

# RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

Programu



Bezpiecznej Infrastruktury  
Drogowej 2021-2024

**Ministerstwo Infrastruktury**

grudzień 2020

# Spis treści

---

<b>1. Zagadnienia ogólne .....</b>	<b>3</b>
1.1 Podstawa prawna .....	3
1.2 Podmioty odpowiedzialne za organizację oraz nadzór nad konsultacjami publicznymi .....	3
1.3 Cel konsultacji publicznych .....	3
1.4 Porządek oraz forma konsultacji publicznych .....	4
1.5 Forma zgłaszania oraz zbierania uwag .....	5
<b>2. Podsumowanie konsultacji publicznych .....</b>	<b>6</b>
2.1 Ogólne informacje .....	6
2.2 Najczęściej pojawiające się uwagi .....	7
<b>3. Omówienie uwag zgłoszonych w ramach konsultacji .....</b>	<b>9</b>

# 1. Zagadnienia ogólne

---

## 1.1 Podstawa prawna

Projekt *Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024* (dalej: *Program*) został poddany procesowi konsultacji publicznych, zgodnie z:

- art. 6 oraz art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o *zasadach prowadzenia polityki rozwoju* (Dz.U. z 2019 r. poz. 1295);
- §21 uchwały Nr 190 Rady Ministrów Regulamin pracy Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. (M.P. z 2016 r. poz. 1006 z późn. zm.).

## 1.2 Podmioty odpowiedzialne za organizację oraz nadzór nad konsultacjami publicznymi

Organem odpowiedzialnym za przeprowadzenie konsultacji publicznych jest organ opracowujący projekt *Programu*, czyli Minister Infrastruktury, którego obsługę zapewnia Ministerstwo Infrastruktury (dalej: Ministerstwo). W ramach Ministerstwa komórką organizacyjną odpowiedzialną za konsultacje publiczne jest Departament Dróg Publicznych.

## 1.3 Cel konsultacji publicznych

Prowadzone konsultacje publiczne miały na celu przedstawienie projektu *Programu* szerokiemu gronu odbiorców oraz zebranie uwag, komentarzy i wniosków:

- przedstawicieli organizacji zajmujących się tematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- przedstawicieli sektora budowlanego,
- przedstawicieli władz wojewódzkich, powiatowych i gminnych,
- indywidualnych uczestników ruchu, jako beneficjentów projektu *Programu*,
- wszystkich indywidualnych przedstawicieli opinii społecznej.

## 1.4 Porządek oraz forma konsultacji publicznych

Zgodnie z obwieszczeniem Ministra Infrastruktury konsultacje publiczne projektu *Programu* trwały od **30 października 2020 r.** do **3 grudnia 2020 r.** Projekt został udostępniony w formie elektronicznej na stronie internetowej Ministerstwa oraz w formie papierowej do wglądu w siedzibie Ministerstwa.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami zaproszenie do udziału w konsultacjach publicznych zostało upublicznione poprzez:

- opublikowanie ogłoszenia o rozpoczęciu konsultacji publicznych w prasie ogólnopolskiej – Dziennik Gazeta Prawna, wydanie z 29 października 2020 r.;
- opublikowanie ogłoszenia o rozpoczęciu konsultacji publicznych na portalu [www.ikomunikaty.pl](http://www.ikomunikaty.pl) w dniach 29 października -7 listopada 2020 r.;
- zamieszczenie ogłoszeń na tablicach informacyjnych Ministerstwa;
- zamieszczenie ogłoszeń oraz dokumentów na stronach internetowych Ministerstwa;
- wyłożenie do wglądu wersji papierowej w siedzibie Ministerstwa wraz z możliwością składania uwag na dedykowanym formularzu w Kancelarii Głównej Ministerstwa.

