

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2024 r.

w sprawie oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków oraz kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego²⁾

Na podstawie art. 24mb ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) metodę i sposób przeprowadzania oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków, zwaną dalej „oceną ryzyka”;
- 2) sposób przekazywania sprawozdania z oceny ryzyka do ministra właściwego do spraw transportu;
- 3) zawartość i sposób prezentacji wyników oceny ryzyka w sprawozdaniu z oceny ryzyka;
- 4) kategorie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

§ 2. Ocenę ryzyka przeprowadza się osobno dla:

- 1) autostrad i dróg ekspresowych lub ich odcinków;
- 2) pozostałych dróg lub ich odcinków:
 - a) o dwóch jezdniach głównych,
 - b) o jednej jezdni głównej.

§ 3. Oceny ryzyka dokonuje się:

- 1) metodą reaktywną – opartą na analizie występowania wypadków drogowych;
- 2) metodą proaktywną – opartą na analizie parametrów technicznych drogi i jej otoczenia.

§ 4. 1. Jeżeli dla danego odcinka drogi nie są dostępne dane dotyczące wypadków drogowych z co najmniej 3 lat poprzedzających rok, w którym dokonywana jest ocena ryzyka, ocenę ryzyka przeprowadza się wyłącznie metodą proaktywną.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniającą dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz. Urz. UE L 305 z 26.11.2019, str.1).

2. W przypadku odcinków dróg położonych w granicach obszaru zabudowanego oraz tuneli o długości nie większej niż 500 metrów, ocenę ryzyka przeprowadza się wyłącznie metodą reaktywną.

3. W przypadku odcinka drogi, który jest przebudowywany lub rozbudowywany w roku, w którym przeprowadzana jest ocena ryzyka, nie przeprowadza się oceny ryzyka metodą reaktywną ani proaktywną i przydziela się kategorię bezpieczeństwa ruchu drogowego „bezpieczna”.

§ 5. 1. W celu przeprowadzenia oceny ryzyka metodą reaktywną autostradę lub drogę ekspresową dzieli się na segmenty uwzględniając:

- 1) odcinki miejskie i zamiejskie;
- 2) lokalizację węzłów;
- 3) liczbę pasów ruchu;
- 4) ukształtowanie drogi w planie;
- 5) zalecane długości segmentów.

2. W celu przeprowadzenia oceny ryzyka metodą reaktywną pozostałe drogi dzieli się na segmenty uwzględniając:

- 1) lokalizację węzłów lub skrzyżowań;
- 2) liczbę pasów ruchu;
- 3) ukształtowanie drogi w planie;
- 4) natężenie ruchu;
- 5) zalecane długości segmentów.

3. Na podstawie danych dotyczących wypadków drogowych dla segmentów oblicza się:

- 1) gęstość wypadków drogowych w danym okresie, w odniesieniu do długości segmentu;
- 2) koncentrację wypadków drogowych w danym okresie, w odniesieniu do natężenia ruchu.

4. Na podstawie parametrów, o których mowa w ust. 3, każdy segment przypisuje się do jednej z klas bezpieczeństwa:

- 1) bezpiecznej;
- 2) średnio bezpiecznej;
- 3) niebezpiecznej.

5. Szczegółowy sposób przeprowadzania oceny ryzyka metodą reaktywną określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 6. 1. W celu przeprowadzenia oceny ryzyka metodą proaktywną autostradę lub drogę ekspresową dzieli się na segmenty uwzględniając:

- 1) odcinki miejskie i zamiejskie;
- 2) natężenie ruchu;
- 3) liczbę pasów ruchu;
- 4) dopuszczalną prędkość;
- 5) ukształtowanie terenu;
- 6) zalecane długości segmentów.

2. W celu przeprowadzenia oceny ryzyka metodą proaktywną pozostałe drogi dzieli się na segmenty uwzględniając :

- 1) natężenie ruchu;
- 2) liczbę pasów ruchu;
- 3) dopuszczalną prędkość;
- 4) ukształtowanie terenu;
- 5) zalecane długość segmentów.

3. Dla każdego z segmentów ocenia się wpływ następujących parametrów drogi i jej otoczenia na ryzyko wystąpienia wypadków drogowych:

- 1) w przypadku autostrad i dróg ekspresowych:
 - a) szerokość pasów ruchu,
 - b) otoczenie drogi,
 - c) ukształtowanie drogi w planie,
 - d) odległości między węzłami,
 - e) konflikty z ruchem pieszych i rowerzystów,
 - f) funkcjonowanie systemu zarządzania ruchem lub Inteligentnych Systemów Transportowych;
- 2) w przypadku pozostałych dróg:
 - a) szerokość pasów ruchu,
 - b) otoczenie drogi,
 - c) ukształtowanie drogi w planie,
 - d) gęstość zjazdów,
 - e) parametry skrzyżowań,
 - f) konflikty z ruchem pieszych i rowerów,
 - g) szerokość i rodzaj pobocza,

- h) występowanie pasów do wyprzedzania,
- i) oznakowanie pionowe i poziome.

4. Wynikiem przeprowadzonej oceny ryzyka metodą proaktywną jest przypisanie każdemu segmentowi liczby punktów.

5. Na podstawie liczby punktów, o której mowa w ust. 4, każdy segment przypisuje się do jednej z klas bezpieczeństwa:

- 1) bezpiecznej;
- 2) średnio bezpiecznej;
- 3) niebezpiecznej.

6. Szczegółowy sposób przeprowadzania oceny ryzyka metodą proaktywną określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 7. 1. Wyniki oceny ryzyka metodą reaktywną oraz metodą proaktywną scala się w celu uzyskania wyniku oceny ryzyka.

2. Szczegółowy sposób scalenia wyników oceny ryzyka metodą reaktywną i metodą proaktywną oraz uzyskania wyniku oceny ryzyka, a także zawartość i sposób prezentacji wyników oceny ryzyka w sprawozdaniu z oceny ryzyka określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 8. Zarządca drogi wykonuje czynności, o których mowa w § 5–7 oraz sporządza sprawozdanie z wyników oceny ryzyka, które przekazuje do ministra właściwego do spraw transportu w wersji elektronicznej.

§ 9. Ustala się pięć kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- 1) bezpieczna;
- 2) stosunkowo bezpieczna;
- 3) średnio bezpieczna;
- 4) umiarkowanie niebezpieczna;
- 5) niebezpieczna.

§ 10. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY