka rowerowego projektowana organizacja ruchu docelowego.



Rys. 2. Układ funkcjonalny miasteczka rowerowego projektowana organizacja ruchu docelowego.

AMU

C. ANALIZA OGÓLNYCH ROZWIĄZAŃ, ZASTOSOWANYCH NA PROJEKTOWANYM, BUDOWANYM, PRZEBUDOWANYM LUB UTRZYMYWANYM ODCINKU DROGI STWARZAJĄCYCH ZAGROŻENIE DLA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO.

Ogólna opinia na temat BRD całości ocenianego odcinka drogi, przyjętej koncepcji, generalnych założeń, kompleksowych rozwiązań oraz typów zagrożeń powtarzających się i występujących w wielu miejscach, zagrażających BRD nie tylko w poszczególnych lokalizacjach ale na znacznej części lub na całym ocenianym odcinku drogi oraz uzasadnienie tak sformułowanej oceny. Generalna ocena nie jest syntezą z później wykonywanej oceny szczegółowej i powinna być wykonana przed oceną szczegółową.

Określenie głównych założeń funkcjonowania miasteczek rowerowych w zakresie edukacji przedszkolnej oraz wymogów obiektów służących jako obiekty edukacyjne oraz szkoleniowo – egzaminacyjne (w zakresie zdobywania uprawnień – karty rowerowej):

Miasteczko ruchu drogowego – wydzielony plac manewrowy o niewielkiej powierzchni, posiadający jezdnie i skrzyżowania okrężne dla ruchu rowerowego, wyposażony w znaki drogowe, przeznaczony w celu bezpiecznego szkolenia małoletnich kandydatów na posiadaczy karty rowerowej. Poprzez praktyczną naukę przygotowuje uczniów do uzyskania karty rowerowej, nauczy przepisów ruchu drogowego, pobudzi motywację do stosowania.

Planując budowę miasteczka drogowego, projektanci powinni uwzględnić w projekcie otoczenie miejscowości, w jakiej będzie się ono znajdować. Mianowicie, jeśli w drodze do szkoły przyszłych rowerzystów znajdują się określone skrzyżowania bądź przejazd kolejowo-drogowy, należy je umieścić w planie, jednak ze względu na ograniczoną powierzchnię pod budowę miasteczka budowa przejazdów jest pomijana. Warto też uwzględnić wyjazd z posesji lub drogi gruntowej, aby dzieci mogły samodzielnie uczyć się włączać do ruchu. Głównymi użytkownikami miasteczek są rowerzyści, lecz dobrze jest, aby znajdowały się w nich przejścia dla pieszych, aby młodsze dzieci uczyły się poruszania jako piesi. Droga po miasteczku jest urozmaicona dużą ilością znaków drogowych, aby oprócz praktycznej nauki jazdy na rowerze przyszli rowerzyści mogli wykorzystywać na nim zdobytą wiedzę praktyczną, jaką jest znajomość tych znaków. Miasteczka rowerowe w celu lepszego wyglądu estetycznego są obsiewane trawą, ustrajane różnymi kwiatami bądź klombami na rondach.

Główną przyczyną powstawania miasteczek jest praktyczne przygotowanie małoletnich kandydatów do zdania egzaminu na posiadaczy karty rowerowej. Jazda po nich ma ich nauczyć bezpiecznego poruszania się rowerem oraz wykorzystywania wiedzy teoretycznej w rozpoznawaniu i przestrzeganiu znaków drogowych. Poza tym uczy integracji i jazdy z innymi rowerzystami. Mniejsze dzieci zapoznają się z ruchem pieszych, co powoduje, że miasteczka pełnią funkcję edukacyjną.

Wypadki śmiertelne z udziałem dzieci

Impulsem do budowy miasteczek jest duża liczba wypadków drogowych z udziałem dzieci. Ich częstą przyczyną jest nieodpowiednie zachowanie małych dzieci, które samodzielnie poruszając się nagle wybiegają na drogę, przebiegając w niedozwolonym miejscu bądź ulegają chwilowemu roztargnieniu, jakim jest rozmowa z kolegą lub koleżanką.

Wiek	Zabici	Ranni	Zabici	Ranni	Zabici	Ranni
	2005		2006		2007	
0-6 lat	59	1526	50	1446	59	1480
7-14 lat	114	4565	101	4311	97	4274
15-17 lat	165	3388	149	3156	180	3257
Łącznie	338	9479	300	8913	336	9281

Praca zbiorowa: Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, Komenda Główna Policji.

Wśród dzieci uczestniczących w ruchu drogowym to przede wszystkim rowerzyści, rzadziej motorowerzyści. Prawie połowa rowerzystów-dzieci biorących udział w wypadkach drogowych nie przestrzegała zasady pierwszeństwa przejazdu. Wynika z tego, że zasad tych nie znają bądź nie potrafią ich stosować. Wraz z dalszym upowszechnieniem rowerów w Polsce może wzrosnąć liczba poszkodowanych nieletnich rowerzystów. Dlatego dużego znaczenia nabierają takie kwestie, jak budowa miasteczka ruchu drogowego.

