



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-102-11

Druk nr 104
Warszawa, 28 grudnia 2011 r.

Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw z projektami aktów wykonawczych.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanej regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Z poważaniem

(-) Donald Tusk

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw^{1), 2)}

Art. 1. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4:

a) pkt 26 otrzymuje brzmienie:

„26) transeuropejska sieć drogowa – sieć drogową określoną w decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (wersja przekształcona) (Dz. Urz. UE L 204 z 05.08.2010, str. 1);”;

b) dodaje się pkt 28 – 32 w brzmieniu:

„28) ocena wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego – strategiczną analizę porównawczą wpływu wariantów planowanej drogi na poziom bezpieczeństwa sieci dróg publicznych;

29) audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego – niezależną, szczegółową, techniczną ocenę cech projektowanej, budowanej, przebudowywanej lub użytkowanej drogi publicznej pod względem bezpieczeństwa jej użytkowania;

30) klasyfikacja odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków – analizę istniejącej sieci drogowej pod względem liczby wypadków śmiertelnych, w wyniku której wytypowane zostają odcinki dróg o dużej liczbie wypadków śmiertelnych;

- 31) klasyfikacja odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci – analizę istniejącej sieci drogowej, w wyniku której wytypowane zostają odcinki dróg o dużej możliwości poprawy bezpieczeństwa oraz zmniejszenia kosztów wypadków drogowych;
- 32) uczestnik ruchu drogowego – uczestnika ruchu drogowego w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.⁴⁾).”;
- 2) w art. 19 ust. 3 otrzymuje brzmienie:
- „3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jest zarządcą autostrady wybudowanej na zasadach określonych w ustawie do czasu przekazania jej, w drodze porozumienia, spółce, z którą zawarto umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady. Spółka pełni funkcję zarządcy autostrady płatnej na warunkach określonych w umowie o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, z wyjątkiem zadań, o których mowa w art. 20 pkt 1, 8, 17 i 20, które wykonuje Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.”;
- 3) w art. 20:
- a) pkt 10 otrzymuje brzmienie:
- „10) przeprowadzanie 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 usterek, które wymagają prac konserwacyjnych ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego;”;
- b) po pkt 10 dodaje się pkt 10a w brzmieniu:
- „10a) badanie wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego;”;
- c) dodaje się pkt 20 w brzmieniu:

„20) zarządzanie bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej.”;

4) po rozdziale 2a dodaje się rozdziały 2b i 2c w brzmieniu:

„Rozdział 2b

Zarządzanie bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej

Art. 24h. Zarządzanie bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej polega na:

- 1) przeprowadzeniu:
 - a) oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
 - b) audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 2) dokonywaniu klasyfikacji:
 - a) odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków,
 - b) odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej.

Art. 24i. 1. Ocenę wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego przeprowadza się na wstępnym etapie planowania przed wszczęciem postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.⁵⁾).

2. 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.
3. 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.
4. Wyniki oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego zarządca drogi uwzględni na kolejnych etapach projektowania budowy albo przebudowy drogi.

Art. 24j. 1. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadza się:

- 1) 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;
 - 2) przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzji o pozwoleniu na budowę albo przed zgłoszeniem wykonywania robót;
 - 3) przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie lub zawiadomieniem o zakończeniu budowy lub przebudowy drogi;
 - 4) przed upływem 12 miesięcy od dnia oddania drogi do użytkowania.
2. Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, 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.
3. Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, 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.
4. Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, 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.

5. Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, uwzględnia się ocenę wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego w porównaniu z rzeczywistymi zachowaniami uczestników ruchu drogowego.
6. Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w ust. 3 – 5, uwzględnia się w razie potrzeby kryteria stosowane przy przeprowadzaniu audytu na etapach wcześniejszych.

Art. 24k. 1. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadza audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego lub zespół audytujący, w którego skład wchodzi co najmniej jeden audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego nie może być przeprowadzany przez audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego wykonującego, w trakcie przeprowadzania audytu, zadania w zakresie projektowania, budowy, przebudowy, zarządzania odcinkiem drogi podlegającym audytowi, zarządzania ruchem lub nadzoru nad zarządzaniem ruchem na odcinku drogi podlegającym audytowi.
3. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego nie może być przeprowadzany przez audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego, którego małżonek, krewny i powinowaty do drugiego stopnia, osoba związana z nim z tytułu przysposobienia, opieki lub kurateli wykonuje, w trakcie przeprowadzania audytu, zadania w zakresie projektowania, budowy, przebudowy, zarządzania odcinkiem drogi podlegającym audytowi, zarządzania ruchem lub nadzoru nad zarządzaniem ruchem na odcinku drogi podlegającym audytowi.

4. W jednostce wykonującej zadania zarządcy drogi zależnie od potrzeb można utworzyć wieloosobowe lub jednoosobowe komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego.
5. Działalnością wieloosobowej komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego kieruje audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwany dalej „kierownikiem komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego”.
6. Kierownik komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego podlega bezpośrednio kierownikowi jednostki, o której mowa w ust. 4, a w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad.
7. Kierownik jednostki, o której mowa w ust. 4, a w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, zapewnia warunki niezbędne do niezależnego, obiektywnego i efektywnego prowadzenia audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym zapewnia organizacyjną odrębność komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego.
8. Do audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego zatrudnionego w jednoosobowej komórce audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego stosuje się przepisy ustawy dotyczące kierownika komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego.
9. Przepięstwem, które umożliwia rozwiązanie stosunku pracy z audytorem bezpieczeństwa ruchu drogowego bez wypowiedzenia, jest przestęstwo:
 - 1) umyślne przeciwko życiu i zdrowiu;

- 2) popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub osobistej;
- 3) przeciwko wiarygodności dokumentów.

Art. 24l. 1. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga przedstawienia jego wyniku, na który składają się sprawozdanie oraz sformułowane na jego podstawie zalecenia dla zarządcy drogi.

2. Zarządca drogi uwzględnia wynik audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego na dalszych etapach przygotowania, budowy i użytkowania drogi, z zastrzeżeniem ust. 3.
3. W uzasadnionych przypadkach zarządca drogi może nie uwzględnić wyniku audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego.
4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, zarządca drogi jest obowiązany do opracowania uzasadnienia, które stanowi załącznik do wyniku audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Art. 24m. 1. Klasyfikację odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków oraz klasyfikację odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci przeprowadza się co najmniej raz na trzy lata.

2. 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.
3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, metodę dokonywania klasyfikacji, o których mowa w ust. 1, mając na uwadze liczbę wypadków drogowych, natężenie ruchu, rodzaj ruchu oraz poprawę poziomu

bezpieczeństwa użytkowników dróg, a także zmniejszenie kosztów wypadków drogowych.

4. Wyniki klasyfikacji, o których mowa w ust. 1, podlegają ocenie wykonywanej przez zespół ekspertów powoływany przez zarządcę drogi. W skład zespołu ekspertów powinien wchodzić co najmniej jeden audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego.
5. 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, o której mowa w ust. 1, oraz sprawozdań, o których mowa w art. 130b ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
6. Zarządca drogi przeprowadza analizę kosztów i korzyści proponowanych działań, o których mowa w ust. 5. Działania wybrane przez zarządcę drogi są realizowane w ramach dostępnych środków finansowych.
7. Zarządca drogi jest obowiązany do poinformowania uczestników ruchu drogowego o wynikach klasyfikacji, o której mowa w ust. 2, na stronie internetowej w Biuletynie Informacji Publicznej.

Rozdział 2c

Audytorzy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Art. 24n. 1. Audytorem bezpieczeństwa ruchu drogowego jest osoba, która:

- 1) posiada wyższe wykształcenie techniczne w zakresie budownictwa drogowego, inżynierii ruchu drogowego lub transportu;

- 2) 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;
 - 3) posiada zaświadczenie o ukończeniu szkolenia i zdaniu egzaminu na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego;
 - 4) posiada ważny certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego.
2. Audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego ma obowiązek stałego podnoszenia kwalifikacji zawodowych na szkoleniach okresowych co najmniej raz na trzy lata.
 3. Szkolenia zakończone egzaminem, o których mowa w ust. 1 pkt 3, oraz szkolenia okresowe, o których mowa w ust. 2, przeprowadzają uczelnie, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. Nr 164, poz. 1365, z późn. zm.⁶⁾).
 4. Uczelnie, o których mowa w ust. 3, powinny posiadać uprawnienia do prowadzenia studiów drugiego stopnia z zakresu budownictwa drogowego.
 5. Certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego wydaje na wniosek kandydata na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego na okres trzech lat minister właściwy do spraw transportu, po dostarczeniu przez tego kandydata dokumentów potwierdzających spełnienie wymogów, o których mowa w ust. 1 pkt 1 – 3. Certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego jest przedłużany na kolejne trzy lata na wniosek audytora bezpieczeństwa

- ruchu drogowego po dostarczeniu potwierdzenia ukończenia szkolenia okresowego, o którym mowa w ust. 2.
6. Minister właściwy do spraw transportu odmawia w drodze decyzji administracyjnej:
 - 1) wydania certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego w przypadku niespełnienia któregokolwiek z wymogów, o których mowa w ust. 1 pkt 1 – 3 lub
 - 2) przedłużenia certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego w przypadku nieprzedstawienia zaświadczenia o ukończeniu szkolenia okresowego, o którym mowa w ust. 2.
 7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) sposób przeprowadzania i zakres programowy szkolenia zakończonego egzaminem, o którym mowa w ust. 1 pkt 3,
 - 2) sposób przeprowadzania i zakres programowy szkolenia okresowego, o którym mowa w ust. 2,
 - 3) wzór certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego– mając na uwadze zapewnienie odpowiedniego poziomu edukacyjnego szkoleń oraz jednolitego wzoru dokumentu.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623, z późn. zm.⁷⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 30 po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. W zgłoszeniu przebudowy drogi w transeuropejskiej sieci drogowej należy ponadto przedstawić:

- 1) wynik audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 24l ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.³⁾);
 - 2) uzasadnienie zarządcy drogi, o którym mowa w art. 24l ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.”;
- 2) w art. 33 w ust. 2 dodaje się pkt 7 w brzmieniu:
- „7) w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej:
- a) wynik audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 24l ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,
 - b) uzasadnienie zarządcy drogi, o którym mowa w art. 24l ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.”;
- 3) w art. 57 w ust. 1 dodaje się pkt 8 w brzmieniu:
- „8) w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej:
- a) wynik audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 24l ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,
 - b) uzasadnienie zarządcy drogi, o którym mowa w art. 24l ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.⁴⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) po art. 130a dodaje się art. 130b w brzmieniu:

„Art. 130b. 1. Z każdego wypadku drogowego, w którym jest zabity, mającego miejsce w transeuropejskiej sieci drogowej, o której mowa w art. 4 pkt 26 ustawy

z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, Policja jest obowiązana sporządzić sprawozdanie.

2. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, zawiera:
 - 1) możliwie dokładne określenie miejsca wypadku;
 - 2) zdjęcia lub schemat miejsca wypadku;
 - 3) datę i godzinę wypadku;
 - 4) szczegółowy opis miejsca i okoliczności wypadku: rodzaj terenu, rodzaj drogi, rodzaj skrzyżowania, w tym informacje dotyczące sygnalizacji, liczby pasów ruchu, oznakowania poziomego drogi, oświetlenia, warunków pogodowych, ograniczenia prędkości, przeszkód na poboczu drogi;
 - 5) informację o skutkach wypadku: liczbę zabitych i rannych w wypadkach drogowych;
 - 6) charakterystykę uczestników wypadku: wiek, płeć, obywatelstwo, poziom alkoholu w organizmie, stosowanie lub niestosowanie wyposażenia ochronnego;
 - 7) dane dotyczące pojazdów uczestniczących w wypadku: rodzaj, wiek, wyposażenie ochronne oraz datę ostatniego badania technicznego;
 - 8) informacje dotyczące rodzaju i przebiegu wypadku, z uwzględnieniem manewrów pojazdu i kierowcy;
 - 9) o ile jest to możliwe informacje dotyczące czasu przybycia służb ratowniczych oraz przyjęcia zgłoszenia.
3. Sprawozdania, o których mowa w ust. 1, Policja przekazuje do Sekretariatu Krajowej Rady, o którym

mowa w art. 140f, w terminie do 31 marca każdego roku, za rok poprzedni.”;

2) w art. 140c w ust. 2 dodaje się pkt 10 w brzmieniu:

„10) ustalanie, co najmniej raz na trzy lata, średniego kosztu społecznego wypadku drogowego, w którym jest zabity, oraz średniego kosztu społecznego wypadku drogowego, w którym osoba doznała obrażeń ciała w rozumieniu art. 156 § 1 albo art. 157 § 1 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553, z późn. zm.⁸⁾), powstałego w transeuropejskiej sieci drogowej.”;

3) w art. 140e w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) informacje dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności informacje umożliwiające ustalanie średniego kosztu społecznych wypadków, o których mowa w art. 140c ust. 2 pkt 10.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2008 r. Nr 193, poz. 1194 i Nr 199, poz. 1227 oraz z 2009 r. Nr 72, poz. 620) w art. 11d w ust. 1 po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu:

„7a) w przypadku transeuropejskiej sieci drogowej:

- a) wynik audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 241 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,
- b) uzasadnienie zarządcy drogi, o którym mowa w art. 241 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;”.

Art. 5. W ustawie z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia (Dz. U. Nr 23, poz. 136, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391 oraz z 2009 r. Nr 86, poz. 720) w art. 4 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wykonywanie obowiązków zarządcy drogi w zakresie ustalonym w art. 20 pkt 2 – 7 i 9 – 20 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;”.

