

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2015 r.

**w sprawie dokonywania klasyfikacji odcinków dróg**

Na podstawie art. 24m ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa metodę dokonywania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych, zwaną dalej „klasyfikacją wypadków” oraz klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej, zwaną dalej „klasyfikacją sieci”.

§ 2.1. W celu dokonania klasyfikacji wypadków oraz klasyfikacji sieci, sieć dróg dzieli się na odcinki o długości od 2 km do 10 km o jednorodnych parametrach technicznych z podziałem na odcinki w obszarze zabudowanym oraz poza obszarem zabudowanym.

2. Odcinki o jednorodnych parametrach technicznych, zwane dalej „odcinkami dróg” powinny posiadać jednakową klasę drogi i liczbę pasów ruchu oraz zbliżoną wielkość średniego dobowego ruchu rocznego.

3. Dopuszczalne jest wyznaczenie odcinków krótszych niż 2 km w przypadku, gdy ze względu na niejednorodne parametry techniczne, nie jest możliwe wyznaczenie odcinka o długości przynajmniej 2 km.

§ 3. Przy dokonywaniu klasyfikacji wypadków oraz klasyfikacji sieci uwzględnia się dane, o których mowa w § 8 - 9 i § 18, za okres ostatnich trzech lat od dokonania poprzedniej klasyfikacji.

---

<sup>1)</sup>Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

2. W przypadku dokonywania klasyfikacji wypadków oraz klasyfikacji sieci po raz pierwszy uwzględnia się dane, o których mowa w § 8 - 9 i § 18 za okres ostatnich trzech lat poprzedzających rok, w którym dokonuje się tej klasyfikacji.

§ 4. Klasyfikacja wypadków polega na określeniu poziomu ryzyka indywidualnego, jakie ponosi pojedynczy użytkownik dróg na odcinku drogi.

§ 5.1. W celu dokonania klasyfikacji wypadków rozróżnia się trzy rodzaje ruchu:

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

2. Klasyfikacji wypadków dokonuje się oddzielnie dla każdego rodzaju ruchu.

§ 6. Do dokonania klasyfikacji wypadków służy wskaźnik koncentracji wypadków śmiertelnych KWZ, który pozwala na określenie klasy ryzyka (poziomu bezpieczeństwa) na odcinku drogi, a także umożliwia wykonanie rankingu odcinków dróg ze względu na ryzyko indywidualne.

§ 7. Wskaźnik koncentracji wypadków śmiertelnych KWZ oblicza się oddzielnie dla każdego odcinka drogi.

§ 8. Wskaźnik koncentracji wypadków śmiertelnych KWZ oblicza się według wzoru 1:

$$KWZ_u = \frac{LWZ_u}{PP}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$KWZ_u$  – wskaźnik koncentracji wypadków śmiertelnych (wypadków śmiertelnych/1 mld pojazdokilometrów/3 lata)

$LWZ_u$  – liczba wypadków śmiertelnych w okresie 3 lat

$u$  – rodzaj ruchu

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

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

$u = m$  – wypadki śmiertelne z motocyklistami i motorowerzystami

$PP$  – praca przewozowa (mld pojazdokilometrów/3 lata)

§ 9. Pracę przewozową  $PP$  oblicza się według wzoru 2:

$$PP = \frac{365 \cdot N \cdot L}{10^9}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:



PP – praca przewozowa (mld pojazdokilometrów/3 lata)

N – średni dobowy ruch roczny na odcinku drogi (pojazdów/dobę/3 lata)

L – długość odcinka drogi (km)

§ 10.1. Średni dobowy ruch roczny N w trzyletnim okresie, oblicza się jako sumę średniego dobowego ruchu rocznego w każdym roku.

2. W przypadku, gdy w danym roku nie był wykonywany pomiar średniego dobowego ruchu rocznego należy dokonać jego oszacowania.

§ 11.1. W celu dokonania klasyfikacji wypadków wyróżnia się pięć klas ryzyka indywidualnego, określających poziom bezpieczeństwa odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych.

2. Klasy ryzyka indywidualnego (poziomu bezpieczeństwa) określono w tablicy 1A oraz 1B w załączniku do rozporządzenia, oddzielnie dla każdego rodzaju ruchu.

3. Ranking odcinków dróg ze względu na ryzyko indywidualne wykonuje się segregując poszczególne odcinki dróg od wartości największych do wartości najmniejszych, oddzielnie dla każdego rodzaju ruchu.

§ 12. Klasyfikacja sieci polega na określeniu poziomu ryzyka społecznego, jakie ponoszą wszyscy użytkownicy dróg na odcinku drogi.

§ 13. Do dokonania klasyfikacji sieci służy wskaźnik gęstości kosztów wypadków GKW, który pozwala na określenie klasy ryzyka (poziomu bezpieczeństwa) na odcinkach dróg, a także umożliwia wykonanie rankingu odcinków dróg ze względu na ryzyko społeczne.

§ 14. Stosuje się dwa wskaźniki gęstości kosztów wypadków GKW:

- 1) wskaźnik gęstości aktualnych kosztów wypadków  $GKW_A$ , służący do przygotowania rankingu odcinków dróg;
- 2) wskaźnik gęstości unormowanych kosztów wypadków  $GKW_N$ , tj. kosztów w cenach stałych, przeliczonych na rok bazowy 2013, służący do określenia klasy ryzyka (poziomu bezpieczeństwa).

§ 15. Wskaźnik gęstości aktualnych kosztów wypadków  $GKW_A$  oblicza się oddzielnie dla każdego odcinka drogi.