Spotkać można się z trzema rodzajami miasteczek rowerowych:

- Najprostsze posiadają wymalowaną drogę, najczęściej jednokierunkową, wraz z oznakowaniem poziomym. Dziecko może uczyć się tam zachowania na pasach ruchu, reagowania na przechodniów czy zasad pierwszeństwa na skrzyżowaniach lub rondach.
- Nieco bardziej rozwinięte miasteczka posiadają dodatkowo oznakowania pionowe, czyli znaki drogowe. To kolejny etap edukacji, który pozwoli młodemu rowerzyście nauczyć się ich rozpoznawania i odpowiedniej reakcji.
- Najbardziej rozbudowane miasteczka poza wymienionymi wyżej elementami, posiadają także przeszkody drogowe. Mogą być to drewniane rampy, kładki symulujące jazdę po kostce czy progi zwalniające.

Szkoły i inne placówki odgrywają ważną rolę w przygotowaniu uczniów do bezpiecznego poruszania się na drodze. Jednym z coraz częściej stosowanych rozwiązań jest inwestycja w mini miasteczko ruchu rowerowego dla dzieci. Miasteczko rowerowe umożliwia praktyczne ćwiczenia w warunkach zbliżonych do rzeczywistości, składa się ono z oznakowania poziomego w postaci linii krawędziowych, osiowych, i segregacyjnych, przejść dla pieszych oraz drobnych elementów typu

strzałki, a także pionowych znaków drogowych. Dzięki temu skutecznie ułatwia zrozumienie podstawowych zasad, jakie obowiązują pieszych i rowerzystów, a także osób kierujących innymi pojazdami.

W przypadku budowy na terenie szkoły rowerowego miasteczka drogowego placówka ma możliwość przeprowadzania zarówno niezbędnych praktyk, jak i samego egzaminu na kartę rowerową. Dzieci uczące się w znanym przez siebie środowisku często czują się dużo bardziej pewne siebie przy zdawaniu testu praktycznego, a przy tym szkoła może zaoszczędzić czas i koszty związane z podróżą do najbliższego tego typu obiektu.

Minimalny wiek osoby przystępującej do kursu na kartę rowerową wynosi 10 lat. Warto jednak zdawać sobie sprawę, że uprawnienia do kierowania rowerami i innymi pojazdami na kartę rowerową „z automatu” otrzymują osoby posiadające prawo jazdy – w przypadku niepełnoletnich są to kategorie AM (od 14 lat) i A1, B1 lub T (od 16 lat). Po ukończeniu 18 lat nie trzeba posiadać żadnych uprawnień do kierowania pojazdami ujętymi w karcie rowerowej („zawiera” je w sobie dowód osobisty). Z kolei dzieci, które nie ukończyły 10 lat, mogą poruszać się rowerami jedynie pod opieką dorosłych (hulajnogami elektrycznymi i innymi urządzeniami transportu osobistego – jedynie w strefie zamieszkania).

KARTA ROWEROWA:

W wyniku zmiany przepisów w 2021 roku posiadacze karty rowerowej mogą także legalnie poruszać się hulajnogami elektrycznymi i tzw. UTO, czyli urządzeniami transportu osobistego (deskorolkami elektrycznymi lub urządzeniami samobalansującymi). Ponadto posiadacze karty rowerowej od 15 roku życia mogą poruszać się pojazdami zaprzęgowymi, a od 17 roku życia – przewozić rowerem inne osoby, prowadzić rowery wieloosobowe oraz kierować riksiami.

Zgodnie z obecnym taryfikatorem za kierowanie pojazdem innym niż mechaniczny na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu przez osobę niemającą do tego uprawnienia grozi mandat w wysokości 200 zł. Nagminne łamanie tego przepisu, jak i stworzenie zagrożenia w ruchu lądowym, może skutkować skierowaniem sprawy do sądu rodzinnego i nałożenia grzywny do 1500 zł. Powyższe kary dotyczą jednak tylko osób podlegających odpowiedzialności wykroczeniowej, czyli mających minimum 17 lat. Przyłapanie młodszego dziecka na poruszaniu się rowerem bez uprawnień najprawdopodobniej skończy się pouczeniem (jego lub opiekunów prawnych).