Art. 6. W ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.⁵⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3 w ust. 1 w pkt 5:

a) lit. d otrzymuje brzmienie:

„d) 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;”

b) dodaje się lit. j w brzmieniu:

„j) wpływie na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej;”

2) w art. 66:

a) w ust. 1:

– pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) 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 określenie także wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego;”

– w pkt 7 dodaje się lit. f w brzmieniu:

„f) bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej;”

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Każdy z analizowanych wariantów drogi, w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej, musi być dopuszczalny pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego.”.

Art. 7. Osoby posiadające zaświadczenie o ukończeniu kursu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego w dniu wejścia w życie ustawy uznaje się za audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego w rozumieniu rozdziału 2c ustawy zmienianej w art. 1, pod warunkiem uzyskania certyfikatu, o którym mowa w art. 24n ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 8. 1. Przepisów ustawy nie stosuje się w przypadku inwestycji, dla których przed dniem wejścia w życie ustawy:

- 1) ogłoszono postępowanie przetargowe na opracowanie karty informacyjnej przedsięwzięcia lub raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko na potrzeby decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do czasu zakończenia oceny oddziaływania na środowisko;
- 2) złożony został wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej do czasu wydania tej decyzji;
- 3) złożony został wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę do czasu wydania tej decyzji;
- 4) złożony został wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie do czasu wydania tej decyzji lub zgłoszono prowadzenie robót budowlanych lub zawiadomiono o zakończeniu budowy obiektu budowlanego do czasu rozpoczęcia użytkowania drogi.

2. Przepisu art. 24j ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1 nie stosuje się w przypadku dróg, które w dniu wejścia w życie ustawy znajdują się w użytkowaniu co najmniej sześć miesięcy.

Art. 9. Pierwszą klasyfikację odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków oraz klasyfikację odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci przeprowadza się w 2013 r.

Art. 10. 1. W latach 2012 – 2021 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 42 326 094 zł, w tym w:

- 1) 2012 r. – 2 882 300 zł;
- 2) 2013 r. – 6 093 625 zł;
- 3) 2014 r. – 3 015 294 zł;
- 4) 2015 r. – 3 090 676 zł;
- 5) 2016 r. – 6 562 168 zł;
- 6) 2017 r. – 3 247 141 zł;
- 7) 2018 r. – 3 325 073 zł;
- 8) 2019 r. – 7 052 955 zł;
- 9) 2020 r. – 3 486 592 zł;
- 10) 2021 r. – 3 570 270 zł.

2. W latach 2012 – 2021 maksymalny limit wydatków budżetów miast na prawach powiatu, których dotyczy ustawa, będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 19 391 689 zł, w tym w:

- 1) 2012 r. – 358 750 zł;
- 2) 2013 r. – 5 902 719 zł;
- 3) 2014 r. – 376 912 zł;
- 4) 2015 r. – 386 335 zł;
- 5) 2016 r. – 5 960 590 zł;
- 6) 2017 r. – 0 zł;
- 7) 2018 r. – 0 zł;
- 8) 2019 r. – 6 406 384 zł;
- 9) 2020 r. – 0 zł;
- 10) 2021 r. – 0 zł.

3. Minister właściwy do spraw transportu monitoruje wykorzystanie limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz wdraża mechanizmy korygujące, o których mowa w ust. 4.

4. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków zastosowane zostaną mechanizmy korygujące polegające na:

- 1) dokonywaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla kilku inwestycji łącznie;
- 2) dokonywaniu klasyfikacji odcinków o dużej koncentracji wypadków oraz klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci przez wielu zarządców dróg łącznie;
- 3) racjonalnym rozłożeniu działań w czasie, polegających na przeniesieniu oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 24j ust. 1 pkt 1 i 2, o ile jest to możliwe, na kolejny rok budżetowy.

5. Zadania, o których mowa w art. 20 pkt 20 ustawy zmienianej w art. 1, realizowane przez prezydentów miast na prawach powiatu finansowane są z budżetu państwa.

6. Od roku 2013 w budżecie państwa tworzy się rezerwę celową z przeznaczeniem na finansowanie zadań, o których mowa w art. 20 pkt 20 ustawy zmienianej w art. 1, realizowanych przez prezydentów miast na prawach powiatu.

7. Rezerwą, o której mowa w ust. 6, dysponuje minister właściwy do spraw finansów publicznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu.

Art. 11. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 2008/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz. Urz. UE L 319 z 29.11.2008, str. 59).

²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, ustawę z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia i ustawę z dnia 3 października 2008 r.

o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

- ³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 23, poz. 136 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 54, poz. 326, Nr 218, poz. 1391 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 19, poz. 100 i 101, Nr 86, poz. 720 i Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 106, poz. 675, Nr 152, poz. 1018 i Nr 225, poz. 1466 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 159, poz. 945 i Nr 222, poz. 1321.
- ⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462 i Nr 234, poz. 1573 i 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 43, poz. 246, Nr 122, poz. 827, Nr 151, poz. 1013, Nr 152, poz. 1018, Nr 182, poz. 1228, Nr 219, poz. 1443, Nr 225, poz. 1466 i Nr 257, poz. 1726 oraz z 2011 r. Nr 30, poz. 151 i Nr 92, poz. 530, Nr 102, poz. 585, Nr 106, poz. 622, Nr 171, poz. 1016, Nr 204, poz. 1195, Nr 205, poz. 1210, Nr 208, poz. 1240 i 1241, Nr 222, poz. 1321, Nr 227, poz. 1367 i Nr 244, poz. 1454.
- ⁵⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 42, poz. 340, Nr 84, poz. 700 i Nr 157, poz. 1241, z 2010 r. Nr 28, poz. 145, Nr 106, poz. 675, Nr 119, poz. 804, Nr 143, poz. 963 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 32, poz. 159, Nr 122, poz. 695, Nr 132, poz. 766, Nr 135, poz. 789, Nr 152, poz. 897, Nr 163, poz. 981, Nr 170, poz. 1015 i Nr 178, poz. 1060.
- ⁶⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 46, poz. 328, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 144, poz. 1043 i Nr 227, poz. 1658, z 2007 r. Nr 80, poz. 542, Nr 120, poz. 818, Nr 176, poz. 1238 i 1240 i Nr 180, poz. 1280, z 2008 r. Nr 70, poz. 416, z 2009 r. Nr 68, poz. 584, Nr 157, poz. 1241, Nr 161, poz. 1278 i Nr 202, poz. 1553, z 2010 r. Nr 57, poz. 359, Nr 75, poz. 471, Nr 96, poz. 620 i Nr 127, poz. 857 oraz z 2011 r. Nr 45, poz. 235, Nr 84, poz. 455, Nr 112, poz. 654, Nr 174, poz. 1039 i Nr 185, poz. 1092.
- ⁷⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 32, poz. 159, Nr 45, poz. 235, Nr 94, poz. 551, Nr 135, poz. 789, Nr 142, poz. 829, Nr 185, poz. 1092 i Nr 232, poz. 1377.
- ⁸⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1997 r. Nr 128, poz. 840, z 1999 r. Nr 64, poz. 729 i Nr 83, poz. 931, z 2000 r. Nr 48, poz. 548, Nr 93, poz. 1027 i Nr 116, poz. 1216, z 2001 r. Nr 98, poz. 1071, z 2003 r. Nr 111, poz. 1061, Nr 121, poz. 1142, Nr 179, poz. 1750, Nr 199, poz. 1935 i Nr 228, poz. 2255, z 2004 r. Nr 25, poz. 219, Nr 69, poz. 626, Nr 93, poz. 889 i Nr 243, poz. 2426, z 2005 r. Nr 86, poz. 732, Nr 90, poz. 757, Nr 132, poz. 1109, Nr 163, poz. 1363, Nr 178, poz. 1479 i Nr 180, poz. 1493, z 2006 r. Nr 190, poz. 1409, Nr 218, poz. 1592 i Nr 226, poz. 1648, z 2007 r. Nr 89, poz. 589, Nr 123, poz. 850, Nr 124, poz. 859 i Nr 192, poz. 1378, z 2008 r. Nr 90, poz. 560, Nr 122, poz. 782, Nr 171, poz. 1056, Nr 173, poz. 1080 i Nr 214, poz. 1344, z 2009 r. Nr 62, poz. 504, Nr 63, poz. 533, Nr 166, poz. 1317, Nr 168, poz. 1323, Nr 190, poz. 1474, Nr 201, poz. 1540 i Nr 206, poz. 1589, z 2010 r. Nr 7, poz. 46, Nr 40, poz. 227 i 229, Nr 98, poz. 625 i 626, Nr 125, poz. 842, Nr 127, poz. 857, Nr 152, poz. 1018 i 1021, Nr 182, poz. 1228, Nr 225, poz. 1474 i Nr 240, poz. 1602 oraz z 2011 r. Nr 17, poz. 78, Nr 24, poz. 130, Nr 39, poz. 202, Nr 48, poz. 245, Nr 72, poz. 381, Nr 94, poz. 549, Nr 117, poz. 678, Nr 133, poz. 767, Nr 160, poz. 964, Nr 191, poz. 1135, Nr 217, poz. 1280, Nr 233, poz. 1381 i Nr 240, poz. 1431.

UZASADNIENIE

1. Istniejący stan stosunków społecznych oraz stan prawny w dziedzinie, której dotyczy ma projektowana ustawa

Obecnie kwestie procedur zapewniających spójny i wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej znajdujących się na etapie projektu, budowy lub użytkowania reguluje dyrektywa 2008/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz. Urz. UE L 319 z 09.11.2008, str. 59).

Według Parlamentu Europejskiego oraz Rady, transeuropejska sieć drogowa 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.

W polskim porządku prawnym brak jest obecnie przepisów odnoszących się w sposób kompleksowy do zagadnień stanowiących przedmiot dyrektywy. Dotychczas obowiązujące akty prawne, m.in. z zakresu ruchu drogowego i dróg publicznych, nie regulują większości przedmiotowej problematyki. Jedynie ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19 poz. 115, z późn. zm.) w art. 20 pkt 10 nakłada na zarządcę drogi zadanie prowadzenia okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, które to zadanie w części spełnia wymagania wynikające z procedury kontroli bezpieczeństwa infrastruktury drogowej. Natomiast postanowienia zawarte w art. 5 ust. 4 dyrektywy 2008/96/WE są realizowane w przepisach:

- rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393, z późn. zm.),
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz

urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.),

wydanych na podstawie upoważnienia zawartego w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Przepisy ww. dyrektywy nie znajdują zastosowania do tuneli drogowych, które obejmuje dyrektywa 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej.

Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadzane były i nadal są przeprowadzane na sieci dróg krajowych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Zgodnie z zarządzeniem nr 12 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego – w centrali i oddziałach GDDKiA wprowadzono pilotażowy program audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwany dalej „audytem BRD”, na sieci dróg krajowych zarządzanej przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Podstawą prawną działań wprowadzających pilotażowy program audytu BRD w strukturach GDDKiA był przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 8 maja 2000 r. Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce. Wdrożenie systemu audytu BRD uznano w tym dokumencie za działanie o charakterze systemowym warunkującym realizację Programu. Celem audytu BRD jest poprawa jakości projektów drogowych pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwrócenie 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.

Obecnie w zakresie procedur związanych z przeprowadzaniem zarówno audytu BRD, jak i oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego (ocen BRD), obowiązuje zarządzenie nr 42 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 3 września 2009 r. w sprawie oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego projektów infrastruktury drogowej.

Zgodnie z ww. zarządzeniem nr 42 zarówno ocena BRD, jak i audyt BRD, są procedurami ustanowionymi z uwzględnieniem dyrektywy 2008/96/WE. Mają one zastosowanie jedynie do dróg, dla których organem zarządzającym ruchem jest Generalny

Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. Nie obejmują zaś dróg publicznych położonych w miastach na prawach powiatu, dla których organem zarządzającym ruchem jest prezydent miasta.

Audyt BRD oraz ocenę BRD należy wykonywać zgodnie z „Instrukcją dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego”, stanowiącą załącznik do ww. zarządzenia. Oceny BRD i audyt BRD dokonują pracownicy GDDKiA na podstawie pisemnego „Upoważnienia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad do wykonywania zadań audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad” udzielonego przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad lub upoważnionego przez niego Zastępcę Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad na wniosek Dyrektora Biura Zarządzania Drogami i Mostami centrali GDDKiA – w odniesieniu do pracowników centrali GDDKiA oraz na wniosek dyrektorów oddziałów GDDKiA – w odniesieniu do pracowników oddziałów GDDKiA.

Warunkiem uzyskania ww. upoważnienia jest ukończenie z pozytywnym wynikiem przeprowadzonego przez wyższą uczelnię techniczną szkolenia dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego, którego program został zaakceptowany przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Obecnie jedynie Politechnika Krakowska organizuje takie szkolenia, a po ich ukończeniu i zdaniu egzaminu końcowego wystawia dokument pod nazwą: „Zaświadczenie o ukończeniu kursu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego”. Szkolenie odbyły i zdały egzamin końcowy, uzyskując „Zaświadczenie o ukończeniu kursu audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego” również osoby niezatrudnione w GDDKiA.

2. Potrzeba i cel uchwalenia projektowanej ustawy

Zgodnie z treścią Dyrektywy 2008/96/WE, państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania dyrektywy.

Potrzeba dokonania nowelizacji ustawy o drogach publicznych oraz zmiany niektórych innych ustaw wynika zatem z konieczności implementacji do prawa krajowego przepisów unijnych.

Proponowane zmiany w przepisach obowiązujących będą obejmowały oprócz tytułowej zmiany ustawy o drogach publicznych również zmiany:

- ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane,
- ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,

- ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych,
- ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko,
- ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia.