W dniu 28 października 2020 r. projekt *Programu* skierowano również bezpośrednio do następujących partnerów gospodarczych i społecznych:

- Polski Kongres Drogowy
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa
- Polska Izba Inżynierów Budownictwa
- Instytut Badawczy Dróg i Mostów
- Instytut Transportu Samochodowego
- Sieć Badawcza Łukasiewicz - Przemysłowy Instytut Motoryzacji
- Związek Województw RP
- Związek Powiatów Polskich
- Związek Gmin Wiejskich
- Unia Metropolii Polskich
- Związek Miast Polskich
- Komenda Główna Policji
- Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej
- Związek Ochotniczych Straży Pożarnych RP

- Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
- Polski Związek Motorowy

### 1.5 Forma zgłaszania oraz zbierania uwag

Konsultacje miały charakter otwarty. Każda instytucja, organizacja, czy obywatel zainteresowany problematyką bezpiecznej infrastruktury drogowej miał prawo oraz możliwość wyrażenia swojej opinii. Uwagi były zgłaszane w formie dedykowanych formularzy kierowanych do Ministerstwa:

- na adres e-mail: [konsultacjePBID@mi.gov.pl](mailto:konsultacjePBID@mi.gov.pl),
- drogą pocztową na adres Departamentu Dróg Publicznych: ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa (w przypadku przekazania uwag za pośrednictwem poczty decydowała data wpływu formularza do MI),
- osobiście w siedzibie Ministerstwa (Kancelaria Główna)

Wszystkie otrzymane uwagi, po zakończeniu konsultacji publicznych poddano szczegółowej analizie pod kątem możliwości ich wykorzystania w opiniowanym dokumencie.

W niniejszym raporcie podsumowany został proces konsultacji publicznych w formie zebrania najważniejszych i najliczniejszych uwag, komentarzy i wniosków, które napłynęły do **Ministerstwa do dnia 3 grudnia 2020 r.**

## 2. Podsumowanie konsultacji publicznych

---

### 2.1 Ogólne informacje

Uwagi do *Programu* można było zgłaszać do Ministerstwa Infrastruktury począwszy od 30 października 2020 r. do 3 grudnia 2020 r.

Otrzymano następującą liczbę wniosków, uwag i komentarzy (w podziale na poszczególne podmioty):

- 39 od instytucji oraz organizacji branżowych,
- 24 od osób fizycznych,
- 10 od władz samorządowych oraz ich związków.

Łącznie 73 uwagi, wnioski i komentarze, w tym 2 zgłoszenia nie były rozpatrywane (1 zgłoszenie wpłynęło po terminie oraz 1 wniosek złożony w formie nieprzewidzianej w prowadzonych konsultacjach), a 3 informowały o braku uwag i/lub wyrażały poparcie dla realizacji *Programu* w przedstawionej formie. Analizie poddano więc 68 uwag, wniosków i komentarzy, których szczegółowe omówienie znajduje się w rozdziale 3 raportu.

Tematykę otrzymanych w trakcie konsultacji projektu *Programu* uwag i komentarzy można podzielić na:

- uwagi dotyczące priorytetów realizacyjnych i zakresu zadań inwestycyjnych objętych projektem *Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021 – 2024*;
- wnioski dotyczące rozszerzenia *Programu* o działania wykraczające poza jego zakres (takie jak postulaty wprowadzenia zmian regulacji prawnych lub innych działań wpływających na zachowania uczestników ruchu drogowego);
- zgłoszenia dotyczące zmian treści projektu *Programu*;
- uwagi inne, niedające się zaklasyfikować do żadnej z powyższych grup.

## 2.2 Najczęściej pojawiające się uwagi

Najczęściej pojawiające się uwagi dotyczyły priorytetów realizacyjnych i zakresu zadań inwestycyjnych objętych projektem *Programu*. W większości były to propozycje uwzględnienia konkretnych elementów poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego, takich jak np.: pasy i śluzy dla rowerów, zwiększenie szorstkości poszczególnych warstw nawierzchni, budowa pasa wielomanewrowego, zabezpieczenie przed wjazdem pojazdów pod prąd na drogi ekspresowe i autostrady, propozycje zastosowania konkretnego oznakowania lub rozwiązań ITS czy propozycja wprowadzenia obowiązku stosowania wind przy budowie kładek dla pieszych. Wpłynęły również uwagi postulujące usunięcie z *Programu* możliwości realizacji niektórych zadań, tj. zatok autobusowych czy ścieżek pieszo-rowerowych.

