

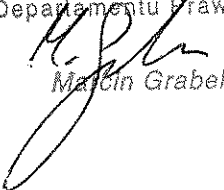
Warszawa, dnia 6 lipca 2012 r.

**MINISTERSTWO
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

Departament Prawny
ML4mj-0822-54-12

W związku z pismem Komisji Europejskiej przekazanym Rzeczypospolitej Polskiej za pośrednictwem systemu EU PILOT dotyczącym Wytycznych mających stanowić wsparcie dla właściwych jednostek w stosowaniu dyrektywy w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, wydawanych zgodnie z art. 8 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej w załączeniu Rzeczypospolita Polska przekazuje przedmiotowe Wytyczne.

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Prawnego


Marcin Grabek

WYTYCZNE

**stanowiące wsparcie dla właściwych jednostek
w stosowaniu
dyrektywy 2008/96/WE Parlamentu Europejskiego
i Rady
z dnia 19 listopada 2008 roku
w sprawie zarządzania bezpieczeństwem
infrastruktury drogowej**

Spis treści:

1. Wstęp	3
2. Ocena wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego	5
3. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego	8
3.1. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego na etapie planowania drogi	12
3.2. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego na etapie projektowania drogi	14
3.3. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego na etapie przygotowania do użytkowania drogi	15
3.4. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego na etapie użytkowania drogi	16
4. Audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego	17
5. Klasyfikacje odcinków dróg	19
6. Kontrola bezpieczeństwa	22
7. Schemat procedur brd w procesie inwestycyjnym	25

1. Wstęp

Według Parlamentu Europejskiego oraz Rady, transeuropejska sieć drogowa (TEN-T) ma fundamentalne znaczenie dla wspierania integracji europejskiej i spójności oraz zapewnienia wysokiego poziomu dobrobytu. W związku z powyższym instytucje te wskazują na potrzebę zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa. W Białej Księdze z dnia 12 września 2001 r. „Europejska polityka transportowa do 2010 r.: czas na decyzje” Komisja podkreśliła m.in. konieczność przeprowadzania ocen wpływu na bezpieczeństwo oraz audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w celu identyfikacji – na terenie Wspólnoty – odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków drogowych oraz w celu zarządzania tymi odcinkami dróg. Ponadto, Komisja wyznaczyła cel, jakim jest zmniejszenie do 2020 roku o połowę liczby wypadków śmiertelnych na drogach w Unii Europejskiej między 2001 a 2010 rokiem. W dalszej perspektywie, celem dla 2050 roku jest osiągnięcie prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym – Wizja Zero.

Ustanowienie odpowiednich procedur jest podstawowym narzędziem poprawy bezpieczeństwa infrastruktury drogowej w ramach transeuropejskiej sieci drogowej. Oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego powinny wykazać, na poziomie strategicznym, jaki jest wpływ różnych planowanych wariantów danego projektu infrastruktury na bezpieczeństwo ruchu drogowego, oraz odgrywać decydującą rolę przy wytyczaniu przebiegu dróg. Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny szczegółowo określić te cechy projektów infrastruktury drogowej, które mogą zagrażać bezpieczeństwu.

Polska, jako państwo członkowskie, które przywiązuje niezwykle dużą wagę do bezpieczeństwa ruchu drogowego wdrożyła do polskiego porządku prawnego *Dyrektywę 2008/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 listopada 2008 roku w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej ustawą z dnia 13 kwietnia 2012 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz. 472).

Procedury wynikające z dyrektywy stosuje się do dróg leżących w transeuropejskiej sieci drogowej. W Polsce drogi należące do transeuropejskiej sieci drogowej mają około 4800 km długości i zarządzane są przez:

- Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (w głównej części),

- prezydentów miast na prawach powiatu (w niewielkiej części).

Drogi w sieci TEN-T stanowią ok. 25% dróg krajowych i ok. 1% wszystkich dróg publicznych w Polsce. Jednakże stanowią one szkielet komunikacyjny kraju, przenoszą w głównej mierze ciężki ruch tranzytowy i są drogami najbardziej obciążonymi ruchem.

Procedury określone w Dyrektywie mające na celu poprawę bezpieczeństwa infrastruktury drogowej oraz wszystkich uczestników ruchu drogowego zaleca się do stosowania również na innych drogach krajowych, nie wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej oraz drogach innych kategorii, tj.:

- wojewódzkich,
- powiatowych,
- gminnych,

w szczególności takich, których budowa została sfinansowana lub dofinansowana przez Wspólnotę.