Jednocześnie konieczne będzie wydanie nowych rozporządzeń wykonawczych do zmienionych aktów prawnych.

Celem wprowadzenia proponowanych zmian jest przede wszystkim – zgodnie z art. 1 ww. dyrektywy – ustanowienie oraz wdrożenie procedur dotyczących zarządzania bezpieczeństwem dróg wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej (w tym: ocen wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego, klasyfikacji odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków, klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej).

W Polsce drogi należące do transeuropejskiej sieci drogowej posiadają długość około 4800 km i obecnie pozostają w kompetencjach 28 zarządców dróg, Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz 27 prezydentów miast na prawach powiatu.

Wymienione wyżej zagadnienia nie były do tej pory przedmiotem krajowych regulacji prawnych.

Projektowana regulacja kładzie nacisk na rozwój zawodowy kadry audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz właściwy dobór osób dopuszczonych do wykonywania funkcji audytora, zapewniających rzetelne przeprowadzanie audytu bezpieczeństwa infrastruktury drogowej na każdym z etapów jej projektowania, przygotowania do otwarcia oraz podczas użytkowania. Projektowane przepisy zapewniają jednocześnie podwyższenie umiejętności audytorów poprzez zagwarantowanie osobom wykonującym takie funkcje możliwości podnoszenia kwalifikacji zawodowych. Zakłada się, że system szkoleń ukierunkowanych na stosowanie właściwych standardów prowadzenia audytu bezpieczeństwa infrastruktury drogowej powinny uruchomić uczelnie wyższe zgodnie z programem szkolenia specjalistycznego określonym w akcie wykonawczym do ustawy.

Projekt ustawy zmierza do określenia spójnego zakresu praw i obowiązków, umożliwiających stosowanie procedur wynikających z przepisów dyrektywy. Przewidywanym skutkiem zmian prawnych będzie poprawa bezpieczeństwa infrastruktury

drogowej i zmniejszenie ilości zdarzeń drogowych, w szczególności tych powodujących koszty społeczne, a w konsekwencji również ich obniżenie.

W ocenie projektodawców nie jest możliwe podjęcie interwencji innej niż nowelizacja ustawy. W polskim porządku prawnym brak jest obecnie przepisów odnoszących się w sposób kompleksowy do zagadnień stanowiących przedmiot dyrektywy.

3. Zakres proponowanych zmian w obowiązujących aktach prawnych

Projektowane przepisy będą stosowane do projektowania, budowy, przebudowy, a także do zarządzania drogami publicznymi znajdującymi się w transeuropejskiej sieci drogowej. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, iż przedmiotowa dyrektywa nie ma zastosowania do tuneli drogowych objętych dyrektywą 2004/54/WE. Zatem projektowana ustawa wyłącza z zakresu swojej regulacji ww. tunele.

W art. 1 projektu ustawy wprowadza się zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

W pkt 1 proponuje się wprowadzenie nowych definicji, którymi dotąd nie posługiwała się ustawa o drogach publicznych, a które są konieczne z uwagi na implementację do polskiego systemu prawnego przepisów dyrektywy 2008/96/WE. Proponuje się zatem wprowadzenie następujących definicji:

- transeuropejskiej sieci drogowej,
- oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- klasyfikacji odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków,
- klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci,
- uczestnika ruchu drogowego.

W pkt 2 projektu przewidziano nowe brzmienie art. 19 ust. 3, zgodnie z którym ograniczono zakres zadań wykonywanych przez spółkę, z którą zawarto umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, w zakresie zarządzania bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej. Wprowadzona zmiana związana jest z faktem, iż spółka pełni jedynie funkcje zarządcy autostrady płatnej, co oznacza, iż nie jest ona zarządcą drogi w pełnym tego słowa znaczeniu. Nie posiada tych samych obowiązków i możliwości działania, co zarządca drogi wskazany w art. 19 ust. 2 i 5 ustawy o drogach publicznych w podziale na poszczególne kategorie dróg. Generalny Dyrektor Dróg

Krajowych i Autostrad jest zatem centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach dróg krajowych, nie zaś spółka, która może wykonywać tylko niektóre uprawnienia przysługujące zarządcy drogi dotyczące bieżącej eksploatacji drogi. Ponadto należy zauważyć, iż umowy zawarte z ww. spółkami pomimo długiego okresu ich obowiązywania są jednak umowami zawartymi na czas określony. Dlatego też w celu utrzymania jednolitych standardów na drogach zarządzanych przez GDDKiA w projektowanym art. 19 ust. 3 nie zmieniono obecnych zadań spółki, wyłączając równocześnie z zakresu jej zadań kwestie związane z zarządzaniem bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej, za wyjątkiem przeprowadzania okresowych kontroli, które są wykonywane aktualnie przez spółkę. Zatem na autostradach płatnych zarządzanie bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej (tj. przeprowadzanie oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, dokonywanie klasyfikacji odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków oraz klasyfikacji ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej) będzie należało do kompetencji Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Natomiast spółka, z którą zawarto umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, będzie przeprowadzała okresowe kontrole stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym weryfikację cech i usterek, które wymagają prac konserwacyjnych ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz badała wpływ robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

W pkt 3 projektu proponuje się wprowadzenie w art. 20 ustawy o drogach publicznych nowych obowiązków związanych z implementacją dyrektywy w zakresie zarządzania bezpieczeństwem sieci drogowej. Obowiązki te będą dotyczyły tych zarządców dróg, którzy zarządzają drogami leżącymi w transeuropejskiej sieci drogowej. Poprzez podzielenie odcinków dróg sieci na kategorie i przeprowadzenie analizy dla każdej z nich, z uwzględnieniem czynników takich, jak: koncentracja wypadków, natężenie ruchu i rodzaj ruchu, sporządzona zostanie lista priorytetowych odcinków dróg, na których konieczne będzie dokonanie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z tego względu dokonano również zmian w art. 19 ustawy o drogach publicznych (pkt 2 projektu), gdzie zostały podzielone zadania związane z zarządzaniem bezpieczeństwem autostrad płatnych w transeuropejskiej sieci drogowej pomiędzy Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad a spółką, z którą zawarto umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady.

W art. 20 ustawy o drogach publicznych dodany pkt 10a dotyczący badania przez wszystkich zarządców dróg wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego nie jest nowym zadaniem zarządcy drogi, a jedynie stanowi wyodrębnienie zadania z dotychczasowego pkt 10 dotyczącego przeprowadzania okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych. Zadania zarządcy drogi wymienione w art. 20 pkt 10 i 10a ustawy o drogach publicznych wypełniają równocześnie wymogi dotyczące kontroli bezpieczeństwa, o których mowa w dyrektywie 2008/96/WE.

Dla zarządców dróg leżących w transeuropejskiej sieci drogowej (w tym dla prezydentów miast na prawach powiatu) projektowana ustawa nakłada nowe obowiązki. Zadania wynikające z zarządzania drogami publicznymi, zgodnie z podziałem wskazanym w art. 19 ustawy o drogach publicznych, jest zadaniem własnym prezydentów miast na prawach powiatu. Oznacza to, że zarządcy mają też obowiązek zapewnienia finansowania tych zadań.

Pkt 4 projektu przewiduje dodanie nowych rozdziałów 2b i 2c, w których zawarte będą przepisy dotyczące zarządzania bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej (rozdział 2b) oraz statusu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego (rozdział 2c).

W rozdziale 2b proponuje się określić, iż zarządzanie bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej polega na przeprowadzeniu oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, dokonywaniu klasyfikacji odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków oraz klasyfikacji ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej.

Projektowany art. 24i określa, kiedy ocena wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego jest przeprowadzana, jakie elementy ocena powinna zawierać i co należy przy jej sporządzaniu uwzględnić. Umożliwi to zgodnie z przepisami dyrektywy wykazanie wpływu różnych planowanych wariantów danej inwestycji drogowej na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Kolejny art. 24j wskazuje, kiedy przeprowadzany ma być audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego. W związku z tym, iż audyty mają być przeprowadzane na różnych etapach budowy lub przebudowy drogi, należało w poszczególnych ustępach wskazać elementy, które audytor lub zespół audytujący podczas przeprowadzania audytu musi uwzględnić.

Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego mające na celu wskazanie nieprawidłowych rozwiązań, które mogłyby przyczynić się do powstawania zdarzeń drogowych – powinny być przeprowadzane w odniesieniu do wszystkich dróg znajdujących się w transeuropejskiej sieci

drogowej. Podczas przeprowadzania audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego należy przestrzegać przewidzianych w ustawie warunków.

Projektowany art. 24k określa, iż uprawniony do przeprowadzania audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego jest audytor lub zespół audytujący, w którego skład wchodzi co najmniej jeden audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przepis ten odpowiada art. 4 ust. 2 dyrektywy. W zakresie przeprowadzania audytu projekt ustawy przewiduje również, iż nie może on być przeprowadzany przez audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- wykonującego, w trakcie przeprowadzania audytu, zadania w zakresie projektowania, budowy, przebudowy, zarządzania odcinkiem drogi podlegającym audytowi, zarządzania ruchem lub nadzoru nad zarządzaniem ruchem na odcinku drogi podlegającym audytowi,
- którego małżonek, krewny i powinowaty do drugiego stopnia, osoba związana z nim z tytułu przysposobienia, opieki lub kurateli wykonuje w trakcie przeprowadzania audytu zadania w zakresie projektowania, budowy, przebudowy, zarządzania odcinkiem drogi podlegającym audytowi, zarządzania ruchem lub nadzoru nad zarządzaniem ruchem na odcinku drogi podlegającym audytowi.

Projektowany art. 24l wskazuje, iż po przeprowadzeniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego audytor lub zespół audytujący przedstawia wynik audytu, który stanowi sprawozdanie z audytu oraz sformułowane na jego podstawie zalecenia dla zarządcy drogi. Zarządca drogi uwzględnia wynik audytu na dalszych etapach przygotowania, budowy i użytkowania drogi. Jednakże w przypadku nieuwzględnienia wyniku audytu zarządca drogi obowiązany jest do opracowania uzasadnienia, które stanowi załącznik do wyniku audytu. Ww. wynik audytu wraz z oświadczeniem zarządcy drogi o wykonaniu zalecenia lub odpowiednie uzasadnienie zarządcy drogi o ich nieuwzględnieniu są dokumentami dołączanymi do:

- wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę lub w zgłoszeniu na przebudowę drogi,
- zawiadomienia o zakończeniu budowy obiektu budowlanego,
- wniosku o udzielenie pozwolenia na użytkowanie,
- wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Przepis art. 24m projektu wskazuje, iż w ramach procesu zarządzania bezpieczeństwem sieci drogowej prowadzona będzie klasyfikacja odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków oraz klasyfikacja ze względu na bezpieczeństwo sieci. Wprowadzenie identyfikacji odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków pozwoli reagować na zagrożenia, eliminując przyczyny powstałych zdarzeń. Klasyfikacja odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków oraz klasyfikacja odcinków ze względu na bezpieczeństwo sieci przeprowadzana jest co najmniej raz na 3 lata. W celu zapewnienia poprawy poziomu bezpieczeństwa użytkowników dróg oraz zmniejszenia kosztów wypadków drogowych minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, określi metodę dokonywania tych klasyfikacji.

Projekt przewiduje również, iż wyniki obydwu klasyfikacji podlegają ocenie wykonywanej przez zespół ekspertów powoływany przez zarządcę drogi. W skład zespołu ekspertów wchodzi w szczególności audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zatem w zespole ekspertów mogą znaleźć się również osoby nieposiadające certyfikatu audytora 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 sporządzanych przez Policję z każdego wypadku drogowego, w którym jest zabity, który miał miejsce w transeuropejskiej sieci drogowej. Zarządca drogi przeprowadza analizę kosztów i korzyści proponowanych przez zespół ekspertów. Natomiast wybrane przez siebie działania zarządca drogi realizuje w ramach dostępnych środków finansowych. Ponadto zarządca drogi obowiązany jest do poinformowania uczestników ruchu drogowego w rozumieniu art. 2 pkt 17 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, o wynikach przeprowadzonej klasyfikacji odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków.

Projektowana ustawa przewiduje wprowadzenie w rozdziale 2c przepisów określających status audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego. W tym zakresie w art. 24n określa się warunki, jakie powinien spełniać audytor. Jednym z wymagań dla audytora jest posiadanie zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla kandydata na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego i zdaniu egzaminu na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego. Sposób przeprowadzania i zakres programowy szkolenia zakończonego egzaminem określony zostanie przez ministra właściwego do spraw transportu w drodze rozporządzenia. Ponadto audytor bezpieczeństwa drogowego będzie musiał posiadać ważny certyfikat wydawany przez

ministra właściwego do spraw transportu na okres trzech lat po dostarczeniu przez kandydata dokumentów potwierdzających spełnienie ustawowych wymogów.

Certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego wydaje na wniosek minister właściwy do spraw transportu. Przedłużenie ważności certyfikatu następuje na kolejne trzy lata na wniosek audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego po dostarczeniu potwierdzenia ukończenia szkolenia okresowego. W związku z tym, iż zarówno wydanie certyfikatu, jak i jego przedłużenie, wydawane jest na wniosek zainteresowanego podmiotu, nie zaś z urzędu, czynność ta będzie podlegała opłacie skarbowej zgodnie z art. 1 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej. Zaświadczenie jest bowiem aktem wydawanym przez organ administracyjny, na żądanie osoby o niego się ubiegającej, potwierdzający określone fakty lub stan prawny, mający znaczenie dla adresata podczas ustalania jego praw i obowiązków.