Wszystkie postulaty zostały przeanalizowane, natomiast treść *Programu* w tym zakresie nie została zmieniona. Zakres zadań planowanych do realizacji wymieniony w treści projektu *Programu* w jego obecnym brzmieniu nie stanowi katalogu zamkniętego, nie ma więc potrzeby wymieniania wszystkich możliwych rozwiązań. Przygotowując zadania proponowane do realizacji w ramach *Programu*, GDDKiA będzie je analizować w celu zastosowań rozwiązań najlepszych pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego, zgodnych z obowiązującymi przepisami prawa i jednocześnie uzasadnionych ekonomicznie.

Kilka wniosków zawierało postulat uwzględnienia w *Programie* możliwości realizacji zadań inwestycyjnych również na drogach zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego. W omówieniu uwag wyjaśniono, że *Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021 – 2024* obejmuje inwestycje w bezpieczną infrastrukturę wyłącznie na drogach krajowych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Realizacja zadań inwestycyjnych na drogach samorządowych jest objęta innymi programami i działaniami rządowymi, podejmowanymi m.in. przez Ministerstwo Infrastruktury.

Kolejna grupa zgłoszonych uwag to wnioski o rozszerzenie *Programu* o działania niezwiązane z inwestycjami, a więc wykraczające poza jego zakres. Były to postulaty wprowadzenia zmian regulacji prawnych lub podjęcia innych działań wpływających na zachowania uczestników ruchu drogowego. Dotyczyły m.in. zmniejszenia obecnie obowiązujących w przepisach prawa dopuszczalnych prędkości w ruchu drogowym, czy wprowadzenia rozwiązań wymuszających na prowadzącym pojazd dostosowanie prędkości do obowiązujących dopuszczalnych. W omówieniu uwag wyjaśniono, że *Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021 – 2024* to program inwestycyjny w

bezpieczną infrastrukturę na drogach. Jego przedmiotem jest poprawa jakości infrastruktury drogowej w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Zakres Programu nie przewiduje innych działań poza realizacją inwestycji infrastrukturalnych. Takie inicjatywy są podejmowane w ramach Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Szczegółowe omówienie uwag zgłoszonych w procesie konsultacji publicznych wraz z informacją o stanowisku Ministerstwa Infrastruktury zostało zamieszczone w rozdziale 3 raportu.



### 3. Omówienie uwag zgłoszonych w ramach konsultacji

L.p.	Zakres zgłoszonej uwagi/grupy uwag	Wyjaśnienie	Ustosunkowanie się Ministerstwa Infrastruktury do zgłoszonej uwagi
1.	<p>Uwagi dotyczące zmian w priorytetach realizacyjnych i zakresie zadań inwestycyjnych objętych projektem Programu dotyczące m.in.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- uwzględnienia wind w kładkach dla pieszych</li> <li>- budowy kładek i tuneli dla pieszych i/lub rowerów</li> <li>- montażu znaków drogowych i/lub sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach, przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów</li> <li>- uwzględnienia sygnalizatorów kierunkowych S-3</li> <li>-wprowadzenia sygnalizacji świetlnej wzbudzonej,</li> <li>-budowy pasa "wielomanewrowego", --</li> <li>uspokojenia ruchu przy przejściu dróg krajowych przez małe miejscowości (w tym między innymi: środki ochrony w okolicach szkół, centrów handlowych), -zwiększenia szorstkości poszczególnych warstw nawierzchni,</li> <li>-zabezpieczenie lub poprawienie zabezpieczenia przed wjazdem pojazdów "pod prąd" na drogi ekspresowe i autostrady,</li> <li>-wprowadzenie oznakowania dotyczącego zachowania bezpiecznych odstępów między pojazdami, ze szczególnym uwzględnieniem dróg ekspresowych i autostrad,</li> </ul>	<p>Wskazany zakres zadań planowanych do realizacji w ramach Programu nie stanowi katalogu zamkniętego. Określanie konkretnych rozwiązań, przy tak dużej liczbie możliwych przypadków, jest nie tylko niewykonalne ale i bezcelowe. GDDKiA będzie każdorazowo decydować o rozwiązaniach najlepszych pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego i jednocześnie uzasadnionych ekonomicznie i zgodnych z obowiązującymi przepisami prawa.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