Wydawaniem kart rowerowych zajmują się trzy podmioty: Dyrektor szkoły (jeśli dziecko jest uczniem szkoły podstawowej i posiada zgodę rodzica lub opiekuna); Dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego (jeśli dziecko ukończyło szkołę podstawową); Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia kierowców, w przypadku gdy posiada specjalne poświadczenie potwierdzające spełnienie przez niego dodatkowych wymagań (jeśli dziecko ukończyło szkołę podstawową). W szkole zajęcia przygotowujące do egzaminu na kartę rowerową przeprowadza

nauczyciel posiadający specjalistyczne przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego. Dla poprawy jakości kursu może on do nauki dzieci zaangażować policjantów. Kurs może się odbywać zarówno w szkole, jak i w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego lub ośrodku szkolenia kierowców spełniającym dodatkowe wymagania. Warunek: między tymi podmiotami a dyrektorem szkoły musi zostać zawarte porozumienie o bezpłatnym uczestnictwie uczniów w zajęciach organizowanych przez ośrodek. Osoby nie będące już uczniami szkoły podstawowej mogą wyrobić kartę rowerową tylko w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego lub w ośrodku szkolenia kierowców z poświadczeniem potwierdzającym spełnienie dodatkowych wymagań.

Do zapisania na kurs karty rowerowej potrzebna jest jedynie zgoda rodzica lub prawnego opiekuna oraz zdjęcie legitymacyjne o wymiarach 45 x 35 mm. Kursy w szkołach realizowane są z reguły pod koniec roku szkolnego (w maju lub czerwcu).

Kurs na kartę rowerową trwa łącznie 8 godzin – dokładnie 6 godzin zajęć teoretycznych i 2 godziny zajęć praktycznych. Kończy się dwoma egzaminami: teoretycznym i praktycznym. Teoretyczny realizowany jest w formie testu (25 pytań z wariantami odpowiedzi A, B lub C), na którego wykonanie przewidziane jest 35 minut. Do zaliczenia egzaminu potrzeba co najmniej 20 poprawnych odpowiedzi. By odpowiednio się do niego przygotować, warto uzupełnić wiedzę z zajęć o materiały edukacyjne ze stron internetowych Policji lub takich witryn jak prawodrogoe.pl. Przed przystąpieniem do egzaminu można sprawdzić swoją wiedzę w testach na kartę rowerową online, dostępnych np. na stronie kartarowerowa.net.pl lub brd.edu.pl. Egzamin praktyczny odbywa się z kolei na placu manewrowym zlokalizowanym np. na odpowiednio przygotowanym boisku szkolnym.

By go zaliczyć, trzeba prawidłowo wykonać 90% przewidzianych manewrów. Pośród nich mogą się znaleźć m.in:

- Wsiadanie na rower w ruchu na odcinku 1-3 m;
- Zatrzymanie się przed linią oraz ponowne ruszenie z miejsca;
- Skręcanie w lewo z wyciągniętą ręką;
- Jazda między dwiema liniami;
- Jazda między dwiema liniami z jedną ręką na kierownicy;
- Slalom;
- Skręcanie w prawo z wyciągniętą ręką;
- Jazda wzdłuż linii z patrzeniem na przemian w prawo i w lewo;
- Jazda wzdłuż linii z patrzeniem na przemian w lewo i do tyłu;
- Zatrzymanie się w oznaczonym miejscu;
- Szybkie zatrzymanie się na sygnał gwizdka;
- Reagowanie na znaki drogowe.

Oprócz tego weryfikowana jest wiedza dziecka odnośnie sprawdzania stanu technicznego roweru, np. ustawienia siodełka, stanu hamulców i oświetlenia.

Z myślą o najmłodszych uczestnikach ruchu drogowego występują oferty dla przedszkoli – mobilne edukacyjne miasteczka dla przedszkolaka. Już od najmłodszych lat, poprzez zabawę dzieci mogą zapoznawać się oraz uczyć bezpiecznego zachowania na drodze. Miasteczka można używać wewnątrz oraz na zewnątrz obiektów, Mini miasteczko dla przedszkolaka umożliwia aktywne uczestnictwo dzieci w zajęciach przedstawiających ruch drogowy. Przy pomocy tego zestawu dzieci uczą się poprzez zabawę i zdobywają doświadczenie w warunkach zbliżonych do naturalnych sytuacji na drodze.

MAKIETY IMITUJĄCE POJAZDY

Ambulans, wóz strażacki, samochód policyjny, autobus, tramwaj, samochód osobowy, samochód ciężarowy, motocykl, rower. Nakładane przez głowę, z dodatkowymi gumkami mocującymi z boku. Nakładane makiety są wykonane z dzianiny, zapewniają wygodę i są trwałe w użytkowaniu. Umożliwiają nałożenie na siebie przez dziecko wizerunek różnego typu pojazdu.

MINI ZNAKI DROGOWE

Mini znaki drogowe wykonane są z materiału PCV. Ich wysokość to 105 cm, a średnica tarczy 20 cm. Podstawa jest lekka, plastikowa. Istnieje możliwość nałożenia kilku znaków na jednym słupku.

SYGNALIZATORY ŚWIETLNE

Zestaw zawiera 2 przesuwane sygnalizatory świetlne 2-komorowe dla ruchu pieszego oraz 2 przesuwane sygnalizatory świetlne 3-komorowe dla ruchu kołowego (wykonane z materiału PCV z naklejkami odblaskowymi imitującymi światła). Wysokość sygnalizatorów wynosi 105 cm.

