



MINISTER
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Warszawa, 17 lutego 2015 r.

DDA.VII.0211.1.5.2015.AK
NK: 42024/15

26.02.2015
Agata

Według rozdzielnika

Szanowni Państwo,

uprzejmie przekazuję w załączeniu *projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie dokonywania klasyfikacji odcinków dróg*, wraz z uzasadnieniem i Oceną Skutków Regulacji.

W związku z powyższym zwracam się z uprzejmą prośbą o przedstawienie stanowiska i zgłoszenie ewentualnych uwag do ww. projektu w terminie 14 dni od dnia otrzymania niniejszego pisma – również w formie elektronicznej na adres: Agata.Kowalczyk@mir.gov.pl oraz na numer faksu (22) 630-19-09. Jeżeli zgłoszona uwaga ma na celu zmianę brzmienia danego przepisu projektu lub dodanie nowego przepisu, proszę o podanie jego alternatywnej wersji lub nowego brzmienia.

Z poważaniem

Otrzymują:

1. Polski Kongres Drogowy
2. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP
3. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa
4. Polska Izba Inżynierów Budownictwa
5. Instytut Badawczy Dróg i Mostów
6. Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej
7. Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu „Klir”
8. Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
9. Stowarzyszenie na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Droga i Bezpieczeństwo”
10. Stowarzyszenie Linia Życia
11. Komisja Drogownictwa Miejskiego
12. Unia Metropolii Polskich
13. Związek Miast Polskich
14. Komenda Główna Policji
15. Politechnika Warszawska
16. Politechnika Krakowska
17. Politechnika Gdańska

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia 2015 r.

w sprawie dokonywania klasyfikacji odcinków dróg

Na podstawie art. 24m ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 260, 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 dzieli się sieć dróg na odcinki o długości od 2 km do 10 km o jednorodnych parametrach technicznych.

2. Odcinki o jednorodnych parametrach technicznych powinny posiadać jednakową klasę drogi i liczbę pasów ruchu oraz zbliżoną wielkość średniego dobowego ruchu rocznego.

3. Dopuszczalne jest wyznaczenie odcinków 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. Klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej dokonuje się oddzielnie dla każdego rodzaju ruchu.

2. Rozróżnia się trzy rodzaje ruchu:

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

1

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 2013 r. poz. 843, 1446 i 1543 oraz z 2014 r. poz. 659 i 1310.

§ 4. 1. Przy dokonywaniu klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych uwzględnia się dane, o których mowa w § 7, za okres ostatnich trzech lat od dokonania poprzedniej klasyfikacji.

2. W przypadku dokonywania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych po raz pierwszy uwzględnia się dane, o których mowa w § 7 za okres ostatnich trzech lat poprzedzających rok, w którym dokonuje się tej klasyfikacji.

§ 5. 1. Przy dokonywaniu klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych należy obliczyć miejscowy wskaźnik wypadków śmiertelnych oraz wskaźnik wypadków śmiertelnych dla dróg danego zarządcy znajdujących się w transeuropejskiej sieci drogowej.

2. Odcinki dróg, dla których miejscowy wskaźnik wypadków śmiertelnych jest dwukrotnie wyższy od wskaźnika wypadków śmiertelnych dla sieci dróg danego zarządcy znajdujących się w transeuropejskiej sieci drogowej, stanowią odcinki o najwyższej koncentracji wypadków śmiertelnych.

§ 6. Miejscowy wskaźnik wypadków śmiertelnych określa się oddzielnie dla każdego odcinka o jednorodnych parametrach technicznych.

§ 7. Miejscowy wskaźnik wypadków śmiertelnych, o którym mowa w § 6 oblicza się według wzoru 1:

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

R_j - miejscowy wskaźnik wypadków śmiertelnych dla każdego rodzaju ruchu
(wypadków śmiertelnych/100 mln pojazdokilometrów)

$j = w$ – wypadki śmiertelne ze wszystkimi użytkownikami dróg

$j = pr$ – wypadki śmiertelne z pieszymi i rowerzystami

$j = m$ – wypadki śmiertelne z motocyklistami

f_j - liczba wypadków śmiertelnych na odcinku drogi

P - okres analizy (lata)

L_j - długość odcinka drogi (km)

Q_j - średni dobowy ruch roczny na odcinku drogi (pojazdów/dobę).

§ 8. Wskaźnik wypadków śmiertelnych dla dróg danego zarządcy znajdujących się w transeuropejskiej sieci drogowej określa się łącznie dla wszystkich odcinków o jednorodnych parametrach technicznych.

§ 9. Wskaźnik wypadków śmiertelnych dla dróg danego zarządcy znajdujących się w transeuropejskiej sieci drogowej, o którym mowa w § 8, oblicza się według wzoru 2:

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

Rrp - wskaźnik wypadków śmiertelnych dla każdego rodzaju ruchu (wypadków śmiertelnych/100 mln pojazdokilometrów)

$j = w$ – wypadki śmiertelne ze wszystkimi użytkownikami dróg

$j = pr$ – wypadki śmiertelne z pieszymi i rowerzystami

$j = m$ – wypadki śmiertelne z motocyklistami

fj - liczba wypadków śmiertelnych na odcinku drogi

P - okres analizy (lata)

Lj - długość odcinka drogi (km)

Qw - średnia ważona średniego dobowego ruchu rocznego na odcinku drogi (pojazdów/dobę).

§ 10. Średnią ważoną średniego dobowego ruchu rocznego na odcinku drogi oblicza się według wzoru 3:

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

Qw - średnia ważona średniego dobowego ruchu rocznego na odcinku drogi (pojazdów/dobę)

Qj - średni dobowy ruch roczny na odcinku drogi (pojazdów/dobę)

Lj - długość odcinka drogi (km).