2. Ocena wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego

Ocena wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego (ocena brd) oznacza strategiczną analizę wpływu wariantów planowanej drogi na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w sieci dróg publicznych znajdujących się w obszarze oddziaływania planowanej drogi.

Celem przeprowadzenia oceny brd jest wskazanie względów bezpieczeństwa ruchu drogowego, które przyczyniają się do wyboru zaproponowanego rozwiązania przebiegu drogi poprzez dostarczenie istotnych informacji niezbędnych do przeprowadzenia analizy kosztów i korzyści poszczególnych wariantów podlegających ocenie.

Ocena brd stanowi jeden z pierwszych elementów przygotowania inwestycji drogowej. Ocenę brd przeprowadza się na wstępnym etapie planowania tej drogi, tj. przed wszczęciem postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ocenę brd przeprowadza właściwy zarządca drogi. Mając na uwadze strategiczne znaczenie oceny brd w procesie inwestycyjnym zarządca drogi może zlecić wykonanie oceny brd osobom posiadającym specjalistyczną wiedzę oraz doświadczenie w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, np. audytorom bezpieczeństwa ruchu drogowego (audytorom brd), pracownikom naukowym wyższych uczelni posiadającym praktykę w zakresie analiz projektów drogowych pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ocena brd obejmuje wszystkie możliwe do realizacji warianty planowanej inwestycji drogowej, w tym wariant polegający na braku podejmowania jakichkolwiek działań oraz ich uszeregowanie, poczynając od najlepszego do najgorszego według kryteriów tej oceny. Warianty analizowane na tym etapie mają wskazać ogólnie korytarz, w którym ewentualnie mogłaby zostać poprowadzona droga a nie wskazywać szczegółowa lokalizację, która określona zostanie na następnych etapach. Ze względu na wstępny, koncepcyjny etap a co za tym idzie brak szczegółowej dokumentacji projektowej nie jest możliwe jednoznaczne wskazanie jednego optymalnego wariantu i wskazywany jest ogólny korytarz w którym przyszłe warianty szczegółowe będą wyznaczone.

Przed dokonaniem oceny brd konieczne jest zebranie niezbędnych danych do jej przeprowadzenia, między innymi informacji i wniosków wynikających z prac studialnych, dostępnych planów zagospodarowania przestrzennego, orto-foto-map. W przypadku, gdy ocena brd dokonywana jest przez wyspecjalizowane osoby, zarządca drogi powinien przekazać wymagane dane tym osobom.

Przy przeprowadzaniu oceny brd zarządca drogi uwzględni w szczególności następujące elementy:

- liczbę zabitych w wypadkach drogowych oraz liczbę wypadków drogowych na drogach, z których ruch drogowy może zostać przeniesiony na planowaną drogę;
- warianty przebiegu i parametrów planowanej drogi w przypadku budowy drogi oraz rozkład ruchu drogowego na sieci drogowej;
- wpływ planowanej drogi na istniejącą sieć drogową;
- wpływ planowanej drogi na uczestników ruchu drogowego;
- natężenie ruchu drogowego i jego rodzaj;
- czynniki sezonowe i klimatyczne;
- potrzeby uczestników ruchu drogowego w zakresie bezpiecznych stref parkingowych Miejsc Obsługi Podróżnych, zatok autobusowych;
- lokalną aktywność tektoniczną, sejsmiczną oraz możliwość wystąpienia tąpnięć górniczych.

Ocena brd w szczególności powinna zawierać poniższe elementy:

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

Po przeprowadzeniu oceny brd niezbędne jest dokonanie opracowania wyników – wskazanie korytarza, w ramach którego wyznaczane będą szczegółowe warianty w następnych etapach

planowania i projektowania inwestycji wraz z uzasadnieniem ich wyboru, wskazanie wariantów do odrzucenia, jako nie spełniających kryteriów brd.

Opracowane wyniki oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego zarządca drogi uwzględni na kolejnych etapach projektowania budowy albo przebudowy drogi.

3. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego

Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego (audyt brd) oznacza niezależną, szczegółową, techniczną ocenę cech projektowanej, budowanej, przebudowywanej lub użytkowanej drogi publicznej pod względem bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

Celem audytu brd jest poprawa jakości projektów drogowych pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwiększenie uwagi na projektowanie bezpiecznych rozwiązań przez wszystkich uczestników procesu inwestycyjnego, eliminacja błędów projektowych, które mogłyby być przyczyną wypadków, minimalizacja ryzyka i konsekwencji wypadków drogowych na projektowanym obiekcie drogowym lub pobliskiej sieci drogowej oraz minimalizacja potrzeb i kosztów ewentualnych prac naprawczych po zrealizowaniu projektu. W uproszczeniu audyt brd można określić jako poszukiwanie optymalnych rozwiązań z uwagi na bezpieczeństwo ruchu z zachowaniem odpowiednich wag dla wszystkich kryteriów projektowania, tj. sprawności ruchu, uciążliwości środowiskowych, efektywności ekonomicznej, użyteczności społecznej oraz uwarunkowań kształtowania przestrzeni publicznej.

Audyt brd jest kolejną procedurą wprowadzoną w celu poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach. Audyt brd towarzyszy procesowi inwestycyjnemu począwszy od fazy przygotowania inwestycji, poprzez fazę realizacji inwestycji aż do 12 miesięcy, po oddaniu drogi do użytkowania.

Audyt brd może być przeprowadzony tylko przez osoby do tego upoważnione, tj. audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Szczegółowe wymagania dotyczące specjalistycznej wiedzy, doświadczenia zawodowego, certyfikacji i szkoleń audytorów brd zostały wskazane w dalszej części *Wytycznych* dotyczącej audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Audyt brd może być również przeprowadzony przez zespół audytujący. Warunkiem koniecznym dokonania audytu przez zespół audytujący jest obecność w zespole co najmniej jednego audytora brd. Przeprowadzenie audytu brd przez zespół audytujący zaleca się w szczególności w przypadku obszernych inwestycji drogowych, tj. autostrad i dróg ekspresowych.

Przeprowadzenie audytu brd zarządca drogi zleca audytorom brd. Audytor brd w zależności od obszerności audytowanej inwestycji podejmuje decyzje w zakresie konieczności powołania zespołu audytującego dla dokonania audytu brd danej inwestycji drogowej.

Audyt brd może być wykonywany przez audytorów zatrudnionych w jednostce wykonującej zadania zarządcy drogi, jak również przez audytorów nie zatrudnionych w tych jednostkach. Decyzja w tym zakresie pozostaje w gestii zarządcy drogi.

Należy zwrócić szczególną uwagę na aspekt niezależności audytorów brd, którzy dokonują audytu danej inwestycji drogowej. Audyt brd nie może być przeprowadzany przez audytora brd, który wykonywał lub wykonuje zadania w zakresie projektowania, budowy, przebudowy, zarządzania odcinkiem drogi podlegającym audytowi, zarządzania ruchem lub nadzoru nad zarządzaniem ruchem na odcinku drogi podlegającym audytowi.

Ponadto, audyt brd nie może być przeprowadzany przez audytora brd, którego małżonek, krewny i powinowaty do drugiego stopnia, osoba związana z nim z tytułu przysposobienia, opieki lub kurateli wykonywał lub wykonuje zadania w zakresie projektowania, budowy, przebudowy, zarządzania odcinkiem drogi podlegającym audytowi, zarządzania ruchem lub nadzoru nad zarządzaniem ruchem na odcinku drogi podlegającym audytowi.

Przed dokonaniem audytu brd konieczne jest zebranie niezbędnych danych do jego przeprowadzenia. W zależności od etapu audytu brd w procesie inwestycyjnym między innymi należy zebrać następujące dane: dokumentację postępowania środowiskowego, dokumentację projektową, dokumentacją wykonawczą, projekt organizacji ruchu, dokumentację fotograficzną, orto-foto-mapy, dane statystyczne o wypadkach i zdarzeniach drogowych, dane ruchowe (pomiar, prognoza), dane dotyczące otoczenia drogi, informacje i wnioski wynikające z prac studialnych, wyniki oceny brd oraz wyniki wcześniejszych etapów audytu brd.

Zlecający audyt, tj. zarządca drogi powinien przekazać wszelkie niezbędne dane audytorom brd przeprowadzającymi audyt danej inwestycji.

