



R A P O R T

Wyniki klasyfikacji odcinków dróg 2019-2021 ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych na sieci dróg TEN-T

Opracował:

Departament Zarządzania Siecią Dróg

Spis treści

Wstęp	3
1. Dane ogólne o ocenianej sieci dróg krajowych	3
1.1 Sieć dróg poddanych klasyfikacji	4
1.2 Dane o średnim dobowym natężeniu ruchu drogowego na sieci dróg krajowych	4
1.3 Dane o jednostkowych kosztach wypadków i ich ofiarach	5
2 Klasyfikacja odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych	6
2.1 Wyniki klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych	6
2.2 Mapy ryzyka	11
3 Ranking odcinków dróg o najniższym poziomie bezpieczeństwa znajdujących się na sieci TEN-T	15
4 Podsumowanie i wnioski	15

Wstęp

„Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej” zobowiązuje Państwa Członkowskie Unii Europejskiej do realizacji zadań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprzez wykonywanie procedur oceny brd, audytu brd, kontroli brd, a także klasyfikacji odcinków na sieci dróg. Klasyfikacja ta polega na identyfikacji odcinków dróg w skali od najbardziej niebezpiecznych do charakteryzujących się najwyższym poziomem brd. Klasyfikacje dróg przeprowadza się ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej.

W Polsce 30 kwietnia 2012 r. przyjęto Ustawę o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2012 poz. 472). Celem wprowadzanych zmian było wdrożenie do polskiego systemu prawnego wyżej wymienionej dyrektywy. Ustawa nałożyła nowe obowiązki na zarządców dróg na sieci TEN-T. Obowiązek ten zawarto w art. 24 h pkt.2. Zarządcy dróg na sieci TEN-T zarządzają bezpieczeństwem ruchu drogowego poprzez między innymi wykonywanie klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej. Pierwsza klasyfikacja opiera się na analizie istniejącej sieci drogowej pod względem liczby wypadków śmiertelnych, w odniesieniu do natężenia ruchu drogowego. Drugi rodzaj klasyfikacji to analiza istniejącej sieci drogowej, w wyniku której wytypowane zostają odcinki dróg o dużym potencjale poprawy bezpieczeństwa oraz zmniejszenia kosztów wypadków drogowych. Oba rodzaje klasyfikacji mają za zadanie stworzyć zarządcom dróg rzeczowe podstawy do prowadzenia działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci dróg.

Przestawione poniżej wyniki klasyfikacji odcinków opracowano na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie dokonywania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej. Rozporządzenie określa metodę dokonywania klasyfikacji odcinków.

Niniejszy raport wynika z zapisów art. 24m Ustawy o drogach publicznych.

1. Dane ogólne o ocenianej sieci dróg krajowych

Sieci Transeuropejskie (ang. Trans-European Networks (TEN)) to program przygotowany przez Unię Europejską, który ma za zadanie rozbudowę, a także modernizację sieci europejskiej infrastruktury, tj. głównych linii spinających kontynent europejski. Program działa w trzech obszarach, tj. transport, energetyka i telekomunikacja. Założeniem programu jest współpraca pomiędzy państwami członkowskimi przy znacznym zaangażowaniu UE.

Transeuropejskie sieci transportowe (ang. Trans-European Transport Networks (TEN-T)) to program, który stawia sobie za cel wspieranie połączeń transportowych i rozszerzenie dostępności sieci krajowych. Utworzenie TEN-T ma też na celu zapewnienie dostępu regionom peryferyjnym lub wyspiarskim do centralnych regionów UE oraz przyczynia się do zmniejszenia wysokich kosztów transportu w tych regionach.

1.1 Sieć dróg poddanych klasyfikacji

Klasyfikacji ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych zostały poddane odcinki znajdujące się w sieci TEN-T, dla których organem zarządzającym ruchem jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. W wyniku tej analizy zostały wytypowane odcinki dróg o dużej koncentracji wypadków śmiertelnych będące w użytkowaniu co najmniej 3 lata.

1.2 Dane o średnim dobowym natężeniu ruchu drogowego na sieci dróg krajowych

Dane dotyczące średniego dobowego ruchu (SDR) przyjęto dla każdego klasyfikowanego roku. Dane zaczerpnięto z Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR) przeprowadzonego w 2020 i 2021 roku, dokonując oszacowania natężenia ruchu na podstawie wskaźników wzrostu. Dane o ruchu w 2020 i 2021 r. zostały pobrane z Generalnego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego w 2020 i 2021 r. Pomiar ruchu został wykonany na istniejącej sieci dróg krajowych z wyjątkiem tych odcinków, dla których zarządcami dróg w miastach na prawach powiatu są prezydenci tych miast. Na podstawie GPR 2020/21, dane za rok 2019 zostały opracowane na podstawie współczynników wzrostu, liczonych dla każdego roku pomiędzy ustalonymi pomiarami GPR. Podczas pomiaru rejestracją zostały objęte wszystkie pojazdy silnikowe korzystające z dróg publicznych (w podziale na 7 kategorii), tj.: motocykle, samochody osobowe, lekkie samochody ciężarowe (dostawcze), samochody ciężarowe bez przyczep, samochody ciężarowe z przyczepami, autobusy, ciągniki rolnicze. Ponadto pomiarem objęto również rowery. Na podstawie danych z GPR można zaobserwować wzrost liczby pojazdów poruszających się po drogach krajowych, o czym świadczy m.in. średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych przedstawiony w tabeli nr 1.