§ 16. Wskaźnik gęstości aktualnych kosztów wypadków  $GKW_A$  oblicza się według wzoru 3:

$$GKW_A = \frac{KWD_A}{L}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$GKW_A$  – gęstość aktualnych kosztów wypadków (mln zł/km/3 lata)

$KWD_A$  – aktualne koszty wypadków (mln zł/3 lata)

$L$  – długość odcinka drogi (km)

§ 17. Aktualne koszty wypadków  $KWD_A$  oblicza się oddzielnie dla każdego odcinka drogi.

§ 18. Aktualne koszty wypadków  $KWD_A$  oblicza się według wzoru 4:

$$KWD_A = JKSM_A \cdot LW + JKLR_A \cdot LLR + JKCR_A \cdot LCR + JKZ_A \cdot LZ$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$LW$  – liczba wypadków w okresie 3 lat

$LLR$  – liczba ofiar średnio i lekko rannych (ofiar/3 lata)

$LCR$  – liczba ofiar ciężko rannych (ofiar/3 lata)

$LZ$  – liczba ofiar śmiertelnych (ofiar/3 lata)

$JKSM_A$  – jednostkowy koszt strat materialnych w wypadku w środkowym roku trzyletniego okresu (mln zł/wypadek)

$JKLR_A$  – jednostkowy koszt ofiary lekko i średnio rannej w wypadku w środkowym roku trzyletniego okresu (mln zł/ofiarę)

$JKCR_A$  – jednostkowy koszt ofiary ciężko rannej w wypadku w środkowym roku trzyletniego okresu (mln zł/ofiarę)

$JKZ_A$  – jednostkowy koszt ofiary śmiertelnej w wypadku w środkowym roku trzyletniego okresu (mln zł/ofiarę)

§ 19. Koszty wypadków oraz koszty ofiar wypadków w roku bazowym 2013 określono w tabelicy 2 w załączniku do rozporządzenia.

§ 20. Unormowane koszty wypadków  $KWD_N$  oblicza się oddzielnie dla każdego odcinka drogi.

§ 21. Unormowane koszty wypadków  $KWD_N$  oblicza się według wzoru 5:

$$KWD_N = \frac{KWD_A}{WK_N}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$KWD_N$  – unormowane koszty wypadków przeliczone na rok bazowy 2013 (mln zł/3 lata)



$KWD_A$  – aktualne koszty wypadków (mln zł/3 lata)

$WK_N$  – współczynnik korekcyjny, umożliwiający przeliczenie aktualnych kosztów na koszty unormowane przeliczone na rok bazowy 2013

§ 22. Współczynnik korekcyjny  $WK_N$ , umożliwiający przeliczenie aktualnych kosztów na koszty unormowane przeliczone na rok bazowy 2013 oblicza się według wzoru 6:

$$WK_N = \frac{SKW_A}{SKW_B}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$WK_N$  – współczynnik korekcyjny, umożliwiający przeliczenie aktualnych kosztów na koszty unormowane przeliczone na rok bazowy 2013

$SKW_A$  – średni koszt wypadku w Polsce w środkowym roku trzyletniego okresu (mln zł/wypadek)

$SKW_B$  – średni koszt wypadku w Polsce w roku bazowym 2013 w (mln zł/wypadek)

§ 23. Wskaźnik gęstości unormowanych kosztów wypadków  $GKW_N$  oblicza się oddzielnie dla każdego odcinka drogi.

§ 24. Wskaźnik gęstości unormowanych kosztów wypadków  $GKW_N$  oblicza się według wzoru 7:

$$GKW_N = \frac{GKW_A}{WK_N}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$GKW_A$  – gęstość aktualnych kosztów wypadków (mln zł/km/3 lata)

$GKW_N$  – gęstość unormowanych kosztów wypadków (mln zł/km/3 lata)

$WK_N$  – współczynnik korekcyjny, umożliwiający przeliczenie aktualnych kosztów na koszty unormowane przeliczone na rok bazowy 2013

§ 25.1. W celu dokonania klasyfikacji sieci wyróżnia się pięć klas ryzyka społecznego, określających poziom bezpieczeństwa odcinków dróg ze względu na gęstość kosztów wypadków.

2. Klasy ryzyka społecznego (poziomu bezpieczeństwa) ze względu na gęstość kosztów wypadków określono w tablicy 3A oraz 3B w załączniku do rozporządzenia.

3. Ranking odcinków, ze względu na gęstość kosztów wypadków, wykonuje się segregując poszczególne odcinki dróg od wartości największych do wartości najmniejszych.

§ 26. Do wytypowania odcinków dróg o dużej możliwości poprawy bezpieczeństwa oraz zmniejszenia kosztów wypadków drogowych służy wskaźnik potencjału redukcji kosztów wypadków PRKW.

§ 27. Stosuje się dwa wskaźniki potencjału redukcji kosztów wypadków PRKW:

- 1) wskaźnik potencjału redukcji aktualnych kosztów wypadków  $PRKW_A$ , służący do przygotowania rankingu odcinków dróg;
- 2) wskaźnik potencjału redukcji unormowanych kosztów  $PRKW_N$ , tj. kosztów w cenach stałych, przeliczonych na rok bazowy 2013, służący do ustalenia klas potencjalnej skuteczności działań.

§ 28. Wskaźnik potencjału redukcji aktualnych kosztów wypadków  $PRKW_A$  oblicza się oddzielnie dla każdego odcinka drogi.