Projektowane przepisy nakładają również na audytora obowiązek stałego podnoszenia kwalifikacji zawodowych na szkoleniach okresowych co najmniej raz na trzy lata i przedstawiania ministrowi właściwemu do spraw transportu zaświadczenia o jego ukończeniu. Sposób przeprowadzania i zakres programowy szkolenia okresowego określi, w drodze rozporządzenia, minister właściwy do spraw transportu.

Projekt przewiduje również przepisy zapewniające niezależność audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego wzorowane na przepisach o audytorach wewnętrznych. Projekt ustawy przewiduje możliwość utworzenia, zależnie od potrzeb w jednostce wykonującej zadania zarządcy drogi, wieloosobowych lub jednoosobowych komórek audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działalnością wieloosobowej komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego kieruje kierownik komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kierownik komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego lub audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego (w przypadku jednoosobowej komórki) będący pracownikiem zarządcy drogi będzie podlegał bezpośrednio kierownikowi jednostki wykonującej zadania zarządcy drogi (zarządu drogi), a w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad. Kierownik jednostki lub Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad ma również zapewnić warunki niezbędne do niezależnego, obiektywnego i efektywnego prowadzenia audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym zapewnienia organizacyjnej odrębności komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego. W zakresie rozwiązania umowy o pracę z audytorem bezpieczeństwa ruchu drogowego zastosowanie będą miały przepisy ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, z późn. zm) lub przepisy

ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej (Dz. U. Nr 227, poz. 1505, z późn. zm.). Projekt ustawy zawiera natomiast zamknięty katalog przestępstw, które będą umożliwiały rozwiązanie stosunku pracy z audytorem bezpieczeństwa ruchu drogowego bez wypowiedzenia. Przepis art. 24k ust. 9 ustawy o drogach publicznych będzie stanowił *lex specialis* do przepisu art. 51 § 1 pkt 2 ustawy – Kodeks pracy oraz art. 71 ust. 7 pkt 2 ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej (Dz. U. Nr 227, poz. 1505, z późn. zm.). Powyższe ma na celu zapewnienie niezależności audytora.

Art. 2 projektu ustawy przewiduje zmiany w ustawie Prawo budowlane.

Zmiany konieczne są z uwagi na wymóg dyrektywy, aby audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego był przeprowadzany również na etapie projektu szczegółowego, tj. wydania decyzji o pozwoleniu na budowę lub zgłoszenia. Zatem przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę lub zgłoszeniem przebudowy drogi zarządca drogi będzie obowiązany przeprowadzić audyt BRD. Do wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę lub w zgłoszeniu na przebudowę drogi zarządca będzie obowiązany dołączyć w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej:

- a) wynik audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 24l ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,
- b) uzasadnienie zarządcy drogi, o którym mowa w art. 24l ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, w przypadku gdy było sporządzane.

Ponadto zgodnie z dyrektywą audyt przeprowadzany ma być również przed oddaniem drogi do użytkowania, zatem projekt ustawy przewiduje również obowiązek dołączenia do zawiadomienia o zakończeniu budowy obiektu budowlanego lub wniosku o udzielenie pozwolenia na użytkowanie analogicznych dokumentów, jak w przypadku wniosku o pozwolenie na budowę w odniesieniu do dróg w transeuropejskiej sieci drogowej.

Art. 3 projektu ustawy przewiduje zmiany w ustawie – Prawo o ruchu drogowym.

W tym zakresie projekt wprowadza dla Policji obowiązek sporządzania sprawozdania z każdego wypadku drogowego, w którym jest zabity, który miał miejsce w transeuropejskiej sieci drogowej. Projekt określa również elementy, które powinno zawierać sprawozdanie. Policja w terminie do 31 marca każdego roku przekazuje do Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego sprawozdanie za rok poprzedni. Na podstawie otrzymanych z Policji informacji Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego co

najmniej raz na trzy lata ustala średni koszt społeczny wypadku drogowego, w którym jest zabity w transeuropejskiej sieci drogowej. Wprowadzone zmiany będą miały zatem na celu zapewnienie gromadzenia i przetwarzania danych o zdarzeniach drogowych w zakresie wynikającym z dyrektywy i jej załączników oraz przekazywania ich z Policji do Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Aktualnie Policja gromadzi i przetwarza dane o zdarzeniach drogowych, jednak ich zakres nie w pełni odpowiada elementom wymienionym w załączniku nr IV do dyrektywy 2008/96/WE. W ramach obowiązujących procedur sporządzane są dokumenty opisujące wypadki drogowe, jednak w odniesieniu do wypadków śmiertelnych nie mają one formy sprawozdania, określonego w dyrektywie. Z tych też względów konieczne jest zobowiązanie Policji do sporządzania sprawozdań, z wyszczególnieniem w nich wszystkich niezbędnych elementów, opisujących wypadek śmiertelny oraz ich przekazywania Sekretariatowi Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Art. 4 projektu ustawy przewiduje zmiany w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. W tym zakresie na inwestora nałożony został obowiązek dołączenia do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, w stosunku do dróg leżących w transeuropejskiej sieci drogowej:

- a) wyniku audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 24l ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,
- b) uzasadnienia zarządcy drogi, o którym mowa w art. 24l ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, w przypadku gdy było sporządzane.

Art. 5 projektu ustawy przewiduje zmiany w ustawie z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia.

Zmiany dotyczą uzupełnienia zadań drogowej spółki specjalnego przeznaczenia o zadania związane z zarządzaniem bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej.

Art. 6 projektu ustawy przewiduje zmiany w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

W projekcie proponuje się:

- rozszerzenie zakresu danych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia o wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej oraz doprecyzowanie, iż każdy z analizowanych wariantów drogi w transeuropejskiej sieci drogowej musi być dopuszczalny pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wprowadzenie dodatkowego elementu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej, który powinien zawierać uzasadnienie proponowanego przez wnioskodawcę wariantu, ze wskazaniem jego oddziaływania na środowisko, w szczególności na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Zatem bezpieczeństwo ruchu drogowego będzie jednym z kryteriów branych pod uwagę przy wyborze wariantu w analizie wielokryterialnej, której celem jest wybór rozwiązania optymalnego z wariantowych rozwiązań według różnych kryteriów mających znaczący wpływ na realizację i funkcjonowanie danego rozwiązania, takich jak: ludzie, zwierzęta, rośliny, zabytki czy też dobra materialne.

W art. 7 wskazano, w ślad za postanowieniami dyrektywy 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, że osoby, które ukończyły szkolenia z zakresu wykonywania audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, stają się audytorami w rozumieniu projektowanej ustawy, pod warunkiem uzyskania certyfikatu wydawanego przez ministra właściwego do spraw transportu.

Certyfikat powinni uzyskać w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy, zgodnie z projektowanym art. 24n ust. 5 ustawy o drogach publicznych, czyli po złożeniu wniosku do ministra właściwego do spraw transportu o jego wydanie. Wskazany w projekcie termin nie jest sprzeczny z przepisami dyrektywy w tym zakresie, gdyż dyrektywa przewiduje, iż przez 2 lata od wejścia ustawy w życie istnieje możliwość przeprowadzania audytów przez audytorów niespełniających wymogów projektowanej ustawy. Jednakże w zakresie tak istotnych kwestii, jakimi są procedury bezpieczeństwa ruchu drogowego, oraz z uwagi na dużą liczbę wykwalifikowanych już audytorów zasadnym jest wskazanie terminu 12 miesięcy na potwierdzenie uprawnień audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego. Po wskazanym w art. 7 terminie zarządcy dróg będą mieli jasną sytuację w zakresie osób posiadających uprawnienia do przeprowadzania audytu, gdyż po jego upływie audyty będą mogli przeprowadzać jedynie audytorzy posiadający certyfikat wydany przez ministra właściwego do spraw transportu.

Art. 8 projektowanej ustawy zawiera przepisy przejściowe, które precyzyjnie wskazują, które z obowiązków zarządcy drogi wprowadzanych przedmiotowym projektem należy wykonać w przypadku przygotowywania, realizacji lub użytkowania dróg leżących w transeuropejskiej sieci drogowej.

Przepis ten jest niezbędny z uwagi na fakt, iż każdy z nowych obowiązków nakładanych przedmiotową ustawą bezpośrednio ingeruje w projektowanie, realizację bądź zarządzanie daną drogą.

Zatem zgodnie z projektem, przepisów ustawy nie stosuje się w przypadku inwestycji, dla których przed dniem wejścia w życie ustawy:

- 1) ogłoszono postępowanie przetargowe na opracowanie karty informacyjnej przedsięwzięcia lub raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko na potrzeby decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do czasu zakończenia oceny oddziaływania na środowisko;
- 2) złożony został wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej do czasu wydania tej decyzji;
- 3) złożony został wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę do czasu wydania tej decyzji;
- 4) złożony został wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie do czasu wydania tej decyzji lub zgłoszono prowadzenie robót budowlanych lub zawiadomiono o zakończeniu budowy obiektu budowlanego do czasu rozpoczęcia użytkowania drogi.

W art. 9 projektu wprowadzono zapis wskazujący, kiedy należy przeprowadzić pierwszą klasyfikację odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków oraz klasyfikację odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci. Wskazanie 2013 r. wynika z określonej reguły wydatkowej i przewidzianych wydatków na przeprowadzenie ww. klasyfikacji od 2013 r.

W art. 10 określono maksymalny limit wydatków budżetu państwa oraz budżetów miast na prawach powiatu będący skutkiem finansowym ustawy, jak również mechanizmy korygujące oraz wskazano organ odpowiedzialny za monitorowanie wykorzystania limitu wydatków.

Zadania dotyczące zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej w transeuropejskiej sieci drogowej nałożonych na miasta na prawach powiatu będą finansowane z budżetu państwa. W 2012 r. zadania te będą finansowane z rezerwy ogólnej budżetu państwa.

Natomiast od 2013 r. będzie tworzona rezerwa celowa na finansowanie zadań nałożonych na miasta na prawach powiatu w zakresie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej w transeuropejskiej sieci drogowej.

Przewidziano, że przepisy projektowanej ustawy wejdą w życie po 30 dniach od dnia ogłoszenia (art. 11).

W dniu 19 kwietnia 2011 r. projekt został skierowany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego (KWRiST).

W dniu 19 maja 2011 r. projekt ustawy był omawiany na posiedzeniu Zespołu Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Strona samorządowa zgłosiła uwagi do omawianego projektu ustawy. Po dokonaniu analizy część uwag uwzględniono i w projekcie ustawy dokonano poniższych zmian:

- 1) w art. 24j ust. 3 pkt 1 i ust. 4 pkt 2 ustawy zmienianej sformułowanie „na podstawie zatwierdzonej stałej organizacji” zastąpiono sformułowaniem „na podstawie projektu organizacji ruchu”;
- 2) brzmienie art. 24k ust. 3 ustawy zmienianej po słowach „lub zarządzania ruchem” rozszerzono o zapis „lub nadzoru nad zarządzaniem ruchem”. Analogicznie został zmieniony art. 24k ust. 2 ustawy zmienianej;
- 3) przepis art. 24n ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej został rozszerzony o zapis „lub transportu”.

W dniu 25 maja 2011 r. projekt był omawiany na posiedzeniu plenarnym Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, która skierowała ponownie projekt ustawy na Zespół Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska, z prośbą o dodatkowe wyjaśnienia w zakresie skutków finansowych projektu dla samorządu terytorialnego. Na posiedzeniu ww. Zespołu w dniu 13 czerwca 2011 r. Strona samorządowa pozytywnie zaopiniowała projekt ustawy. Na posiedzeniu plenarnym Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego w dniu 29 czerwca 2011 r. strona samorządowa ponownie zgłosiła uwagę w zakresie źródła finansowania zadań dotyczących zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, nałożonych na miasta na prawach powiatu. Dodatkowo strona samorządowa KWRiST postulowała wprowadzenie do projektu ustawy przepisu, w myśl którego autobusy komunikacji regularnej byłyby zwolnione z opłaty

elektronicznej. Należy podkreślić, że projekt ustawy zawiera jedynie regulacje ściśle związane z implementacją dyrektywy w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, zatem uwaga KWRiST dotyczące elektronicznego systemu poboru opłat nie może zostać uwzględniona. Reasumując, strona samorządowa KWRiST nie wydała pozytywnej opinii odnośnie do przedmiotowego projektu ustawy.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia 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.) w związku z tym nie podlega notyfikacji.

Projekt ustawy, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego Biuletynu Informacji Publicznej. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad przedmiotowym projektem zgodnie z ustawą o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Rozwiązania zawarte w projekcie są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które będzie oddziaływała będzie projektowana ustawa

Przepisy projektowanej ustawy będą oddziaływały na:

- Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad,
- prezydentów miast w miastach na prawach powiatów,
- projektantów infrastruktury drogowej,
- audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- Policję,
- organy zarządzające ruchem,
- użytkowników dróg.