	-wykorzystanie rozwiązań ITS (Intelligent Transportation Systems), Smart City i komunikacji V21 (pojazd-infrastruktura)		
2.	Uwaga wskazująca, że dofinansowanie do uwzględnionych w ramach Programu działań dotyczących poprawy przepustowości dróg powinno być przyznawane wyłącznie pod warunkiem zapewnienia bezpieczeństwa pieszym i rowerzystom	Celem wszystkich zadań realizowanych w ramach Programu będzie poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Część z realizowanych w ramach Programu inwestycji infrastrukturalnych np. przebudowa skrzyżowań, będzie poprawiać bezpieczeństwo ruchu drogowego w sposób kompleksowy. Dzięki ich realizacji zwiększy się przepustowość dróg, skróci czas podróży, poprawi jej komfort, a przede wszystkim poprawi się bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu (niechronionych także). Ponadto, oprócz kompleksowych działań, realizowane są również punktowe zadania poprawiające bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego w jednym miejscu, takie jak: doświetlanie przejść dla pieszych, budowa kładek, montaż znaków aktywnych.	Uwaga wyjaśniona
3.	Uwagi wskazujące zasadność rozszerzenia rozdziału 3 projektu Programu tj. Diagnozy stanu obecnego na podstawie danych GDDKiA i Komendy Głównej Policji o zapisy dotyczące np.: nadmiernej prędkości, nietrzeźwości, wymuszania pierwszeństwa oraz o wypadki z udziałem pieszych i rowerzystów bez udziału pojazdów mechanicznych powstałych w wyniku stoczenia się pieszych lub rowerzystów po skarpie z chodnika lub ścieżki rowerowej a także uzupełnienie o dane z okresu co najmniej 3 lat, o mapy ryzyka społecznego, o wykresy zmiany liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych.	Diagnoza stanu obecnego zawarta w treści Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej zawiera najistotniejsze elementy z punktu widzenia celu realizacji Programu. Nie ma uzasadnienia do wskazywania w tym rozdziale wszystkich informacji dotyczących wypadków. Kwestie mające na celu zmianę zachowania użytkowników dróg czy edukację w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego są podejmowane w ramach realizacji innych Programów czy działań np. KRBRD prowadzi działania szkoleniowe czy kampanie edukacyjne. W trakcie sporządzania Programu w celu opisanie sytuacji diagnostycznej dotyczącej bezpieczeństwa ruchu drogowego korzystano z nw. dokumentów. - Raportu o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego dla dróg w zarządzie GDDKiA gdyż na takich właśnie drogach będą realizowane działania w ramach Programu. W czasie tworzenia	Uwaga wyjaśniona

