

Warszawa, dnia 10 listopada 2015 r.

Poz. 1845

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾**

z dnia 20 października 2015 r.

**w sprawie dokonywania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych
oraz ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej**

Na podstawie art. 24m ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa metodę dokonywania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej.

§ 2. 1. W celu dokonania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej, sieć dróg dzieli się na odcinki o długości od 2 km do 10 km o jednorodnych parametrach technicznych.

2. Odcinki o jednorodnych parametrach technicznych, zwane dalej „odcinkami dróg”, powinny posiadać jednakową klasę drogi i liczbę pasów ruchu oraz zbliżoną wielkość średniego dobowego ruchu rocznego.

3. Dopuszczalne jest wyznaczenie odcinków dróg krótszych niż 2 km w przypadku, gdy ze względu na niejednorodne parametry techniczne nie jest możliwe wyznaczenie odcinka o długości przynajmniej 2 km.

§ 3. 1. Przy dokonywaniu klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej uwzględnia się dane, o których mowa w § 8, § 9 i § 19, za okres ostatnich trzech lat od dokonania poprzedniej klasyfikacji.

2. W przypadku dokonywania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej, po raz pierwszy, uwzględnia się dane, o których mowa w § 8, § 9 i § 19, za okres ostatnich trzech lat poprzedzających rok, w którym dokonuje się tej klasyfikacji.

§ 4. Klasyfikacja odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych polega na określeniu klasy ryzyka indywidualnego, jakie ponosi pojedynczy użytkownik dróg na odcinku drogi.

§ 5. 1. Dla potrzeb dokonania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych rozróżnia się trzy rodzaje ruchu:

- 1) z udziałem wszystkich użytkowników dróg;
- 2) z udziałem pieszych i rowerzystów;
- 3) z udziałem motocyklistów i motorowerzystów.

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 774, 870, 1336 i 1830.

2. Klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych dokonuje się oddzielnie dla każdego rodzaju ruchu.

§ 6. Do dokonania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych służy wskaźnik koncentracji wypadków śmiertelnych KWZ_U , który pozwala na określenie klasy ryzyka indywidualnego (poziomu bezpieczeństwa) na odcinku drogi, umożliwia wykonanie rankingu odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych w zależności od wielkości tego wskaźnika oraz służy do informowania użytkowników dróg o klasie ryzyka indywidualnego na odcinku drogi.

§ 7. Wskaźnik koncentracji wypadków śmiertelnych KWZ_U oblicza się oddzielnie dla każdego odcinka drogi.

§ 8. Wskaźnik koncentracji wypadków śmiertelnych KWZ_U oblicza się według wzoru 1:

$$KWZ_U = \frac{LWZ_U}{PP}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

KWZ_U – wskaźnik koncentracji wypadków śmiertelnych (wypadków śmiertelnych/1 mld pojazdokilometrów/3 lata),

LWZ_U – liczba wypadków śmiertelnych w okresie 3 lat,

U – rodzaj ruchu: w, pr, m

w – wypadki śmiertelne ze wszystkimi użytkownikami dróg,

pr – wypadki śmiertelne z pieszymi i rowerzystami,

m – wypadki śmiertelne z motocyklistami i motorowerzystami,

PP – praca przewozowa (mld pojazdokilometrów/3 lata).

§ 9. Pracę przewozową PP oblicza się według wzoru 2:

$$PP = \frac{365 \times N \times L}{10^9}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

PP – praca przewozowa (mld pojazdokilometrów/3 lata),

N – średni dobowy ruch roczny na odcinku drogi (pojazdów/dobę/3 lata),

L – długość odcinka drogi (km).

§ 10. 1. Średni dobowy ruch roczny N w trzyletnim okresie oblicza się jako sumę średniego dobowego ruchu rocznego w każdym roku.

2. W przypadku gdy w danym roku nie był wykonywany pomiar średniego dobowego ruchu rocznego należy dokonać jego oszacowania.

§ 11. 1. W celu dokonania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych wyróżnia się pięć klas ryzyka indywidualnego, określających poziom bezpieczeństwa odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych.

2. Klasy ryzyka indywidualnego (poziomu bezpieczeństwa) określono w tablicy 1A oraz 1B w załączniku do rozporządzenia, oddzielnie dla każdego rodzaju ruchu.

3. Ranking odcinków dróg ze względu na ryzyko indywidualne wykonuje się, segregując poszczególne odcinki dróg od największych wartości wskaźnika KWZ_U do najmniejszych wartości wskaźnika KWZ_U , oddzielnie dla każdego rodzaju ruchu.

