

R A P O R T

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

Opracował:

Departament Zarządzania Ruchem – Wydział Analiz i Kontroli BRD

Warszawa, styczeń 2014

Spis treści:

Wstęp.....	3
1. Dane ogólne o ocenianej sieci TEN-T.....	3
1.1. Sieć dróg poddanych klasyfikacji.....	3
1.2. Dane o średnim dobowym natężeniu ruchu drogowego na sieci TEN-T...4	
1.3. Dane o jednostkowych kosztach wypadków i ich ofiarach.....	5
2. Wyniki klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych.....	5
2.1. Ranking odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych.....	6
2.2. Ranking odcinków dróg ze względu na koncentrację kosztów wypadków śmiertelnych.....	10
2.3. Mapy ryzyka	12
3. Ocena wyników – wybór odcinków najbardziej niebezpiecznych do przeprowadzenia inspekcji brd.....	14
4. Podsumowanie	15

Wstęp

Zarządzanie bezpieczeństwem istniejącej infrastruktury drogowej to jedno z narzędzi jakie daje Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. Dyrektywa ta zobowiązuje państwa członkowskie Unii Europejskiej do realizacji zadań w tym zakresie, poprzez wykonywanie procedur oceny brd, audytu brd, kontroli brd, a także klasyfikacji odcinków na sieci dróg. Klasyfikacja ta polega na identyfikacji odcinków dróg od tych najbardziej niebezpiecznych do tych charakteryzujących się najwyższym poziomem brd. Klasyfikacje dróg przeprowadza się ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz ze względu na bezpieczeństwo sieci.

W Polsce 30 kwietnia 2012 r. przyjęto *Ustawę o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw*. 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 dokonanie 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 prawdopodobieństwie 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.

1. Dane ogólne o ocenianej sieci TEN-T

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.

Trans-Europejskie sieci transportowe (ang. Trans-European Networks (TEN-T)) to program, który stawia sobie za cel wspieranie połączeń transportowych i rozszerzenie dostępności sieci krajowych. Państwa Członkowskie mają obecnie łącznie 5 milionów km dróg, ponad 215000 km linii kolejowych i 41000 km żeglownych śródlądowych dróg wodnych. 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 zarządzane przez GDDKiA znajdujące się w sieci TEN-T i jednocześnie będące w użytkowaniu co najmniej 3 lata. W wyniku tej analizy zostały wytypowane odcinki dróg o dużej koncentracji wypadków śmiertelnych.

1.2. Dane o średnim dobowym natężeniu ruchu drogowego na sieci TEN-T

Dane dotyczące średniego dobowego ruchu (SDR) na poszczególnych klasyfikowanych odcinkach zaczerpnięto z Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR) przeprowadzonego w 2010 roku. Pomiar został wykonany na istniejącej sieci dróg krajowych z wyjątkiem tych odcinków, dla których zarządcami dróg w miastach na prawach powiatu są prezydenci tych miast. 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. Poniżej w tabelach przedstawiono statystyki dotyczące SDR dla odcinków dróg poddanych klasyfikacji, znajdujących się w sieci TEN-T ze względu na koncentrację wypadków z ofiarami śmiertelnymi oraz ze względu na koncentrację kosztów wypadków.

Tabela 1.

Klasa ryzyka	Koncentracja wypadków z ofiarami śmiertelnymi	Liczba odcinków	Najniższy SDR	Najwyższy SDR
A	Bardzo mała	482	329	77258
B	Mała	51	13515	77258
C	Średnia	77	9475	41899
D	Duża	119	7408	59989
E1	Bardzo duża	88	4766	39064
E2	Największa	133	3259	40387

Z powyższej tabeli wynika, że wśród odcinków znajdujących się w klasie A występuje ogromna rozpiętość – występują odcinki o bardzo małym SDR, tj. 329 poj./dobę, ale również o takim SDR, który przekracza 77 tys. poj./dobę. W klasie B i C nie występuje tak duża dysproporcja. Z kolei w klasie D, która charakteryzuje się dużą koncentracją wypadków z ofiarami śmiertelnymi, SDR zawiera się w przedziale od niewiele ponad 7 tys. poj./dobę do prawie 60 tys. poj./dobę. W klasie E1 i E2, gdzie ryzyko bycia ofiarą śmiertelną jest bardzo duże i największe również można zaobserwować dysproporcje pomiędzy odcinkami najmniej (od 3-4 tys. poj./dobę) oraz najbardziej (około 40 tys. poj./dobę) obciążonymi ruchem.

Tabela 2.

Klasa ryzyka	Koncentracja kosztów wypadków	Liczba odcinków	Najniższy SDR	Najwyższy SDR
A	Bardzo mała	269	329	60496
B	Mała	205	3355	77258
C	Średnia	127	539	40090
D	Duża	167	2760	59989
E1	Bardzo duża	75	2760	36151
E2	Największa	107	329	40387

Powyższa tabela to zestawienie najniższych i najwyższych wartości SDR w poszczególnych klasach przy rankingu odcinków ze względu na koncentrację kosztów wypadków. Podobnie jak przy poprzednim zestawieniu w klasie A występuje ogromna rozpiętość, jeżeli chodzi o SDR – występują odcinki o bardzo małym SDR, tj. 329 poj./dobę, ale również o takim, który przekracza 60 tys. poj./dobę. W klasie B, C, D i E1 również występują odcinki o bardzo małym SDR (niewiele ponad 500 poj./dobę), ale także o takim przekraczającym kilkadziesiąt tys. poj./dobę. Natomiast w klasie E2, o największym ryzyku, podobnie jak w klasie A, zauważalne są duże dysproporcje w natężeniu ruchu na poszczególnych odcinkach – odcinki o SDR wynoszącym 329 poj./dobę oraz o SDR przekraczającym 40 tys. poj./dobę.