		<p>programu dostępny był ww. dokument za rok 2018</p> <p>- opracowania Komendy Głównej Policji dot. wypadków drogowych w Polsce. Na czas tworzenia Programu dokument ten był aktualny za 2019 r. Zatem w przedstawionej diagnozie wykorzystano najbardziej aktualne w czasie tworzenia projektu Programu dostępne opracowania.</p>	
4.	<p>Program nie definiuje priorytetowych kierunków działań, ale zbiór dość przypadkowych działań (np. poprawa przepustowości skrzyżowań.) nie powiązanych z celami PBDK.</p> <p>Proponuje się zatem uporządkowanie tej części Programu poprzez zaproponowanie kierunków działań priorytetowych realizujących założone cele.</p>	<p>GDDKiA, jako zarządca dróg krajowych, na bieżąco monitoruje oraz prowadzi analizy dotyczące stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu na drogach krajowych. W ramach tych działań podejmuje kroki, których celem jest poprawa stanu nawierzchni oraz poziomu bezpieczeństwa użytkowników ruchu w oparciu o kryteria uwzględniające m.in. wyniki badań stanu nawierzchni, panujący na drodze ruch z uwzględnieniem udziału ruchu pojazdów ciężarowych, wskaźnik wypadkowości oraz ocenę efektywności ekonomicznej realizacji zadań.</p> <p>Do realizacji kierowane są te przedsięwzięcia, które zostają uznane przez zarządcę za najpilniejsze na podstawie określonych kryteriów oceny. Mając na uwadze powyższe oraz charakter działań z zakresu poprawy bezpieczeństwa nie planuje się w zapisach programu wprowadzania priorytetyzacji w stosunku do zadań BRD na istniejącej sieci dróg.</p>	Uwaga wyjaśniona
5.	<p>Uwagi dotyczące źle dobranych wskaźników realizacji Programu</p>	<p>Na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego ma wpływ wiele czynników, realizowanych przez różne instytucje. Podejmowane działania często się uzupełniają i nie ma możliwości jednoznacznego określenia z czego wynika zmiana w zakresie poziomu bezpieczeństwa w danej lokalizacji np. trudno jednoznacznie stwierdzić czy spadek liczby wypadków w danej lokalizacji spowodowany jest kampanią społeczną informującą o skutkach nadmiernej prędkości, działania prewencyjne Policji, zmniejszenie natężenia ruchu na danym odcinku drogi spowodowane oddaniem nowego odcinka drogi ekspresowej czy</p>	Uwaga wyjaśniona

		<p>podjęte działania w zakresie poprawy infrastruktury drogowej (np. doświetlenie przejścia dla pieszych)</p> <p>Celem głównym ogółu podejmowanych działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego powinien być spadek liczby wypadków a przede wszystkim wynikający z niego spadek liczby zabitych i rannych. Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że określone w PBID wskaźniki zdefiniowane na takim samym poziomie jak w PBDK są właściwe.</p>	
6.	<p>Uwagi dotyczące wprowadzenia do Programu zapisów dotyczących nowych standardów planowania, projektowania i budowy infrastruktury dedykowanej rowerzystom m.in. na podstawie Wytycznych organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego</p>	<p>PBID to program inwestycyjny w bezpieczną infrastrukturę na drogach w zarządzie GDDKiA. Wszystkie działania realizowane w ramach Programu muszą być i będą zgodne z obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanym. Jego celem nie jest wprowadzanie zmian lub nowych standardów w obowiązujących przepisach prawa w tym dotyczących warunków technicznych inwestycji drogowych. Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu drogowego nie stanowią dokumentu obowiązującego przepisami prawa, jednak jako rekomendowane do stosowania przez Ministra Infrastruktury zostały uwzględnione zgodnie z uwagą w zapisach Programu.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>
7.	<p>Uwagi o charakterze redakcyjnym i porządkowym polegające min. na zasadności przeredagowania treści Programu w związku z użyciem słowa „dedykowany”</p>	<p>Treść Programu została odpowiednio przeredagowana</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p>
8.	<p>Wskazanie dodania do treści Programu zalecenia stosowania „Wytycznych organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego” rekomendowanych przez Ministra Infrastruktury.</p>	<p>Treści Programu została stosownie uzupełniona o rekomendacje stosowania Wytycznych organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p>
9.	<p>Uwagi dotyczące rozszerzenia zakresu programu o drogi nie będące w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad</p>	<p>PBID to program inwestycyjny w bezpieczną infrastrukturę na drogach w zarządzie GDDKiA. Inne programy i działania są podejmowane w celu realizacji zadań dotyczących bezpieczeństwa na drogach</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