§ 29. Wskaźnik potencjału redukcji aktualnych kosztów wypadków  $PRKW_A$  oblicza się według wzoru 8:

$$PRKW_A = GKW_A - BGKW_A$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$PRKW_A$  – potencjał redukcji aktualnych kosztów wypadków drogowych wybranej klasy drogi (mln zł/km/3 lata)

$GKW_A$  – gęstość aktualnych kosztów wypadków drogowych (mln zł/km/3 lata)

$BGKW_A$  – bazowa gęstość aktualnych kosztów wypadków drogowych wybranej klasy drogi (mln zł/km/3 lata)

§ 30. Bazową gęstość aktualnych kosztów wypadków drogowych wybranej klasy drogi  $BGKW_A$  oblicza się według wzoru 9:

$$BGKW_A = \frac{PP \cdot BKKW_N \cdot WK_N}{L}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$BGKW_A$  – bazowa gęstość aktualnych kosztów wypadków drogowych wybranej klasy drogi (mln zł/km/3 lata)

PP – praca przewozowa (mld pojazdokilometrów/3 lata)

$WK_N$  – współczynnik korekcyjny, umożliwiający przeliczenie aktualnych kosztów na koszty unormowane przeliczone na rok bazowy 2013

$BKKW_N$  – bazowa koncentracja unormowanych kosztów wypadków na odcinku drogi dla wybranej klasy drogi (mln zł /1mld pojazdokilometrów/3 lata)



L – długość odcinka drogi (km)

§ 31. Bazową koncentrację unormowanych kosztów wypadków na odcinku drogi dla wybranej klasy drogi określono w tabelicy 4 w załączniku do rozporządzenia.

§ 32. Potencjał redukcji unormowanych kosztów wypadków  $PRKW_N$  oblicza się oddzielnie dla każdego odcinka drogi.

§ 33. Potencjał redukcji unormowanych kosztów wypadków  $PRKW_N$  oblicza się według wzoru 10:

$$PRKW_N = \frac{PRKW_A}{WK_N}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$PRKW_N$  – potencjał redukcji unormowanych kosztów wypadków wybranej klasy drogi (mln zł/km/3 lata)

$PRKW_A$  – potencjał redukcji aktualnych kosztów wypadków wybranej klasy drogi (mln zł/km/3 lata)

$WK_N$  – współczynnik korekcyjny, umożliwiający przeliczenie aktualnych kosztów na koszty unormowane przeliczone na rok bazowy 2013

§ 34.1. Wyróżnia się pięć klas skuteczności działań, których podjęcie ma na celu doprowadzenie odcinków dróg do wymaganych standardów bezpieczeństwa.

2. Klasy skuteczności działań dla odcinków dróg określono w załączniku do rozporządzenia w tabelicy 5.

3. Ranking odcinków ze względu na potencjał redukcji kosztów wypadków, wykonuje się segregując poszczególne odcinki dróg od wartości największych do wartości najmniejszych.

§ 35. 1. Wyznaczanie klasy dopuszczalności ryzyka polega na porównaniu uzyskanej w wyniku obliczeń klasy ryzyka (poziomu bezpieczeństwa) z klasyfikacją przedstawioną w tabelicy 6, oddzielnie dla ryzyka indywidualnego i ryzyka społecznego.

2. Wyróżnia się trzy klasy dopuszczalności ryzyka na odcinkach dróg:

1) niedopuszczalne;

2) tolerowane;

3) dopuszczalne.

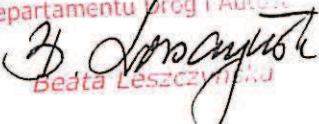
3. Klasy dopuszczalności ryzyka określono w tabelicy 6 w załączniku do rozporządzenia.

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

**MINISTER**  
**INFRASTRUKTURY I ROZWOJU**

Za zgodność pod względem  
prawnym, legislacyjnym i redakcyjnym  
Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego  
Anna Kłębik  
(Radca Prawny)

  
SEKRETARZ STANU  
Paweł Olszewski

ZASTĘPCA DYREKTORA  
Departamentu Drog i Autostrad  
  
Beata Leszczyńska

DYREKTOR  
Departamentu Drog i Autostrad



Załącznik do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury i Rozwoju  
z dnia ..... 2015 r. (poz.....)

TABLICA 1A

| Klasy ryzyka indywidualnego (poziomy bezpieczeństwa) ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych dla odcinków dróg krajowych położonych poza obszarem zabudowanym |                       |                                    |      |                           |      |                                    |     |
|--|-----------------------|------------------------------------|------|---------------------------|------|------------------------------------|-----|
| Klasa ryzyka   | Poziom bezpieczeństwa | Rodzaj ruchu                       |      |                           |      |                                    |     |
|  |                       | ze wszystkimi użytkownikami dróg   |      | z pieszymi i rowerzystami |      | z motocyklistami i motorowozystami |     |
|  |                       | Koncentracja wypadków śmiertelnych |      |                           |      |                                    |     |
|  |                       | KWZ <sub>w</sub>                   |      | KWZ <sub>pr</sub>         |      | KWZ <sub>m</sub>                   |     |
|  |                       | od                                 | do   | od                        | do   | od                                 | do  |
| A  | Bardzo wysoki         | 0,0                                | 2,5  | 0,1                       | 1,0  | 0,0                                | 0,5 |
| B  | Wysoki                | 2,6                                | 10,0 | 1,1                       | 3,0  | 0,6                                | 2,0 |
| C  | Średni                | 10,1                               | 17,5 | 3,1                       | 6,0  | 2,1                                | 3,5 |
| D  | Niski                 | 17,6                               | 30,0 | 6,1                       | 10,0 | 3,6                                | 6,0 |
| E  | Bardzo niski          | >30,0                              |      | >10,0                     |      | >6,0                               |     |