1.3. Dane o jednostkowych kosztach wypadków i ich ofiarach

W 2012 roku na polskich drogach wydarzyły się 6 983 wypadki, w których zginęło 1267 osób, a 9581 zostało rannych (w tym 2594 osoby ciężko). Należy podkreślić, że nastąpiła nieznaczna poprawa w porównaniu z poprzednim, 2011 rokiem, gdyż liczba wypadków w 2012 spadła o 12,49%, liczba zabitych o 16,26%, a liczba rannych o 10,69%. Z kolei w 2010 roku doszło do 8096 wypadków w których zginęło 1416 osób, a 11263 zostało rannych. Na przestrzeni tych 3 lat widać poprawę – corocznie zmniejsza się liczba wypadków, zabitych i rannych. Różnica pomiędzy rokiem 2010 i 2011 nie była tak znaczna jak pomiędzy 2011 a 2012. Statystykę wypadków w kolejnych 3 latach zawiera poniższa tabela:

Tabela 3.

Rok	Liczba wypadków	Różnice %	Liczba zabitych	Różnice %	Liczba rannych	Różnice %
2010	8096		1416		11263	
2011	7991	-1,30%	1513	6,85%	10728	-4,75%
2012	6993	-12,49%	1267	-16,26%	9581	-10,69%

Przy dokonywaniu klasyfikacji odcinków przyjęto jednostkowe koszty za rok 2011 oszacowane m.in. na podstawie danych z opracowania „Metoda oraz wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2012, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Warszawa 2013. Poniżej podano poszczególne koszty:

- wypadków – 0,077 mln zł/wypadek,
- zabitych - 2,407 mln zł/ofiarę,
- lekko i średnio rannych – 0,057 mln zł/ofiarę,
- ciężko rannych – 1,098 mln zł/ofiarę.

2. Wyniki klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych

Klasyfikacja odcinków ze względu na wypadki drogowe została wykonana w oparciu o dwie miary bezpieczeństwa: koncentrację wypadków z ofiarami śmiertelnymi i koncentrację kosztów wypadków. Wskaźniki te wyrażają ryzyko indywidualne uczestników ruchu drogowego, którzy poruszają się po analizowanej sieci dróg, czyli odnoszą się do zachowań pojedynczego uczestnika ruchu drogowego. Ryzyko to jest

określane jako prawdopodobieństwo poniesienia strat o określonej ciężkości w ciągu jednej podróży, kiedy to uczestnik ten jest narażony na niebezpieczeństwo ze strony innych uczestników ruchu drogowego lub ze strony infrastruktury drogowej.

2.1. Ranking odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych

Ranking ten kładzie nacisk w szczególności na skutki i ciężkość wypadków. Przedstawia ryzyko indywidualne, które zostało zmierzone koncentracją wypadków, czyli oznacza średnie ryzyko bycia ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną w wypadku na drogach krajowych na sieci TEN-T w Polsce w latach 2010-2012. Poziom ryzyka przedstawiono w 6-stopniowej skali, na której każda klasa i kolor do niej przypisany oznacza inny poziom ryzyka. Klasa A oznaczona kolorem zielonym wyznacza najniższy poziom ryzyka, czyli charakteryzuje odcinki najbardziej bezpieczne. Z kolei Klasy E1 i E2 oznaczone kolejno kolorem czarnym i fioletowym wyznaczają odcinki o najwyższym poziomie ryzyka. Poniżej tabela przedstawiająca wyniki klasyfikacji odcinków:

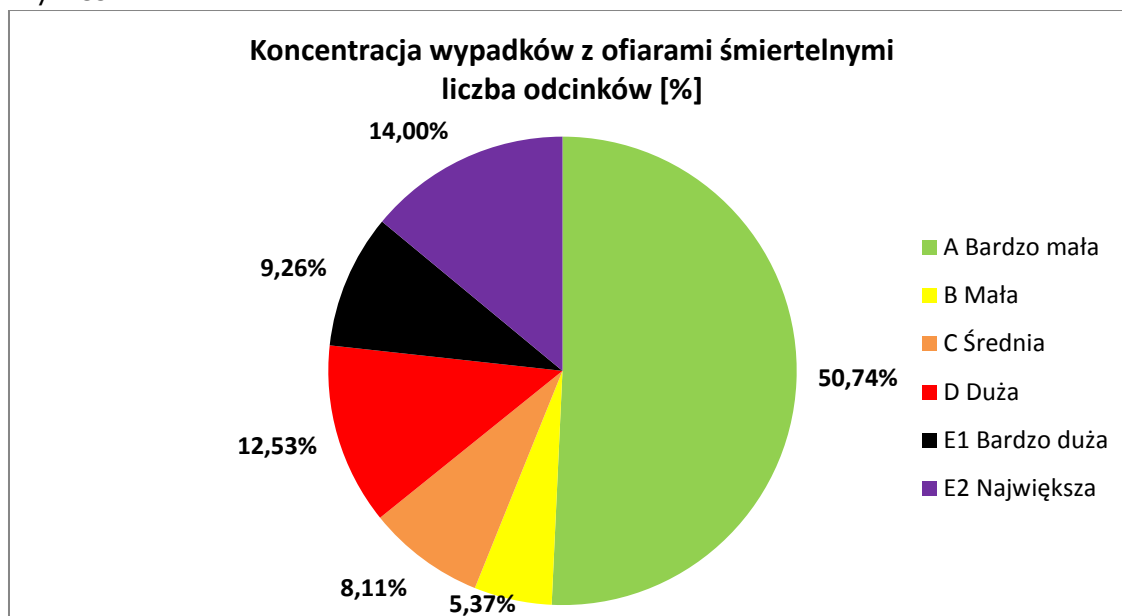
Tabela 4.