§ 12. Klasyfikacja odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej polega na określeniu klasy ryzyka społecznego, jakie ponoszą wszyscy użytkownicy dróg na odcinku drogi.

§ 13. Do dokonania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej służy wskaźnik gęstości unormowanych kosztów wypadków GKW_N , który pozwala na określenie klasy ryzyka społecznego (poziomu bezpieczeństwa) na odcinkach dróg, umożliwia wykonanie rankingu odcinków dróg ze względu na ryzyko społeczne w zależności od wielkości tego wskaźnika, określenie poziomu akceptacji ryzyka zagrożeń wypadkami i wytypowanie odcinków dróg o dużej możliwości poprawy bezpieczeństwa oraz zmniejszenia kosztów wypadków drogowych.

§ 14. Wskaźnik gęstości unormowanych kosztów wypadków GKW_N oblicza się oddzielnie dla każdego odcinka drogi.

§ 15. Wskaźnik gęstości unormowanych kosztów wypadków GKW_N oblicza się według wzoru 3:

$$GKW_N = \frac{GKW_A}{WK_N}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

GKW_A – wskaźnik gęstości aktualnych kosztów wypadków według cen w roku analizy (mln zł/km/3 lata),

GKW_N – wskaźnik gęstości unormowanych kosztów wypadków według cen z 2013 roku (mln zł/km/3 lata),

WK_N – współczynnik korekcyjny, umożliwiający przeliczenie aktualnych kosztów na koszty unormowane przeliczone na rok bazowy 2013.

§ 16. Wskaźnik gęstości aktualnych kosztów wypadków GKW_A oblicza się oddzielnie dla każdego odcinka drogi.

§ 17. Wskaźnik gęstości aktualnych kosztów wypadków GKW_A oblicza się według wzoru 4:

$$GKW_A = \frac{KWD_A}{L}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

GKW_A – wskaźnik gęstości aktualnych kosztów wypadków (mln zł/km/3 lata),

KWD_A – aktualne koszty wypadków (mln zł/3 lata),

L – długość odcinka drogi (km).

§ 18. Aktualne koszty wypadków KWD_A oblicza się oddzielnie dla każdego odcinka drogi.

§ 19. Aktualne koszty wypadków KWD_A oblicza się według wzoru 5:

$$KWD_A = JKSM_A \times LW + JKLRA \times LLR + JKCR_A \times LCR + JKZ_A \times LZ$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

LW – liczba wypadków drogowych w okresie 3 lat,

LLR – liczba ofiar lekko rannych (ofiar/3 lata),

LCR – liczba ofiar ciężko rannych (ofiar/3 lata),

LZ – liczba ofiar śmiertelnych (ofiar/3 lata),

$JKSM_A$ – jednostkowy koszt strat materialnych w wypadku w środkowym roku trzyletniego okresu (mln zł/wypadek),

$JKLRA$ – jednostkowy koszt ofiary lekko rannej w wypadku w środkowym roku trzyletniego okresu (mln zł/ofiarę),

$JKCR_A$ – jednostkowy koszt ofiary ciężko rannej w wypadku w środkowym roku trzyletniego okresu (mln zł/ofiarę),

JKZ_A – jednostkowy koszt ofiary śmiertelnej w wypadku w środkowym roku trzyletniego okresu (mln zł/ofiarę).

§ 20. Koszty wypadków oraz koszty ofiar wypadków w roku bazowym 2013 określono w tablicy 2 w załączniku do rozporządzenia.

§ 21. Unormowane koszty wypadków KWD_N oblicza się oddzielnie dla każdego odcinka drogi.

§ 22. Unormowane koszty wypadków KWD_N oblicza się według wzoru 6:

$$KWD_N = \frac{KWD_A}{WK_N}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

KWD_N – unormowane koszty wypadków przeliczone na rok bazowy 2013 (mln zł/3 lata),

KWD_A – aktualne koszty wypadków (mln zł/3 lata),

WK_N – współczynnik korekcyjny, umożliwiający przeliczenie aktualnych kosztów na koszty unormowane przeliczone na rok bazowy 2013.

§ 23. Współczynnik korekcyjny WK_N , umożliwiający przeliczenie aktualnych kosztów na koszty unormowane przeliczone na rok bazowy 2013, oblicza się według wzoru 7:

$$WK_N = \frac{SKW_A}{SKW_B}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

WK_N – współczynnik korekcyjny, umożliwiający przeliczenie aktualnych kosztów na koszty unormowane przeliczone na rok bazowy 2013,

SKW_A – średni koszt wypadku w Polsce w środkowym roku trzyletniego okresu analizy (mln zł/wypadek),

SKW_B – średni koszt wypadku w Polsce w roku bazowym 2013 w (mln zł/wypadek).