TABLICA 1B

| Klasy ryzyka indywidualnego (poziomy bezpieczeństwa) ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych dla odcinków dróg krajowych położonych w obszarze zabudowanym |                       |                                    |      |                           |     |                                    |     |
|---|-----------------------|------------------------------------|------|---------------------------|-----|------------------------------------|-----|
| Klasa ryzyka  | Poziom bezpieczeństwa | Rodzaj ruchu                       |      |                           |     |                                    |     |
|   |                       | ze wszystkimi użytkownikami dróg   |      | z pieszymi i rowerzystami |     | z motocyklistami i motorowozystami |     |
|   |                       | Koncentracja wypadków śmiertelnych |      |                           |     |                                    |     |
|   |                       | KWZ <sub>w</sub>                   |      | KWZ <sub>pr</sub>         |     | KWZ <sub>m</sub>                   |     |
|   |                       | od                                 | do   | od                        | do  | od                                 | do  |
| A   | Bardzo wysoki         | 0,0                                | 1,5  | 0,0                       | 0,8 | 0,0                                | 0,5 |
| B   | Wysoki                | 1,6                                | 3,5  | 0,9                       | 2,5 | 0,6                                | 1,5 |
| C   | Średni                | 3,6                                | 8,0  | 2,6                       | 5,0 | 1,6                                | 3,5 |
| D   | Niski                 | 8,1                                | 20,0 | 5,1                       | 9,0 | 3,6                                | 6,0 |
| E   | Bardzo niski          | >20,0                              |      | >9,0                      |     | >6,0                               |     |

**TABLICA 2**

| Koszty wypadków i ofiar wypadków w roku bazowym 2013 |                                   |  |                                       |  |                                      |
|--|-----------------------------------|--|---------------------------------------|--|--------------------------------------|
| Rok  | Średni koszt wypadku              | Jednostkowy koszt strat materialnych w wypadku | Jednostkowy koszt ofiary lekko rannej | Jednostkowy koszt ofiary ciężko rannej | Jednostkowy koszt ofiary śmiertelnej |
|  | SKW <sub>B</sub> (mln zł/wypadek) | JKSM <sub>A</sub> (mln zł/wypadek)             | JKLR <sub>A</sub> (mln zł/ofiarę)     | JKCR <sub>A</sub> (mln zł/ofiarę)      | JKZ <sub>A</sub> (mln zł/ofiarę)     |
| 2013   | 0,95307                           | 0,01945  | 0,03042                               | 2,21318                                | 1,97758                              |

**TABLICA 3A**

| Klasy ryzyka społecznego (poziomy bezpieczeństwa) ze względu na gęstość kosztów wypadków dla odcinków dróg krajowych położonych poza obszarem zabudowanym |                       |                                     |     |                                     |     |                                     |     |
|---|-----------------------|-------------------------------------|-----|-------------------------------------|-----|-------------------------------------|-----|
| Klasa ryzyka  | Poziom bezpieczeństwa | Przekrój drogi                      |     |                                     |     |                                     |     |
|   |                       | 1x2                                 |     | 2x2                                 |     | 2x3                                 |     |
|   |                       | Unormowana gęstość kosztów wypadków |     |                                     |     |                                     |     |
|   |                       | GKW <sub>N</sub> (mln zł/km/3 lata) |     | GKW <sub>N</sub> (mln zł/km/3 lata) |     | GKW <sub>N</sub> (mln zł/km/3 lata) |     |
|   |                       | od                                  | do  | od                                  | do  | od                                  | do  |
| A   | Bardzo wysoki         | 0,0                                 | 0,2 | 0,0                                 | 0,3 | 0,0                                 | 0,4 |
| B   | Wysoki                | 0,3                                 | 0,6 | 0,4                                 | 1,1 | 0,5                                 | 1,6 |
| C   | Średni                | 0,7                                 | 1,6 | 1,2                                 | 2,0 | 1,7                                 | 2,5 |
| D   | Niski                 | 1,7                                 | 2,8 | 2,1                                 | 3,4 | 2,6                                 | 3,9 |
| E   | Bardzo niski          | >2,8                                |     | >3,4                                |     | >3,9                                |     |

**TABLICA 3B**

| Klasy ryzyka społecznego (poziomy bezpieczeństwa) ze względu na gęstość kosztów wypadków dla odcinków dróg krajowych położonych w obszarze zabudowanym |                       |                                     |     |                                     |     |                                     |     |
|--|-----------------------|-------------------------------------|-----|-------------------------------------|-----|-------------------------------------|-----|
| Klasa ryzyka   | Poziom bezpieczeństwa | Przekrój drogi                      |     |                                     |     |                                     |     |
|  |                       | 1x2                                 |     | 2x2                                 |     | 2x3                                 |     |
|  |                       | Unormowana gęstość kosztów wypadków |     |                                     |     |                                     |     |
|  |                       | GKW <sub>N</sub> (mln zł/km/3 lata) |     | GKW <sub>N</sub> (mln zł/km/3 lata) |     | GKW <sub>N</sub> (mln zł/km/3 lata) |     |
|  |                       | od                                  | do  | od                                  | do  | od                                  | do  |
| A  | Bardzo wysoki         | 0,0                                 | 0,1 | 0,0                                 | 0,2 | 0,0                                 | 0,3 |
| B  | Wysoki                | 0,1                                 | 0,6 | 0,3                                 | 1,2 | 0,4                                 | 1,8 |
| C  | Średni                | 0,6                                 | 1,6 | 1,3                                 | 2,2 | 1,9                                 | 2,8 |
| D  | Niski                 | 1,6                                 | 3,0 | 2,3                                 | 3,8 | 2,9                                 | 4,5 |
| E  | Bardzo niski          | >3,0                                |     | >3,8                                |     | >4,5                                |     |



TABLICA 4

| Bazowa koncentracja unormowanych kosztów wypadków na odcinku drogi dla wybranej klasy drogi (wg cen z 2013 roku) |   |
|--|---|
| Klasa drogi  | Bazowa koncentracja unormowanych kosztów wypadków drogowych |
|  | BKKW <sub>N</sub> (mln zł/1 mld pojazdokilometrów/3 lata)   |
| Autostrady i drogi ekspresowe (A+S)  | 0,950   |
| Drogi główne i główne ruchu przyspieszonego (GP+G)   | 6,500   |