Klasa ryzyka	Koncentracja wypadków z ofiarami śmiertelnymi	Liczba odcinków	Długość	Liczba odcinków %	Długość %
A	Bardzo mała	482	1470	50,74%	45,01%
B	Mała	51	211	5,37%	6,47%
C	Średnia	77	329	8,11%	10,06%
D	Duża	119	477	12,53%	14,59%
E1	Bardzo duża	88	340	9,26%	10,42%
E2	Największa	133	440	14,00%	13,46%

Z klasyfikacji przeprowadzonej na 950 odcinkach znajdujących się w Polsce na sieci TEN-T wynika, że 482 z ocenianych odcinków to odcinki znajdujące się w klasie A, czyli tej o najmniejszej koncentracji wypadków, co stanowi 50,74% wszystkich ocenianych odcinków. W klasie B znajduje się 51 ocenianych odcinków, co stanowi 5,37% ocenianych odcinków, a w klasie C - 77 odcinków, czyli 8,11% ocenianych odcinków. W klasie D, gdzie koncentracja wypadków z ofiarami śmiertelnymi jest duża, znajduje się 119 odcinków, czyli 12,53% wszystkich ocenianych odcinków. Natomiast do klas E1 i E2, gdzie koncentracja wypadków z ofiarami śmiertelnymi jest największa, zaliczono kolejno 88 i 133 odcinki, co daje 9,26% i 14,00%. Z uzyskanych danych wynika, że 221 (tj. 23,26%) odcinków znajdujących się na sieci dróg krajowych w sieci TEN-T to odcinki niebezpieczne.

Poniżej dane w ujęciu procentowym przedstawione zostały na wykresie [1]:

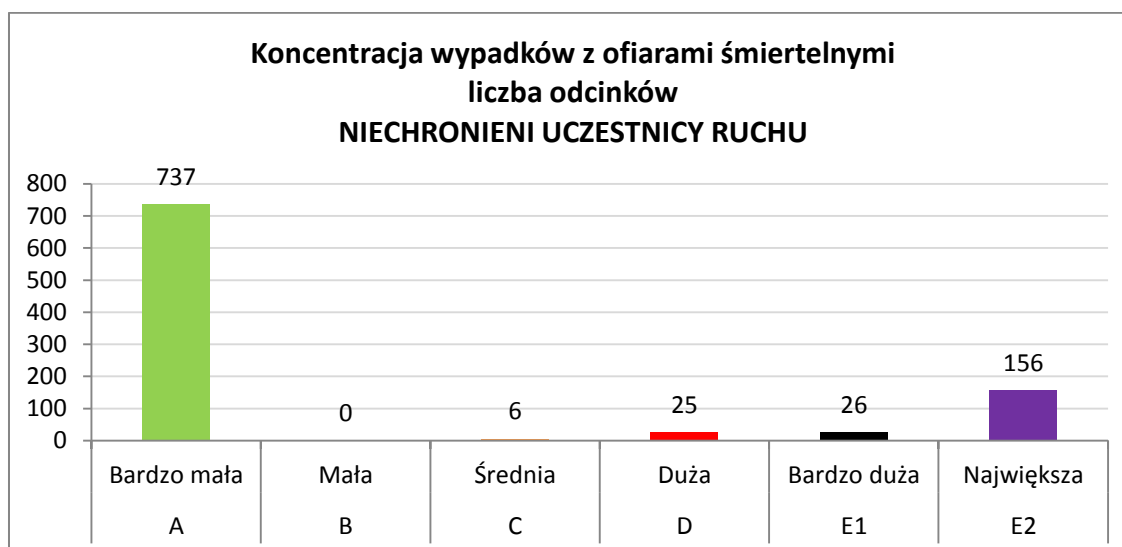
Wykres 1.



W przeprowadzonej klasyfikacji została także wyodrębniona grupa niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Z wykonanej klasyfikacji wynika między innymi, iż 737 na 950 badanych na sieci TEN-T odcinków, czyli 77,58% to odcinki, na których występuje mała koncentracja wypadków z ofiarami śmiertelnymi, którymi są niechronieni uczestnicy ruchu. Z kolei odcinków niebezpiecznych, na których jest bardzo duże ryzyko wypadku z niechronionym uczestnikiem ruchu, wytypowano 156, czyli 16,42% wszystkich ocenianych odcinków. [wykres2] [wykres3]

Wykres 2 .

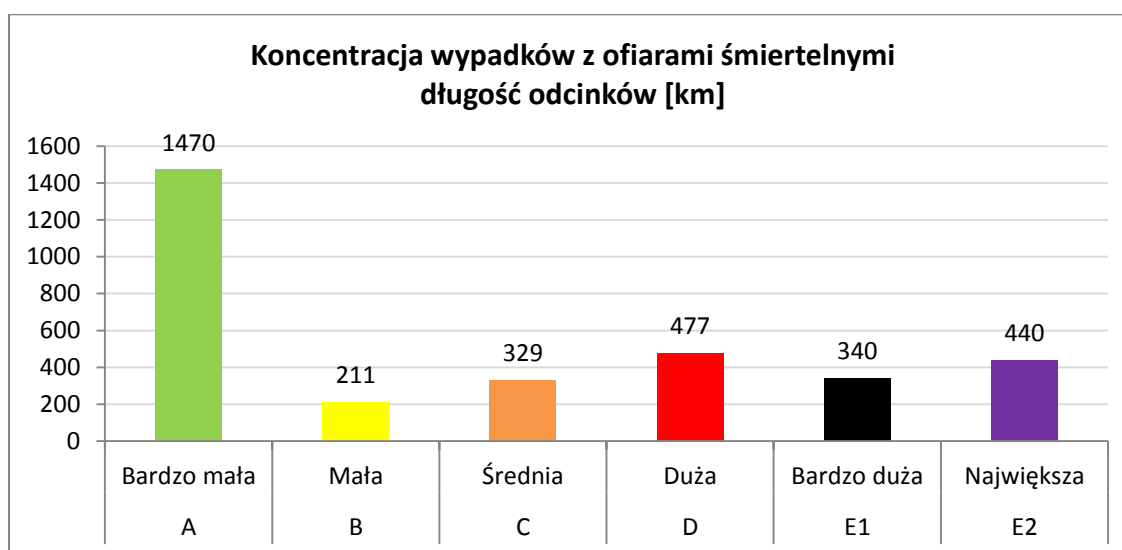


Wykres 3.