Tabela 1.

Klasy techniczne dróg	Rok 2010	Rok 2015	Rok 2020/21	wzrost/ spadek (%)
	SDRR 2010 (poj./dobę)	SDRR 2015 (poj./dobę)	SDRR 2020/21 (poj./dobę)	
A - autostrady	23 285	26 509	33 749	27,3%
S - ekspresowe	19 567	21 232	25 167	18,5%
GP - główne ruchu przyśpieszonego	10 434	9 995	10 353	3,6%
G - główne	4 978	5 260	5 900	12,2%
Drogi krajowe ogółem:	9 888	11 178	13 574	21,4%

Zgodnie z Generalnym Pomiarom Ruchu przeprowadzonym w 2015 r. średni dobowy ruch roczny na drogach krajowych wynosił 11178 poj./dobę, a wg GPR 2020/21: 13574 poj./dobę, czyli nastąpił aż 21 procentowy wzrostu średniego dobowego ruchu rocznego pojazdów silnikowych. Wzrost SDRR odnotowano na wszystkich klasach dróg krajowych:

- autostrady, wzrost o 27,3%,
- drogi ekspresowe, wzrost o 18,5%,
- drogi klasy GP, wzrost o 3,6%
- drogi klasy G, wzrost o 12,2%.

1.3 Dane o jednostkowych kosztach wypadków i ich ofiarach

W 2021 roku na drogach krajowych, których organem zarządzającym ruchem jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad wydarzyły się 3951 wypadki, w których zginęło 678 osób, a 5008 zostało rannych. Należy jednak podkreślić, że nastąpiła poprawa w porównaniu z poprzednim, 2020 rokiem, gdyż liczba wypadków spadła o 5,34%, liczba zabitych o 7,88%, a liczba rannych o 2,05%. Znaczny spadek liczby wypadków zauważalny jest również w 2020 roku - w porównaniu do roku 2019. Liczba wypadków spadła aż o 25,46%, liczba zabitych o 25,58%, a liczba rannych o 28,09%, na który wpływ miały wprowadzone w marcu 2020 roku okresowe ograniczenia w poruszaniu się ludności związane z pandemią COVID-19 (m. in. zamknięcie przejść granicznych, praca i nauka zdalna, ograniczenie zgromadzeń, turystyki i rekreacji). Statystykę wypadków w kolejnych 4 latach zawiera poniższa tabela nr 2:

Tabela 2.

Rok	Liczba wypadków	Różnice [%]	Liczba zabitych	Różnice [%]	Liczba rannych	Różnice [%]
2018	5793	-3,33%	926	6,80%	7507	-5,29%
2019	5600		989		7110	
2019	5600	-25,46%	989	-25,58%	7110	-28,09%
2020	4174		736		5113	
2020	4174	-5,34%	736	-7,88%	5113	-2,05%
2021	3951		678		5008	

Poniżej przedstawiono koszty jednostkowe zdarzeń drogowych ogółem w 2021 roku, na podstawie publikacji Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego:

- ofiary śmiertelnej – 2,675 mln zł/ofiarę,
- ofiary ciężko rannej – 3,472 mln zł/ofiarę,
- ofiary lekko rannej – 0,051 mln zł/ofiarę,
- strat materialnych w wypadku – 0,005 mln zł/wypadek,

- wypadku drogowego – 1,57 mln zł/wypadek,
- kolizji drogowej – 0,008 mln zł/wypadek.

Do klasyfikacji odcinków dróg, zgodnie z metodologią przyjęto koszty dla środkowego roku analizy – czyli dla roku 2020, które oszacowano w oparciu o wskaźniki inflacji.

2 Klasyfikacja odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych

Klasyfikację odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych charakteryzuje wskaźnik koncentracji wypadków śmiertelnych (KWZ), który pozwala na określenie klasy ryzyka indywidualnego (poziomu bezpieczeństwa), jakie ponosi pojedynczy użytkownik na odcinku drogi.