KOMPLET MAT GUMOWYCH ANTYPOŚLIZGOWYCH

Szerokość 60 cm, długość 105 cm, grubość 3 mm. Maty umożliwiają tworzenie dróg i skrzyżowań.

W skład zestawu wchodzi:

- mata gumowa antypoślizgowa – przejście dla pieszych.
- mata gumowa antypoślizgowa – ścieżka (w tym mata gumowa – zakręt).

Jazda rowerem po ulicach ze znakami drogowymi, z możliwością parkowania, a także ustępowania pierwszeństwa pieszym lub innym rowerzystom pozwala najmłodszym uczyć się nowych rzeczy. Ze względu na przyswajanie nowej wiedzy w trakcie zabawy, na szkolnych boiskach, w parkach lub innych terenach publicznych, idealnie sprawdzi się miasteczko ruchu drogowego. Oznakowanie poziome w obrębie układu ulic wykonane jest farbą poliuretanową, która jest całkowicie bezpieczna oraz trwała – co ma spore znaczenie w przypadku kontaktu z dziećmi.

Jazda na rowerze po wyimaginowanej miejskiej przestrzeni stanowi doskonałą rozrywkę dla dzieci w każdym wieku, miasteczko rowerowe to stacjonarne miejsce zabaw zawierające m.in.: namalowane skrzyżowania, jezdnie, chodniki czy też znaki drogowe, obiekty takie pomagają najmłodszym uczyć się podstawowych zasad ruchu drogowego. Tego typu „plac zabaw” z pewnością pozwolą wpoić pociechom bezpieczne wzorce zachowań.

Celem jest podniesienie kultury motoryzacyjnej i działanie na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa na drodze, w tym bezpieczeństwa dzieci i młodzieży szkolnej, właściwe przygotowanie dzieci w zakresie wiedzy komunikacyjnej. Jazda po sztucznie wykreowanym miasteczku może być z pewnością świetną zabawą dla dziecka, a nawet dla dorosłego, jednak w podstawowych założeniach takich obiektów nie leży wcale rozrywka, lecz bezpieczeństwo.

Pierwsze miasteczka w naszym kraju mają już kilkanaście lat, powstały jako reakcja na rosnące statystyki śmiertelnych potrażeń dzieci na polskich drogach.

W ramach organizowanych przez szkoły, policję lub WORD szkoleń z instruktorem dzieci mogą także przygotować się do egzaminu na kartę rowerową, poznają zarówno w teorii, jak i praktyce zasady obowiązujące na drodze odpowiedniego zachowania:

- na skrzyżowaniach równorzędnych,
- na drogach podporządkowanych oraz z pierwszeństwem,
- na skrzyżowaniach z ruchem okrężnym,
- w trakcie zmiany pasa ruchu,
- przy włączaniu się do ruchu,
- podczas zmiany kierunku jazdy.

Nauczą się także rozpoznawać i odpowiednio reagować na znaki drogowe poziome (m.in. przejścia dla pieszych, strefy wyłączone z ruchu, linie przerywane i ciągłe) oraz pionowe (m.in. znaki organizacji ruchu czy postojowe). W przypadku zajęć organizowanych w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego lub w ośrodku szkolenia kierowców posiadającym poświadczenie potwierdzające spełnienie dodatkowych wymagań, dzieci mogą na zakończenie kursu uzyskać od razu kartę rowerową. Egzamin przeprowadzić może przeszkolony z zakresu ruchu drogowego nauczyciel, policjant, instruktor lub egzaminator.

Źródła:

https://smartplac.pl/produkt_category/miasteczko-ruchu-drogowego/

<https://www.wyorkierowcow.pl/karta-rowerowa-wiek-cena-egzamin-mandat-za-brak-karty-rowerowej/>

<https://edu-miasteczka.pl/dla-przedszkoli/?gclid=CjwKCAjwjZmTBhB4EiwAynRmDzaiuflhvKTQv4B-iAW7OstDvk4H9NCdCsiBnjZJi Q-Slz4K2g2lBoC mcQAvD BwE>

<https://www.centrumrowerowe.pl/blog/miasteczko-rowerowe/>

https://strefygier.pl/miasteczko_rowerowe

<https://euroblask.pl/kategoria-produktu/mobilne-miasteczko-ruchu-drogowego/>

https://pl.wikipedia.org/wiki/Miasteczko_ruchu_drogowego

<https://warminsko-mazurska.policja.gov.pl/ol/aktualnosci/23873,Dobre-Miasto-9-latek-spowodowal-wypadek-Rowerem-potracyl-kobieta.html>

<https://rypin.budzet-obywatelski.org/projekt/1589>

<https://www.brd24.pl/spoleczenstwo/miasteczko-ruchu-drogowego-w-modlinie-juz-otwarte/>