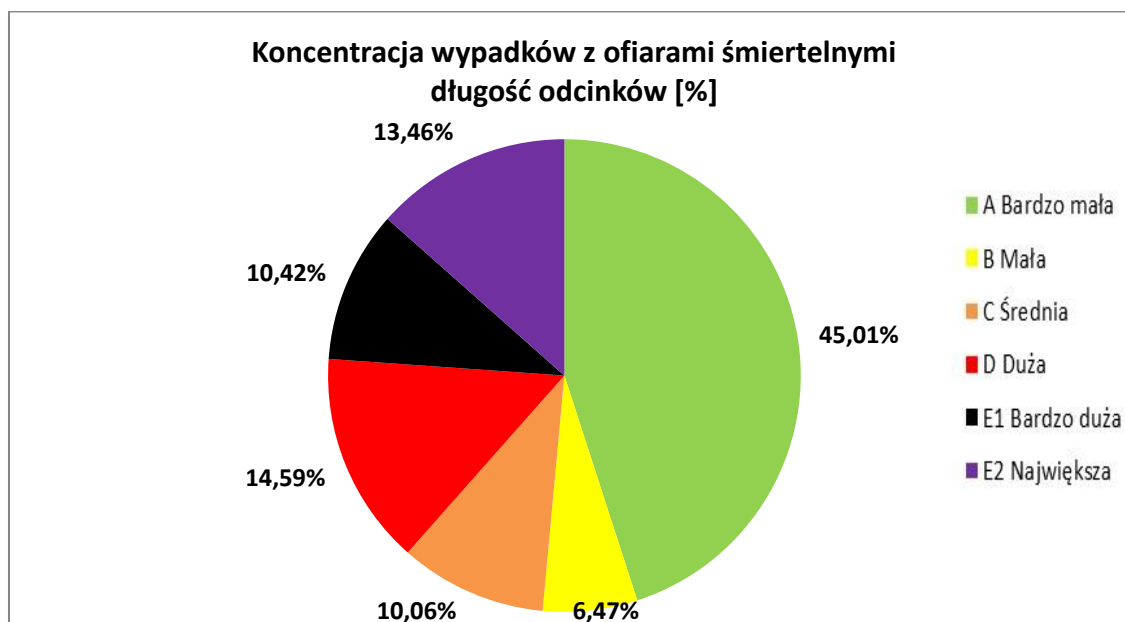


Dane uzyskane w odniesieniu do długości sklasyfikowanych dróg pokazują, iż na 3267 km ocenionych odcinków dróg w sieci TEN-T - 1470 km, czyli 45,01% długości dróg to drogi bezpieczne. Z kolei drogi, na których ryzyko bycia ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną jest małe lub średnie to kolejno 211 km (6,47%) i 329 km (10,06%). Drogi o dużym ryzyku, czyli w klasie D, to 477 km i stanowią 14,59% długości ocenianych dróg. Natomiast drogi o największym ryzyku (klasa E1 i E2) stanowią łącznie 23,88 % ocenianych na sieci TEN-T dróg, czyli jest to 780 km. Dane zostały przedstawione na poniższym wykresie słupkowym i na wykresie kołowym w ujęciu procentowym: [wykres4] [wykres 5]

Wykres 4.

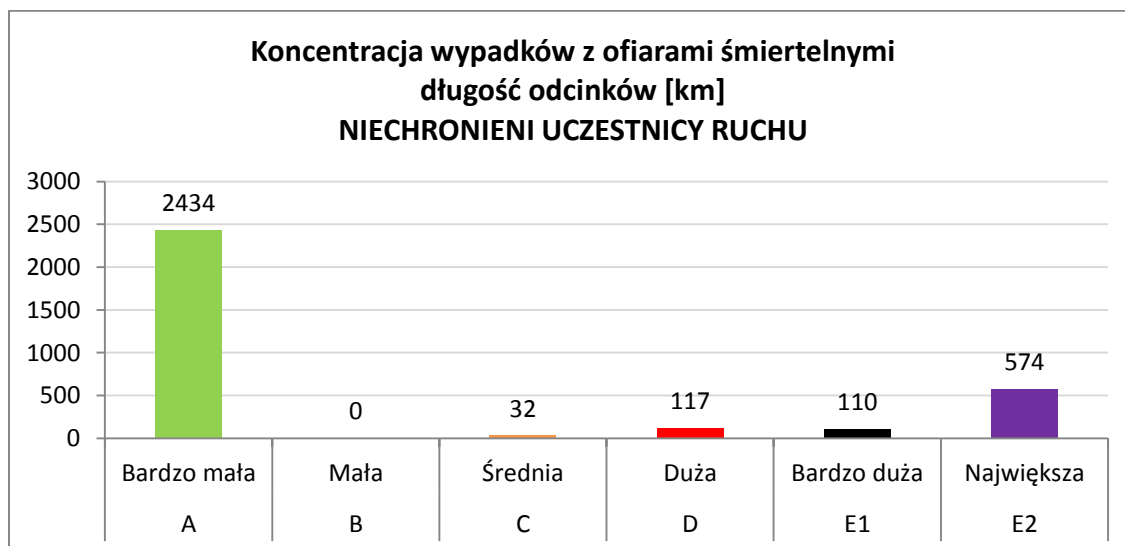


Wykres 5.