§ 24. 1. W celu dokonania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej wyróżnia się pięć klas ryzyka społecznego, określających poziom bezpieczeństwa odcinków dróg ze względu na unormowaną gęstość kosztów wypadków GKW_N .

2. Klasy ryzyka społecznego (poziomu bezpieczeństwa) ze względu na unormowaną gęstość kosztów wypadków określono w tablicy 3A oraz 3B w załączniku do rozporządzenia.

3. Rankingu odcinków dróg, ze względu na unormowaną gęstość kosztów wypadków, wykonuje się, segregując poszczególne odcinki dróg od największych wartości wskaźnika GKW_N do najmniejszych wartości wskaźnika GKW_N .

§ 25. 1. W celu ustalenia kolejności podejmowania działań naprawczych na analizowanych odcinkach dróg określa się poziom akceptacji ryzyka zagrożeń wypadkami.

2. Poziomy akceptacji ryzyka zagrożeń wypadkami określono w tablicy 4 w załączniku do rozporządzenia.

3. Wyznaczanie poziomu akceptacji ryzyka zagrożeń wypadkami polega na porównaniu uzyskanej w wyniku obliczeń klasy ryzyka na analizowanym odcinku drogi z wymaganiami przedstawionymi w tablicy 4 w załączniku do rozporządzenia, oddzielnie dla ryzyka indywidualnego i ryzyka społecznego.

§ 26. Działania naprawcze zmierzające do podniesienia poziomu bezpieczeństwa należy prowadzić w pierwszej kolejności na odcinkach dróg, na których występuje jednocześnie nieakceptowany poziom ryzyka społecznego i nieakceptowany poziom ryzyka indywidualnego.

§ 27. Narzędziem pomocniczym służącym do wytypowania odcinków dróg o dużej możliwości poprawy bezpieczeństwa oraz zmniejszenia kosztów wypadków drogowych na odcinkach dróg o nieakceptowanym poziomie ryzyka zagrożeń wypadkami jest wskaźnik potencjału redukcji unormowanych kosztów wypadków $PRKW_N$.

§ 28. Wskaźnik potencjału redukcji unormowanych kosztów wypadków $PRKW_N$ oblicza się oddzielnie dla każdego odcinka drogi.

§ 29. Wskaźnik potencjału redukcji unormowanych kosztów wypadków $PRKW_N$ oblicza się według wzoru 8:

$$PRKW_N = \frac{PRKW_A}{WK_N}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$PRKW_N$ – wskaźnik potencjału redukcji unormowanych kosztów wypadków na odcinku wybranej klasy drogi (mln zł/km/3 lata),

$PRKW_A$ – wskaźnik potencjału redukcji aktualnych kosztów wypadków na odcinku wybranej klasy drogi (mln zł/km/3 lata),

WK_N – współczynnik korekcyjny, umożliwiający przeliczenie aktualnych kosztów wypadków na koszty unormowane przeliczone na rok bazowy 2013.

§ 30. Wskaźnik potencjału redukcji aktualnych kosztów wypadków $PRKW_A$ oblicza się oddzielnie dla każdego odcinka drogi.

§ 31. Wskaźnik potencjału redukcji aktualnych kosztów wypadków $PRKW_A$ oblicza się według wzoru 9:

$$PRKW_A = GKW_A - BGKW_A$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$PRKW_A$ – wskaźnik potencjału redukcji aktualnych kosztów wypadków drogowych wybranej klasy drogi (mln zł/km/3 lata),

GKW_A – wskaźnik gęstości aktualnych kosztów wypadków drogowych (mln zł/km/3 lata),

$BGKW_A$ – bazowa gęstość aktualnych kosztów wypadków drogowych wybranej klasy drogi (mln zł/km/3 lata).

§ 32. Bazową gęstość aktualnych kosztów wypadków drogowych wybranej klasy drogi $BGKW_A$ oblicza się według wzoru 10:

$$BGKW_A = \frac{PP \times BKKW_N \times WK_N}{L}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$BGKW_A$ – bazowa gęstość aktualnych kosztów wypadków drogowych wybranej klasy drogi (mln zł/km/3 lata),

PP – praca przewozowa (mld pojazdokilometrów/3 lata),

WK_N – współczynnik korekcyjny, umożliwiający przeliczenie aktualnych kosztów na koszty unormowane przeliczone na rok bazowy 2013,

$BKKW_N$ – bazowa koncentracja unormowanych kosztów wypadków na odcinku drogi dla wybranej klasy drogi (mln zł/1 mld pojazdokilometrów/3 lata),

L – długość odcinka drogi (km).