§ 11. 1. Klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej dokonuje się ustalając ranking odcinków o jednorodnych parametrach technicznych od największego ograniczenia liczby wypadków śmiertelnych przy najniższym koszcie wykonania robót budowlanych i wprowadzenia zmian w organizacji ruchu do najmniejszego ograniczenia liczby wypadków śmiertelnych przy najwyższym koszcie wykonania robót budowlanych i wprowadzenia zmian w organizacji ruchu.

2. Klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej dokonuje się oddzielnie dla każdego rodzaju ruchu, o którym mowa w § 3 ust. 2.

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

MINISTER

INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

UZASADNIENIE

Wydanie projektowanego rozporządzenia jest wykonaniem upoważnienia ustawowego zawartego w art. 24m ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 260, z późn. zm.), zwaną dalej "ustawą o drogach publicznych".

Art. 24m został dodany do ustawy o drogach publicznych ustawą z dnia 13 kwietnia 2012 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 472), w związku z implementacją dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz. Urz. UE L 319 z 29.11.2008. str. 59).

Projektowana regulacja dotyczy dróg leżących w transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) określonej w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającego decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013. str. 1).

Zgodnie z ustawą o drogach publicznych:

- klasyfikacja odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oznacza analizę istniejącej sieci drogowej pod względem liczby wypadków śmiertelnych, w wyniku której wytypowane zostają najbardziej niebezpieczne odcinki dróg o dużej liczbie wypadków śmiertelnych,

- klasyfikacja odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej oznacza wytypowanie odcinków o jednorodnych parametrach technicznych od największego ograniczenia liczby wypadków śmiertelnych przy najniższym koszcie wykonania robót budowlanych i wprowadzenia zmian w organizacji ruchu do najmniejszego ograniczenia liczby wypadków śmiertelnych przy najwyższym koszcie wykonania robót budowlanych i wprowadzenia zmian w organizacji ruchu.

Projektowana regulacja ma na celu:

- wytypowanie odcinków dróg o najwyższej koncentracji wypadków śmiertelnych, które są wynikiem dokonanej klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych,

- ustalenie rankingu odcinków o jednorodnych parametrach technicznych od największego ograniczenia liczby wypadków śmiertelnych przy najniższym koszcie wykonania robót budowlanych i wprowadzenia zmian w organizacji ruchu do najmniejszego

ograniczenia liczby wypadków śmiertelnych przy najwyższym koszcie wykonania robót budowlanych i wprowadzenia zmian w organizacji ruchu.

W celu dokonania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych należy obliczyć miejscowy wskaźnik wypadków śmiertelnych oraz wskaźnik wypadków śmiertelnych dla sieci dróg danego zarządcy znajdujących się w transeuropejskiej sieci drogowej. Wskaźniki te określają liczbę wypadków śmiertelnych w przeliczeniu na 100 mln pojazdokilometrów. Odcinki dróg, dla których miejscowy wskaźnik wypadków śmiertelnych jest dwukrotnie wyższy od wskaźnika wypadków śmiertelnych dla dróg danego zarządcy znajdujących się w transeuropejskiej sieci drogowej, stanowią odcinki o najwyższej koncentracji wypadków śmiertelnych. Na ww. odcinki dróg powinny być nakierowane działania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg.

W celu dokonania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej należy ustalić ranking odcinków o jednorodnych parametrach technicznych od największego ograniczenia liczby wypadków śmiertelnych przy najniższym koszcie wykonania robót budowlanych i wprowadzenia zmian w organizacji ruchu do najmniejszego ograniczenia liczby wypadków śmiertelnych przy najwyższym koszcie wykonania robót budowlanych i wprowadzenia zmian w organizacji ruchu.

Informacja o odcinkach dróg o najwyższej koncentracji wypadków śmiertelnych pozwoli użytkownikom dróg na wybór bardziej bezpiecznej drogi lub dostosowanie zachowań do spodziewanego poziomu zagrożeń na drodze. Przeprowadzanie klasyfikacji pozwala reagować na zagrożenia eliminując przyczyny powstałych wypadków drogowych. Wyniki klasyfikacji będą dodatkowym instrumentem do optymalnego wydatkowania środków na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Obydwu ww. klasyfikacji dokonuje zarządca drogi co najmniej raz na trzy lata oddzielnie dla każdego rodzaju ruchu:

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

Przy dokonywaniu klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych uwzględnia się dane za okres ostatnich trzech lat od dokonania poprzedniej klasyfikacji. W przypadku dokonywania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych po raz pierwszy uwzględnia się dane za okres ostatnich trzech lat poprzedzających rok, w którym dokonuje się tej klasyfikacji. Liczbę wypadków śmiertelnych (fj) przyjmuje się łącznie za okres ostatnich trzech lat, natomiast średni dobowy

ruch roczny na odcinku drogi (Qj) przyjmuje się z wybranego roku w ciągu 3 lat. Parametr zastosowano, aby uzyskać wskaźnik wypadków śmiertelnych w przeliczeniu na 100 mln pojazdokilometrów, wartość 365 to liczba dni przypadająca w roku kalendarzowym. Podział na odcinki o jednorodnych parametrach technicznych o długości 2-10 km przyjęto w oparciu o zarządzenie Nr 28 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 9 czerwca 2014 r. w sprawie kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 197, poz. 1172, z późn. zm.) w § 12 projektu rozporządzenia zaproponowano, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.) projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Przedmiotowy projekt, stosownie do § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979) został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem przekazania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.