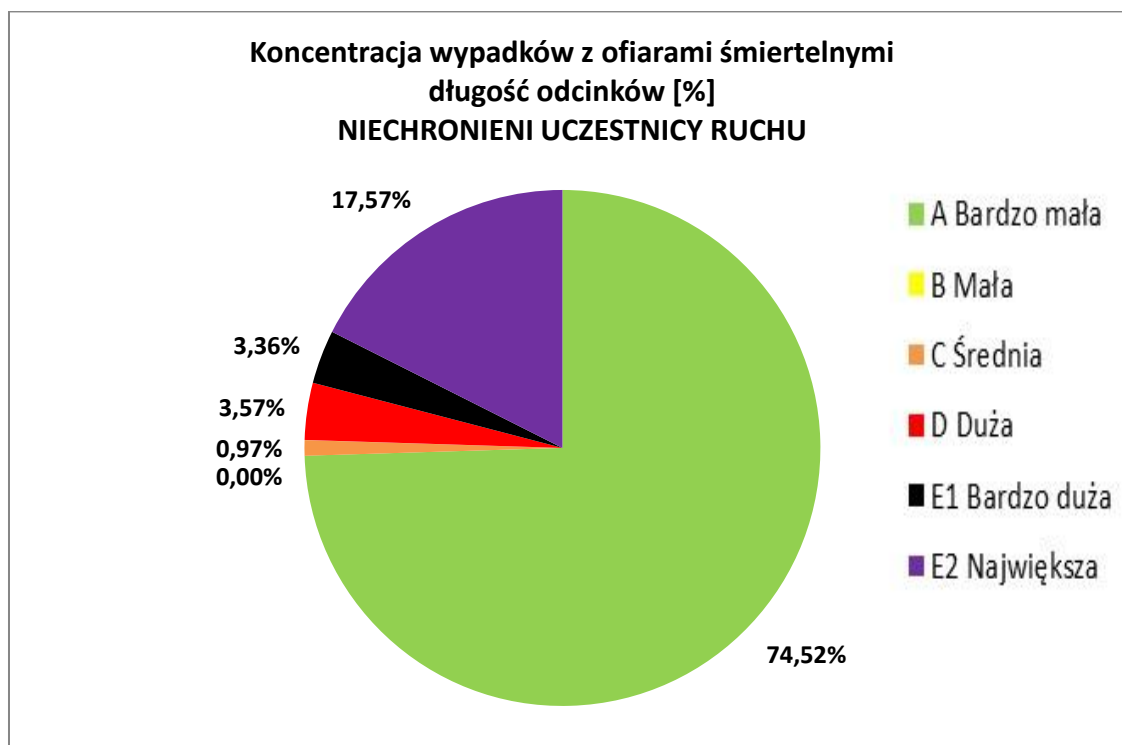


W odniesieniu do długości przebadanych dróg rozłożenie ryzyka bycia ofiarą śmiertelną w przypadku niechronionych uczestników ruchu przedstawia się następująco: 2434 km na 3267 km dróg badanych na sieci TEN-T, czyli 74,52 % to odcinki, na których występuje mała koncentracja wypadków z ofiarami śmiertelnymi, którymi są niechronieni uczestnicy ruchu. Z kolei odcinków niebezpiecznych na których jest bardzo duże ryzyko wypadku z niechronionym uczestnikiem ruchu wytypowano 574 km czyli 17,57% wszystkich ocenianych odcinków. [wykres 6] [wykres 7]

Wykres 6.



Wykres 7.



2.2. Ranking odcinków dróg ze względu na koncentrację kosztów wypadków śmiertelnych

Koncentracja kosztów wypadków to miara, która uwzględnia i podkreśla zwłaszcza skutki i ciężkość wypadków na odcinkach dróg o dużej liczbie wypadków z ofiarami śmiertelnymi. Poniższa tabela przedstawia koncentrację kosztów wypadków w podziale na poszczególne klasy ryzyka. Podobnie jak we wcześniejszym rankingu Klasa A i kolor zielony oznaczają odcinki o najmniejszej klasie ryzyka, a kolory czarny i fioletowy przypisane do klas E1 i E2 to odcinki o bardzo dużej i najwyższej klasie ryzyka.

Tabela 5.

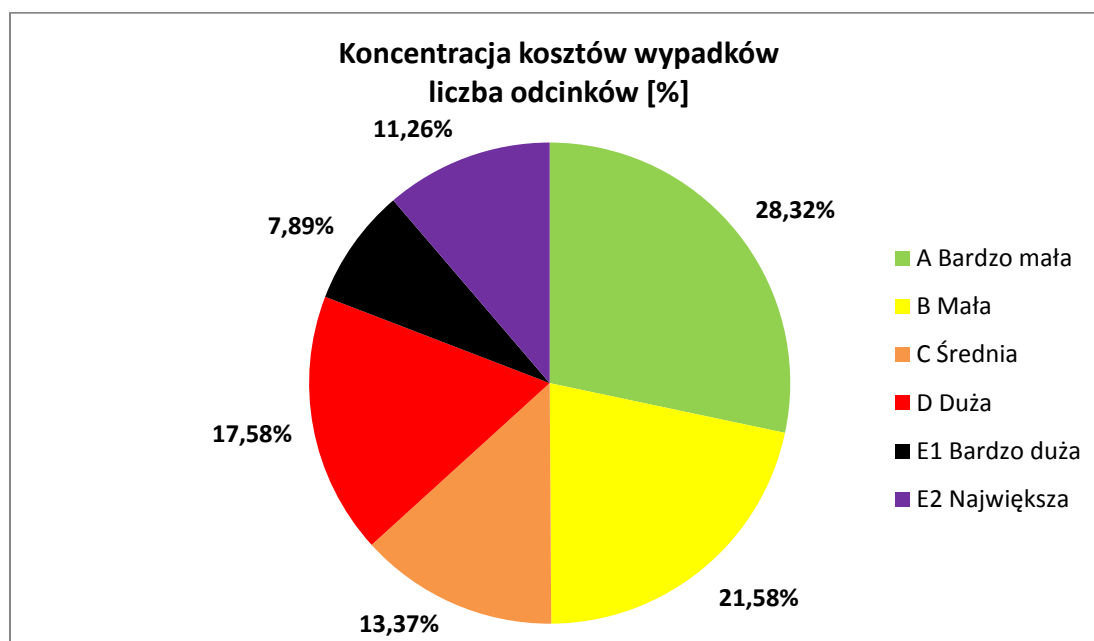
Klasa ryzyka	Koncentracja kosztów wypadków	Liczba odcinków	Długość	Liczba odcinków %	Długość %
A	Bardzo mała	269	792	28,32%	24,26%
B	Mała	205	721	21,58%	22,06%
C	Średnia	127	505	13,37%	15,45%
D	Duża	167	632	17,58%	19,34%
E1	Bardzo duża	75	273	7,89%	8,36%
E2	Największa	107	344	11,26%	10,54%