Sposób przeprowadzenia audytu brd zależy od rodzaju projektu (budowa, przebudowa, rozbudowa drogi lub innego obiektu drogowego), jego lokalizacji (poza terenem zabudowy, na terenie zabudowy), od stadium dokumentacji (etap planowania, etap projektowania) oraz od stadium realizacji projektu (przygotowania do użytkowania, etap użytkowania). Istotne są

wszystkie wymienione stadia, ale najwięcej usterek i istotnych błędów w zakresie rozwiązań geometrycznych można zidentyfikować we wczesnych stadiach, tj. na etapie planowania i projektowania. Błędy i usterek we wczesnych stadiach można usunąć stosunkowo niewielkim kosztem, bez zbędnego wydłużania procesu inwestycyjnego.

Podjmując czynności audytorskie audytor brd powinien zapoznać się z pełną dokumentacją danej inwestycji. Na etapie przygotowania do użytkowania oraz użytkowania drogi, po zaznajomieniu się z dokumentacją, audytor wykonujący audyt brd, powinien odbyć wizję (lub wizje) w terenie oraz sporządzić dokumentację fotograficzną i filmową. Wizja powinna obejmować przejazd (samochodem, rowerem) oraz przejście ciągów i przejść pieszych w warunkach dziennych i nocnych. Audytor powinien analizować bezpieczeństwo ruchu drogowego z pozycji poszczególnych użytkowników drogi, a więc kierowców różnego typu pojazdów, pieszych i rowerzystów.

Audytor brd po przeprowadzeniu audytu, opracowuje wynik audytu. Na wynik audytu brd składa się:

- sprawozdanie,
- zalecenia dla zarządcy drogi sformułowane na podstawie sprawozdania.

Sprawozdanie audytora brd między innymi powinno zawierać: tytuł projektu, etap audytu, lokalizację drogi, nazwę i dane zleceniodawcy audytu, dane audytora (zespołu audytującego) i konsultantów, zestawienie uwag z oceny brd, zestawienie uwag i zaleceń audytora do wcześniejszego etapu audytu, które nie zostały wykonane na audytowanym etapie, zestawienie zidentyfikowanych błędów, usterek, problemów oraz ocenę odstępstw od warunków technicznych. Dla etapu planowania i projektowania sprawozdanie powinno uwzględniać końcową ocenę projektu rozstrzygającą o możliwości i warunkach jego realizacji. Natomiast w przypadku etapu przygotowania do użytkowania oraz użytkowania drogi zestawienie zidentyfikowanych błędów, usterek oraz problemów związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Zalecenia dla zarządcy drogi, w zależności od etapu audytu powinny w szczególności zawierać wnioski w zakresie dokonania niezbędnych zmian w projekcie budowlanym, projekcie wykonawczym, projekcie organizacji ruchu a także zmian warunkujących bezpieczne użytkowanie drogi dla wszystkich uczestników ruchu drogowego. Zalecenia dla zarządcy

drogi, które są efektem analiz dokumentacji projektowej, wizji terenowych, analiz fotografii i filmów oraz obserwacji zachowań użytkowników powinny być formułowane „od ogółu do szczegółu” nawet w sytuacji, gdy szczegóły decydują o poprawności całego rozwiązania. Zalecenia powinny być sformułowane syntetycznie i jednoznacznie, aby zarządca drogi mógł je łatwo zastosować.

Opracowany wynik audytu brd – sprawozdanie oraz zalecenia – audytor brd przekazuje zarządcy drogi.

Zarządca drogi uwzględnia wynik audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego na dalszych etapach przygotowania, budowy i użytkowania drogi. W zależności od etapu, na którym przeprowadzany jest audyt brd zarządca drogi podejmuje odpowiednie działania mające na celu wykonanie zaleceń wskazanych przez audytora brd.

W uzasadnionych przypadkach zarządca drogi może nie uwzględnić wyniku audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego. W takiej sytuacji zarządca drogi zobowiązany jest do opracowania uzasadnienia stanowiącego załącznik do wyniku audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wynik audytu brd oraz uzasadnienie zarządcy drogi staje się częścią dokumentacji dotyczącej drogi.

Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadza się:

1. 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 drogi (etap planowania);
2. przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzji o pozwoleniu na budowę albo przed zgłoszeniem wykonywania robót (etap projektowania);
3. przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie drogi lub zawiadomieniem o zakończeniu budowy lub przebudowy drogi (etap przygotowania do użytkowania);
4. przed upływem 12 miesięcy od dnia oddania drogi do użytkowania (etap użytkowania).