Wskaźnik KWZ jest określony za pomocą pięciu klas ryzyka A, B, C, D, E z których klasa E (czarna) oznacza odcinek o najniższym poziomie bezpieczeństwa. W celu ustalenia kolejności podejmowania działań naprawczych na analizowanych odcinkach dróg, na podstawie klasy drogi i klas ryzyka określa się poziom akceptacji ryzyka zagrożeń wypadkami zaliczając odcinki dróg do 3 grup o ryzyku akceptowanym, tolerowanym i nieakceptowanym.

2.1 Wyniki klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych

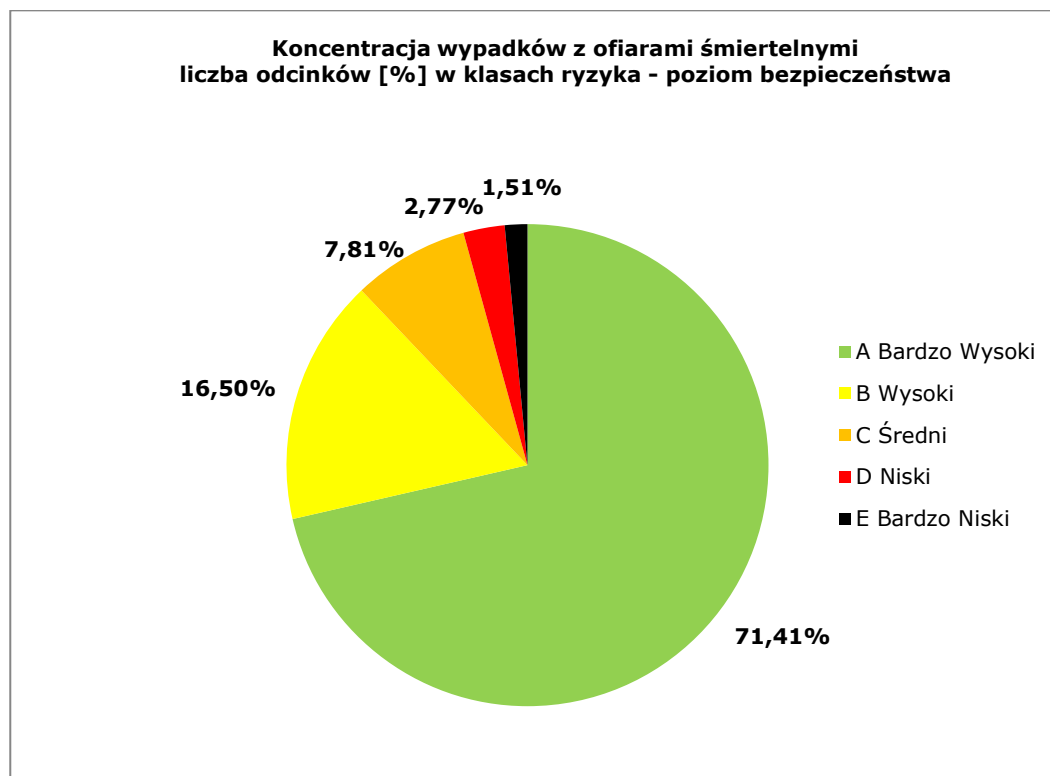
Klasyfikacja przedstawia ryzyko indywidualne, które zostało oszacowane na podstawie koncentracji wypadków śmiertelnych. Oznacza średnie ryzyko bycia ofiarą śmiertelną w wypadku na drogach krajowych w Polsce w latach 2019-2021. Poziom ryzyka przedstawiono w 5-stopniowej skali, w której każda klasa i kolor do niej przypisany oznacza inny poziom bezpieczeństwa. Klasa A (kolor zielony) oznacza najniższy poziom ryzyka, czyli charakteryzuje odcinki najbardziej bezpieczne, z kolei klasa E oznaczona kolorem czarnym oznacza odcinki o najniższym poziomie bezpieczeństwa. Poniżej tabela nr 3 przedstawiająca wyniki klasyfikacji odcinków z podziałem na klasy ryzyka:

Tabela 3.

Klasa ryzyka	Koncentracja wypadków z ofiarami śmiertelnymi - ogółem (poziom bezpieczeństwa)	Liczba odcinków	Długość [km]	Liczba odcinków [%]	Długość [%]
A	Bardzo Wysoki	567	2126	71,41%	68,32%
B	Wysoki	131	613	16,50%	19,71%
C	Średni	62	248	7,81%	7,95%
D	Niski	22	81	2,77%	2,60%
E	Bardzo Niski	12	44	1,51%	1,42%