<https://www.prawodrogowe.pl/informacje/statystyka/czy-beda-nastepne-miasteczka-ruchu-drogowego>

<https://www.its.waw.pl/7792.pl,Konferencja-w-ramach-projektu-Budujemy-miasteczka-ruchu-drogowego.html>

[https://bip.zielonagora.pl/zamowienia_publiczne/131/967/Budowa miasteczka ruchu drogowego przy Szkole Podstawowej nr 18 22 w ramach projektu 22Budujemy miasteczka ruchu drogowego o 22/](https://bip.zielonagora.pl/zamowienia_publiczne/131/967/Budowa_miasteczka_ruchu_drogowego_przy_Szkole_Podstawowej_nr_18_22_w_ramach_projektu_22Budujemy_miasteczka_ruchu_drogowego_o_22/)

<https://pbo2016.um.poznan.pl/i/pbo-2016/proposal/422->

[Budowa miasteczka ruchu drogowego w park](#)

<https://chorzow.policja.gov.pl/ka5/ruch-drogowy/karta-rowerowa/15837,Egzamin-praktyczny-na-karte-rowerowa.html>

filmy:

<https://www.youtube.com/watch?v=050042PeHYI>

<https://www.youtube.com/watch?v=CBfY-UIQBO4>

https://www.youtube.com/watch?v=Y-ebN94qh_c

<https://chorzow.policja.gov.pl/dokumenty/zalaczniki/40/40-29248.flv>

C. Rozwiązanie ogólne, wymagające korekty w zakresie BRD.

Po przeanalizowaniu dostępnej dokumentacji dotyczącej projektowanego układu funkcjonalnego miasteczka rowerowego (projektowanego na terenie Miejskiego przedszkola nr 21 w Płocku) oraz porównaniu projektowanych elementów z rozwiązaniami wykonanych i funkcjonujących miasteczek drogowych / miasteczek rowerowych, można wyszczególnić identyczne elementy zastosowane we wszystkich obiektach.

Elementy geometryczne jezdni i skrzyżowań:

- Rondo,
- Łuk poziomy,
- Skrzyżowanie z pierwszeństwem przejazdu i wlotem podporządkowanym,
- Skrzyżowanie z pierwszeństwem przejazdu i wlotem oznakowanym znakiem STOP,
- Skrzyżowanie równorzędne,
- Przejście dla pieszych,
- Droga jednokierunkowa z oznakowaniem przeciwnego wlotu zakazem wjazdu.

Każdy obiekt posiada jezdnię z odwzorowaniem geometrii oraz oznakowania docelowego w zakresie znaków pionowych i poziomych, można wyszczególnić główne elementy, powtarzające się we wszystkich obiektach edukacyjnych, których uzasadnienie ma nauka najważniejszych zasad poruszania się po drogach jako kierowca oraz jest zgodna zakresem wiedzy weryfikowanej obowiązkowo w trakcie egzaminu na kartę rowerową.

AKU

Dodatkowe elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego (w miasteczkach drogowych dla starszych dzieci oraz miasteczkach edukacyjnych):

- Przejazd kolejowy,
- Sygnalizacja świetlna dla pojazdów trójkomorowa,
- Sygnalizacja świetlna dla pieszych dwukomorowa,
- Przejazd rowerowy,
- Odrębna powierzchnia chodnika,
- Odrębna powierzchnia ścieżki rowerowej wraz z przejazdem rowerowym przez jezdnię.

Uzasadnienie uznania tego rozwiązania za poprawę BRD.

W zależności od istniejącej powierzchni przeznaczonych pod obiekt oraz stopniem skomplikowania geometrii i oznakowania, w zakresie miasteczek drogowych występują elementy ulic:

- bez chodników, ścieżek rowerowych, zjazdów – edukacja w zakresie wspólnego korzystania z przestrzeni komunikacyjnej odbywa się bez podziału ról: kierowca, pieszy, rowerzysta, każdy uczestnik ruchu porusza się w zakresie dróg na równym poziomie,
- z chodnikami, ścieżkami rowerowymi, zjazdami – edukacja w zakresie wspólnego korzystania z przestrzeni komunikacyjnej odbywa się z podziałem ról: kierowca, pieszy, rowerzysta, każdy uczestnik ruchu porusza się w zakresie dróg na innym poziomie po innych elementach geometrycznych.

Ze względu na wiek dzieci korzystających z obiektu, zbyt duża ilość informacji lub elementy bardzo skomplikowane mogą być trudne do zrozumienia w przypadku miasteczka w obrębie przedszkola. Dziecko do lat 7 musi być pod opieką rodzica lub innego opiekuna, samodzielne poruszanie się po drogach i konieczność zapoznania z bardziej skomplikowanymi elementami może dotyczyć dziecka starszego niż wiek przedszkolny, np. przecięcie drogi z przejazdem kolejowym.

