



Dyrektywa Parlamentu

Europejskiego i Rady 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej stała się obowiązująca 19 grudnia 2008 roku.

– Waga tego aktu polega na tym, że głównym podmiotem bezpieczeństwa ustanawia człowieka – podkreśla Jacek Gacparski z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Na implementację przepisów dyrektywy państwa Unii Europejskiej mają czas do 19 grudnia 2010 roku. Termin zatem staje się coraz bliższy. Po tym czasie unijne kraje powinny posiadać wdrożone kompleksowe systemy zapewniające bezpieczeństwo – od momentu planowania drogi oraz w całym okresie jej eksploatacji.

Systemy te opierają się na wyznaczonych dyrektywą procedurach nadzoru, kontroli i eliminowania zagrożeń w ruchu drogowym. – I z tego punktu widzenia dyrektywa ma wręcz rewolucyjny charakter. Wiążą się z nią takie zmiany, których wymiar można porównać do tego, co wprowadziły dyrektywy środowiskowe – ocenia Jacek Gacparski.

Obligatoryjnie zakresem działania dyrektywy objęto transeuropejską sieć drogową (TEN), natomiast fakultatywnie, a więc jako zalecenie, dotyczy ona dróg realizowanych przy współudziale funduszy europejskich. – Czy to za dużo, czy za mało? Uważam, że za mało – podkreśla Jacek Gacparski, który równocześnie zaznacza, że w Polsce za tym poglądem przemawiają mapy ryzyka drogowego, realizowane w ramach projektu EuroRap. One obrazują skalę zagrożeń na polskich drogach. Ponadto, niewystarczające staje się to w świetle dotychczasowych celów UE, zakładających spadek liczby ofiar wypadków o połowę do 2010 roku. Dyrektywa miała wspomóc osiągnięcie tego celu. Tymczasem takie ograniczenie jej zakresu oddala jego osiągnięcie.

Politechnika Krakowska na zlecenie GDDKiA opracowała instrukcję audytu brd, a w 2004 roku zarządzeniem Generalnego Dyrektora wprowadzono pilotażowy program audytu brd dla wybranych projektów dróg krajowych – opowiada Jacek Gacparski.

gacparski_wyciety

Wyprzedzająco, jeszcze zanim prace nad dyrektywą nabrały realnych kształtów, nasze drogownictwo zaczęło się przygotowywać do wdrożenia audytu brd, stanowiącego jeden z istotnych elementów nowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem. Natomiast dyrektywa w swoim ostatecznym kształcie stawia szereg różnych zadań, przy czym ich realizacja postrzegana jest ze znacznie szerszej perspektywy, wprowadzając całkiem odmienną od dotychczasowej jakość w działaniach brd. Zadania związane z brd dyrektywa wprowadza już na etapie planowania przebiegu drogi, czyli studium korytarzowego, sprawdzając oddziaływanie nowej inwestycji na otaczającą sieć drogową. Kolejne szczegółowe analizy brd obowiązują na etapach zakończenia projektowania, przygotowań do oddania inwestycji oraz w pierwszym okresie eksploatacji drogi, a potem w trakcie jej użytkowania.

Dyrektywa powstawała nie bez trudności. Upłynęło wiele czasu zanim została ona sformułowana i opublikowana. W swoich założeniach jest niezwykle cenna dla bezpieczeństwa ludzi na drogach. Jednak jej efekt zależy od implementacji tych przepisów do naszego prawa. - By dyrektywa przyniosła wymierną korzyść w poprawie bezpieczeństwa na naszych drogach, nie może być transponowana mechanicznie, a tym bardziej bez udziału środowisk inżynierów specjalizujących się w audytach brd – zastrzega Jacek Gacparski.

AS

Jacek Gacparski omawiał wagę dyrektywy w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej podczas Międzynarodowego Seminarium BRD GAMBIT 2010 (Politechnika Gdańska, 22-23 kwietnia 2010 r.)

Polecamy: tekst dyrektywy zawarty jest w materiale publikowanym 31 marca 2009 r. [„Dyrektywa dla brd”](#)

Polecamy: O stopniu wprowadzania dyrektywy o zarządzaniu bezpieczeństwem infrastruktury drogowej w państwach UE i pełnym ujednoliceniu przepisów mówi Christophe Nikodeme, dyrektor generalny Europejskiej Federacji Drogowej, patrz: [Na Drogach Europy](#)