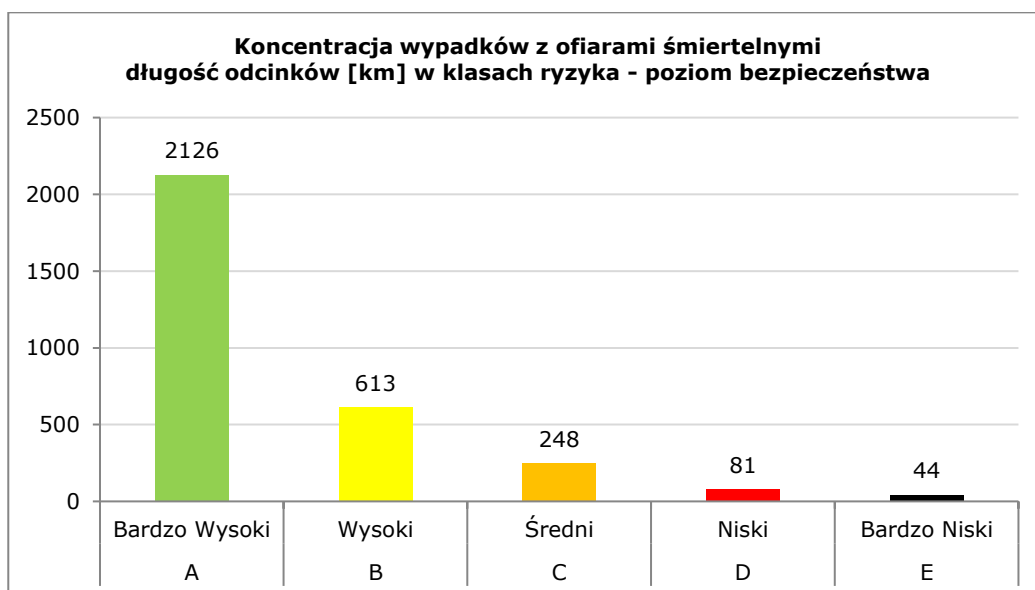
Z klasyfikacji przeprowadzonej na 794 odcinkach wynika, że 567 ocenianych odcinków znajduje się w klasie A o najmniejszej koncentracji wypadków śmiertelnych, co stanowi 71,41% wszystkich ocenianych odcinków. W klasie B i C o małej i średniej koncentracji wypadków znajdują się kolejno 131 (16,5%) i 62 (7,81%) odcinki. Klasa D to 22 odcinki, czyli 2,77% wszystkich ocenianych odcinków, natomiast w klasie E, gdzie koncentracja wypadków z ofiarami śmiertelnymi jest największa, wytypowano 12 odcinków, co stanowi tylko 15,1% wszystkich ocenianych odcinków. Na poniższym wykresie nr 1 omawiane dane zostały przedstawione w ujęciu procentowym:

Wykres 1.

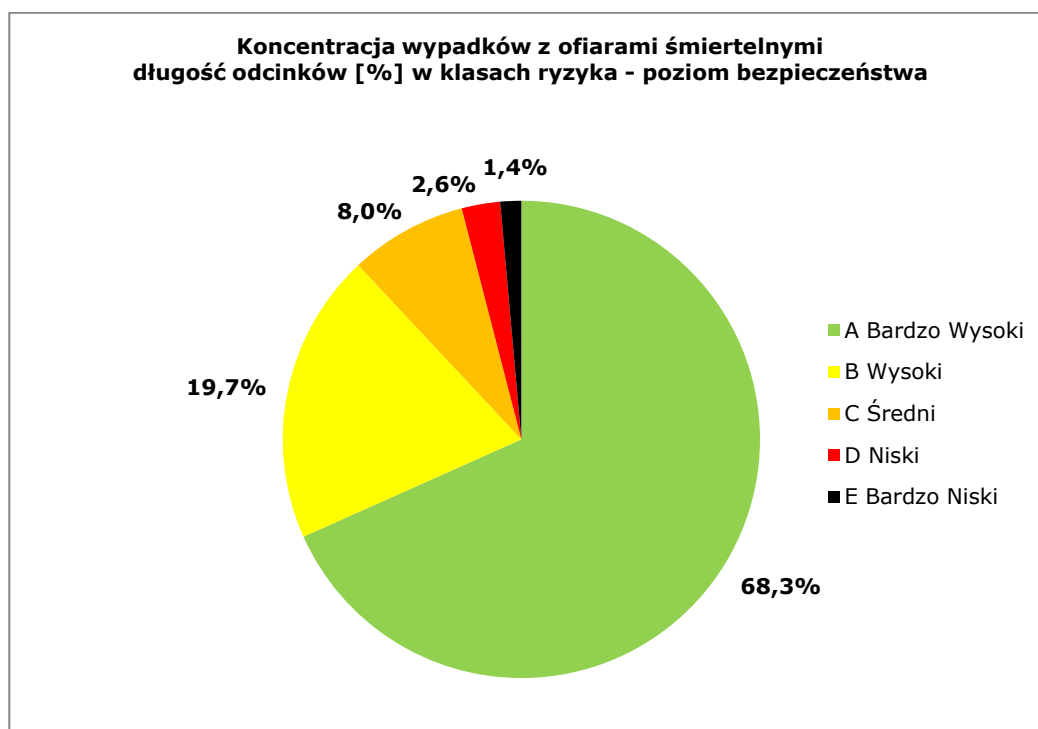


Dane uzyskane w odniesieniu do długości sklasyfikowanych dróg pokazują, iż wśród 3113 km ocenianych dróg, drogi o najniższym ryzyku stanowią 68,32% (2126 km). Z kolei