Ze względu na dynamiczny ruch we wspólnej przestrzeni miejskiej warto zapoznać dzieci w wieku przedszkolnym z sygnalizacją świetlną dla pieszego oraz koniecznością ustępowania pierwszeństwa pieszem na przejściu dla pieszych.

Zalecenie zmiany projektu w zakresie układu komunikacyjnego:

C1:

Wprowadzenie trzech rodzajów skrzyżowań w obrębie placu:

- Skrzyżowanie z pierwszeństwem przejazdu i wlotem podporządkowanym,
- Skrzyżowanie z pierwszeństwem przejazdu i wlotem oznakowanym znakiem STOP,
- Skrzyżowanie równorzędne.

W celu zapoznania z zasadami pierwszeństwa przejazdu i ustąpienia pierwszeństwa przejazdu – zmiana wymaga wyłącznie korekty oznakowania pionowego i poziomego w obrębie zaprojektowanych skrzyżowań.

C2:

Wprowadzenie dwóch rodzajów funkcji chodnika w obrębie placu:

- Chodnik dla pieszego oznakowany jako ciąg pieszy,
- Ścieżka rowerowa oznakowana jako droga dla rowerów.

W celu zapoznania z zasadami poruszania się chodnikiem i ścieżką rowerową (w przypadku edukacji z podziałem ról: pojazd, pieszy, rowerzysta). Jeżeli takie zrozumienie funkcji jest zbyt trudne w oparciu o oznakowanie, można uzupełnić znaki pionowe piktogramem roweru na nawierzchni ścieżki rowerowej i piktogramem pieszego na nawierzchni chodnika, dodatkowo można przestawić stojak dla rowerów (ustawiony niedaleko wiaty rowerowej) dla skojarzenia miejsca: koniec ścieżki rowerowej - „zaparkowanie roweru” – idziemy pieszo bez roweru.



P-26



P-27

C3:

Wprowadzenie przejść dla pieszych w obrębie placu:

- Przejścia dla pieszych z oznakowaniem pionowym i poziomym.

W celu zapoznania z zasadami poruszania się po jezdni przejściem dla pieszych (nauka ustępowania pierwszeństwa w przypadku edukacji z podziałem ról: pojazd, pieszy, rowerzysta). Ze względu na 3 osobne powierzchnie z grami w środku – odcięte jezdniami, konieczne jest wyznaczenie 3 osobnych przejść dla pieszych. Brak przejścia może być zrozumiany jako zgoda na przejście przez jezdnię do zabawy. Konieczność skorzystania z przejścia umożliwi wypracowanie nawyku przechodzenia przez jezdnię wyłącznie przez przejście dla pieszych.

C4:

Zmiana geometrii ronda w obrębie placu:

- Wyznaczenie jednego pasa ruchu wokół wyspy ronda.

W celu zapoznania z zasadami poruszania się po rondzie – jazda tylko w prawo wokół wyspy, uzasadnione jest uproszczenie oznakowania poziomego w obrębie ronda, linia wyznaczająca dwa pasy ruchu może być myląca (sprawia wrażenie dwóch kierunków ruchu jak na skrzyżowaniu zwykłym). Oznakowanie jednego pasa ruchu będzie bardziej czytelne dla dzieci do lat 7.

C5:

Wprowadzenie odcinka drogi jednokierunkowej:

- Droga jednokierunkowa z oznakowaniem przeciwnego wlotu zakazem wjazdu, uzupełnieniem znaków zakaz skrętu w lewo, zakaz skrętu w prawo.

W celu zapoznania z zasadami poruszania się po drodze jednokierunkowej, wyeliminowania jazdy pod prąd, nauka zakazu skrętu.

D. ANALIZA SZCZEGÓŁOWYCH ROZWIĄZAŃ, WYSTĘPUJĄCYCH NA PROJEKTOWANYM, BUDOWANYM, PRZEBUDOWANYM LUB UTRZYMYWANYM ODCINKU DROGI, STWARZAJĄCYCH ZAGROŻENIE DLA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO.

Rozwiązania szczegółowe stwarzające zagrożenia dla BRD, ich dokładna lokalizacja (w przypadku obiektu drogowego podać rodzaj obiektu i pikietaż), uzasadnienie wskazujące, jakie skutki mogą powodować wymienione zagrożenia oraz zalecenia zawierające sugestie wyeliminowania lub zminimalizowania tych zagrożeń.

D. Rozwiązanie szczegółowe, wymagające korekty w zakresie BRD.**D1:**

Wprowadzenie znaków A-7 „ustąp pierwszeństwa” bez połączenia ze znakami C-12 „ruch okrężny” w obrębie wlotów ronda.

Uzasadnienie uznania rozwiązania za zagrożenie dla BRD.

Znaki występują wyłącznie razem, zastosowanie ich osobno może wprowadzić w błąd przy korzystaniu z drogi publicznej.

Zalecenie zmiany.

Znak A-7 umieścić na jednym słupku nad C-12.

D2:

Wprowadzenie znaków D-6 „przejście dla pieszych” z jednej strony przejścia dla pieszych.