3.1. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego na etapie planowania drogi

Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadzany na etapie planowania drogi wskazuje, które z wariantów budowy lub przebudowy drogi są dopuszczalne pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Takie warianty dopuszczalne pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego wskazane w tym audycie są integralną częścią postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W karcie informacyjnej przedsięwzięcia, która obejmuje podstawowe informacje o planowanym przedsięwzięciu, między innymi zawiera się dane o ewentualnych wariantach przedsięwzięcia, przy czym w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej każdy z analizowanych wariantów drogi musi być dopuszczalny pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto w karcie informacyjnej przedsięwzięcia w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej zawiera się informacje o wpływie planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Natomiast raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien między innymi zawierać określenie przewidywanego oddziaływania na środowisko analizowanych wariantów, w tym również w przypadku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, a także możliwego transgranicznego oddziaływania na środowisko, a w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej także określenie wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz uzasadnienie proponowanego przez wnioskodawcę wariantu, ze wskazaniem jego oddziaływania na środowisko, w tym również na bezpieczeństwo ruchu drogowego – w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej.

Ponadto przepisy *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* przewidują, że w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej, każdy z analizowanych wariantów drogi, musi być dopuszczalny pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego **na etapie planowania drogi** uwzględnia się w szczególności:

- położenie geograficzne oraz warunki geograficzne, klimatyczne i meteorologiczne;
- lokalizację i rodzaj skrzyżowań;

- ograniczenia ruchu;
- funkcjonalność w ramach sieci drogowej;
- dopuszczalną oraz projektową prędkość pojazdu;
- przekrój poprzeczny, w tym liczbę i szerokość pasów ruchu;
- plan sytuacyjny i profil podłużny;
- ograniczenia widoczności;
- dostępność dla środków publicznego transportu zbiorowego;
- skrzyżowania z liniami kolejowymi;
- projektowane przejścia dla zwierząt i inne urządzenia ochrony środowiska.

3.2. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego na etapie projektowania drogi

Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego na etapie projektowania drogi ma na celu ocenę projektu budowlanego i projektu organizacji ruchu pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Audyt ten wskazuje ewentualne elementy projektów, które należy skorygować. Dzięki temu wnioski o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej lub pozwolenia na budowę lub zgłoszenie robót powinny zawierać rozwiązania dopuszczalne pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zatem procedura przeprowadzanego na tym etapie audytu jest integralną częścią procesu związanego z przygotowaniem materiałów i zatwierdzeniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej bądź pozwolenia na budowę.

Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego **na etapie projektowania drogi** uwzględnia się w szczególności:

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

Wynik audytu brd wraz z oświadczeniem zarządcy drogi o wykonaniu zaleceń audytora lub odpowiednie uzasadnienie zarządcy drogi o ich nie uwzględnieniu, są dokumentami dołączanymi do:

- wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej,
- wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę lub w zgłoszeniu na przebudowę drogi.

3.3. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego na etapie przygotowania do użytkowania drogi

Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego na etapie przygotowania do użytkowania drogi polega między innymi na sprawdzeniu w terenie projektowanej organizacji ruchu i przyjętych rozwiązań technicznych drogi pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego, z uwzględnieniem bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu.

Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego **na etapie przygotowania do użytkowania drogi** uwzględnia się w szczególności:

- bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego i widoczność w różnych warunkach pogodowych oraz porach dnia;
- widoczność oznakowania pionowego i poziomego drogi na podstawie wizji lokalnej w terenie;
- stan nawierzchni drogi.

Wynik audytu brd wraz z oświadczeniem zarządcy drogi o wykonaniu zaleceń audytora lub odpowiednie uzasadnienie zarządcy drogi o ich nie uwzględnieniu, są dokumentami dołączanymi do:

- zawiadomienia o zakończeniu budowy obiektu budowlanego,
- wniosku o udzielenie pozwolenia na użytkowanie.

