

Gambit 2010

Gdańsk

23 - 24.04.2010

LUDZKA DYREKTYWA

Jacek Gacparski

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej opublikowana 29 listopada 2008 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej

- Wejście Dyrektywy w życie - 19 grudnia 2008 r.

- Dyrektywa wprowadza i definiuje szereg nowych działań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, które tworzyć powinny kompleksowy system zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

- Podstawowy cel Dyrektywy: Zwiększenie bezpieczeństwa infrastruktury drogowej, szczególnie transeuropejskiej sieci drogowej.

- Zobowiązanie państw członkowskich Unii Europejskiej do ustanowienia i wdrożenia procedur niezbędnych do systematycznego przeprowadzania działań z zakresu brd oraz do wprowadzenia w życie najpóźniej do dnia 19 grudnia 2010 r przepisów ustawowych, wykonawczych administracyjnych, niezbędnych dla wykonania Dyrektywy

ZNACZENIE DYREKTYWY

- 1. Dostrzeżona została kwestia bezpieczeństwa ludzi**
- 2. wydarzenie niezwyklej wagi porównywalne do dyrektyw środowiskowych**
- 3. Człowiek jest podmiotem i priorytetem w planowaniu przebiegu drogi, jej projektowaniu, budowie i utrzymaniu**
- 4. Stanowi rewolucyjne podejście w stosunku do dotychczasowego fragmentarycznego i akcyjnego traktowania spraw brd**
- 5. Nakazuje stworzenia systemu dbania o jakość bezpieczeństwa ludzi na każdym etapie projektowania i egzystencji drogi**

Podstawowe założenia Dyrektywy

Kompleksowość i ciągłość działań

- 1. Nakaz stworzenia ciągłego systemu dbania o jakość bezpieczeństwa ludzi na każdym etapie projektowania i funkcjonowania drogi**
- 2. Obowiązek ustanowienia i wdrożenia systemu działań analityczno-kontrolno-weryfikujących, umożliwiających znalezienie w każdym momencie powstawania lub istnienia drogi zagrożeń jakie stwarza ona dla bezpieczeństwa ludzi oraz eliminowanie ich**

Zakres stosowania Dyrektywy

- 1. Drogi wchodzące w skład transeuropejskiej sieci drogowej**
- 2. Inne drogi nie wchodzące w skład transeuropejskiej sieci drogowej, których budowa została w całości lub w części sfinansowana przez Wspólnotę**

Działania GDDKiA przed opublikowaniem Dyrektywy

- od 2000 r. szkolenia dla audytorów brd – ok. 150 osób
- 2002 - 2004 – opracowanie instrukcji dla audytorów brd
- 24 kwietnia 2004 r. – zarządzenie nr 12 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego – pilotażowy program przeprowadzania audytu brd dla wybranych projektów drogowych;
- wymagania formalne i merytoryczne dla audytorów brd
- sposób przeprowadzania audytów brd (Instrukcja)

Nowe obowiązki państw członkowskich określone Dyrektywą

- 1. Ocena wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego projektów drogowych dla najwcześniejszej fazy projektowania**
- 2. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego projektów drogowych dla:
projektu wstępnego (STEŚ, Koncepcja Programowa)
- projektu szczegółowego (projekt budowlany)
- przygotowania drogi do otwarcia
- początkowej fazie użytkowania**
- 3. Kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego**
- 4. Badania wpływu robót drogowych na brd**
- 5. Klasyfikacja ze względu na bezpieczeństwo sieci**
- 6. Klasyfikacja odcinków o dużej koncentracji wypadków**
- 7. Sprawozdania z wypadków śmiertelnych**
- 8. Zarządzanie danymi i wyliczenia kosztów wypadków**
- 9. Opracowanie wytycznych stosowania procedur brd**
- 10. Szkolenia audytorów brd oraz szkolenia w zakresie rozwiązań brd**
- 11. Wymiana najlepszych praktyk między państwami członkowskimi**

Ocena wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego

„Oznacza strategiczną analizę porównawczą wpływu nowej drogi lub istotnej modyfikacji istniejącej sieci na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego”

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

„Oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego powinny wykazać na poziomie strategicznym, jaki jest wpływ różnych planowanych wariantów na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz odgrywać decydującą rolę przy wytyczaniu przebiegu drogi”

Ocena brd stanowi integralną część procesu projektowania i jest nową procedurą mającą za zadanie wskazać najlepszy wariant przebiegu drogi pod kątem brd. Składa się z 2 części jakościowej i ilościowej.

Działania GDDKiA po opublikowaniu Dyrektywy

- 1. Zarządzenie nr 17 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 11.05.2009 r. w sprawie stadiów i składu dokumentacji projektowej dla dróg i mostów w fazie przygotowania zadań.**
- 2. Zlecenie opracowania nowej Instrukcji dla Audytorów BRD wykonywania Oceny wpływu na BRD oraz Audytu BRD zgodnej z Dyrektywą oraz przeprowadzenia szkoleń podstawowych audytorów brd w zakresie Oceny BRD oraz szkoleń uzupełniających w zakresie audytu brd**
- 3. Zarządzenie nr 42 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 03.09.2009 r. w sprawie oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego projektów infrastruktury drogowej.**

Działania GDDKiA po opublikowaniu Dyrektywy

- 1. Ustosunkowanie się do założeń przeniesienia dyrektywy do prawa polskiego przygotowanych w Ministerstwie Infrastruktury**

Dziękuję za uwagę