TABLICA 5

| Klasy skuteczności działań (przewidywana redukcja kosztów wypadków) |  |  |     |   |     |
|---|--|--|-----|---|-----|
| Klasa skuteczności działań  | Przewidywana redukcja kosztów wypadków | dla odcinków dróg krajowych położonych poza obszarem zabudowanym |     | dla odcinków dróg krajowych położonych w obszarze zabudowanym |     |
|   |  | Unormowany potencjał redukcji kosztów wypadków                   |     |   |     |
|   |  | PRKW <sub>N</sub> (mln zł/km/3 lata)                             |     | PRKW <sub>N</sub> (mln zł/km/3 lata)                          |     |
|   |  | od   | do  | od  | do  |
| A   | Brak                                   | <0,0   |     | <0,0  |     |
| B   | Mała                                   | 0,0  | 0,6 | 0,0   | 0,9 |
| C   | Średnia                                | 0,7  | 1,2 | 1,0   | 2,0 |
| D   | Duża                                   | 1,3  | 2,2 | 2,1   | 3,3 |
| E   | Bardzo duża                            | >2,2   |     | >3,30   |     |

TABLICA 6

| Wymagania dopuszczalności ryzyka na sieci dróg krajowych |   |            |                 |
|--|---|------------|-----------------|
| Klasa drogi  | Klasa dopuszczalności ryzyka                          |            |                 |
|  | Dopuszczalne  | Tolerowane | Niedopuszczalne |
|  | Klasa ryzyka (poziom bezpieczeństwa) na odcinku drogi |            |                 |
| Autostrady (A)   | A   | B          | C, D, E         |
| Drogi ekspresowe (S)                                     | A   | B          | C, D, E         |
| Drogi główne ruchu przyspieszonego (GP)                  | A, B  | C          | D, E            |
| Drogi główne (G)   | A, B  | C          | D, E            |



## UZASADNIENIE

Wydanie projektowanego rozporządzenia jest wykonaniem upoważnienia ustawowego zawartego w art. 24m ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460), zwaną dalej "ustawą o drogach publicznych".

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

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

Zgodnie z ustawą o drogach publicznych:

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

- klasyfikacja odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej oznacza analizę istniejącej sieci drogowej, w wyniku której wytypowane zostają odcinki dróg o dużej możliwości poprawy bezpieczeństwa oraz zmniejszenia kosztów wypadków drogowych;

Projektowana regulacja ma na celu:

- wytypowanie odcinków dróg według poziomu ryzyka indywidualnego jakie ponosi pojedynczy użytkownik dróg na odcinku drogi (klasyfikacja wypadków),

- wytypowanie odcinków dróg według poziomu ryzyka społecznego jakie ponoszą wszyscy użytkownicy dróg na odcinku drogi (klasyfikacja sieci).

W celu dokonania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych (klasyfikacji wypadków) oraz klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej (klasyfikacji sieci) należy podzielić sieć dróg na odcinki o

jednorodnych parametrach technicznych o długości 2-10 km oddzielnie w obszarze zabudowanym i poza obszarem zabudowanym.

W celu dokonania klasyfikacji wypadków należy obliczyć dla każdego odcinka drogi o jednorodnych parametrach technicznych wskaźnik koncentracji wypadków śmiertelnych. Wskaźnik ten służy do określenia klasy ryzyka (poziomu bezpieczeństwa) na odcinku drogi, a także umożliwia wykonanie rankingu odcinków niebezpiecznych ze względu na ryzyko indywidualne. Następnie w oparciu o dane z tablicy 1A i 1B określa się klasę ryzyka indywidualnego na danym odcinku drogi. W dalszej kolejności ustala się ranking odcinków niebezpiecznych ze względu na ryzyko indywidualne segregując poszczególne odcinki dróg od wartości największych do wartości najmniejszych, oddzielnie dla każdego rodzaju ruchu. Na odcinki dróg, na których określono bardzo niski poziom bezpieczeństwa (klasa E), w pierwszej kolejności powinny być nakierowane działania poprawiające bezpieczeństwo poszczególnych użytkowników dróg. Klasyfikacji wypadków dokonuje się oddzielnie dla każdego rodzaju ruchu:

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

Informacja o odcinkach dróg o najwyższej koncentracji wypadków śmiertelnych pozwoli użytkownikom dróg na wybór bardziej bezpiecznej drogi lub dostosowanie zachowań do spodziewanego poziomu zagrożeń na drodze. Przeprowadzanie klasyfikacji wypadków pozwala reagować na zagrożenia eliminując przyczyny powstałych wypadków drogowych.

W celu dokonania klasyfikacji sieci należy obliczyć dla każdego odcinka drogi o jednorodnych parametrach technicznych wskaźnik gęstości kosztów wypadków. Wskaźnik ten służy do określenia klasy ryzyka (poziomu bezpieczeństwa) na odcinku drogi a także umożliwia wykonanie rankingu odcinków niebezpiecznych ze względu na ryzyko społeczne. Następnie w oparciu o dane z tablicy 3A i 3B określa się klasę ryzyka społecznego na danym odcinku drogi. W dalszej kolejności ustala się ranking odcinków niebezpiecznych ze względu na ryzyko społeczne segregując poszczególne odcinki od wartości największych do wartości najmniejszych, oddzielnie dla odcinków dróg krajowych położonych poza obszarem zabudowanym i odcinków dróg krajowych położonych w obszarze zabudowanym. Korzystając z wykonanych analiz przeprowadza się wybór odcinków o dużej możliwości



poprawy bezpieczeństwa oraz zmniejszenia kosztów wypadków drogowych. W tym celu należy obliczyć wskaźnik potencjału redukcji kosztów wypadków. Następnie w oparciu o dane z tablicy 5 określa się klasę skuteczności działań (przewidywanej redukcji kosztów wypadków), segregując poszczególne odcinki dróg od wartości największych do wartości najmniejszych oddzielnie dla odcinków dróg krajowych położonych poza obszarem zabudowanym i odcinków dróg krajowych położonych w obszarze zabudowanym.