2. Konsultacje społeczne

Regulacje zawarte w projekcie w ramach konsultacji społecznych zostały przesłane do następujących podmiotów:

- Polski Kongres Drogowy,
- Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich,
- Komisja Drogownictwa Miejskiego,
- Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych,
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa,
- Związek Miast Polskich,
- Unia Metropolii Polskich,
- Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- Stowarzyszenie na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Droga i Bezpieczeństwo”,
- Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
- Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu „Klir”,
- Instytut Transportu Samochodowego,
- Instytut Badawczy Dróg i Mostów,

- Konferencja Rektorów Akademickich Szkół Polskich,
oraz zamieszczone na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych zostały zgłoszone następujące uwagi i wnioski przez:

- Instytut Badawczy Dróg i Mostów

Instytut Badawczy Dróg i Mostów w przekazanej opinii zaproponował, aby szkolenia audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego mogły być prowadzone nie tylko przez uczelnie, ale również przez inne jednostki naukowe, takie jak jednostki badawczo-rozwojowe oraz placówki PAN. W ocenie Instytutu Badawczego Dróg i Mostów brakuje uzasadnienia dla ograniczenia kręgu podmiotów prowadzących przedmiotowe szkolenia jedynie do uczelni. Projektodawca wskazuje, iż uczelnie posiadają niezbędny potencjał (kadre naukową, wyposażenie, bogate doświadczenie w działalności dydaktycznej itd.) do kształcenia kandydatów na audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Instytut Badawczy Dróg i Mostów wskazuje też na potrzebę określenia, w jaki sposób Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego będzie ustalać średnie koszty społeczne wypadku śmiertelnego i poważnego, a także sugeruje, by koszty społeczne wypadków obliczane były raz do roku. Projektodawca wskazuje, iż wytyczne dyrektywy wymagają, że koszty takie powinny być określane co najmniej raz na 5 lat. Jednak ze względu na możliwość oceny, jaki trend (spadkowy czy wzrostowy) zarysuje się w pierwszych latach stosowania procedur wymaganych dyrektywą, przyjęto większą częstotliwość ich ustalania.

- Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych

Opiniujący nie wniósł uwag do projektu.

- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa

Opiniujący pozytywnie ocenił fakt podjęcia działań legislacyjnych zmierzających do uregulowania kwestii oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego i gromadzenia danych z tym związanych oraz audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa uznała za zasadne projektowane zmiany w obowiązujących aktach prawnych. Jednocześnie Izba wniosła uwagę do przepisów określających status audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego, proponując, aby audytor powoływany był w sposób identyczny, jak inne osoby sprawujące samodzielne funkcje techniczne w budownictwie. W związku z powyższym, opiniujący zaproponował zmianę do ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.) polegającą na wprowadzeniu

w art. 14 ustawy (uprawnienia budowlane) specjalności: bezpieczeństwo ruchu drogowego. W ocenie projektodawcy, zaproponowana zmiana nie może zostać uwzględniona, z uwagi na fakt, iż rozwiązania dotyczące uprawnień audytora BRD nie opierają się na przepisach prawa budowlanego.

- Stowarzyszenie na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Droga i Bezpieczeństwo”

Stowarzyszenie „Droga i Bezpieczeństwo” zgłosiło uwagi dotyczące przepisów aktów wykonawczych, do których upoważnienia zawiera projektowana ustawa i mogą być przedmiotem analizy dopiero w trakcie ich przygotowywania.

- Komisja Drogownictwa Miejskiego

Opiniujący zgłosił uwagę, iż przepis zobowiązujący do przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa infrastruktury drogowej na odcinkach dróg objętych czasową organizacją ruchu co najmniej raz w każdym tygodniu prowadzenia robót nie jest potrzebny, gdyż raz wykonana czasowa organizacja ruchu jest odbierana w momencie jej wykonania i nie zachodzi potrzeba kontrolowania jej raz w tygodniu. W aktualnym brzmieniu projektodawca wycofał się z omawianego przepisu.

- Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich

Opinia wyrażona przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie z upoważnienia Konwentu wskazuje na potrzebę rozważenia rozszerzenia procedur wynikających z wytycznych dyrektywy na drogi poza transeuropejską sieć drogową. Projekt przewiduje możliwość stosowania przepisów dyrektywy również na innych drogach publicznych niż położonych w sieci TEN-T.

- Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu „Klir”

Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu „Klir” w swojej opinii uznało proponowane w projekcie zapisy za niewystarczające, ponieważ nie regulują problemu poprawy bezpieczeństwa ruchu na drogach publicznych kompleksowo, m.in. poprzez brak jakichkolwiek wymagań względem osób zajmujących się zarządzaniem ruchem na drogach. Projektodawca uznaje zasadność uwagi, lecz ze względu na fakt iż nie wynika to bezpośrednio z wytycznych dyrektywy, nie uwzględni tej propozycji w projektowanych przepisach, ale zostaną one przewidziane w następnej nowelizacji przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz aktów wykonawczych do ustawy w tym zakresie.

Ponadto opiniujący zaproponował nieograniczanie audytu do dróg w transeuropejskiej sieci drogowej i wprowadzenie go także na pozostałych drogach w odroczonej terminie. Projekt

przewiduje możliwość stosowania przepisów dyrektywy również na innych drogach publicznych niż położonych w sieci TEN-T.

Stowarzyszenie podkreśliło, iż audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego powinien być przeprowadzony przez audytora lub zespół niezależny od wszystkich stron procesu przygotowania inwestycji i wskazał, że audyt powinien być wykonywany na zlecenie inwestora, a nie jednostki projektowej. Projektodawca stwierdza, iż w pełni zgadza się z podejściem Stowarzyszenia i w przygotowywanych przepisach ustawy nie proponuje zlecenia audytu przez jednostki projektowe.

Natomiast w odniesieniu do uwagi, iż osobom, które ukończyły przed wejściem w życie przepisów ustawy, prowadzone na Politechnice Krakowskiej szkolenie w zakresie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, powinno się umożliwić wpisanie na listę audytorów. Należy stwierdzić, że w projekcie przewidziano, iż osoby posiadające zaświadczenie o ukończeniu kursu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego – w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy – uznaje się za audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego, pod warunkiem uzyskania certyfikatu, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

W odniesieniu do uwagi uwzględnienia w stażu audytora pracy przy planowaniu dróg projektodawca stwierdza, iż obecny zapis uwzględniający praktykę w projektowaniu dróg obejmuje wskazane przez opiniującego planowanie dróg. Propozycja opiniującego, aby szkolenie wstępne kończyło się wykonaniem pracy końcowej i egzaminem oraz wydaniem certyfikatu uprawniającego do przeprowadzania audytu w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na uczelni częściowo została uwzględniona. Natomiast kwestie związane ze szkoleniem będą przedmiotem aktu wykonawczego określającego program szkolenia wstępnego audytorów bezpieczeństwa ruchu, które będą rozpatrywane na etapie jego procedowania.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

a) w zakresie oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego

Szacunkowo przyjęto, że koszt oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego będzie się kształtował na poziomie ok. 100 tys. zł. Mając na uwadze Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015 oraz dalsze plany rozwoju sieci drogowej założono, że na sieci zarządzanej przez GDDKiA w latach 2012 – 2010 rocznie będą dokonywane 4 oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego dokonuje się na bardzo wczesnym etapie planowania inwestycji. W miastach na prawach powiatu inwestycje polegają głównie na przebudowie istniejącej drogi lub są na zaawansowanym etapie, zatem ocena wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego nie będzie wykonywana.

b) w zakresie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego

Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego wykonywany jest na 4 etapach: w trakcie procesu inwestycyjnego oraz w początkowej fazie użytkowania. Przyjęto, że koszty audytu dla 4 etapów łącznie dla odcinków dróg zarządzanych przez GDDKiA będą się kształtować na poziomie ok. 150 tys. zł. W przypadku wykonywania audytów przez pracowników GDDKiA koszty audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego będą niższe. Mając na uwadze Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015 oraz plany dalszego rozwoju sieci drogowej założono, że na sieci zarządzanej przez GDDKiA rocznie będzie dokonywanych 16 audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Koszty audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego są zależne od długości odcinków audytowanych. Odcinki dróg w miastach podlegające audytowi będą krótsze niż odcinki dróg objęte audytem zarządzane przez GDDKiA, zatem koszty audytu będą niższe. Przyjęto, że 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.

Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego dla odcinków dróg, których budowa (przebudowa) jest w całości lub w części finansowana przez Wspólnotę, wykonywany jest obecnie, bowiem wynika to z wymogów narzuconych przez Komisję Europejską. Zatem nie powstaje dodatkowy wydatek dla budżetu państwa oraz jednostek samorządu terytorialnego.

c) w zakresie kontroli bezpieczeństwa infrastruktury drogowej

Zarządcy dróg nie będą ponosić dodatkowych kosztów wykonywania kontroli, bowiem na podstawie art. 20 pkt 10 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych obecnie przeprowadzane są okresowe kontrole stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

d) w zakresie klasyfikacji odcinków o dużej koncentracji wypadków oraz klasyfikacji odcinków ze względu na bezpieczeństwo

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.

Przeprowadzanie klasyfikacji odcinków o dużej koncentracji wypadków oraz klasyfikacji odcinków ze względu na bezpieczeństwo sieci dla odcinków dróg leżących w transeuropejskiej sieci drogowej zarządzanych przez prezydentów miast na prawach powiatu będzie dodatkowym wydatkiem dla jednostek samorządu terytorialnego (prezydentów miast na prawach powiatu).

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 roku 2013.

Przeprowadzanie klasyfikacji pozwala reagować na zagrożenia, eliminując przyczyny powstałych zdarzeń drogowych. Wyniki klasyfikacji będą dodatkowym instrumentem do optymalnego wydatkowania środków na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jednakże działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego będą podejmowane przez zarządców dróg w ramach dostępnych środków finansowych.

Ponadto koszty projektowanej regulacji będą również po stronie Policji (12 tys. zł), która będzie zmuszona rozbudować istniejący System Ewidencji Wypadków i Kolidacji (SEWIK) lub opracować i wdrożyć inny sposób gromadzenia i przetwarzania danych o wypadkach zaistniałych na drogach wchodzących w skład sieci transeuropejskiej.

Podsumowanie:

W latach 2012 – 2021 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 42 326 094 zł, w tym w:

- 1) 2012 r. – 2 882 300 zł;
- 2) 2013 r. – 6 093 625 zł;
- 3) 2014 r. – 3 015 294 zł;
- 4) 2015 r. – 3 090 676 zł;

- 5) 2016 r. – 6 562 168 zł;
- 6) 2017 r. – 3 247 141 zł;
- 7) 2018 r. – 3 325 073 zł;
- 8) 2019 r. – 7 052 955 zł;
- 9) 2020 r. – 3 486 592 zł;
- 10) 2021 r. – 3 570 270 zł.

W latach 2012 – 2021 maksymalny limit wydatków budżetów miast na prawach powiatu, których dotyczy ustawa, będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 19 391 689 zł, w tym w:

- 1) 2012 r. – 358 750 zł;
- 2) 2013 r. – 5 902 719 zł;
- 3) 2014 r. – 376 912 zł;
- 4) 2015 r. – 386 335 zł;
- 5) 2016 r. – 5 960 590 zł;
- 6) 2017 r. – 0 zł;
- 7) 2018 r. – 0 zł;
- 8) 2019 r. – 6 406 384 zł;
- 9) 2020 r. – 0 zł;
- 10) 2021 r. – 0 zł.

Celem projektowanej ustawy jest poprawa bezpieczeństwa infrastruktury drogowej oraz poprawa bezpieczeństwa wszystkich jej użytkowników.

Najważniejszymi zadaniami służącymi realizacji ww. celów będą:

- ocena wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- klasyfikacja odcinków o dużej koncentracji wypadków,
- klasyfikacja odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci.

Zgodnie z oczekiwaniami projektodawców systematyczne stosowanie przepisów projektowanej ustawy, a w szczególności przepisów dotyczących klasyfikacji odcinków o dużej koncentracji wypadków i klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci oraz podejmowanych na jej podstawie działań powinno doprowadzić do stopniowego zmniejszenia liczby wypadków i zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych.

Miernikiem ww. celów będzie liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych.

Do osiągnięcia celu przyjęto obniżenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na całej sieci dróg publicznych:

- do poziomu nie więcej niż 2.800 osób w 2013 r.,
- do poziomu nie więcej niż 1.500 osób w 2020 r.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektowanej ustawy powinno pozytywnie wpłynąć na rynek pracy. Przedmiotowy projekt ustawy przewiduje bowiem powstanie zawodu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego, a tym samym zwiększeniu powinna ulec liczba osób podejmujących działalność zawodową w tym obszarze.

5. Wpływ regulacji konkurencyjność gospodarki oraz przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie projektowanej ustawy nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki oraz przedsiębiorczość.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wdrożenie przepisów dyrektywy wywoła jednoznacznie pozytywne skutki społeczne. W projektach drogowych zmniejszona zostanie liczba błędów negatywnie wpływających na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Wprowadzone dzięki dyrektywie do krajowych przepisów prawa mechanizmy kontroli, audytu i zarządzania odcinkami niebezpiecznymi usprawnią likwidację miejsc niebezpiecznych i poprawią skuteczność działań służb drogowych, mających na celu eliminowanie z dróg potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podwyższony zostanie stopień społecznego poczucia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Efektom wdrożenia dyrektywy będzie poprawa stanu technicznego dróg oraz poziomu bezpieczeństwa na drogach. Szybciej i skuteczniej usuwane będą wady sieci drogowej oraz błędy w organizacji ruchu, dzięki czemu poprawi się poziom wygody oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zmniejszeniu ulegną koszty ponoszone przez społeczeństwo i gospodarke kraju z tytułu kolizji i wypadków drogowych, związane przede wszystkim z ofiarami tych zdarzeń (ranni i zabici). Wyeliminowanie błędów z projektów infrastruktury drogowej, a także na etapie użytkowania zapewni zmniejszenie kosztów związanych z korygowaniem nieprawidłowości stwierdzonych w użytkowaniu tych dróg.

W ocenie Komisji Europejskiej wdrożenie dyrektywy na drogach w transeuropejskiej sieci drogowej pozwoli zmniejszyć liczbę mieszkańców UE ginących na tej sieci o 600 zabitych i 7000 rannych rocznie. Zgodnie z finansowymi wskaźnikami Białej Księgi, redukcja ta przyniesie rocznie korzyści w wysokości co najmniej 2,4 miliardów euro.