		<p>samorządowych. Resort infrastruktury również podejmuje działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach samorządowych. Dofinansowanie realizacji zadań ze środków Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg oraz Rezerwy Subwencji Ogólnej wprost przekłada się na poprawę poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. W przypadku RFRD, poprawa poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego jest jednym z ustawowych kryteriów oceny wniosków o dofinansowanie zadań powiatowych i gminnych.</p> <p>Ponadto, w 2021 r. w ramach RFRD odbędzie się nabór wniosków na zadania mające na celu poprawę bezpieczeństwa pieszych w rejonie przejść dla pieszych na drogach gminnych i powiatowych. Będzie to możliwe na podstawie znowelizowanej ustawy powołującej Fundusz, która weszła w życie 31.12.2020 roku. Zatem działania planowane w ramach PBID będą komplementarne z działaniami podejmowanymi na sieci dróg samorządowych. Finansowanie obydwu kategorii zadań będzie pochodziło z różnych mechanizmów rządowych.</p>	
10.	<p>Wnioski o wprowadzenie do Programu zapisów dot. rozszerzenia o działania wykraczające poza określone w obowiązujących przepisach prawa np.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Powrót do „starych” limitów prędkości na autostradach (130 km/h) i drogach ekspresowych (100-110 km/h),</li> <li>-Wdrożenie zakazu importowania i produkcji pojazdów przekraczających prędkość 140-150 km/h na terenie kraju.</li> <li>- jak najszybsze wdrożenie obowiązkowego systemu dostosowania prędkości pojazdów do prędkości dopuszczalnych.</li> <li>- jak najszybsze wdrożenie obowiązkowego systemu dostosowania prędkości</li> </ul>	<p>PBID to program inwestycyjny w bezpieczną infrastrukturę na drogach w zarządzie GDDKiA. Wszystkie działania realizowane w ramach Programu muszą być i będą zgodne z obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanym. Jego celem nie jest wprowadzanie zmian lub nowych standardów w obowiązujących przepisach prawa w tym dotyczących warunków technicznych inwestycji drogowych.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

	<p>pojazdów do prędkości dopuszczalnych.</p> <p>-Należy rozważyć zastosowanie znaków pionowych wykonanych z kompozytu.</p>		
11.	<p>Wskazanie wątpliwości, że Program dotyczy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach zarządzanych tylko przez GDDKiA.</p> <p>W GDDKiA procedury poprawy BRD są wdrożone od wielu lat. Natomiast na pozostałych drogach samorządowych na których zdarzeń jest najwięcej takich procedur nie ma lub są w bardzo ograniczonym zakresie</p>	<p>PBID to program inwestycyjny w bezpieczną infrastrukturę na drogach w Zarządzie GDDKiA. Nie stanowi on Wytycznych w zakresie brd. Inne programy i działania są podejmowane w celu poprawy sytuacji na drogach samorządowych.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>
12.	<p>Wskazanie zmiany sposobu wyboru przedsięwzięć do realizacji w ramach Programu polegającą na wykorzystaniu metody zawartej w instrukcji GDDKiA zamiast Rozporządzenia.</p>	<p>PBID to program inwestycyjny w bezpieczną infrastrukturę na drogach w zarządzie GDDKiA. Wszystkie działania realizowane w ramach Programu muszą być i będą zgodne z obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanym. Jego celem nie jest wprowadzanie zmian lub nowych standardów w obowiązujących przepisach prawa w tym dotyczących warunków technicznych inwestycji drogowych. GDDKiA, jako zarządca dróg krajowych, na bieżąco monitoruje oraz prowadzi analizy dotyczące stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu na drogach krajowych. W ramach tych działań podejmuje kroki, których celem jest poprawa stanu nawierzchni oraz poziomu bezpieczeństwa użytkowników ruchu w oparciu o kryteria uwzględniające m.in. wyniki badań stanu nawierzchni, panujący na drodze ruch z uwzględnieniem udziału ruchu pojazdów ciężarowych, wskaźnik wypadkowości oraz ocenę efektywności ekonomicznej realizacji zadań.</p> <p>Do realizacji kierowane są te przedsięwzięcia, które zostają uznane przez zarządcę za najpilniejsze na podstawie określonych kryteriów oceny.</p> <p>Wskazana w uwadze metoda</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