3.4. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego na etapie użytkowania drogi

Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego na etapie użytkowania drogi stanowi ocenę rzeczywistego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na istniejącej drodze. Wnioski z tego audytu powinny służyć jako podstawa do wprowadzenia ewentualnych zmian w organizacji ruchu, np. zastosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego **na etapie użytkowania drogi** uwzględnia się ocenę zachowań uczestników ruchu drogowego i wpływ tych zachowań na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

4. Audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego

Audytorem bezpieczeństwa ruchu drogowego jest osoba, która posiada certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Certyfikat audytora brd może uzyskać osoba, która:

- posiada pełną zdolność do czynności prawnych;
- korzysta w pełni z praw publicznych;
- nie została skazana prawomocnym wyrokiem sądu za umyślne przestępstwo lub umyślne przestępstwo skarbowe;
- posiada wyższe wykształcenie techniczne w zakresie budownictwa drogowego, inżynierii ruchu drogowego lub transportu;
- posiada co najmniej 5-letnią praktykę w zakresie projektowania dróg, inżynierii ruchu drogowego, zarządzania drogami, zarządzania ruchem drogowym lub opiniowania projektów drogowych pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- posiada zaświadczenie o ukończeniu szkolenia i zdaniu egzaminu na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Audytor brd ma obowiązek stałego podnoszenia kwalifikacji zawodowych na szkoleniach okresowych co najmniej raz na trzy lata.

Certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego wydaje, na wniosek kandydata na audytora brd, na okres trzech lat minister właściwy do spraw transportu, po dostarczeniu przez tego kandydata oświadczeń i dokumentów potwierdzających spełnienie ww. wymogów.

Certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego jest przedłużany na kolejne trzy lata na wniosek audytora brd po dostarczeniu potwierdzenia ukończenia szkolenia okresowego, oświadczenia, że posiada pełną zdolność do czynności prawnych, oświadczenia, że korzysta w pełni z praw publicznych oraz dokumentu potwierdzającego, że nie został skazany prawomocnym wyrokiem sądu za umyślne przestępstwo lub umyślne przestępstwo skarbowe.

Minister właściwy do spraw transportu odmawia w drodze decyzji administracyjnej, wydania certyfikatu audytora brd oraz przedłużenia certyfikatu audytora brd w przypadku niespełnienia któregokolwiek z określonych wymogów.

Audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego traci certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego w przypadku:

- skazania prawomocnym wyrokiem za umyślne przestępstwo lub umyślne przestępstwo skarbowe;
- pozbawienia praw publicznych;
- całkowitego lub częściowego ubezwłasnowolnienia.

W trakcie procesu inwestycyjnego audytor brd pełni niezwykle ważną funkcję. Począwszy od etapu planowania, poprzez etap projektowania, przygotowania do użytkowania oraz użytkowania drogi audytor zwraca uwagę na projektowanie bezpiecznych rozwiązań przez wszystkich uczestników procesu inwestycyjnego, eliminację błędów projektowych oraz minimalizację dokonywania ewentualnych prac naprawczych po zrealizowaniu projektu. Z tego też powodu audytor brd jak również zespół audytujący w trakcie przeprowadzania audytu bazuje na swojej wiedzy i doświadczeniu w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego wyniesionych z praktyki oraz z odpowiednich szkoleń i kursów doszkalających.

5. Klasyfikacje odcinków dróg

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 analizę istniejącej sieci drogowej, w wyniku której wytypowane zostają odcinki dróg o dużej możliwości poprawy bezpieczeństwa oraz zmniejszenia kosztów wypadków drogowych.

Klasyfikację odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz klasyfikację odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej przeprowadza zarządca drogi co najmniej raz na trzy lata.

Klasyfikację odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych przeprowadza się, w odniesieniu do natężenia ruchu, dla odcinków dróg pozostających w użytkowaniu nie mniej niż trzy lata.

W celu dokonania klasyfikacji sieć dróg dzieli się na odcinki o długości od 2 km do 10 km o jednorodnych parametrach technicznych z podziałem na odcinki w terenie zabudowy oraz poza terenem zabudowy. Odcinki jednorodne powinny posiadać jednakową klasę drogi i liczbę pasów ruchu oraz zbliżoną wielkość natężenia ruchu drogowego.

Zarządca drogi może zlecić wykonanie klasyfikacji osobom posiadającym specjalistyczną wiedzę oraz doświadczenie w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, np. audytorom brd.

