



Procedury zapewniające spójny i wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej reguluje dyrektywa 2008/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz. Urz. UE L 319 z 9.11.2008, str. 59). Obejmują one etap projektowania drogi, jej budowy oraz użytkowania.

Parlament Europejski oraz Rada uznając transeuropejską sieć drogową jako fundamentalną dla procesów integracji oraz zapewnienia wysokiego poziomu dobrobytu Europejczyków równocześnie ustanowiła dyrektywę, która zapewnienia wysoki poziom bezpieczeństwa na tych trasach. Już wcześniej, w Białej Księdze z 12 września 2001 r. „Europejska polityka transportowa do 2010 r.: czas na decyzje”, Komisja Europejska podkreśliła m.in. konieczność przeprowadzania ocen wpływu na bezpieczeństwo oraz audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w celu identyfikacji odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków drogowych oraz w celu właściwego zarządzania tymi odcinkami dróg. Efektem wówczas przyjętego stanowiska są właśnie przepisy dyrektywy w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. Wdrożenie jej przepisów ma skutecznie ograniczyć straty społeczne i ekonomiczne wypadków drogowych, ponieważ w projektach drogowych zmniejszona zostanie liczba błędów negatywnie wpływających na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Natomiast wprowadzone dzięki dyrektywie do krajowych przepisów mechanizmy kontroli, audytu i zarządzania odcinkami niebezpiecznymi usprawnią likwidację miejsc niebezpiecznych i poprawią skuteczność działań służb drogowych.

Do przepisów krajowych dyrektywę transponowały np. Włochy, Belgia (Walonia i Flandria), Francja, Łotwa, Holandia, Portugalia, Hiszpania, Rumunia. Przepisów tych nie przeniosły Czechy, Estonia i Polska. Wśród państw, które wywiązały się z tego

obowiązku, są takie, które znacznie rozszerzyły zakres stosowania dyrektywy na inne drogi, te poza siecią TEN-T. Państwa, które rozszerzyły obowiązki z dyrektywy czyniły to dla swoich administracji jako zadanie obligatoryjne bądź dobrowolne. Włochy na przykład od 2016 roku wprowadzają ten obowiązek obligatoryjnie dla wszystkich dróg krajowych, a od 2021 dla pozostałych. Inne kraje skorzystały z formuły dobrowolności. Tak zrobiły Francja i Szwecja. A Hiszpania i Portugalia te przepisy odnoszą wyłącznie do sieci TEN-T (patrz: [Nie udało się uratować 6 tysięcy ludzi. Dlaczego?](#)).

W ocenie Komisji Europejskiej wdrożenie dyrektywy na drogach w transeuropejskiej sieci drogowej, pozwoli rocznie zmniejszyć liczbę zabitych o 600 i o 7000 liczbę osób rannych. Zgodnie z finansowymi wskaźnikami Białej Księgi, redukcja ta przyniesie rocznie korzyści w wysokości co najmniej 2,4 miliardów euro. Natomiast zastosowanie dyrektywy do autostrad, dróg ekspresowych i innych głównych dróg, spowoduje zmniejszenie liczby zabitych o około 1 300 rocznie, co odpowiada spodziewanym korzyściom w wysokości większej niż 5 miliardów euro rocznie.

Polska jest na etapie adaptowania unijnych przepisów. Zastosuje je od obligatoryjnej sieci TEN-T. Nowe przepisy zawarto w projekcie ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw drogowych. Szerzej o tej regulacji napisaliśmy w materiałach publikowanych 6, 7 i 8 grudnia br. W uzasadnieniu do projektu tej ustawy oszacowano koszty nowych obowiązków. Na przykład koszt oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego będzie się kształtował na poziomie ok. 100 tys. zł. Na sieci zarządzanej przez GDDKiA w latach 2012-2010, rocznie będą dokonywane 4 oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Natomiast koszty audytu brd dla 4 etapów drogowego przedsięwzięcia łącznie dla odcinków dróg zarządzanych przez GDDKiA będą się kształtować na poziomie ok. 150 tys. zł. Zakłada się, że na sieci zarządzanej przez GDDKiA, rocznie będzie dokonywanych 16 audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z kolei koszty audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla 4 etapów łącznie dla odcinków dróg zarządzanych przez prezydentów miast na prawach powiatu będą się kształtować na poziomie ok. 100 tys. zł. Założono, że w miastach na prawach powiatu w latach 2012-2015 zostanie wykonanych 14 audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Koszty przeprowadzania klasyfikacji odcinków o dużej koncentracji wypadków oraz klasyfikacji odcinków ze względu na bezpieczeństwo sieci (łącznie), dla sieci dróg zarządzanych przez GDDKiA będą się kształtować na poziomie ok. 3 mln zł. Koszty przeprowadzania klasyfikacji odcinków o dużej koncentracji wypadków oraz klasyfikacji odcinków ze względu na bezpieczeństwo sieci (łącznie), dla dróg w mieście na prawach powiatu będą się kształtować na poziomie ok. 200 tys. zł. Klasyfikacje będą przeprowadzane raz na trzy lata, począwszy od 2013 roku.

Wydatki wynikające z ocen i audytów już są od paru lat ponoszone, ponieważ GDDKiA już własnym zarządzeniem realizuje pewien zakres obowiązków z dyrektywy. Dla miast na prawach powiatu na pewno pojawi się dodatkowe obciążenie. Jednak społeczne i gospodarcze korzyści znacznie przewyższą koszty wdrożenia dyrektywy.

BRD: mniej błędów – mniejsze straty społeczne

Utworzono: piątek, 09, grudzień 2011 12:09 Redakcja - edroga.pl

Agnieszka Serbeńska

redaktor naczelna edroga.pl