Ocenia się, że zastosowanie dyrektywy do autostrad, dróg ekspresowych i innych głównych dróg spowoduje zmniejszenie liczby zabitych na około 1.300 rocznie, co odpowiada spodziewanym korzyściom w wysokości większej niż 5 miliardów euro rocznie.

Spodziewane korzyści znacznie przewyższają koszty wdrożenia dyrektywy.

12/19rch

1.	nr celex / nr naturalny / zmiany dyrektywy			
	2008/96/WE			
2.	Tytuł dyrektywy			
	dyrektywa 2008/96/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady Unii Europejskiej z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej			
3.	Organ bądź organy administracji rządowej odpowiedzialne za transpozycję dyrektywy			
	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej			
4.	Akt prawny, na mocy którego wdrażane są przepisy dyrektywy			
	ustawa o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw			
	przepis dyrektywy	przepis polski (jednostka redakcyjna/akt normatywny)	organ / organy administracji rządowej odpowiedzialne za transpozycję dyrektywy	ocena stanu transpozycji
	art. 1 ust. 1 i 2	Art. 1 pkt. 5 projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	pełna transpozycji
	art.1 ust. 3	-	Ministerstwo Transportu,	nie wymaga transpozycji Jest to jedynie fakultatywna możliwość stosowania

			Budownictwa i Gospodarki Morskiej	przepisów dyrektywy przez zarządców dróg publicznych innych niż znajdujących się w transeuropejskiej sieci drogowej.
art. 1 ust. 4	-		Ministerstwo I Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	nie wymaga transpozycji Problematyka tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej w tym kwestie bezpieczeństwa w tunelu regulują obecnie obowiązujące przepisy Rozdziału 2 „Zarządzanie tunelami położonymi w transeuropejskiej sieci drogowej” – ustawy o drogach publicznych
art. 2 pkt. 2 oraz 7-9	-		Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	nie wymaga transpozycji
art. 2 pkt. 1 oraz pkt. 3-6	Art. 1 pkt 1 projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (art. 4 <i>ustawy o drogach publicznych</i>)		Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	pełna transpozycja
art. 3	Art. 1 pkt. 5 projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (art. 24i <i>ustawy o drogach publicznych</i>) + art. 6 projektu (art.3 ust. 1 i art. 66 ust.1 <i>ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisk</i>)		Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	pełna transpozycja
art. 4 ust. 1	Art. 1 pkt. 5 (art. 24j ust. 1 <i>ustawy o drogach</i>)		Ministerstwo Transportu,	pełna transpozycja

		<i>publicznych)</i>	Budownictwa i Gospodarki Morskiej	
art. 4 ust. 2	Art. 1 pkt. 5 projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (art. 24j ust. 2-7 <i>ustawy o drogach publicznych)</i>		Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	pełna transpozycja
art. 4 ust. 3	Art. 1 pkt. 5 (art. 24j ust. 1 <i>ustawy o drogach publicznych)</i> + art. 2 + art. 4 + art. 6 projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw		Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	pełna transpozycja
art. 4 ust. 4 i 5	Art. 1 pkt. 5 projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (art. 24l <i>ustawy o drogach publicznych)</i>		Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	pełna transpozycja
art. 5 ust. 1	Art. 1 pkt. 5 (art. 24m ust. 1-3 <i>ustawy o drogach publicznych</i> - projekt rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie metody dokonywania klasyfikacji odcinków o dużej koncentracji wypadków oraz klasyfikacji odcinków ze względu na bezpieczeństwo sieci)		Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	pełna transpozycja
art. 5 ust. 2	Art. 1 pkt. 5 projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (art. 24m ust. 4 i 5 <i>ustawy o drogach publicznych)</i>		Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	pełna transpozycja

art. 5 ust. 3	Art. 1 pkt. 5 projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (art. 24ł ust. 5 i 6 ustawy o drogach publicznych) + art. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym + rozporządzenie MI z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	transpozycja + obecnie obowiązujące przepisy: art. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym + rozporządzenia MI z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.
Art. 5 ust. 4	- rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393, z późn. zm.), - rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.)	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	Kwestia uregulowana poprzez obecnie obowiązujące przepisy rozporządzeń.
art. 5 ust. 5	Art. 1 pkt. 5 projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (art. 24m ust. 7 ustawy o drogach publicznych)	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	pełna transpozycja

art. 6	Art. 1 pkt. 3 lit. a (art. 20 pkt. 10 <i>ustawy o drogach publicznych</i> , art. 62 ust.1 pkt 1-2 <i>ustawy Prawo budowlane</i> w ramach istniejącego obowiązku zarządcy drogi) + Art. 1 pkt 3 lit. b projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (art. 20 pkt 10a <i>ustawy o drogach publicznych</i>)	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	transpozycja + obecnie obowiązujące przepisy art. 62 ust.1 pkt 1-2 <i>ustawy Prawo budowlane</i>
art. 7 ust. 1	Art. 3 projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (art. 130b <i>ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym</i>)	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	pełna transpozycja
art. 7 ust. 2	Art. 3 projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (art. 140c ust. 2 pkt.10 i art. 140e ust. 2 pkt. 2 <i>ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym</i>)	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	pełna transpozycja
art. 8	-	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej ry	nie wymaga transpozycji wytyczne jako środki przyjęte przez państwa członkowskie, wskazujące kierunek działań oraz elementy, jakie należy brać pod uwagę podczas stosowania procedur bezpieczeństwa określone zostały w przepisach projektowanej <i>ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw</i> oraz przepisach wykonawczych do projektu ustawy.

art. 9 ust. 1	Art. 1 pkt. 5 projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (art. 24n ust. 7 <i>ustawy o drogach publicznych</i> - projekt rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie sposobu przeprowadzania i zakresu programowego szkolenia zakończonego egzaminem oraz szkolenia okresowego)	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	pełna transpozycja
art. 9 ust. 2	Art. 1 pkt. 5 projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (art. 24n ust. 2 i 3 <i>ustawy o drogach publicznych</i>)	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	pełna transpozycja
art. 9 ust. 3	Art. 1 pkt. 5 projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (art. 24n ust. 5 <i>ustawy o drogach publicznych</i>) + Art. 7 projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	pełna transpozycja
Art. 9 ust. 4	Art. 1 ust. 5 projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (art. 24n ust. 1, 5 i 6 + art. 24k <i>ustawy o drogach publicznych</i>)	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	pełna transpozycja
art. 10	-	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	nie wymaga transpozycji

art. 11	-	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	nie wymaga transpozycji
Art. 12	-	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	nie wymaga transpozycji
Art. 13	-	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	nie wymaga transpozycji
art. 14	-	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	nie wymaga transpozycji
art. 15	-	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	nie wymaga transpozycji
art. 16	-	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	nie wymaga transpozycji
Załącznik I	Art. 1 pkt. 5 projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (art. 24i ust. 2 i 3 <i>ustawy o drogach</i>	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki	pełna transpozycja

		<i>publicznych)</i>	Morskiej	
	Załącznik II	Art. 1 pkt. 5 projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (art. 24j ust. 2-6 <i>ustawy o drogach publicznych)</i>	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	pełna transpozycja
	Załącznik III	Art. 1 pkt. 5 projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (art. 24m ust. 3 <i>ustawy o drogach publicznych</i> – projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie metody dokonywania klasyfikacji odcinków o dużej koncentracji wypadków oraz klasyfikacji odcinków ze względu na bezpieczeństwo sieci)	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	pełna transpozycja
	Załącznik IV	Art. 3 projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (art. 130b <i>ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym)</i>	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	pełna transpozycja



Warszawa, 18 grudnia 2011 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE - 920 - 372 - 11/bc/4a
dot.: RM-10-102-11 z 13.12.2011 r.

SM-2684

Pan
Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów

opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw wyrażona na podstawie art. 13 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437 z późn. zm.) przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

z up. ~~Zpoważaniem~~ z zamocowanych
SEKRETARZ RZĄDU
Mikołaj Dowgiałewicz

Do wiadomości:

Pan Sławomir Nowak

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia

**w sprawie dokonywania klasyfikacji odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków oraz
klasyfikacji ze względu na bezpieczeństwo sieci**

Na podstawie art. 24m ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa metodę dokonywania klasyfikacji odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków oraz klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci.

§ 2. 1. Dla potrzeb klasyfikacji odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków zarządcy dróg sporządzają zestawienia wypadków ze skutkiem śmiertelnym, umieszczane w tabelach stanowiących załączniki nr 1 i 2 do rozporządzenia i przekazują je Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad.

2. Dla potrzeb klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci zarządcy dróg sporządzają zestawienia wypadków i kolizji, umieszczane w tabelach stanowiących załączniki nr 5 i 6 do rozporządzenia i przekazują je Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad.

§ 3. Zestawienia, o których mowa w § 2, sporządzane są dla odcinków dróg co najmniej raz na trzy lata i obejmują kolejne, następujące po sobie równe okresy począwszy od 2011 r.

§ 4. 1. Zarządcy dróg zarządzający drogami zlokalizowanymi poza miastami na prawach powiatu obowiązani są przekazywać zestawienia, o których mowa w § 2, w tabelach według

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport na podstawie §1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 23, poz. 136 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 54, poz. 326, Nr 218, poz. 1391 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 19, poz. 100 i 101, Nr 86, poz. 720 i Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 106, poz. 675, Nr 152, poz. 1018 i Nr 225, poz. 1466 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13.

wzoru stanowiącego załączniki nr 1 i 5 do rozporządzenia, w terminie do dnia 1 marca roku następującego po zakończeniu okresu przyjętego według zasad opisanych w § 3.

2. Zarządcy dróg zarządzający drogami zlokalizowanymi w miastach na prawach powiatu obowiązani są przekazywać zestawienia, o których mowa w § 2, w tabelach według wzoru stanowiącego załącznik nr 2 i 6 rozporządzenia, w terminie do dnia 1 marca roku następującego po zakończeniu okresu przyjętego według zasad opisanych w § 3.

§ 5. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad dokonuje klasyfikacji odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków według wzoru stanowiącego załącznik nr 3 do rozporządzenia, określając kategorie ich zagrożenia zgodnie z następującymi kryteriami:

- 1) dane z zestawień, o których mowa w § 2 ust. 1, grupowane są w okresy 3 letnie;
- 2) w wyniku pogrupowania tych danych wybierane są odcinki dróg o długości 20 ± 1 km w odniesieniu do dróg zlokalizowanych poza miastami na prawach powiatu i $10\pm 0,5$ km w odniesieniu do dróg zlokalizowanych w miastach na prawach powiatu, którym przypisuje się kategorie zagrożenia wypadkiem śmiertelnym A, B lub C;
- 3) kategorię A zagrożenia wypadkiem śmiertelnym przypisuje się odcinkom dróg, na których doszło do wypadków, w których śmierć poniosło powyżej 12 osób;
- 4) kategorię B zagrożenia wypadkiem śmiertelnym przypisuje się odcinkom dróg, na których doszło do wypadków, w których śmierć poniosło od 7 do 11 osób;
- 5) kategorię C zagrożenia wypadkiem śmiertelnym przypisuje się odcinkom dróg, na których doszło do wypadków, w których śmierć poniosło od 4 do 6 osób;
- 6) odcinków dróg, na których doszło w ciągu 3 lat do wypadków, w których śmierć poniosły łącznie nie więcej niż 3 osoby, nie ujmuje się w klasyfikacji.

§ 6. Po dokonaniu klasyfikacji, o której mowa w § 5, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad sporządza zestawienie odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków według wzoru stanowiącego załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 7. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad dokonuje klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci według wzoru stanowiącego załącznik nr 7 do rozporządzenia, przypisując im stopnie zagrożenia wypadkowego zgodnie z następującymi kryteriami:

- 1) dane z zestawień, o których mowa w § 2 ust. 2, grupowane są w okresy 3 letnie;
- 2) w wyniku pogrupowania tych danych wybierane są odcinki dróg o długości 20 ± 1 km w odniesieniu do dróg zlokalizowanych poza miastami na prawach powiatu i $10\pm 0,5$ km

w odniesieniu do dróg zlokalizowanych w miastach na prawach powiatu, którym przypisuje się stopnie zagrożenia wypadkowego I, II lub III;

- 3) I stopień zagrożenia wypadkowego przypisuje się odcinkom dróg, na których doszło do co najmniej 51 wypadków lub co najmniej 151 kolizji oraz odcinkom dróg na których doszło do co najmniej 30 wypadków i co najmniej 70 kolizji;
- 4) II stopień zagrożenia wypadkowego przypisuje się odcinkom dróg, na których doszło do 31 – 50 wypadków lub 101 – 150 kolizji oraz odcinkom dróg na których doszło do 16 – 20 wypadków i 50 – 70 kolizji;
- 5) III stopień zagrożenia wypadkowego przypisuje się odcinkom dróg, na których doszło do 16 – 30 wypadków lub 50 – 100 kolizji oraz odcinkom dróg na których doszło do 10 – 15 wypadków i 20 – 50 kolizji;
- 6) odcinków dróg, które nie spełniają ww. kryteriów, nie ujmuje się w klasyfikacji.

§ 8. Po dokonaniu klasyfikacji, o której mowa w § 7, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad sporządza mapę obejmującą wyszczególnienie odcinków dróg o I, II i III stopniu zagrożenia ze względu na bezpieczeństwo sieci.

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

**MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

**Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej
z dnia ..., (poz. ...)**

Załącznik nr 1

Zestawienie wypadków ze skutkiem śmiertelnym na drogach poza miastami na prawach powiatu.