Wyniki przeprowadzonych klasyfikacji w zakresie ryzyka indywidualnego jak również ryzyka społecznego stanowią podstawę do podjęcia racjonalnych interwencji (działania natychmiastowe o krótkoterminowym zasięgu) i usprawnień (działania długoterminowe) przez zarządców dróg, redukujących ryzyko i podnoszących poziom bezpieczeństwa na odcinkach dróg. W celu określenia odcinków dróg, na które powinny być nakierowane interwencje i usprawnienia, w tablicy 6 określono trzy klasy dopuszczalności ryzyka na odcinkach dróg:

- 1) niedopuszczalne;
- 2) tolerowane;
- 3) dopuszczalne.

Wyznaczanie klasy dopuszczalności ryzyka wykonuje się oddzielnie dla ryzyka indywidualnego i ryzyka społecznego. Określenie klasy dopuszczalności ryzyka polega na porównaniu uzyskanej w wyniku obliczeń klasy ryzyka (poziomu bezpieczeństwa) z klasyfikacją przedstawioną w tablicy 6.

Wystąpienie niedopuszczalnego poziomu ryzyka na odcinku drogi oznacza bardzo duże prawdopodobieństwo wystąpienia katastrofalnych strat osobowych lub ekonomicznych powodujących, że odcinek drogi nie może bezpiecznie funkcjonować dopóki ryzyko to nie zostanie zredukowane lub nie zostaną usunięte źródła zagrożenia powodujące występowanie tak dużego ryzyka dla użytkowników dróg.

Wystąpienie tolerowanego poziomu ryzyka na odcinku drogi oznacza średnie lub małe prawdopodobieństwo wystąpienia strat osobowych lub ekonomicznych powodujące, że odcinek drogi może funkcjonować pod pewnymi warunkami.

Wystąpienie dopuszczalnego (akceptowanego) poziomu ryzyka oznacza małe lub bardzo małe prawdopodobieństwo wystąpienia strat osobowych lub ekonomicznych powodujące, że oceniany odcinek drogi może funkcjonować bez prowadzenia dodatkowych działań.



Klasyfikacji wypadków i klasyfikacji sieci dokonuje zarządca drogi co najmniej raz na trzy lata. Przy dokonywaniu klasyfikacji wypadków oraz klasyfikacji sieci uwzględnia się dane za okres ostatnich trzech lat od dokonania poprzedniej klasyfikacji. W przypadku dokonywania klasyfikacji po raz pierwszy uwzględnia się dane za okres ostatnich trzech lat poprzedzających rok, w którym dokonuje się tej klasyfikacji.

Podział na odcinki o jednorodnych parametrach technicznych o długości 2-10 km przyjęto w oparciu o zarządzenie Nr 28 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 9 czerwca 2014 r. w sprawie kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Liczbę wypadków śmiertelnych (LWZ<sub>U</sub>), liczbę wypadków (LW) liczbę ofiar średnio i lekko rannych (LLR), liczbę ofiar ciężko rannych (LCR), liczbę ofiar śmiertelnych (LZ) przyjmuje się łącznie za okres ostatnich trzech lat. Średni dobowy ruch roczny na odcinku drogi (N) stanowi sumę średniego dobowego ruchu rocznego w każdym roku. Jeżeli w danym roku nie był wykonywany pomiar średniego dobowego ruchu rocznego należy go oszacować. Parametr 10<sup>9</sup> zastosowano, aby uzyskać wskaźnik wypadków śmiertelnych w przeliczeniu na 1 mld pojazdokilometrów, wartość 365 to liczba dni przypadająca w roku kalendarzowym. Jednostkowy koszt strat materialnych w wypadku (JKW<sub>A</sub>), jednostkowy koszt ofiary lekko i średnio rannej, ofiary ciężko rannej, ofiary śmiertelnej w wypadku (odpowiednio: JKLR<sub>A</sub>, JKCR<sub>A</sub>, JKZ<sub>A</sub>) przyjmuje się dla środkowego roku trzyletniego okresu, wg opracowań Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego lub publikacji Jaspers. Koszty wypadków i ofiar wypadków w roku bazowym 2013 określono w tablicy 2. Klasy ryzyka indywidualnego (tablica 1A i 1B), klasy ryzyka społecznego (tablica 3A i 3B), bazową koncentrację unormowanych kosztów wypadków (tablica 4), klasy skuteczności działań (tablica 5), wymagania dopuszczalności ryzyka (tablica 6) przyjęto w oparciu o wyliczenia przeprowadzone przez środowiska naukowe zajmujące się bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 197, poz. 1172, z późn. zm.) w § 36 projektu rozporządzenia zaproponowano, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

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

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

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

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.



**Nazwa projektu**

Projekt rozporządzenia w sprawie dokonywania klasyfikacji odcinków dróg

**Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju

**Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**

Paweł Olszewski – Sekretarz Stanu w MliR

**Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**

Agnieszka Bogucka, tel. (22) 630-12-88

e-mail: agnieszka.bogucka@mir.gov.pl

**Data sporządzenia**

3 czerwca 2015 r.

**Źródło:**

Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460)

**Nr w wykazie prac**

213

**OCENA SKUTKÓW REGULACJI****1. Jaki problem jest rozwiązywany?**

Poprawa bezpieczeństwa na istniejącej sieci drogowej, w tym zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych jest jednym z głównych zadań administracji drogowej, wynikającym zarówno z europejskiej, jak i krajowej polityki transportowej. Bezpieczeństwo i niezawodność, zostało ujęte jako jeden z celów szczegółowych Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) (SRT) – przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r.