drogi, na których ryzyko bycia ofiarą śmiertelną jest małe lub średnie to kolejno 613 km (19,71%) i 248 km (7,95%). Drogi o ryzyku dużym, czyli te, które znalazły się w klasie D mają długość 81 km (2,77%). Natomiast drogi o największym ryzyku (klasa E) stanowią łącznie tylko 1,42% ocenianych dróg, czyli 44 km. Dane zostały przedstawione na poniższych wykresach: słupkowym (wykres 2) oraz kołowym w ujęciu procentowym (wykres 3): Wykres 2.



Wykres 3.



Na podstawie klasy drogi i powyższych klas ryzyka określa się poziom akceptacji ryzyka zagrożeń wypadkami, zaliczając odcinki dróg do 3 grup:

- o ryzyku akceptowanym,
- o ryzyku tolerowanym,

- o ryzyku nieakceptowanym

Poniższa tabela nr 4 przedstawia wyniki klasyfikacji odcinków w podziale na poziomy akceptacji ryzyka zagrożeń wypadkami:

Tabela 4.

Ryzyko zagrożeń wypadkami	Liczba odcinków	Długość [km]	Liczba odcinków [%]	Długość [%]
akceptowane	574	2159	72,29%	69,37%
tolerowane	195	862	24,56%	27,71%
nieakceptowane	25	91	3,15%	2,92%

Z klasyfikacji przeprowadzonej na 794 odcinkach wynika, że 574 ocenianych odcinków znajduje się w grupie o akceptowanym ryzyku zagrożeń wypadkami o najmniejszej koncentracji wypadków, co stanowi 72,29% wszystkich ocenianych odcinków. W grupie o tolerowanym ryzyku zagrożeń wypadkami znajduje się 195 (24,56%) odcinków. W grupie o ryzyku nieakceptowanym, gdzie koncentracja wypadków z ofiarami śmiertelnymi jest największa, znajdują się 25 odcinków, co stanowi 3,15% wszystkich ocenianych odcinków. Na poniższym wykresie 4 omawiane dane zostały przedstawione w ujęciu procentowym:

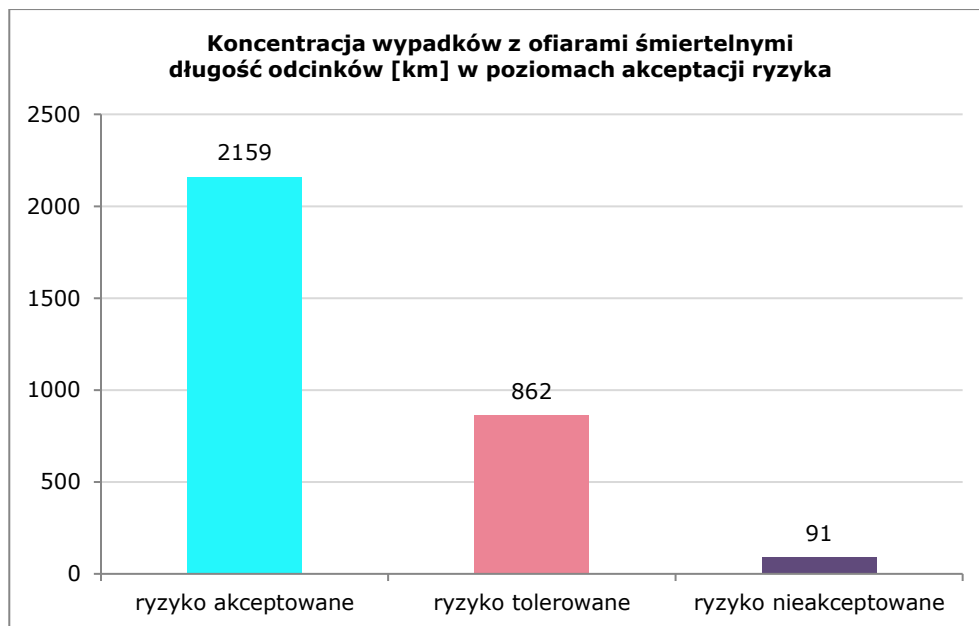
Wykres 4.