Z klasyfikacji przeprowadzonej na 950 odcinkach znajdujących się w sieci TEN-T w Polsce wynika, że 269 odcinków, czyli 28,32% znajduje się w klasie A o najmniejszej koncentracji kosztów wypadków. W klasie B, gdzie koncentracja kosztów wypadków również nie jest duża, znajduje się 205 odcinków, co stanowi 21,58% ocenianych

odcinków, a w klasie C znalazło się ich 127, czyli 13,37% ocenianych na sieci TEN-T odcinków. Klasa D charakteryzująca się dużą koncentracją kosztów wypadków liczy 167 odcinków, które stanowią 17,58% wszystkich ocenianych odcinków. Natomiast klasy E1 i E2, gdzie koncentracja kosztów wypadków jest największa to kolejno 75 odcinków (7,89%) i 107 odcinków (11,26%). Oznacza to, że 182 odcinki, czyli 19,15% odcinków, które znajdując się na sieci TEN-T w Polsce to odcinki niebezpieczne.

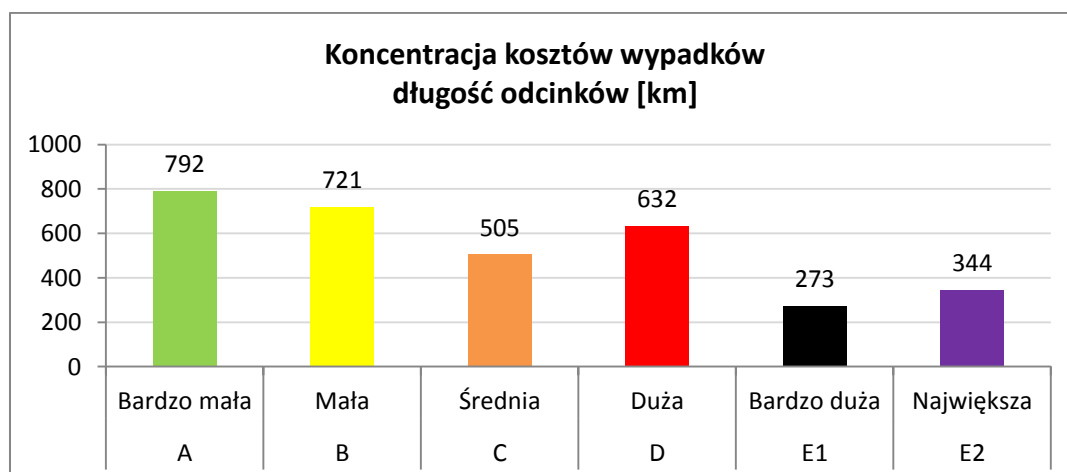
Dane w ujęciu procentowym przedstawione zostały na wykresie kołowym: [wykres 8]

Wykres 8.

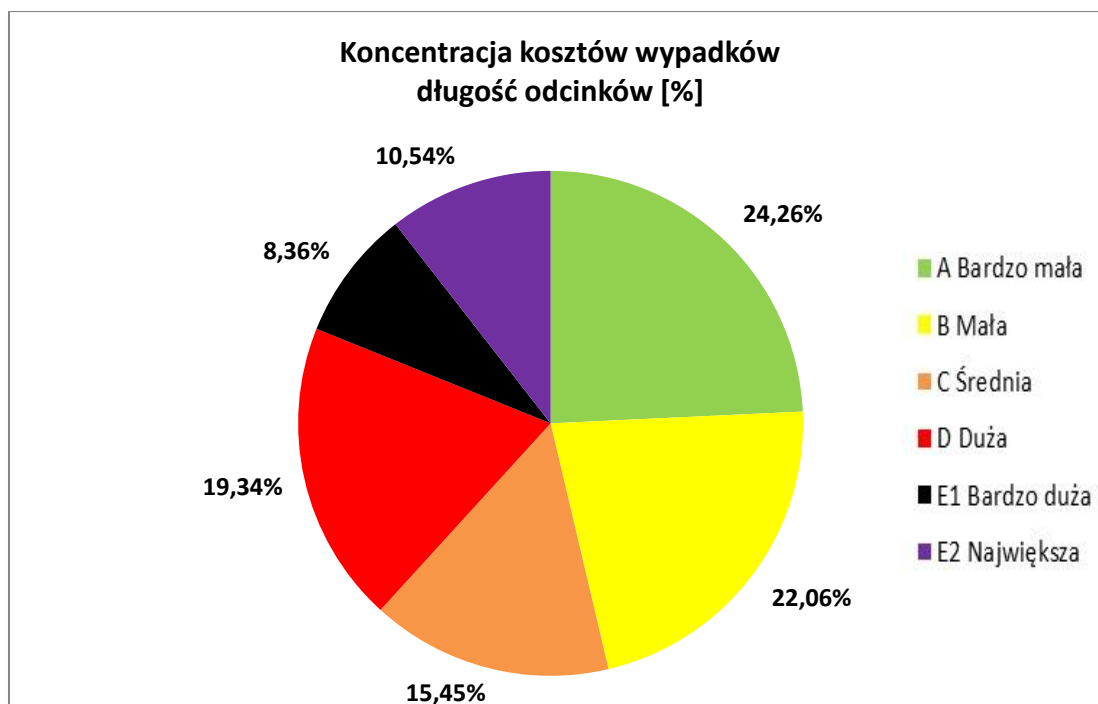


Klasyfikacja w odniesieniu do długości dróg dała następujące wyniki: na 3267 km dróg poddanych klasyfikacji na sieci TEN-T 792 km czyli 24,26% długości dróg z sieci TEN-T to drogi o bardzo małej koncentracji kosztów wypadków. Drogi, na których koncentracja kosztów wypadków jest mała lub średnia, czyli te zakwalifikowane dla klasy B lub C to kolejno 721 km (22,06%) i 505 km (15,45%). W klasie D znalazły się 632 km ocenianych dróg. Natomiast drogi o największym ryzyku (klasa E1 i E2) mierzą łącznie 617 km, co stanowi 18,9% wszystkich ocenianych odcinków. Dane zostały przedstawione na poniższym wykresie słupkowym [wykres 9], a także na wykresie kołowym w ujęciu procentowym [wykres 10]:

Wykres 9.