§ 33. Bazową koncentrację unormowanych kosztów wypadków na odcinku drogi dla wybranej klasy drogi określono w tabelicy 5 w załączniku do rozporządzenia.

§ 34. 1. Wskaźnik potencjału redukcji unormowanych kosztów wypadków $PRKW_N$ służy do określenia klasy potencjału skuteczności działań naprawczych na analizowanych odcinkach dróg.

2. Wyróżnia się cztery klasy potencjału skuteczności działań naprawczych (przewidywana redukcja kosztów wypadków), których podjęcie ma na celu doprowadzenie odcinków dróg do wymaganych standardów bezpieczeństwa.

3. Klasy skuteczności działań naprawczych dla odcinków dróg określono w tabelicy 6 w załączniku do rozporządzenia.

§ 35. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury i Rozwoju: *M. Wasiak*

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. (poz. 1845)

TABLICA 1A

| Klasy ryzyka indywidualnego (poziomy bezpieczeństwa) ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych dla dróg klasy A i S oraz pozostałych dróg krajowych położonych poza miastami na prawach powiatu | | | | | | | |
|--|-----------------------|------------------------------------|-------|---------------------------|-------|------------------------------------|------|
| Klasa ryzyka | Poziom bezpieczeństwa | Rodzaj ruchu | | | | | |
| | | ze wszystkimi użytkownikami dróg | | z pieszymi i rowerzystami | | z motocyklistami i motorowozystami | |
| | | Koncentracja wypadków śmiertelnych | | | | | |
| | | KWZ _w | | KWZ _{pr} | | KWZ _m | |
| | | od | do | od | do | od | do |
| A | Bardzo wysoki | 0,00 | 2,50 | 0,00 | 1,00 | 0,00 | 0,50 |
| B | Wysoki | 2,51 | 10,00 | 1,01 | 3,00 | 0,51 | 2,00 |
| C | Średni | 10,01 | 17,50 | 3,01 | 6,00 | 2,01 | 3,50 |
| D | Niski | 17,51 | 30,00 | 6,01 | 10,00 | 3,51 | 6,00 |
| E | Bardzo niski | >30,00 | | >10,00 | | >6,00 | |

TABLICA 1B

| Klasy ryzyka indywidualnego (poziomy bezpieczeństwa) ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych dla dróg krajowych położonych w miastach na prawach powiatu, z wyłączeniem dróg klasy A i S | | | | | | | |
|---|-----------------------|------------------------------------|------|---------------------------|------|------------------------------------|------|
| Klasa ryzyka | Poziom bezpieczeństwa | Rodzaj ruchu | | | | | |
| | | ze wszystkimi użytkownikami dróg | | z pieszymi i rowerzystami | | z motocyklistami i motorowozystami | |
| | | Koncentracja wypadków śmiertelnych | | | | | |
| | | KWZ _w | | KWZ _{pr} | | KWZ _m | |
| | | od | do | od | do | od | do |
| A | Bardzo wysoki | 0,00 | 1,50 | 0,00 | 0,80 | 0,00 | 0,50 |
| B | Wysoki | 1,51 | 3,50 | 0,81 | 2,50 | 0,51 | 1,50 |
| C | Średni | 3,51 | 8,00 | 2,51 | 5,00 | 1,51 | 3,50 |
| D | Niski | 8,01 | 20,0 | 5,01 | 9,00 | 3,51 | 6,00 |
| E | Bardzo niski | >20,00 | | >9,00 | | >6,00 | |

TABLICA 2

| Koszty wypadków i ofiar wypadków w roku bazowym 2013 | | | | | |
|--|-----------------------------------|--|---------------------------------------|--|--------------------------------------|
| Rok | Średni koszt wypadku | Jednostkowy koszt strat materialnych w wypadku | Jednostkowy koszt ofiary lekko rannej | Jednostkowy koszt ofiary ciężko rannej | Jednostkowy koszt ofiary śmiertelnej |
| | SKW _B (mln zł/wypadek) | JKSM _A (mln zł/wypadek) | JKLR _A (mln zł/ofiarę) | JKCR _A (mln zł/ofiarę) | JKZ _A (mln zł/ofiarę) |
| 2013 | 0,95307 | 0,01945 | 0,03042 | 2,21318 | 1,97758 |