L.p.	Numer drogi	Zarządca drogi	Daty wypadków (narastająco, d/m/r/godz.)	Ilość ofiar śmiertelnych	LOKALIZACJA WYPADKU					
					Pikietaż drogi	Klasa drogi	Miejscowość	Skrzyżowanie (nr drogi/nr drogi, nr drogi/ulica, ulica/ulica, itp.	Poza skrzyżowaniem (nr posesji lub inne dane ułatwiające lokalizację)	Informacje dodatkowe (np. szczególne warunki pogodowe, jak : mgła, gołoledź, stan nawierzchni, itp.)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Zestawienie wypadków ze skutkiem śmiertelnym na drogach w miastach na prawach powiatu.

L.p.	Numer drogi	Zarządca drogi	Daty wypadków (narastająco, (d/m/r/godz.)	Ilość ofiar śmiertelnych	LOKALIZACJA WYPADKU					
					Pikietaż drogi	Klasa drogi	Miejscowość	Skrzyżowanie (nr drogi/nr drogi, nr drogi/ulica, ulica/ulica, itp.	Poza skrzyżowaniem (nr posesji lub inne dane ułatwiające lokalizację)	Informacje dodatkowe (np. szczególne warunki pogodowe, jak : mgła, gołoledź, itp.)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Załącznik nr 3

Klasyfikacja odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków ze skutkiem śmiertelnym.

L.p.	Nr drogi	Zarządca drogi	Odcinek drogi (od km ...do km ...)	Długość odcinka drogi o dużej koncentracji wypadków śmiertelnych (km)	Lokalizacja (miejsowość, miasto)	Łączna liczba ofiar śmiertelnych na odcinku drogi	Kategoria zagrożenia wypadkiem śmiertelnym (A, B lub C)	Miejsca szczególnie niebezpieczne (np. skrzyżowanie x, odcinek pomiędzy skrzyżowaniami x i y, odcinek pomiędzy posesjami x i y, przejście dla pieszych, itp.)
1	2	3	4	5	6	7	8	9

W tabeli powinny być ujęte odcinki dróg począwszy od kategorii A, następnie B i C.

Załącznik nr 4

Zestawienie odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków ze skutkiem śmiertelnym według kategorii zagrożenia.

L.p.	Nr drogi	Zarządca drogi	Długość odcinka (km)	Lokalizacja	Łączna liczba ofiar śmiertelnych	Kategoria zagrożenia wypadkiem śmiertelnym	Natężenie ruchu SDR
1	2	3	4	5	6	7	8

W tabeli powinny być ujęte odcinki dróg począwszy od kategorii A, następnie B i C.

Załącznik nr 5

Zestawienie wypadków i kolizji na drogach poza miastami na prawach powiatu.

L.p.	Numer drogi	Zarządca drogi	Daty wypadków lub kolizji (narastająco d/m/r/godz.)	Ilość ofiar : śmiertelnych /rannych	LOKALIZACJA WYPADKU					
					Pikietaż drogi	Klasa drogi	Miejscowość	Skrzyżowanie (nr drogi/nr drogi, nr drogi/ulica, ulica/ulica, itp.	Poza skrzyżowaniem (nr posesji lub inne dane ułatwiające lokalizację)	Informacje dodatkowe (np. szczególne warunki pogodowe, jak : mgła, gołoledź, stan nawierzchni, itp.)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Załącznik nr 6

Zestawienie wypadków i kolizji na drogach w miastach na prawach powiatu.

L.p.	Numer drogi	Zarządca drogi	Daty wypadków lub kolizji (narastająco d/m/r/godz.)	Ilość ofiar : śmiertelnych/ rannych	LOKALIZACJA WYPADKU					
					Pikietaż drogi	Klasa drogi	Miejscowość	Skrzyżowanie (nr drogi/nr drogi, nr drogi/ulica, ulica/ulica, itp.	Poza skrzyżowaniem (nr posesji lub inne dane ułatwiające lokalizację)	Informacje dodatkowe (np. szczególne warunki pogodowe, jak : mgła, gołoledź, itp.)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Klasyfikacja odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci

L.p.	Nr drogi	Zarządca drogi	Odcinek drogi (od km ...do km ...)	Długość odcinka drogi o dużej koncentracji wypadków śmiertelnych (km)	Lokalizacja (miejscowość, miasto)	Łączna liczba ofiar śmiertelnych na odcinku drogi	Stopień zagrożenia wypadkowego (I,II lub III)	Natężenie ruchu SDR	Miejsca szczególnie niebezpieczne (np. skrzyżowanie x, odcinek pomiędzy skrzyżowaniami x i y, odcinek pomiędzy posesjami x i y, przejście dla pieszych, itp.)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

W tabeli powinny być ujęte odcinki dróg począwszy od stopnia I, następnie II i III.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 24 m ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.).

Wydanie projektowanego rozporządzenia związane jest z implementacją do polskiego systemu prawnego postanowień *dyrektywy 2008/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej* (Dz. Urz. UE L 319 z 9.11.2008, str. 59).

W polskim porządku prawnym brak jest obecnie przepisów odnoszących się w sposób kompleksowy do zagadnień dotyczących przeprowadzania klasyfikacji odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków oraz klasyfikacji ze względu na bezpieczeństwo sieci.

Przepis art. 24m ustawy o drogach publicznych wskazuje, że w ramach procesu zarządzania bezpieczeństwem sieci drogowej będzie prowadzona klasyfikacja odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków oraz klasyfikacja ze względu na bezpieczeństwo sieci. Wprowadzenie identyfikacji odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków, pozwoli reagować na zagrożenia, eliminując przyczyny powstałych zdarzeń. Klasyfikacja odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków oraz klasyfikacja odcinków ze względu na bezpieczeństwo sieci jest przeprowadzana co najmniej raz na 3 lata. W celu zapewnienia poprawy poziomu bezpieczeństwa użytkowników dróg oraz zmniejszenia kosztów wypadków drogowych, minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, określi metodę dokonywania tych klasyfikacji.

Projekt rozporządzenia przewiduje 7 załączników w formie tabel, które powinien wypełniać odpowiedni zarządca drogi, w zależności od tego czy wypadek lub kolizja zdarzyła się na drodze krajowej, której zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, czy też prezydent miasta w miastach na prawach powiatu.

Do projektu rozporządzenia dołączono następujące załączniki:

- Załącznik nr 1. Zestawienie wypadków ze skutkiem śmiertelnym na drogach poza miastami na prawach powiatu,
- Załącznik nr 2. Zestawienie wypadków ze skutkiem śmiertelnym na drogach w miastach na prawach powiatu,

- Załącznik nr 3. Klasyfikacja odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków ze skutkiem śmiertelnym,
- Załącznik nr 4. Zestawienie odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków ze skutkiem śmiertelnym według kategorii zagrożenia,
- Załącznik nr 5. Zestawienie wypadków i kolizji na drogach poza miastami na prawach powiatu,
- Załącznik nr 6. Zestawienie wypadków i kolizji na drogach w miastach na prawach powiatu,
- Załącznik nr 7. Klasyfikacja odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci.

Rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia 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.), w związku z tym nie podlega notyfikacji.

Projekt rozporządzenia, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dniem wysłania projektu do uzgodnień międzyresortowych.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia jest zgodny z obowiązującymi regulacjami Unii Europejskiej w tym zakresie.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje przede wszystkim na podmioty zarządzające drogami krajowymi tzn. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz prezydentów miast w miastach na prawach powiatów, którzy zgodnie z ustawą o drogach publicznych oraz projektem rozporządzenia są zobowiązani do przeprowadzania klasyfikacji odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków oraz klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia w ramach konsultacji społecznych zostanie przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Stowarzyszenia Polski Kongres Drogowy,
- 2) Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
- 3) Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa,
- 4) Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych,
- 5) Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa,
- 6) Związku Zawodowego Pracowników Drogownictwa RP,
- 7) Samorządowej Komisji Drogownictwa Miejskiego,
- 8) prezydentów miast w miastach na prawach powiatów.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego był badany przy opracowywaniu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw.

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.

Przeprowadzanie klasyfikacji odcinków o dużej koncentracji wypadków oraz klasyfikacji odcinków ze względu na bezpieczeństwo sieci dla odcinków dróg leżących w transeuropejskiej sieci drogowej, zarządzanych przez prezydentów miast na prawach

powiatu, będzie dodatkowym wydatkiem dla jednostek samorządu terytorialnego (prezydentów miast na prawach powiatu).

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 roku 2013. Wyniki klasyfikacji będą dodatkowym instrumentem do optymalnego wydatkowania środków na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jednakże działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego będą podejmowane przez zarządców dróg w ramach dostępnych środków finansowych.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny

Przeprowadzanie klasyfikacji odcinków o dużej koncentracji wypadków oraz klasyfikacji odcinków ze względu na bezpieczeństwo sieci pozwoli reagować na zagrożenia, eliminując przyczyny powstałych zdarzeń drogowych, co powinno wpłynąć również pozytywnie na rozwój regionalny.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia

**w sprawie przeprowadzania szkolenia i egzaminu dla kandydatów na audytorów
bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz przeprowadzania szkolenia okresowego
dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego**

Na podstawie art. 24n ust. 7 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób przeprowadzania i zakres programowy szkolenia oraz egzaminu dla kandydatów na audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwanych dalej „kandydatami”;
- 2) sposób przeprowadzania i zakres programowy szkolenia okresowego dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwanych dalej „audytorami brd”;
- 3) wzór certyfikatu audytora brd.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) uczelni – należy przez to rozumieć uczelnie, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. Nr 164, poz. 1365, z późn. zm.), które posiadają uprawnienia do prowadzenia studiów II stopnia z zakresu budownictwa drogowego;

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 23, poz. 136 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 54, poz. 326, Nr 218, poz. 1391 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 19, poz. 100 i 101, Nr 86, poz. 720 i Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 106, poz. 675, Nr 152, poz. 1018 i Nr 225, poz. 1466 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13.

- 2) audycie bezpieczeństwa ruchu drogowego – należy przez to rozumieć audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 4 pkt 29 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, zwany dalej „audytem brd”.

Rozdział 2

Sposób przeprowadzania oraz zakres programowy szkoleń dla kandydatów na audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego

§ 3. 1. Szkolenie składa się z części teoretycznej oraz praktycznej. Czas trwania szkolenia nie może być krótszy niż 120 godzin, przy czym część praktyczna szkolenia trwa nie mniej niż 50 godzin.

2. Część teoretyczna składa się z wykładów o tematyce zgodnej z zakresem programowym, określonym w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

3. Część praktyczna składa się z ćwiczeń praktycznych, które m.in. odbywają się w terenie, mających na celu nabycie umiejętności sporządzania audytów brd.

4. Szkolenia powinny być przeprowadzane przy użyciu odpowiednich środków dydaktycznych.

§ 4. 1. Szkolenie kończy się samodzielnym sporządzeniem co najmniej dwóch audytów brd.

2. Osobie, która ukończyła szkolenie, wydaje się zaświadczenie o jego ukończeniu.

Rozdział 3

Sposób przeprowadzania postępowania egzaminacyjnego oraz zakres programowy egzaminu

§ 5. Egzamin składa się z:

1) części pisemnej, polegającej na formie opisowej – zagadnień do rozwinięcia, obejmującej sprawdzenie znajomości zagadnień zawartych w programie egzaminu, którego zakres określa załącznik nr 2 do rozporządzenia;

2) części praktycznej, sprawdzającej umiejętność sporządzania audytów brd.

§ 6. 1. Egzamin przeprowadza się w terminie i miejscu wyznaczonym przez uczelnię.

2. W uzasadnionych przypadkach część pisemna egzaminu może być przeprowadzona w terminie innym niż część praktyczna egzaminu, przy czym odstęp czasowy między obiema częściami nie może być dłuższy niż 14 dni.

§ 7. Egzamin przeprowadza się, jeżeli do egzaminu zgłosiło się co najmniej 25 kandydatów.

§ 8. W przypadku braku wymaganej liczby kandydatów, egzamin jest przeprowadzany w wyznaczonym przez uczelnię terminie, zgodnie z § 6.

§ 9. 1. Egzamin jest przeprowadzany w wydzielonej sali, w warunkach zapewniających kandydatom samodzielne rozwinięcie zagadnień.

2. Przed wejściem na salę kandydat okazuje dowód osobisty albo inny ważny dokument potwierdzający tożsamość.

3. Testy egzaminacyjne są oznaczane indywidualnym kodem.

4. Z egzaminu wyklucza się kandydata, który korzysta z pomocy innej osoby lub w inny niedozwolony sposób zakłóca przebieg egzaminu.

§ 10. Czas trwania egzaminu wynosi:

1) dla części pisemnej – 120 minut;

2) dla części praktycznej – 180 minut.

§ 11. 1. Część pisemna egzaminu składa się z 8 pytań – zagadnień do rozwinięcia.

2. Za odpowiedź przyznaje się od 0 do 10 punktów.

§ 12. 1. Warunkiem przystąpienia do części praktycznej egzaminu, o której mowa w § 5 ust. 1 pkt 2, jest uzyskanie przez kandydata co najmniej 60 punktów z części pisemnej egzaminu.

2. Część praktyczną egzaminu uznaje się za zakończoną z wynikiem pozytywnym w przypadku poprawnego sporządzenia przez kandydata audytu brd.

§ 13. Egzamin zakończony wynikiem pozytywnym potwierdza się zaświadczeniem.

Rozdział 4

Sposób przeprowadzania oraz zakres programowy szkoleń okresowych dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego

§ 14. 1. Szkolenie okresowe składa się z części teoretycznej oraz praktycznej. Czas trwania szkolenia nie może być krótszy niż 32 godziny, przy czym część praktyczna szkolenia powinna trwać nie mniej niż 16 godzin.