Dane uzyskane w odniesieniu do długości sklasyfikowanych dróg pokazują, iż wśród 3113 km ocenianych dróg, drogi o najniższym ryzyku zagrożeń wypadkami stanowią 69,37% (2159 km). Z kolei odcinki dróg, zaliczone do grupy o ryzyku tolerowanym stanowią 862 km (27,71%), natomiast drogi o największym poziomie ryzyka (ryzyku nieakceptowanym) stanowią 2,92% ocenianych dróg, czyli 91 km. Dane zostały

przedstawione na poniższych wykresach: słupkowym (wykres 5) oraz kołowym w ujęciu procentowym (wykres 6):

Wykres 5.



Wykres 6.



2.2 Mapy ryzyka

Poniższe mapy przedstawiają klasyfikację odcinków ze względu na koncentrację wypadków z ofiarami śmiertelnymi, osobno w podziale na klasy ryzyka oraz w podziale na poziomy akceptacji ryzyka zagrożeń wypadkami.

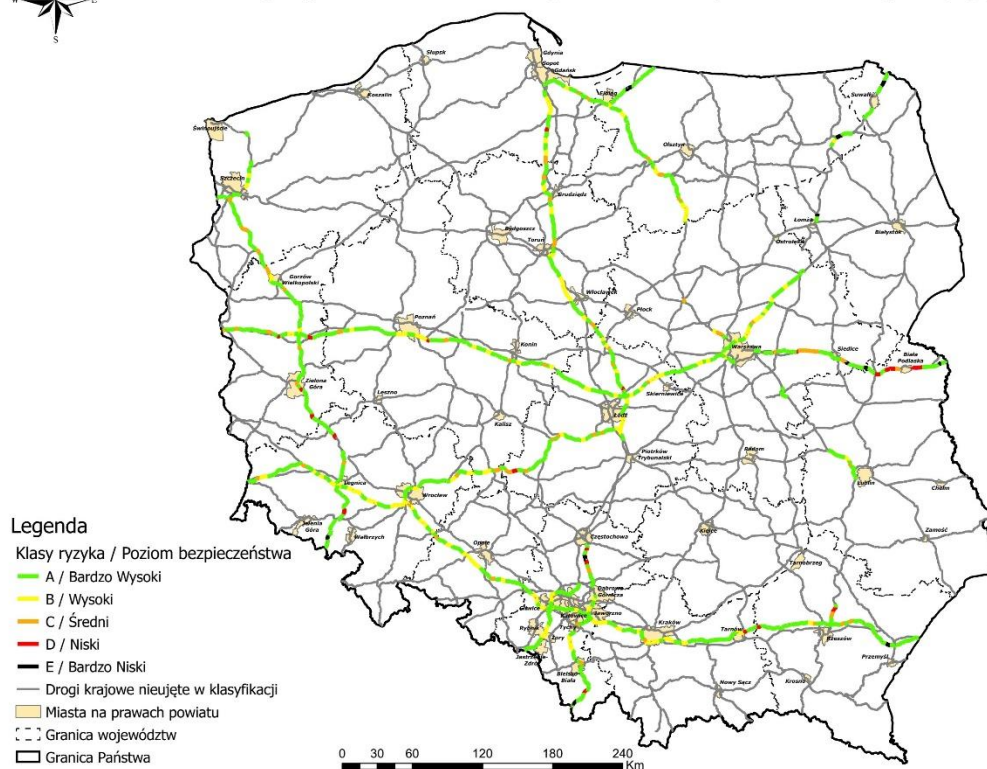
Z mapy nr 1 wynika, że największa długość odcinków o bardzo małej koncentracji wypadków z ofiarami śmiertelnymi jest w województwach: dolnośląskim, śląskim i łódzkim. Natomiast największa długość odcinków klasyfikowanych dróg zakwalifikowanych do klasy „E” o największej koncentracji wypadków z ofiarami śmiertelnymi jest w województwach warmińsko-mazurskim, śląskim i podlaskim. Udziały odcinków w poszczególnych województwach do długości całej klasyfikowanej sieci TEN-T odzwierciedla tabela nr 5. Największa długość odcinków klasyfikowanych dróg zakwalifikowanych do klasy ryzyka „E” pod względem wskaźnika koncentracji wypadków z ofiarami śmiertelnymi jest w województwach warmińsko-mazurskim, śląskim i podlaskim (i stanowi ona odpowiednio 0,35%, 0,31%, 0,24% wszystkich klasyfikowanych odcinków na sieci TEN-T), natomiast największą długością odcinków klasyfikowanych dróg zakwalifikowanych do klasy ryzyka „A” pod względem wskaźnika koncentracji wypadków z ofiarami śmiertelnymi charakteryzują się województwa: dolnośląskie, śląskie i łódzkie (i stanowią one odpowiednio 8,31%, 7,25%, 7,13% wszystkich klasyfikowanych odcinków na sieci TEN-T). Udział długości pozostałych klas ryzyka (B, C i D) w stosunku do analizowanej sieci TEN-T wynosi łącznie 30,26%.