Wyniki klasyfikacji oceniane są przez zespół ekspertów, który powoływany jest przez zarządcę drogi. W skład zespołu ekspertów wchodzi co najmniej jedna osoba, która posiada wykształcenie i doświadczenie zawodowe wymagane dla kandydatów na audytorów brd. Zespół ekspertów, na zlecenie zarządcy drogi, przeprowadza wizję w terenie w celu przedstawienia propozycji rozwiązań mających na celu osiągnięcie skutecznej poprawy bezpieczeństwa. Zespół ekspertów dokonujący wizji w terenie powinien wziąć pod uwagę między innymi następujące elementy:

- opis odcinka drogi;
- wyniki wcześniejszych klasyfikacji tego samego odcinka drogi;
- analizę ewentualnych sprawozdań z wypadków;
- liczbę wypadków śmiertelnych i wypadków, w których osoby poszkodowane odniosły poważne obrażenia w ciągu ostatnich trzech lat;
- zestaw możliwych środków zaradczych, które należy wprowadzić w różnym czasie, np.
 - ✓ usunięcie lub zabezpieczenie stałych przeszkód na poboczu drogi,
 - ✓ ograniczenie prędkości i wzmocnienie dokonywania kontroli prędkości,
 - ✓ poprawa widoczności w różnych warunkach pogodowych i przy różnym oświetleniu,
 - ✓ poprawa warunków bezpieczeństwa urządzeń na poboczu drogi, takich jak urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - ✓ poprawa spójności, widoczności, czytelności i lokalizacji oznakowania poziomego, pionowego i sygnalizacji świetlnej,
 - ✓ ochrona przed osunięciami gruntu, lawinami i spadającymi kamieniami,
 - ✓ poprawa przyczepności poprzez eliminację nierówności nawierzchni jezdni,
 - ✓ przeprojektowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - ✓ umieszczenie oraz ulepszenie barier ochronnych w pasie dzielącym,
 - ✓ zmiana oznakowania możliwości wyprzedzania,
 - ✓ poprawa skrzyżowań, w tym przejazdów kolejowych,
 - ✓ zmiana profilu drogi,
 - ✓ zmiana szerokości jezdni, dodanie utwardzonego pobocza,
 - ✓ wprowadzenie systemu zarządzania ruchem i jego kontroli,
 - ✓ zmniejszenie możliwości kolizji z niechronionymi użytkownikami dróg (pieszymi i rowerzystami),
 - ✓ przystosowanie drogi do obowiązujących norm konstrukcyjnych,
 - ✓ remont lub wymiana nawierzchni jezdni,
 - ✓ wykorzystanie inteligentnych znaków drogowych,
 - ✓ zastosowanie lub poprawa inteligentnych systemów transportowych i usług telematycznych.

Zespół ekspertów po dokonaniu wizji w terenie przedstawia zarządcy drogi propozycje działań, które należy podjąć w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przedstawiając propozycje działań należy wziąć pod uwagę propozycje działań przedstawione po przeprowadzeniu ostatniej klasyfikacji oraz sprawozdań, które sporządza Policja z każdego śmiertelnego wypadku drogowego.

Zarządca drogi przeprowadza analizę kosztów i korzyści proponowanych działań i wybiera działania najbardziej skuteczne. Dokonuje realizacji zaproponowanych rozwiązań w ramach dostępnych środków finansowych.

Zarządca drogi informuje uczestników ruchu drogowego o wynikach klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych na swojej stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej.

Rekomenduje się, aby zarządcy dróg, po dokonaniu klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej wyniki tych klasyfikacji wraz informacją o podjętych działaniach przekazywali do Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (Sekretariat KRBRD). Sekretariat KRBRD opublikuje na stronie internetowej Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, opracowany na podstawie otrzymanych informacji, zbiorczy materiał dotyczący bezpieczeństwa dróg w sieci TEN-T. Informacja o odcinkach najbardziej niebezpiecznych pozwoli uczestnikom ruchu drogowego na wybór bardziej bezpiecznej drogi lub dostosowanie zachowań do spodziewanego poziomu zagrożeń na drodze.

6. Kontrola bezpieczeństwa

Kontrola bezpieczeństwa oznacza zwykłą, okresową weryfikację cech i usterek, które wymagają prac konserwacyjnych ze względu na bezpieczeństwo.

Będąca w eksploatacji infrastruktura drogowa podlega kontroli bezpieczeństwa. Obowiązek przeprowadzenia okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym weryfikację cech i wskazanie usterek, które wymagają prac konserwacyjnych lub naprawczych ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego spoczywa na zarządcy drogi.

Kontrole okresowe, których obowiązek przeprowadzenia wynika z Prawa budowlanego dokonuje się w okresie rocznym (przeгляд podstawowy) oraz pięcioletnim (przeгляд rozszerzony).