		klasyfikacji odcinków niebezpiecznych może być stosowana rozszerzająco w stosunku do tej wskazanej w Rozporządzeniu.	
13.	Propozycja uruchomienia programu badań naukowych "Rozwój Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej" i przeznaczenie na ten program 2% limitu wydatków ustanowionych na realizację PBID	PBID to program inwestycyjny w bezpieczną infrastrukturę. Inne programy i działania są podejmowane w celu realizacji działań w zakresie badań naukowych.	Uwaga wyjaśniona
14.	Wniosek o ujęcie w PBID inwestycji polegających na budowie zatok autobusowych, chodnika czy lewoskrętów na wskazanych skrzyżowaniach przy drodze krajowej nr 28	Program BID ze względu na swoją specyfikę (zadania BRD) nie zakłada tworzenia listy zadań na cały okres jego realizacji. W ramach Programu będą realizowane zadania na podstawie corocznie ustalonej listy zadań uznanych przez Zarządcę drogi za najpilniejsze na podstawie określonych kryteriów oceny.	Uwaga wyjaśniona
15.	Wskazanie zasadności konsultacji zadań planowanych do realizacji w ramach Programu z właściwymi jednostkami samorządu terytorialnego	Przy realizacji inwestycji drogowych są prowadzone przez Oddziały GDDKiA konsultacje z zainteresowanymi instytucjami w tym jednostkami samorządu terytorialnego.	Uwaga wyjaśniona
16.	Uwaga redakcyjna dotycząca ponumerowania i usystematyzowania wymienionych w priorytetach realizacyjnych zadań.	W opinii MI przedstawienie zadań w postaci ponumerowanej może wprowadzić błędne przekonanie o priorytetyzacji zadań. Tymczasem wskazane w rozdziale 7 Programu zadania stanowią otwarty zakres zadań możliwych do realizacji w ramach Programu, przewidzianych do realizacji w kolejności zależnej od ustalonych kryteriów i bieżących potrzeb w zakresie bezpieczeństwa w konkretnym miejscu.	Uwaga nieuwzględniona
17.	Wnioski o rozszerzenie katalogu zadań objętych Programem o elementy niezwiązane z inwestycjami drogowymi np.: elementy pomiaru prędkości czy natężenia ruchu.	W ramach Programu planowane są do realizacji inwestycje bezpośrednio poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego i związane z infrastrukturą drogową np. budowa chodnika czy oświetlenie przejść dla pieszych. Zaproponowane systemy pomiaru nie wpisują się w zakres zadań objętych Programem	Uwaga wyjaśniona
18.	Uwaga dotycząca zapisu w Programie dotyczącego możliwości wkładu samorządowego w realizację	Wskazany w zapisach programu zapis odnoszący się do możliwości udziału wkładu samorządowego ma charakter uzupełniający. Finansowanie zadań	Uwaga wyjaśniona

	zadań objętych Programem i wskazanie, że sytuacja budżetowa jednostek samorządu terytorialnego uniemożliwia oczekiwanie wkładu j.s.t. na poziomie większym niż uzupełniający.	dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach Programu co do zasady przewidziane jest w ramach środków uwzględnionych w Programie tj. 2,5 mld zł.	
19.	Uwagi dotyczące uzupełnienia treści Programu o działania mające na celu zmianę zachowania użytkowników infrastruktury drogowej np. nakazać rowerzystom zmniejszenie prędkości i zachowanie szczególnej ostrożności przy zbliżaniu się do skrzyżowania i przejeżdżaniu przez jezdnię, poprawę poziomu dyscypliny kierowców poprzez podnoszenie ich zaufania do celowości i sensowności oznakowania na drogach publicznych a także o działania edukacyjne na potrzeby wszystkich uczestników ruchu drogowego.	Zapisy Programu nie stanowią zbioru procedur czy wytycznych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Celem Programu jest poprawa bezpieczeństwa wskutek realizacji inwestycji w bezpieczną infrastrukturę na drogach w zarządzie GDDKiA. Do realizacji zadań mających na celu zmiany zachowania użytkowników dróg, edukację w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego czy określanie wytycznych w tym zakresie służą inne Programy lub działania podejmowane m.in. w resorcie infrastruktury (np. Wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych czy podejmowane przez KRBRD działania szkoleniowe czy kampanie edukacyjne.	Uwaga wyjaśniona
20.	Uwaga odnosząca się do uzupełnienia treści Programu o zadania wynikające z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach	Wszystkie zadania w ramach Programu będą realizowane zgodnie z obowiązującym prawem w tym tam gdzie to jest zasadne zgodnie ze wskazanym Rozporządzeniem.	Uwaga wyjaśniona
21.	Sugestia aby treści rozdziału 3 i 5 Programu zamieścić w załączniku uzupełniającym Program.	Zakres Programu w tym nazwy i treści poszczególnych rozdziałów wynikają z przepisów <i>Ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju</i>	Uwaga wyjaśniona
22.	Wskazanie uzupełnienia treści Programu o zastosowanie procedury doboru skutecznych i efektywnych działań w związku z ograniczoną wielkością środków na realizację Programu.	Zapisy Programu przewidują procedurę doboru skutecznych i efektywnych działań. Program BID ze względu na swoją specyfikę (zadania BRD) nie zakłada tworzenia listy zadań na cały okres jego realizacji. W ramach Programu będą realizowane zadania na podstawie corocznie ustalonej listy zadań uznanych przez Zarządcę drogi za najpilniejsze na podstawie	Uwaga wyjaśniona



