



Zarządzanie bezpieczeństwem dróg

w transeuropejskiej sieci drogowej według dyrektywy i zapisów projektowanej krajowej ustawy transponującej jej przepisy będzie polegało na przeprowadzeniu oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, następnie na dokonywaniu klasyfikacji odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków oraz odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej. – To wszystko z jednej strony zamyka się w cyklu inwestycyjnym, budowlanym, eksploatacyjnym. Z drugiej strony staje się elementem jakościowego zarządzania drogami przez danego zarządcę. Klasyfikacje służą bowiem kompleksowemu podejściu do całej dysponowanej przez nich sieci – podkreśla Jarosław Waszkiewicz, dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Ocenę wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego zgodnie z projektem zmian w ustawie o drogach publicznych przeprowadza się na wstępnym etapie planowania - przed wszczęciem postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przy przeprowadzaniu oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego uwzględnia się:

- 1) liczbę zabitych w wypadkach drogowych i liczbę wypadków drogowych;
- 2) warianty przebiegu drogi w przypadku budowy drogi i rozkład ruchu drogowego na sieci drogowej;
- 3) wpływ planowanej drogi na istniejącą sieć drogową;

- 4) wpływ planowanej drogi na uczestników ruchu drogowego;
- 5) natężenie ruchu drogowego i jego rodzaj;
- 6) czynniki sezonowe i klimatyczne;
- 7) potrzeby uczestników ruchu drogowego w zakresie bezpiecznych stref parkingowych;
- 8) lokalną aktywność tektoniczną, sejsmiczną oraz możliwość wystąpienia tąpnięć w górnictwie.

Ocena wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego zawiera w szczególności:

- 1) opis planowanej budowy lub przebudowy drogi;
- 2) opis stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego istniejącego oraz jego stanu w przypadku niezrealizowania planowanej budowy lub przebudowy drogi;
- 3) opis proponowanych rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 4) analizę wpływu alternatywnych rozwiązań na bezpieczeństwo ruchu drogowego;
- 5) porównanie rozwiązań alternatywnych, w tym analizę kosztów i korzyści;
- 6) przedstawienie możliwych rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

- Wyniki oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego zarządca drogi uwzględnia na kolejnych etapach projektowania budowy albo przebudowy drogi – zwraca uwagę Jarosław Waszkiewicz.

Natomiast audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadza się na czterech etapach, przy czym najważniejszy jest pierwszy, który ma decydujące znaczenie dla całego przedsięwzięcia. Po kolei są to więc audyty:

- I) po przeprowadzeniu oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego w ramach opracowywania na potrzeby decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach karty informacyjnej przedsięwzięcia lub raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, ich ewentualnego uzupełniania oraz gdy w toku postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wyniknie potrzeba przedstawienia nowego wariantu;
- II) przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzji o pozwoleniu na budowę albo przed zgłoszeniem wykonywania robót;

III) przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie lub zawiadomieniem o zakończeniu budowy lub przebudowy drogi;

IV) przed upływem 12 miesięcy od dnia oddania drogi do użytkowania.

Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego na I etapie uwzględnia się w szczególności:

- 1) położenie geograficzne oraz warunki geograficzne, klimatyczne i meteorologiczne;
- 2) lokalizację i rodzaj skrzyżowań;
- 3) ograniczenia ruchu na drodze;
- 4) funkcjonalność drogi w ramach sieci drogowej;
- 5) dopuszczalną oraz projektową prędkość jazdy;
- 6) przekrój poprzeczny drogi, w tym liczbę i szerokość pasów ruchu;
- 7) plan sytuacyjny i profil podłużny drogi;
- 8) ograniczenia widoczności na drodze;
- 9) dostępność drogi dla środków publicznego transportu zbiorowego;
- 10) skrzyżowania drogi z liniami kolejowymi;
- 11) projektowane przejścia dla zwierząt i inne urządzenia ochrony środowiska.

Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego na II etapie uwzględnia się w szczególności:

- 1) oznakowanie pionowe i poziome drogi, na podstawie projektu organizacji ruchu;
- 2) oświetlenie drogi i skrzyżowań;
- 3) urządzenia i obiekty w pasie drogowym;
- 4) sposób zagospodarowania terenów przyległych do pasa drogowego, w tym roślinność;
- 5) uczestników ruchu drogowego oraz ich potrzeby w zakresie bezpiecznych stref parkingowych;
- 6) sposób dostosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego do potrzeb

uczestników ruchu drogowego.

Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego na III etapie uwzględnia się w szczególności:

- 1) bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego i widoczność w różnych warunkach pogodowych oraz porach dnia;
- 2) widoczność oznakowania pionowego i poziomego drogi na podstawie projektu organizacji ruchu;
- 3) stan nawierzchni drogi.

Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego na IV etapie uwzględnia się ocenę wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego w porównaniu z rzeczywistymi zachowaniami uczestników ruchu drogowego.

- Istotne jest to, by na każdym etapie audytu odnosić się do prac poprzednich i ustosunkowywać się do ich wyników oraz wcześniejszych rekomendacji. Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego uwzględnia się więc w razie potrzeby kryteria stosowane przy przeprowadzaniu audytu na etapach wcześniejszych – zastrzega Jarosław Waszkiewicz.

Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga przedstawienia jego wyniku, na który składają się sprawozdanie oraz sformułowane na jego podstawie zalecenia dla zarządcy drogi. Zarządca drogi uwzględnia wynik audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego na dalszych etapach przygotowania, budowy i użytkowania drogi. W uzasadnionych przypadkach zarządca drogi może nie uwzględnić wyniku audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego. W takim przypadku zarządca drogi jest obowiązany do opracowania uzasadnienia, które stanowi załącznik do wyniku audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Rozwinięciem audytów są prowadzone w następnej kolejności klasyfikacje. Nie są one indywidualne, tak jak dla danego przedsięwzięcia inwestycyjnego. Odnoszą się do całej sieci danego zarządcy. Zobowiązany jest on do prowadzenia dwóch rodzajów klasyfikacji. Klasyfikację odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków oraz klasyfikację odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci przeprowadza się co najmniej raz na trzy lata. Klasyfikację odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków przeprowadza się, w odniesieniu do natężenia ruchu, dla odcinków dróg pozostających w użytkowaniu nie mniej niż 3 lata. Wyniki klasyfikacji podlegają ocenie wykonywanej przez zespół ekspertów powoływany przez zarządcę drogi. W skład zespołu ekspertów powinien wchodzić co najmniej jeden audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zespół ekspertów, po przeprowadzeniu wizytacji w terenie, przedstawia zarządcy drogi propozycję działań, które należy podjąć w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego mając na uwadze propozycje działań przedstawione po przeprowadzeniu ostatniej klasyfikacji oraz sprawozdań z wypadków drogowych, w którym był zabity mających miejsce w sieci TEN-T. – W ten

sposób zarządca drogi posiada zidentyfikowane problemy brd na swojej sieci oraz ma przedstawione rozwiązania tych problemów – podkreśla Jarosław Waszkiewicz. Zarządca drogi przeprowadza analizę kosztów i korzyści proponowanych działań. Działania wybrane przez zarządcę drogi realizowane są w ramach dostępnych środków finansowych.

Zarządca drogi ponadto ma obowiązek poinformowania uczestników ruchu drogowego o wynikach klasyfikacji odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków na stronie internetowej w Biuletynie Informacji Publicznej.

AS