Uzasadnienie uznania rozwiązania za zagrożenie dla BRD.

Znaki w obrębie przejścia dla pieszych są wprowadzone dla dwóch kierunków ruchu na początku znaku poziomego.

Zalecenie zmiany.

Wprowadzić komplet znaków D-6 „przejście dla pieszych”.

D3:

Wprowadzenie znaków A-1 „niebezpieczny zakręt w prawo” i A-2 „niebezpieczny zakręt w lewo” w obrębie łuku poziomego.

Uzasadnienie uznania rozwiązania za zagrożenie dla BRD.

Znaki będą uzupełnieniem łuku poziomego, który jest głównym elementem wszystkich istniejących miasteczek drogowych. Ostrzega o zakręcie jest powiązany ze zmniejszeniem prędkości przed wjazdem w zakręt.

Zalecenie zmiany.

Wprowadzić komplet znaków A-1 „niebezpieczny zakręt w prawo” i A-2 „niebezpieczny zakręt w lewo” w obrębie łuku poziomego.

D4:

Zmiana znaku B-1 „zakaz ruchu” na znak B-2 „zakaz wjazdu”.

Uzasadnienie uznania rozwiązania za zagrożenie dla BRD.

Znaki B-1 „zakaz ruchu” wyłączają z ruchu drogę, odcinek jezdni będzie nie wykorzystywany w obrębie miasteczka drogowego, znak B-2 „zakaz wjazdu” ma podobne znaczenie, oznacza zakaz wjazdu z jednej strony, można ten odcinek wykorzystać do nauki drogi jednokierunkowej i wykorzystania odcinka do ruchu w jedną stronę, z połączeniem oznakowania zakaz skrętu B-21, B-22.

Zalecenie zmiany.

Wprowadzić komplet znaków B-2 „zakaz wjazdu” i D-3 „droga jednokierunkowa oraz B-21 „zakaz skręcania w lewo” i B-22 „zakaz skręcania w prawo”.

D5:

Usunięcie znaków B-35 „zakaz postoju”.

Uzasadnienie uznania rozwiązania za zagrożenie dla BRD.

Znaki B-35 „zakaz postoju” mogą być zrozumiane przez zakaz zatrzymania się żeby ustąpić pierwszeństwa.

Znak jest zbyt skomplikowany do zrozumienia w tym wieku, może powodować brak zrozumienia poprzez sprzeczne sygnały w trakcie nauki pozostałych zasad:

- „trzeba się zatrzymać na znaku stop zawsze”,
- „trzeba się zatrzymać na znaku ustąp pierwszeństwa kiedy coś jedzie na głównej”,
- „trzeba się zatrzymać przed przejściem kiedy puszczaamy pieszego”.

Zalecenie zmiany.

Usunięcie znaków B-35 „zakaz postoju”. W obrębie wlotu pod ostrym kątem skręt w prawo może powodować najechanie na przeciwny pas ruchu, uzasadnione jest wprowadzenie znaku C-4 „nakaz jazdy w lewo”.

D6:

Usunięcie znaków A-29 „sygnalizacja świetlna” na przejściach dla pieszych lub wprowadzenie dodatkowo sygnalizatorów dla pieszych i pojazdów.

Uzasadnienie uznania rozwiązania za zagrożenie dla BRD.

Znak bez sygnalizacji może wprowadzać w błąd, zastosowanie dodatkowych sygnalizatorów ma sens przy zmianie świateł, np. przy działaniu sygnalizacji na baterie, albo ręcznym zmienianiu „wyświetlanego sygnału” czerwony – zielony. Może być to zbyt skomplikowane do zrozumienia i funkcjonowania w miasteczku drogowym.

Zalecenie zmiany.

Usunięcie znaków A-29 „sygnalizacja świetlna”.

D7:

Skorygowanie znaków poziomych – linie przerywane i ciągłe widoczne w nieprawidłowej skali zaczerniają rysunek, wyglądają jak linie ciągłe.

Uzasadnienie uznania rozwiązania za zagrożenie dla BRD.

Zastosować linie oznakowania poziomego znane z pierwotnej wersji miasteczka – zdjęcia satelitarne. Oznakowanie poziome z linii segregacyjnych (P-4 „linia podwójna ciągła”, P-1b „linia pojedyncza przerywana - krótka”, P-1c „linia pojedyncza przerywana – wydzielająca” (w obrębie osi skrzyżowań), powierzchnie wyłączone z ruchu P-7 / P-21 (w obrębie wlotów ronda), P-12 „linia bezwzględnego zatrzymania – stop”, P-13 „linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów” będzie zgodne z wiedzą dzieci oglądających plac – zmiana nie będzie zbyt duża, linie które już optycznie kojarzą się z tym placem pozostaną podobnego rodzaju i długości.

Zalecenie zmiany.