Z mapy nr 2 wynika, że największa długość odcinków zakwalifikowanych do ryzyka akceptowalnego, znajduje się w województwie śląskim, mazowieckim i łódzkim. Natomiast największa długość odcinków o ryzyku nieakceptowanym, jest w województwach: dolnośląskim, lubuskim i podkarpackim. Dane zostały przedstawione w tabeli nr 6.

Mapa 1.



Klasyfikacja odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych
 Koncentracja wypadków z ofiarami śmiertelnymi na sieci TEN-T (za okres 2019-2021) - klasy ryzyka



Departament
 Zarządzania Siecią Dróg

Mapa 2.



Klasyfikacja odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych
 Koncentracja wypadków z ofiarami śmiertelnymi na sieci TEN-T (za okres 2019-2021) - poziomy akceptacji ryzyka



Departament
 Zarządzania Siecią Dróg

Tabela 5.

Województwo	długość odcinków w klasyfikowanej sieci TEN-T [km]	długość odcinków o klasie ryzyka "E" w województwie [km]	udział odcinków o klasie ryzyka "E" w województwie	długość odcinków o klasie ryzyka "A" w województwie [km]	udział długości odcinków o klasie ryzyka "A" w województwie [km]	udział długości odcinków o klasie ryzyka "E" w całej klasyfikowanej sieci TEN-T	udział długości odcinków o klasie ryzyka "A" w całej klasyfikowanej sieci TEN-T	udział długości odcinków pozostałych klas ryzyka (B, C, D) w całej klasyfikowanej sieci TEN-T
dolnośląskie	393	5	1,17%	259	65,85%	0,15%	8,31%	4,16%
kujawsko-pomorskie	165	0	0,00%	97	58,98%	0,00%	3,13%	2,17%
lubelskie	103	3	2,66%	68	65,40%	0,09%	2,17%	1,06%
lubuskie	261	0	0,00%	201	77,08%	0,00%	6,47%	1,92%
łódzkie	337	0	0,00%	222	65,81%	0,00%	7,13%	3,71%
małopolskie	150	0	0,00%	96	63,80%	0,00%	3,08%	1,75%
mazowieckie	334	6	1,65%	214	63,85%	0,18%	6,86%	3,71%
opolskie	88	0	0,00%	54	61,50%	0,00%	1,74%	1,09%
podkarpackie	173	4	2,10%	141	81,64%	0,12%	4,53%	0,90%
podlaskie	40	7	18,74%	32	81,26%	0,24%	1,04%	0,00%
pomorskie	153	0	0,00%	101	66,43%	0,00%	3,26%	1,65%
śląskie	336	10	2,83%	226	67,06%	0,31%	7,25%	3,25%
warmińsko-mazurskie	227	11	4,74%	165	72,57%	0,35%	5,29%	1,65%
wielkopolskie	235	0	0,00%	159	67,65%	0,00%	5,10%	2,44%
zachodniopomorskie	117	0	0,00%	92	78,79%	0,00%	2,97%	0,80%
Łącznie	3113	44		2126		1,42%	68,32%	30,26%

Tabela 6.

Województwo	długość odcinków w klasyfikowanej sieci TEN-T [km]	długość odc. o akceptowalnym poziomie akceptacji ryzyka zagrożeń wypadkami w województwie [km]	udział odcinków o poziomie akceptowalnym w województwie	długość odc. o nieakceptowalnym poziomie akceptacji ryzyka zagrożeń wypadkami w województwie [km]	udział odcinków o poziomie nieakceptowalnym w województwie	udział długości odcinków o akceptowalnym poziomie akceptacji ryzyka zagrożeń wypadkami w całej klasyfikowanej sieci TEN-T	udział długości odc. o nieakceptowalnym poziomie akceptacji ryzyka zagrożeń wypadkami w całej klasyfikowanej sieci TEN-T	udział długości odcinków o tolerowanym poziomie akceptacji w całej klasyfikowanej sieci TEN-T
dolnośląskie	393	259	65,85%	13	3,34%	8,31%	0,42%	3,89%
kujawsko-pomorskie	165	97	58,98%	0	0,00%	3,13%	0,00%	2,17%
lubelskie	103	68	65,40%	3	2,66%	2,17%	0,09%	1,06%
lubuskie	261	201	77,08%	13	4,93%	6,47%	0,41%	1,51%
łódzkie	337	222	65,81%	8	2,26%	7,13%	0,25%	3,46%
małopolskie	150	96	63,80%	4	2,33%	3,08%	0,11%	1,63%
mazowieckie	334	227	67,88%	6	1,65%	7,29%	0,18%	3,27%
opolskie	88	54	61,50%	0	0,00%	1,74%	0,00%	1,09%
podkarpackie	173	141	81,64%	11	6,54%	4,53%	0,36%	0,66%
podlaskie	40	32	81,26%	7	18,74%	1,04%	0,24%	0,00%
pomorskie	153	101	66,43%	4	2,43%	3,26%	0,12%	1,53%
śląskie	336	240	71,29%	10	2,83%	7,71%	0,31%	2,80%
warmińsko-mazurskie	227	170	74,84%	11	4,74%	5,45%	0,35%	1,49%
wielkopolskie	235	159	67,65%	3	1,19%	5,10%	0,09%	2,35%
zachodniopomorskie	117	92	78,79%	0	0,00%	2,97%	0,00%	0,80%
Łącznie	3113	2159		91		69,37%	2,92%	27,71%