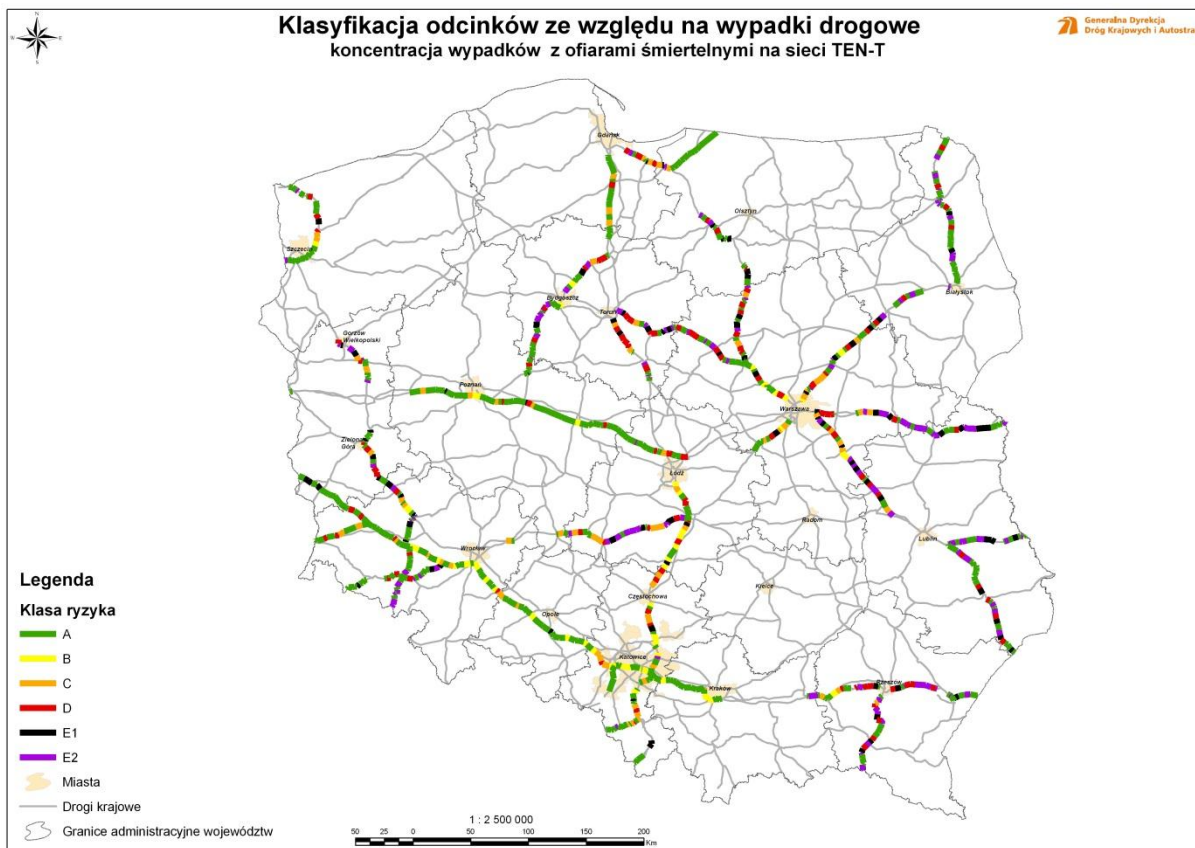
Wykres 10.