Zastosować linie oznakowania poziomego P-4 „linia podwójna ciągła”, P-1b „linia pojedyncza przerywana - krótka”, P-1c „linia pojedyncza przerywana – wydzielająca” (w obrębie osi skrzyżowań), P-12 „linia bezwzględnego zatrzymania – stop”, P-13 „linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów”.

II. ZALECENIA

Audytora dla Zarządcy drogi sformułowane na podstawie Sprawozdania z Audytu BRD

(Zalecenia Audytora BRD wraz ze sprawozdaniem składają się na wynik Audytu BRD. Choć nie są one wiążące dla zarządcy drogi powinny być tak sformułowane, aby było wiadomo, które zagrożenia mogą mieć większy wpływ na BRD a które mniejszy.

Zalecenia powinny mieć charakter sugestii i na ile to możliwe określać możliwy sposób wyeliminowania błędów i usterek lub zminimalizowania ich negatywnego oddziaływania na BRD. Nie powinny mieć one charakteru projektowania konkretnych rozwiązań.)

Zalecenia dotyczące sposobu wyeliminowania lub zmniejszenia negatywnych skutków rodzajów zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, wymienione w części C i D:

1. Wprowadzić stałe elementy geometryczne jezdni i skrzyżowań:

A. Wprowadzenie trzech rodzajów skrzyżowań w obrębie placu:

- Skrzyżowanie z pierwszeństwem przejazdu i wlotem podporządkowanym,
- Skrzyżowanie z pierwszeństwem przejazdu i wlotem oznakowanym znakiem STOP,
- Skrzyżowanie równorzędne.

B. Wprowadzenie dwóch rodzajów funkcji chodnika w obrębie placu:

- Chodnik dla pieszego oznakowany jako ciąg pieszy,
- Ścieżka rowerowa oznakowana jako droga dla rowerów.

C. Wprowadzenie przejść dla pieszych w obrębie placu:

- Przejścia dla pieszych z oznakowaniem pionowym i poziomym.

D. Zmiana geometrii ronda w obrębie placu:

- Wyznaczenie jednego pasa ruchu wokół wyspy ronda.

E. Wprowadzenie odcinka drogi jednokierunkowej:

- Droga jednokierunkowa z oznakowaniem przeciwnego wlotu zakazem wjazdu, uzupełnieniem znaków zakaz skrętu w lewo, zakaz skrętu w prawo.

2. Wprowadzić zmiany w oznakowaniu pionowym:

A. Wprowadzenie znaków A-7 „ustąp pierwszeństwa” bez połączenia ze znakami C-12 „ruch okrężny” w obrębie wlotów ronda.

B. Znak A-7 umieścić na jednym słupku nad C-12.

C. Wprowadzić komplet znaków D-6 „przejście dla pieszych”.

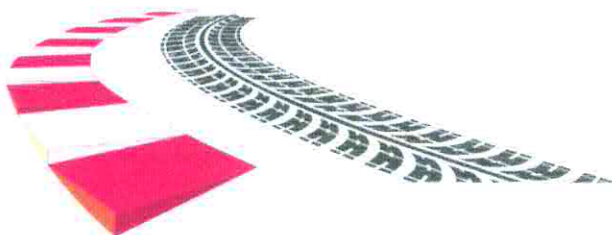
- D. Wprowadzić komplet znaków A-1 „niebezpieczny zakręt w prawo” i A-2 „niebezpieczny zakręt w lewo” w obrębie łuku poziomego.
- E. Wprowadzić komplet znaków B-2 „zakaz wjazdu” i D-3 „droga jednokierunkowa oraz B-21 „zakaz skręcania w lewo” i B-22 „zakaz skręcania w prawo”.
- F. Usunięcie znaków B-35 „zakaz postoju”.
- G. W obrębie wlotu pod ostrym kątem skręt w prawo może powodować najechanie na przeciwny pas ruchu, uzasadnione jest wprowadzenie znaku C-4 „nakaz jazdy w lewo”.
- H. Usunięcie znaków A-29 „sygnalizacja świetlna”.

3. Wprowadzić zmiany w oznakowaniu poziomym:

- A. Zastosować linie oznakowania poziomego P-4 „linia podwójna ciągła”, P-1b „linia pojedyncza przerywana - krótka”, P-1c „linia pojedyncza przerywana – wydzielająca” (w obrębie osi skrzyżowań), P-12 „linia bezwzględnego zatrzymania – stop”, P-13 „linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów”.

Brzezinka Średzka 26.04.2022r.

Audytor-BRD Agnieszka Kamińska
ul. Akacyjowa 24, 55-330 Brzezinka Średzka



Agnieszka Kamińska

Imię i nazwisko i audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego

AUDYTOR
BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO
A. Kamińska
mgr inż. Agnieszka Kamińska

.....

(podpis i pieczęć)

„Wyżej podpisana Audytor Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oświadczam, że nie zachodzą wobec mnie przesłanki określone w art. 24k ust. 2 i 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.”.