3 Ranking odcinków dróg o najniższym poziomie bezpieczeństwa znajdujących się na sieci TEN-T

Po przeprowadzeniu klasyfikacji wytypowano 10 odcinków dróg krajowych o najniższym poziomie bezpieczeństwa zaliczonych wg wskaźnika koncentracji wypadków z ofiarami śmiertelnymi do klasy ryzyka E

1. woj. warmińsko-mazurskie, droga ekspresowa S22 w km od 407,336 do km 409,928
2. woj. lubelskie, droga krajowa nr 2 w km od 664,884 do km 667,633
3. woj. warmińsko-mazurskie, droga ekspresowa S22 w km od 409,928 do km 412,873
4. woj. śląskie, droga ekspresowa S1g w km od 4,769 do km 10,032
5. woj. podkarpackie, autostrada A4 w km od 639,003 do km 642,631
6. woj. podlaskie, droga krajowa nr 61 w km od 161,97 do km 164,067
7. woj. warmińsko-mazurskie, droga krajowa nr 16 w km od 296,983 do km 302,197
8. woj. mazowieckie, droga krajowa nr 2 w km od 596,274 do km 599,487
9. woj. podlaskie, droga krajowa nr 8 w km od 778,549 do km 783,915
10. woj. śląskie, droga krajowa nr 91i w km od 492,266 do km 496,518

4 Podsumowanie i wnioski

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ma świadomość, iż spoczywa na niej obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych i podejmuje takie działania, których celem jest zapewnienie możliwie najwyższego poziomu bezpieczeństwa użytkownikom. Realizacja wszystkich działań, które mogą w znaczący sposób przyczynić się do radykalnej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych wymaga dużych nakładów finansowych. Jak wynika z map ryzyka zamieszczonych w rozdziale 2.2 opracowanych dla sieci TEN-T, bardzo korzystna z punktu widzenia brd (choć kosztowna) jest konsekwentna budowa/rozbudowa sieci autostrad i dróg ekspresowych co niewątpliwie jest przez GDDKiA realizowane. Ma to znaczący wpływ na zaobserwowany spadek liczby wypadków i liczby osób poszkodowanych na przełomie lat. Biorąc pod uwagę przyczyny zdarzeń należy zauważyć, że bezpieczeństwo na polskich drogach nie zależy tylko od zarządcy drogi i od jego działań podjętych w tym kierunku, ale także lub przede wszystkim od kierowcy, który min. poprzez zmianę swoich złych nawyków, jazdę z bezpieczną prędkością, realnie przyczynia się do wzrostu poziomu brd. Tak jak wpływ na poprawę bezpieczeństwa na drogach ma stosowanie się kierowców do obowiązujących przepisów prawa tak też znaczącą rolę odgrywa jego egzekwowanie przez upoważnione do tego służby. Zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego to kompleksowe działania, które obejmują struktury organizacyjne, planowanie, zasady i procedury postępowania, a także zasoby finansowe, które są niezbędne do opracowywania i wdrażania przyjętych celów i procedur postępowania.

Potrzeby dotyczące działań poprawiających brd na istniejącej sieci dróg krajowych są konsekwentnie aktualizowane. Zgłoszone potrzeby zawierają wykaz najpilniejszych zadań z zakresu przebudowy, rozbudowy lub remontów istniejących odcinków dróg krajowych.

Stopniowa (ze względów finansowych) i konsekwentna realizacja zadań doprowadziła już i będzie prowadzić do znacznej poprawy bezpieczeństwa na drogach krajowych.

Niniejsza klasyfikacja odcinków 2019-2021 jest ostatnią klasyfikacją odcinków wykonywaną przez GDDKiA. W 2019 zmieniono zapisy Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. Dotychczasowe zapisy dotyczące klasyfikacji odcinków zastąpiono nowym opracowaniem o nazwie „Ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego”. Nowa metodologia będzie wymagała podejścia proaktywnego (czyli będzie konieczna ocena sieci drogowej pod względem cech infrastruktury na drodze) oraz reaktywnego (związanego z występowaniem wypadków). Nowa metodologia powinna zostać opublikowana przez Komisję Europejską w 2023 r. Zgodnie z treścią Dyrektywy, „Ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego” powinna być wykonana do 2024 r.