2. Część teoretyczna składa się z dwóch, wybranych z czterech, bloków wykładów o tematyce zgodnej z zakresem programowym, określonym w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

3. Część praktyczna składa się z ćwiczeń praktycznych mających na celu podniesienie umiejętności sporządzania audytów brd, odpowiednio do wybranych bloków wykładów.

4. Szkolenia powinny być przeprowadzane przy użyciu odpowiednich środków dydaktycznych.

§ 15. 1. Szkolenie kończy się samodzielnym sporządzeniem audytu brd.

2. Audytorowi brd, który ukończył szkolenie, wydaje się zaświadczenie o jego ukończeniu.

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

**MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

ZAŁĄCZNIKI
DO ROZPORZĄDZENIA
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ
Z DNIA ..., (POZ. ...)

ZAŁĄCZNIK Nr 1

ZAKRES PROGRAMOWY SZKOLENIA DLA KANDYDATÓW NA AUDYTORÓW
BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Lp.	Zagadnienie	Forma pracy	Liczba godzin
1	2	3	4
1	Podstawy prawne:	wykład	8 godzin
	a) dyrektywa 2008/96WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej,		
	b) ustawa z dnia 21 marca 2005 r. o drogach publicznych,		
	c) ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym,		
	d) przepisy dotyczące warunków technicznych dla dróg publicznych,		
	e) przepisy techniczno-budowlane dotyczące autostrad płatnych,		
	f) przepisy dotyczące zarządzania ruchem na drogach,		
	g) przepisy dotyczące warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego;		
2	Podstawowe pojęcia z zakresu brd i opisu jego stanu:	wykład	4 godziny
	a) wprowadzenie do problemu z opisem kompleksu uwarunkowań brd,		
	b) wskaźniki opisu stanu brd,		
	c) uczestnicy ruchu i wpływ ich cech na uwarunkowania w projektowaniu i eksploatacji infrastruktury drogowej;		
3	Identyfikacja zagrożeń brd i metody ich analizy:	wykład ćwiczenia	6 godzin 4 godziny

	a) policyjna baza danych o wypadkach drogowych SEWIK,		
	b) czytanie i wyciąganie wniosków z karty zdarzenia drogowego,		
	c) bazy danych wykorzystywane w analizach brd,		
	d) rodzaje i cele analiz zdarzeń o różnych poziomach szczegółowości,		
	e) identyfikacja miejsc niebezpiecznych i ich diagnoza,		
	f) oceny na podstawie rekonstrukcji wypadków,		
	g) przykłady analiz szczegółowych i diagnozy dla określenia głównych zagrożeń oraz możliwości ich eliminacji – ćwiczenia praktyczne;		
4	Wpływ infrastruktury drogowej i organizacji ruchu na brd – potencjalne źródła błędów i ich identyfikacja:	wykład ćwiczenia	18 godzin 6 godzin
	a) kryteria brd w projektowaniu i eksploatacji dróg,		
	b) czynniki: prędkości i widoczności w ocenie zagrożeń i zarządzaniu brd,		
	c) wymagania i problemy brd występujące w stadiach planowania, projektowania koncepcyjnego i projektu budowlanego odcinków dróg – plan sytuacyjny, profil, przekrój poprzeczny – przykłady dobrej i złej praktyki		
	d) skrzyżowania i węzły – podstawowe wymagania brd i identyfikacja błędów,		
	e) niechronieni uczestnicy ruchu – urządzenia, wymagania brd i identyfikacja błędów,		
	f) środki organizacji ruchu, wymagania brd i identyfikacja błędów,		
	g) ćwiczenia praktyczne związane z identyfikacją zagrożeń brd powodowanych przez błędy infrastruktury drogowej;		
5	Koncepcja prowadzenia audytu brd i jego uwarunkowania formalne:	wykład ćwiczenia	2 godziny 4 godziny
	a) formalne zasady audytu brd i związane z nim procedury, etapy audytu wynikające z Dyrektywy 2008/96WE,		
	b) instrukcja i techniki wykonywania audytu, rola pytań kontrolnych, listy błędów,		

	c) przykłady audytu projektów przy wykorzystaniu listy pytań kontrolnych – prezentacje wykonanych audytów dla fazy projektu wstępnego i fazy projektu szczegółowego – ćwiczenia praktyczne;		
6	Wykonywanie audytu brd dla dróg poza terenami zurbanizowanymi:	wykład ćwiczenia	8 godzin 8 godzin
	a) główne problemy audytu odcinków dróg i skrzyżowań w poszczególnych fazach audytu,		
	b) ćwiczenia praktyczne obejmujące wykonanie audytu brd różnych rozwiązań drogowych (odcinki dróg i skrzyżowania w fazie projektu koncepcyjnego i projektu szczegółowego),		
	c) audyt odcinków autostrad, dróg ekspresowych i węzłów drogowych,		
	d) audyt brd istniejących rozwiązań (odpowiednik fazy audytu w początkowej fazie użytkowania) – zajęcia terenowe, prezentacje własnych prac;		
7	Wykonywanie audytu brd dla dróg na terenach zurbanizowanych:	wykład ćwiczenia	8 godzin 8 godzin
	a) specyfika audytu dróg na terenach zurbanizowanych w poszczególnych fazach audytu,		
	b) audyt organizacji ruchu,		
	c) audyt organizacji ruchu, oznakowania, urządzeń komunikacji zbiorowej oraz ruchu rowerowego i pieszych – zajęcia warsztatowe,		
	d) audyt brd istniejących rozwiązań – zajęcia terenowe, prezentacje własnych prac;		
8	Specyficzne elementy infrastruktury drogowej i ich audyt:	wykład	6 godzin
	a) wprowadzenie do audytu MOP-ów, stacji paliw, parkingów i innych		
	b) urządzenia biernego bezpieczeństwa ruchu,		
	c) sygnalizacja świetlna,		
	d) przykłady wykonanych audytów i ocen wybranych		

	elementów infrastruktury;		
9	Audyt brd na etapie przygotowania do otwarcia i w początkowej fazie użytkowania:	wykład	5 godzin
	a) wprowadzenie do audytu na etapie przygotowania do otwarcia i w początkowej fazie użytkowania – specyfika audytu w tym etapie,		
	b) przykłady wykonanych audytów;		
10	Ocena wpływu projektów infrastruktury drogowej na brd:	wykład	5 godzin
	a) założenia metodologiczne do ocen,		
	b) procedura wykonywania ocen,		
	c) przykład oceny wpływu projektu infrastruktury na brd;		
11	Praca końcowa:	ćwiczenia	20 godzin
	a) praca własna obejmująca wykonanie audytu brd,		
	b) prezentacja prac własnych w ramach zajęć seminaryjnych.		

ZAŁĄCZNIK Nr 2

ZAKRES PROGRAMOWY EGZAMINU DLA KANDYDATÓW NA AUDYTORÓW BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Lp.	Zagadnienie
1	Podstawy prawne:
	a) określone w lp. 1 załącznika nr 1 do rozporządzenia,
	b) ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane
	c) ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu zagospodarowaniu przestrzennym.
2	Inne zagadnienia:
	a) określone w lp. 2-10 załącznika nr 1 do rozporządzenia.

**PROGRAM SZKOLENIA OKRESOWEGO DLA AUDYTORÓW
BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO (DWA BLOKI WYKŁADÓW DO
WYBORU)**

Lp.	Zagadnienie	Forma pracy	Liczba godzin
1	2	3	4
1	Autostrady i drogi ekspresowe:	wykład ćwiczenia	8 godzin 8 godzin
	a) uwarunkowania brd w fazie projektu koncepcyjnego – wybór przekroju poprzecznego, typu węzłów powiązanie z istniejącą siecią,		
	b) uwarunkowania brd w fazie projektu wykonawczego – węzły ich elementy i skrzyżowania,		
	c) uwarunkowania brd w fazie projektu wykonawczego – przekrój poprzeczny i jego wyposażenie w urządzenia brd, organizacja ruchu,		
	d) specyfika audytu w fazie przed oddaniem do użytkowania i w pierwszej fazie użytkowania,		
	e) typowe błędy rozwiązań spotykanych w praktyce,		
	f) praca własna obejmująca wykonanie audytu odcinka drogi ekspresowej / autostrady wraz z węzłem,		
	g) prezentacja prac własnych w ramach zajęć seminaryjnych;		
2	Drogi poza terenami zabudowy:	wykład ćwiczenia	8 godzin 8 godzin
	a) uwarunkowania brd w fazie projektu koncepcyjnego - wybór przekroju poprzecznego, typ skrzyżowań, powiązanie z istniejącą siecią dróg, zagospodarowanie otoczenia,		

	b) uwarunkowania brd w fazie projektu wykonawczego – plan sytuacyjny i profil podłużny, skrzyżowania, wymagania widoczności, urządzenia dla pieszych i rowerzystów,		
	c) uwarunkowania brd w fazie projektu wykonawczego – wyposażenie w urządzenia brd, organizacja ruchu, oznakowanie poziome i pionowe, zagospodarowanie otoczenia drogi,		
	d) typowe błędy rozwiązań spotykanych w praktyce,		
	e) praca własna obejmująca wykonanie audytu odcinka drogi w fazie przed oddaniem do użytkowania i w pierwszej fazie jego użytkowania,		
	f) prezentacja prac własnych w ramach zajęć seminaryjnych;		
3	Przejścia drogowe przez miejscowości:	wykład	8 godzin
		ćwiczenia	8 godzin
	a) specyfika uwarunkowań brd na odcinkach drogowych przejść przez miejscowości identyfikowana na podstawie analiz danych o wypadkach. Wpływ typu przekroju poprzecznego, zagospodarowania otoczenia i sposobu jego użytkowania, rola komunikacji zbiorowej, czynniki determinujące prędkość jazdy, widoczność w przestrzeni drogi,		
	b) wymagania brd przy kształtowaniu przejść drogowych przez miejscowości, przykłady rozwiązań,		
	c) typowe błędy rozwiązań i ich przyczyny,		
	d) praca własna obejmująca wykonanie audytu istniejącego odcinka przejścia drogowego przez miejscowość,		
	e) prezentacja prac własnych w ramach zajęć seminaryjnych;		
4	Główne ciągi uliczne:	wykład	8 godzin
		ćwiczenia	8 godzin
	a) specyfika uwarunkowań brd na odcinkach głównych		

	ciągów ulicznych identyfikowana na podstawie analiz danych o wypadkach. Wpływ typu przekroju poprzecznego, zagospodarowania otoczenia i sposobu jego użytkowania, skrzyżowania i sterowanie ruchem, rola komunikacji zbiorowej, czynniki determinujące prędkość jazdy, widoczność w przestrzeni drogi,		
	b) wymagania brd przy kształtowaniu głównych ciągów ulic, przykłady rozwiązań,		
	c) typowe błędy rozwiązań miejskich ich przyczyny,		
	d) praca własna obejmująca wykonanie audytu istniejącego ciągu ulicznego,		
	e) prezentacja prac własnych w ramach zajęć seminaryjnych.		

WZÓR CERTYFIKATU AUDYTORA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO



Rzeczpospolita Polska

C E R T Y F I K A T

Na podstawie art. 24n ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych

.....
(imię /imiona/ i nazwisko)

.....
(data urodzenia)

.....
(miejsce urodzenia)

jest audytorem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Certyfikat jest ważny do dnia

pieczęć okrągła Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

**MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

Warszawa, dnia

UZASADNIENIE

Wydanie rozporządzenia jest wykonaniem delegacji ustawowej zawartej w art. 24n ust. 7 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

Art. 24n został dodany do ustawy o drogach publicznych ustawą o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw w związku z implementacją Dyrektywy 2008/96/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady Unii Europejskiej z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

Projektowana regulacja ma celu zapewnienie właściwego szkolenia dla osób, które posiadają odpowiednie wykształcenie (wyższe techniczne w zakresie budownictwa drogowego lub inżynierii ruchu drogowego), praktykę zawodową (co najmniej 5-letnią w zakresie projektowania dróg lub inżynierii ruchu drogowego, lub zarządzania drogami, lub zarządzania ruchem drogowym, lub opiniowania projektów drogowych pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego) i chcą zostać audytorami bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto projektowane przepisy zapewniają podnoszenie kwalifikacji zawodowych kadry audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprzez cykliczne szkolenia okresowe.

W projekcie rozporządzenia został szczegółowo określony zakres programowy szkolenia oraz egzaminu dla kandydatów na audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego i sposób ich przeprowadzania. Jednocześnie projekt zawiera szczegółowy zakres programowy szkolenia okresowego dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego i sposób jego przeprowadzenia. Ponadto w projekcie został określony wzór certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego wydawany na okres trzech lat przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Przepisy projektowanej regulacji pozwolą na stworzenie profesjonalnej kadry audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego, co w konsekwencji spowoduje rzetelne przeprowadzanie audytu bezpieczeństwa infrastruktury drogowej na każdym z etapów jej projektowania, przygotowania do otwarcia oraz podczas użytkowania.

Przedłożony projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu 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.).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie

udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Rozwiązania zawarte w projekcie są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny

Projekt dotyczy: uczelni, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym, które posiadają uprawnienia do prowadzenia studiów II stopnia z zakresu budownictwa drogowego, kandydatów na audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego, audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

2. Konsultacje społeczne

W ramach konsultacji społecznych projekt zostanie skierowany do następujących podmiotów:

- Instytutu Badawczego Dróg i Mostów,
- Polskiego Kongresu Drogowego,
- Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
- Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa,
- Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa,
- Fundacji Rozwoju Inżynierii Lądowej,
- Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu „Klir”,
- Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- Stowarzyszenia na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Droga i Bezpieczeństwo”,
- Konferencji Rektorów Akademickich Szkół Polskich.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanej regulacji nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

12/60rch