Kontrola okresowa stanu technicznej sprawności odcinka drogi, którą należy przeprowadzić co najmniej raz w roku, polega na sprawdzeniu stanu technicznego m.in. elementów budowli i instalacji narażonych na szkodliwe wpływy atmosferyczne i niszczące działania czynników występujących podczas użytkowania obiektu, instalacji i urządzeń służących ochronie środowiska. Po dokonaniu tej kontroli niezbędne jest wypełnienie Dziennika objazdu dróg, gdzie między innymi należy wpisać zauważone usterki, braki i uszkodzenia, zalecenia pokontrolne i termin realizacji oraz datę wykonania zalecenia.

Co najmniej raz na 5 lat należy dokonać kontroli okresowej stanu technicznego i wartości użytkowej odcinka drogi, która polega na sprawdzeniu stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektu budowlanego, estetyki obiektu budowlanego oraz jego otoczenia. Po przeprowadzeniu kontroli należy sporządzić Protokół, który dołącza się do Książki drogi.

Kontrole okresowe powinny przeprowadzać osoby do tego upoważnione, które dysponują wiedzą w zakresie projektowania i budowy dróg oraz doświadczeniem zawodowym zdobytym w drogownictwie, tj. posiadające uprawnienia budowlane w specjalności drogowej oraz mostowej.

Niezależnie od wymaganej przepisami Prawa budowlanego kontroli okresowych zarządcy drogi powinien wykonywać objazdy dróg czyli okresowe (w okresach znacznie krótszych niż rok) przeglądy ogólne drogi. Objazdy dróg stanowią podstawę dla podjęcia doraźnych działań zachowawczych i remontowych.

Przepisy dotyczące zarządzania ruchem na drogach również nakładają obowiązek wykonywania kontroli. Kontrole wynikające z tych przepisów przeprowadzają organy zarządzające ruchem. W przypadku dróg w transeuropejskiej sieci drogowej organami zarządzającymi ruchem są:

- Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad,
- prezydenci miast na prawach powiatu.

Po wprowadzeniu stałej organizacji ruchu, w terminie do 14 dni od dnia jej wprowadzenia, należy przeprowadzić kontrolę wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu organizacji ruchu.

Niezależnie od tej kontroli organ zarządzający ruchem powinien przeprowadzić co najmniej raz na 6 miesięcy kontrolę prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach jemu podległych. W razie stwierdzenia nieprawidłowości organ zarządzający ruchem może żądać od jednostki odpowiedzialnej za utrzymanie drogi (zarządu drogi a w przypadku jego braku zarządcy drogi i innych podmiotów) w szczególności:

- wymiany zniszczonych lub uszkodzonych znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu;
- naprawy wadliwie działających urządzeń sygnalizacji świetlnej lub dźwiękowej;
- umieszczenia znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu w miejscach zgodnych z zatwierdzoną organizacją ruchu.

Kontrole bezpieczeństwa powinny być przeprowadzane na tyle często, aby zagwarantowany był wysoki poziom bezpieczeństwa użytkowania dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Niezależnie od kontroli bezpieczeństwa istniejącej infrastruktury drogowej zarządca drogi dla odcinków dróg będących w budowie, przebudowie lub remontowanych bada wpływ robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Badanie wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego wykonuje się na etapie realizacji inwestycji drogowej (drogi w budowie lub przebudowie) oraz na etapie użytkowania drogi (remonty dróg).

W przypadku dróg będących w użytkowaniu (przebudowa lub remont) prowadzenie robót w pasie drogowym uwarunkowane jest opracowaniem projektu organizacji ruchu, który określa zakres ograniczenia ruchu oraz sposób oznakowania i zabezpieczenia miejsc robót. Zakres ograniczenia ruchu powinien wynikać z projektu technicznego i określony jest przez technologię i organizację prowadzonych robót.

Organ zarządzający ruchem może ustalić sposób i tryb wprowadzenia organizacji ruchu przewidzianej dla planowanych robót, a ponadto sprawuje na obszarze swego działania nadzór w zakresie prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej i urządzeń ostrzegawczo-zabezpieczających umieszczonych na drodze.

Jednostki prowadzące roboty w pasie drogowym zobowiązane są do utrzymania w należytym stanie wszystkich środków technicznych użytych do oznakowania i zabezpieczenia miejsca robót drogowych.

Zabezpieczenie i oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym powinno być dostosowane do występujących utrudnień na drodze, a także zapewniać bezpieczeństwo uczestnikom ruchu oraz osobom wykonującym te roboty.

7. Schemat procedur brd w procesie inwestycyjnym