TABLICA 3A

| Klasy ryzyka społecznego (poziomy bezpieczeństwa) ze względu na unormowaną gęstość kosztów wypadków dla dróg klasy A i S oraz pozostałych dróg krajowych położonych poza miastami na prawach powiatu | | | | | | | |
|--|-----------------------|-------------------------------------|------|-------------------------------------|------|-------------------------------------|------|
| Klasa ryzyka | Poziom bezpieczeństwa | Przekrój drogi | | | | | |
| | | 1×2 | | 2×2 | | 2×3 | |
| | | Unormowana gęstość kosztów wypadków | | | | | |
| | | GKW _N (mln zł/km/3 lata) | | GKW _N (mln zł/km/3 lata) | | GKW _N (mln zł/km/3 lata) | |
| | | od | do | od | do | od | do |
| A | Bardzo wysoki | 0,00 | 0,20 | 0,00 | 0,30 | 0,00 | 0,40 |
| B | Wysoki | 0,21 | 0,60 | 0,31 | 1,10 | 0,41 | 1,60 |
| C | Średni | 0,61 | 1,50 | 1,11 | 2,00 | 1,61 | 2,50 |
| D | Niski | 1,51 | 3,00 | 2,01 | 3,50 | 2,51 | 4,00 |
| E | Bardzo niski | >3,00 | | >3,50 | | >4,00 | |

TABLICA 3B

| Klasy ryzyka społecznego (poziomy bezpieczeństwa) ze względu na unormowaną gęstość kosztów wypadków dla dróg krajowych położonych w miastach na prawach powiatu, z wyłączeniem dróg klasy A i S | | | | | | | |
|---|-----------------------|-------------------------------------|------|-------------------------------------|------|-------------------------------------|------|
| Klasa ryzyka | Poziom bezpieczeństwa | Przekrój drogi | | | | | |
| | | 1×2 | | 2×2 | | 2×3 | |
| | | Unormowana gęstość kosztów wypadków | | | | | |
| | | GKW _N (mln zł/km/3 lata) | | GKW _N (mln zł/km/3 lata) | | GKW _N (mln zł/km/3 lata) | |
| | | od | do | od | do | od | do |
| A | Bardzo wysoki | 0,00 | 0,10 | 0,00 | 0,20 | 0,00 | 0,30 |
| B | Wysoki | 0,11 | 0,60 | 0,21 | 1,20 | 0,31 | 1,80 |
| C | Średni | 0,61 | 1,60 | 1,21 | 2,20 | 1,81 | 2,80 |
| D | Niski | 1,61 | 3,50 | 2,21 | 4,00 | 2,81 | 4,50 |
| E | Bardzo niski | >3,50 | | >4,00 | | >4,50 | |

TABLICA 4

| Wymagania zarządzania ryzykiem na drogach krajowych w sieci TEN-T | | | |
|---|---|-------------------|-----------------------|
| Klasa techniczna drogi | Poziom akceptacji ryzyka zagrożeń wypadkami | | |
| | Ryzyko akceptowane | Ryzyko tolerowane | Ryzyko nieakceptowane |
| | Klasa ryzyka występującego na odcinku drogi | | |
| Autostrada (A) | A | B, C | D, E |
| Droga ekspresowa (S) | A | B, C | D, E |
| Droga główna ruchu przyspieszonego (GP) | A, B | C, D | E |
| Droga główna (G) | A, B | C, D | E |

TABLICA 5

| Bazowa koncentracja unormowanych kosztów wypadków na odcinku drogi dla wybranej klasy drogi (wg cen z 2013 roku) | |
|--|---|
| Klasa drogi | Bazowa koncentracja unormowanych kosztów wypadków drogowych |
| | BKKW _N (mln zł/1 mld pojazdokilometrów/3 lata) |
| Autostrady i drogi ekspresowe (A+S) | 0,950 |
| Drogi główne i główne ruchu przyspieszonego (GP+G) | 6,500 |

TABLICA 6

| Klasy potencjału skuteczności działań naprawczych (przewidywana redukcja kosztów wypadków) | | | | | |
|--|--|--|------|---|------|
| Klasa potencjału skuteczności działań | Przewidywana redukcja kosztów wypadków | Odcinki dróg klasy A i S oraz pozostałych dróg krajowych położonych poza miastami na prawach powiatu | | Odcinki dróg krajowych położonych w miastach na prawach powiatu | |
| | | Unormowany potencjał redukcji kosztów wypadków | | | |
| | | PRKW _N (mln zł/km/3 lata) | | PRKW _N (mln zł/km/3 lata) | |
| | | od | do | od | do |
| I | Brak | <0,0 | | <0,0 | |
| II | Mała | 0,00 | 1,00 | 0,0 | 1,50 |
| III | Średnia | 1,01 | 2,00 | 1,51 | 3,00 |
| IV | Duża | >2,00 | | >3,00 | |