W dobrym funkcjonowaniu systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego istotną rolę odgrywa uporządkowany system zarządzania bezpieczeństwem. Podjęte działania w zakresie projektowanej regulacji stanowią komplementarne uzupełnienie prowadzonego zarządzania bezpieczeństwem oraz utrzymania sieci drogowej. Projektowane rozporządzenie dotyczy dróg leżących w transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) i ma na celu:

- wytypowanie odcinków dróg według poziomu ryzyka indywidualnego jakie ponosi pojedynczy użytkownik dróg na odcinku drogi (klasyfikacja wypadków),
- wytypowanie odcinków dróg według poziomu ryzyka społecznego jakie ponoszą wszyscy użytkownicy dróg na odcinku drogi (klasyfikacja sieci).

**2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt**

Projektowane rozporządzenie określa metodę dokonywania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej. W celu dokonania klasyfikacji wypadków należy obliczyć dla każdego odcinka drogi o jednorodnych parametrach technicznych wskaźnik koncentracji wypadków śmiertelnych. Wskaźnik ten służy do określenia klasy ryzyka (poziomu bezpieczeństwa) na odcinku drogi, a także umożliwi wykonanie rankingu odcinków niebezpiecznych ze względu na ryzyko indywidualne. Następnie w oparciu o dane z tablicy 1A i 1B określa się klasę ryzyka indywidualnego na danym odcinku drogi. W dalszej kolejności ustala się ranking odcinków niebezpiecznych ze względu na ryzyko indywidualne segregując poszczególne odcinki dróg od wartości największych do wartości najmniejszych, oddzielnie dla każdego rodzaju ruchu. W celu dokonania klasyfikacji sieci należy obliczyć dla każdego odcinka drogi o jednorodnych parametrach technicznych wskaźnik gęstości kosztów wypadków. Wskaźnik ten służy do określenia klasy ryzyka (poziomu bezpieczeństwa) na odcinku drogi a także umożliwi wykonanie rankingu odcinków niebezpiecznych ze względu na ryzyko społeczne. Następnie w oparciu o dane z tablicy 3A i 3B określa się klasę ryzyka społecznego na danym odcinku drogi. W dalszej kolejności ustala się ranking odcinków niebezpiecznych ze względu na ryzyko społeczne segregując poszczególne odcinki od wartości największych do wartości najmniejszych, oddzielnie dla odcinków dróg krajowych położonych poza obszarem zabudowanym i odcinków dróg krajowych położonych w obszarze zabudowanym. Korzystając z wykonanych analiz przeprowadza się wybór odcinków o dużej możliwości poprawy bezpieczeństwa oraz zmniejszenia kosztów wypadków drogowych. W tym celu należy obliczyć wskaźnik potencjału redukcji kosztów wypadków. Następnie w oparciu o dane z tablicy 5 określa się klasę skuteczności działań (przewidywanej redukcji kosztów wypadków), segregując poszczególne odcinki dróg od wartości największych do wartości najmniejszych oddzielnie dla odcinków dróg krajowych położonych poza obszarem zabudowanym i odcinków dróg krajowych położonych w obszarze zabudowanym.

Wyniki przeprowadzonych klasyfikacji w zakresie ryzyka indywidualnego jak również ryzyka społecznego



stanowią podstawę do podjęcia racjonalnych interwencji (działania natychmiastowe o krótkoterminowym zasięgu) i usprawnień (działania długoterminowe) przez zarządców dróg, redukujących ryzyko i podnoszących poziom bezpieczeństwa na odcinkach dróg. W celu określenia odcinków dróg, na które powinny być skierowane interwencje i usprawnienia, w tabeli 6 określono trzy klasy dopuszczalności ryzyka na odcinkach dróg: niedopuszczalne, tolerowane, dopuszczalne. Wyznaczanie klasy dopuszczalności ryzyka wykonuje się oddzielnie dla ryzyka indywidualnego i ryzyka społecznego. Określenie klasy dopuszczalności ryzyka polega na porównaniu uzyskanej w wyniku obliczeń klasy ryzyka (poziomu bezpieczeństwa) z klasyfikacją przedstawioną w tabeli 6. Wystąpienie niedopuszczalnego poziomu ryzyka na odcinku drogi oznacza bardzo duże prawdopodobieństwo wystąpienia katastrofalnych strat osobowych lub ekonomicznych powodujących, że odcinek drogi nie może bezpiecznie funkcjonować dopóki ryzyko to nie zostanie zredukowane lub nie zostaną usunięte źródła zagrożenia powodujące występowanie tak dużego ryzyka dla użytkowników dróg. Wystąpienie tolerowanego poziomu ryzyka na odcinku drogi oznacza średnie lub małe prawdopodobieństwo wystąpienia strat osobowych lub ekonomicznych powodujące, że odcinek drogi może funkcjonować pod pewnymi warunkami. Wystąpienie dopuszczalnego (akceptowanego) poziomu ryzyka oznacza małe lub bardzo małe prawdopodobieństwo wystąpienia strat osobowych lub ekonomicznych powodujące, że oceniany odcinek drogi może funkcjonować bez prowadzenia dodatkowych działań. Dokonanie klasyfikacji wypadków oraz klasyfikacji sieci pozwala reagować na zagrożenia eliminując przyczyny powstałych wypadków drogowych. Wyniki klasyfikacji będą dodatkowym instrumentem do optymalnego wydatkowania środków na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Wyróżnia się dwa podejścia do zarządzania bezpieczeństwem dróg: podejście bazujące na identyfikacji „czarnych punktów” i podejście bazujące na identyfikacji „czarnych odcinków”. Pierwsze podejście do zarządzania bezpieczeństwem sieci drogowej stosowane jest głównie w Norwegii, Irlandii oraz wielu innych krajach. Drugie podejście stosowane jest w Niemczech, Francji, Danii oraz wielu krajach skupionych w Programie EuroRAP, AusRAP, USARAP, iRAP (ok. 70 krajów). Narzędzia do zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej są powszechnie stosowane w wielu krajach przez administracje zarządzające drogami.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

| Grupa   | Wielkość | Źródło danych | Oddziaływanie   |
|---|----------|---------------|---|
| Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad | 1        | Ogólne        | Dokonywanie klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz klasyfikację odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej |
| Prezydenci miast na prawach powiatu           | 30       | Ogólne        | Dokonywanie klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz klasyfikację odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej |
| Użytkownicy dróg                              |          | Ogólne        | Poprawa bezpieczeństwa na drogach krajowych w transeuropejskiej sieci drogowej.   |

### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Planowane są konsultacje publiczne projektu z następującymi podmiotami:

- 1) Polski Kongres Drogowy
- 2) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP
- 3) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa
- 4) Polska Izba Inżynierów Budownictwa



- 5) Instytut Badawczy Dróg i Mostów
- 6) Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej
- 7) Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu „Klir”
- 8) Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
- 9) Stowarzyszenie na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Droga i Bezpieczeństwo”
- 10) Stowarzyszenie Linia Życia
- 11) Komisja Drogownictwa Miejskiego
- 12) Unia Metropolii Polskich
- 13) Związek Miast Polskich
- 14) Komenda Główna Policji
- 15) Politechnika Warszawska
- 16) Politechnika Krakowska
- 17) Politechnika Gdańska

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

| (ceny stałe<br>z ..... r.)   | Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    | Łącznie (0-10) |  |
|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----------------|--|
|  | 0   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |                |  |
| <b>Dochody ogółem</b>  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |                |  |
| budżet państwa   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |                |  |
| JST  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |                |  |
| pozostałe<br>jednostki<br>(oddzielnie)   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |                |  |
| <b>Wydatki ogółem</b>  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |                |  |
| budżet państwa   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |                |  |
| JST  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |                |  |
| pozostałe<br>jednostki<br>(oddzielnie)   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |                |  |
| <b>Saldo ogółem</b>  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |                |  |
| budżet państwa   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |                |  |
| JST  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |                |  |
| pozostałe<br>jednostki<br>(oddzielnie)   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |                |  |
| <b>Źródła finansowania</b>   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |                |  |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | <p>W ustawie o drogach publicznych z dnia 13 kwietnia 2012 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 472) na lata 2012 – 2021 został określony:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy (ogółem na lata 2012 – 2021: 42 326 094 PLN),</li> <li>- maksymalny limit wydatków budżetów miast na prawach powiatu (ogółem na lata 2012 – 2021: 19 391 689 PLN).</li> </ul> <p>W limicie wydatków budżetu państwa zawarte zostały koszty następujących działań:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- przeprowadzenie oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego,</li> <li>- dokonywanie klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej.</li> </ul> <p>W limicie wydatków budżetów miast na prawach powiatu zawarte zostały koszty następujących działań:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego,</li> </ul> |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |                |  |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>- dokonywanie klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej.</p> <p>Środki dla miast na prawach powiatu na przeprowadzanie klasyfikacji pochodzą z tworzonej od 2013 r. w budżecie państwa rezerwy celowej na finansowanie zadań realizowanych przez prezydentów miast na prawach powiatu w zakresie zarządzania bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej.</p> |
|--|--|

**7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe**

|   |  | Skutki |   |   |   |   |    |                |
|---|--|--------|---|---|---|---|----|----------------|
| Czas w latach od wejścia w życie zmian                |  | 0      | 1 | 2 | 3 | 5 | 10 | Łącznie (0-10) |
| W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.) | duże przedsiębiorstwa                            |        |   |   |   |   |    |                |
|   | sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw |        |   |   |   |   |    |                |
|   | rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe      |        |   |   |   |   |    |                |
|   | (dodaj/usuń)                                     |        |   |   |   |   |    |                |
| W ujęciu niepieniężnym                                | duże przedsiębiorstwa                            |        |   |   |   |   |    |                |
|   | sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw |        |   |   |   |   |    |                |
|   | rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe      |        |   |   |   |   |    |                |
|   | (dodaj/usuń)                                     |        |   |   |   |   |    |                |
| Niemierzalne  | (dodaj/usuń)                                     |        |   |   |   |   |    |                |
|   | (dodaj/usuń)                                     |        |   |   |   |   |    |                |

|  |  |
|--|--|
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. |
|--|--|

**8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**

|  |   |
|--|---|
| X nie dotyczy  |   |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).   | <input type="checkbox"/> tak<br><input type="checkbox"/> nie<br><input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy   |
| <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów<br><input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur<br><input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy<br><input type="checkbox"/> inne: | <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów<br><input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur<br><input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy<br><input type="checkbox"/> inne: |
| Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.   | <input type="checkbox"/> tak<br><input type="checkbox"/> nie<br><input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy   |

Komentarz:



**9. Wpływ na rynek pracy**

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

**10. Wpływ na pozostałe obszary**

środowisko naturalne  
 sytuacja i rozwój regionalny  
X inne: bezpieczeństwo ruchu drogowego

demografia  
 mienie państwowe

informatyzacja  
 zdrowie

Omówienie wpływu

Projektowane rozporządzenie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym zmniejszenie liczby wypadków śmiertelnych.

**11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**

Wykonanie przepisów projektowanego rozporządzenia - dokonywanie klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz dokonywanie klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej.

**12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**

Kluczowym miernikiem dla działań polegających na przeprowadzeniu oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także dokonywaniu klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej będzie liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na sieci TEN-T, tj. zmniejszenie tej liczby. Będzie to możliwe do oceny po upływie 7 lat od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

**13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**

Brak.