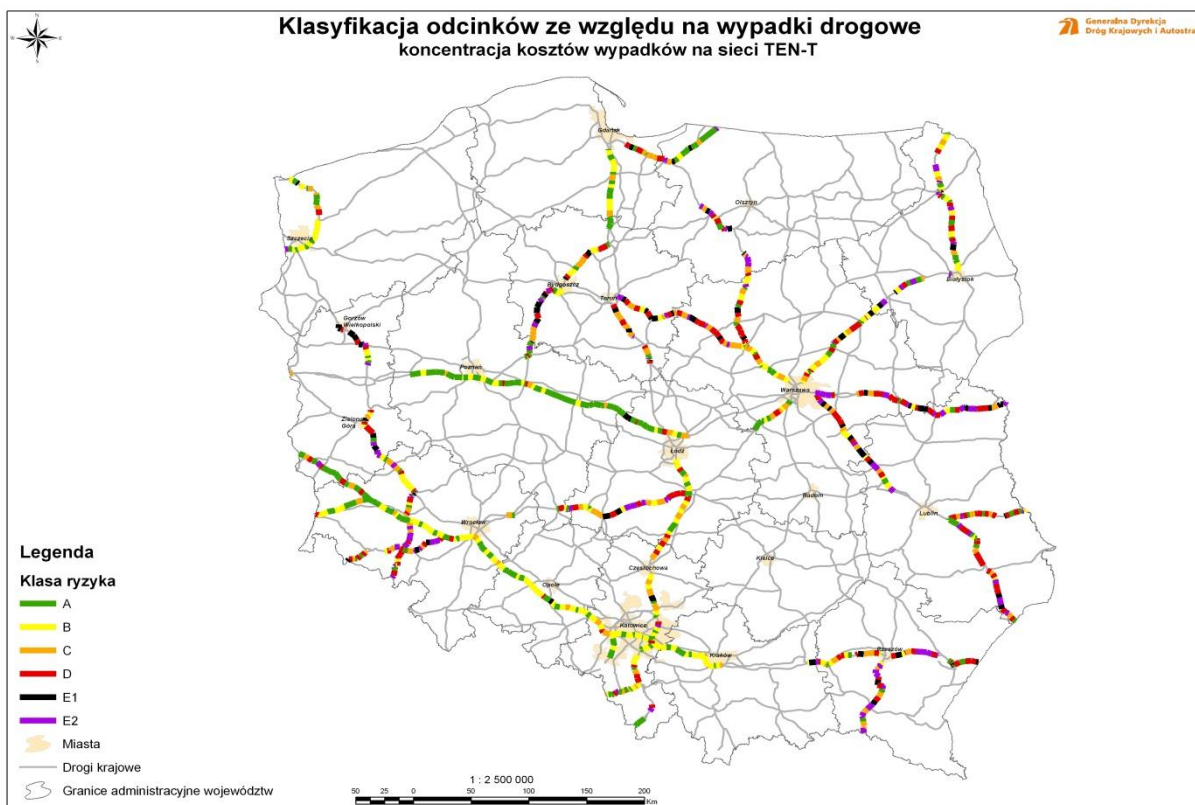
2.3. Mapy ryzyka

Poniżej przedstawiono mapy opracowane na podstawie sieci TEN-T zgodnej z Decyzją nr 661/2010/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 lipca 2010 roku w sprawie wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Mapy przedstawiają klasyfikację odcinków ze względu na koncentrację wypadków z ofiarami śmiertelnymi oraz ze względu na koncentrację kosztów wypadków.

Z pierwszej mapy wynika, że najwięcej odcinków niebezpiecznych znajduje się w województwie mazowieckim, lubelskim oraz podkarpackim. Natomiast najwięcej odcinków o bardzo małym ryzyku, czyli odcinków najbezpieczniejszych, jest w województwie wielkopolskim, małopolskim oraz lubuskim, śląskim, pomorskim i opolskim.



Z kolejnej mapy wynika, że najwięcej odcinków niebezpiecznych, skasyfikowanych ze względu na koncentrację kosztów wypadków, znajduje się w województwie mazowieckim, lubelskim oraz podkarpackim, podlaskim i kujawsko-pomorskim. Natomiast najwięcej odcinków o bardzo małym ryzyku, czyli odcinków najbezpieczniejszych, jest w województwie wielkopolskim, śląskim, małopolskim oraz opolskim.



3. Ocena wyników – wybór odcinków najbardziej niebezpiecznych do przeprowadzenia inspekcji brd

Po przeprowadzeniu klasyfikacji wytypowano po 10 najbardziej niebezpiecznych odcinków znajdujących się w klasie E2 według rankingu odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz według rankingu odcinków dróg ze względu na koncentrację kosztów wypadków śmiertelnych.

Wyniki klasyfikacji są następujące:

1. Ranking odcinków dróg znajdujących się na sieci TEN-T w Polsce ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych:

- województwo dolnośląskie, droga krajowa nr 5 w km od 401,253 do km 403,267;
- województwo lubelskie, droga krajowa nr 2 w km od 638,899 do km 642,577;
- województwo podkarpackie, droga krajowa nr 9 w km od 232,764 do km 236,117;
- województwo lubelskie, droga krajowa nr 2 w km od 670,105 do km 673,17;
- województwo podkarpackie, droga krajowa nr 9 w km od 268,641 do km 270,691;
- województwo warmińsko-mazurskie, droga krajowa nr 7 w km od km 145,048 do km 149,775;
- województwo lubelskie, droga krajowa nr 12 w km od 644,586 do km 647,248,;
- województwo mazowieckie, droga krajowa nr 17 w km od 7,335 do km 11,132;
- województwo mazowieckie, droga krajowa nr S8d w km od 11,661 do km 12,735;
- województwo dolnośląskie, droga krajowa nr 5a w km od 0 do km 12,565.

2. Ranking odcinków dróg znajdujących się na sieci TEN-T w Polsce ze względu na koncentrację kosztów wypadków śmiertelnych:

- województwo śląskie, droga krajowa nr S69b w km od 4,277 do km 8,547;
- województwo podkarpackie, droga krajowa nr 9 w km od 232,764 do km 236,117;
- województwo dolnośląskie, droga krajowa nr 5 w km od 401,253 do km 403,267;
- województwo warmińsko-mazurskie, droga krajowa nr 7 w km od 74,692 do km 78,411;
- województwo lubelskie, droga krajowa nr 2 w km od 638,899 do km 642,577;
- województwo warmińsko-mazurskie, droga krajowa nr 7 w km od 145,048 do km 149,775;
- województwo podkarpackie, droga krajowa nr 4 w km od 643,797 do km 654,167;
- województwo lubelskie, droga krajowa nr 2 w km od 605,135 do km 607,686;

- województwo podkarpackie, droga krajowa nr 9 w km od 268,641 do km 270,691;
- województwo lubelskie, droga krajowa nr 12 w km od 644,586 do km 647,248.

4. Podsumowanie

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 największego poziomu brd, ale w ramach posiadanych środków finansowych. Realizacja wszystkich działań, które mogą w znaczący sposób przyczynić się do radykalnej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych wymaga dużych nakładów finansowych. Bezpieczeństwo na polskich drogach nie zależy tylko od zarządcy drogi i jego działań przyjętych w tym kierunku, ale także od kierowcy, który poprzez zmianę swoich zachowań i nawyków, jazdę z bezpieczną prędkością, z zapiętymi pasami, realnie przyczynia się do wzrostu poziomu brd.

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, na istniejącej sieci drogowej zostały zebrane w planach mających na celu poprawę brd, tj. w Programie Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych oraz w Programie Budowy Ciągów Pieszko-Rowerowych, a także w Programie Działań na Sieci Drogowej. Zadania w tych planach zostały uszeregowane (w skali całego kraju) według ściśle ustalonych kryteriów. Strategia ta pozwala na podejmowanie działań, w pierwszej kolejności, w miejscach i na tych odcinkach dróg krajowych, na których problem ten jest największy, działając w ramach ograniczonych środków finansowych, jakimi dysponuje GDDKiA.