		określonych kryteriów oceny. Jednocześnie Program nie wyklucza realizacji zadań w zakresie BRD w ramach innych Programów czy działań MI lub innych instytucji	
23.	Uwaga dotycząca usunięcia z zakresu zadań możliwych do realizacji w ramach Programu budowy zatok autobusowych ze względu na fakt, że zatoki poprawiają przepustowość ruchu samochodów lecz paradoksalnie utrudniają sprawność transportu zbiorowego.	Zapis w Programie daje możliwość zastosowania zatok autobusowych, a nie nakazuje obowiązek ich wykonywania. Zgodnie z przepisami techniczno-budowlanymi, zatokę autobusową wykonuje się obligatoryjnie na drodze, przeznaczonej do prowadzenia regularnego autobusowego publicznego transportu zbiorowego klasy GP oraz jednojezdniowej klasy G, Z, L i D, przeznaczonej do ruchu w obu kierunkach, jeżeli miarodajne natężenie ruchu wynosi powyżej 400 P/h. Dopuszcza się niewykonanie zatoki na terenie zabudowy w przypadku, gdy na drodze zapewniona jest wymagana odległość widoczności na zatrzymanie. W przypadkach dróg innych klas i o innych natężeniach ruchu przepisy nie zalecają wykonywania zatok autobusowych. Należy nadmienić, że działania realizowane w ramach Programu muszą być zgodne z przepisami techniczno-budowlanymi.	Uwaga wyjaśniona
24.	Uwaga odnosząca się do zapisów Programu w zakresie nieobjęcia Programem odcinków dróg, które utracą swój status w momencie oddania do użytkowania nowej drogi. Wskazano brak określenia w jakiej perspektywie czasowej ma nastąpić utrata przez odcinek drogi statusu drogi krajowej, na skutek oddania do użytkowania nowej drogi.	Zapisy Programu zostały stosownie uzupełnione.	Uwaga uwzględniona
25.	Uwaga dotycząca uwzględnienia w zapisach Programu informacji o kamieniach milowych, dotyczących przedstawienia stanu realizacji za rok 2022 i 2024.	W zapisach Programu już uwzględnione są informacje na temat konieczności podsumowania wykonania Programu według stanu na koniec 2022 r oraz na zakończenie Programu tj. 2024 r.	Uwaga wyjaśniona
26.	Uwagi dotyczące uwzględnienia w treści	Zapisy Programu zostały stosownie preredagowane.	Uwaga uwzględniona

	Programu odniesienia do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego do 2030 r.		
27.	Uwaga dotycząca wprowadzenia w treści dokumentu zmian wynikających z nowej dyrektywy 2019/1936 w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, zmieniającej dyrektywę 2008/96/WE z 19 grudnia 2008 r.,	Zapisy Programu zostały stosownie przeredagowane.	Uwaga uwzględniona