



MINISTER INFRASTRUKTURY

TA1tr-0701- 2555 /11

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn.....16.06.11.....
nr.....3134.....podpis.....Borusewicz.....

Warszawa, dnia 14 czerwca 2011 r.

SECRETARIAT

Biura Prac Senackich

Wpłynęło dn.....16.06.....

nr.....5884.....podpis.....Mazur.....

Pan Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Janusz Tomasz Stępień!

W nawiązaniu do oświadczenia senatora Lucjana Cichosza przekazanego przy piśmie znak BPS/DSK-043-3661/11 z dnia 17 maja 2011 r., złożonego na 76 posiedzeniu Senatu w dniu 12 maja 2011 r. w sprawie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze krajowej Nr 17 na odcinku Piaski - Łopiennik w załączeniu przedstawiam wyjaśnienia przekazane bezpośrednio Panu senatorowi przez Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Lublinie.

z *Janusz Tomasz Stępień*
WZROZNIENIE
INFRASTRUKTURY
Janusz Tomasz Stępień
Sekretarz Stanu

załącznik: pismo GDDKiA-O/LU-Z2-mz-409-53/11 z 7 czerwca 2011 r.

Do wiadomości:

- Departament Spraw Parlamentarnych, KPRM
- Biuro Ministra MI

Lublin, dnia 2011.06.04.

Janusz Wójtowicz
Dyrektor Oddziału

GDDKiA-O/LU-Z2-mz-409-53/11

Pan Lucjan Cichosz
Senator Rzeczypospolitej Polskiej
ul. Podwałe 6
22-300 Krasnystaw

W nawiązaniu do Pana oświadczenia skierowanego do Ministra Infrastruktury, złożonego na 76 posiedzeniu Senatu w dniu 12 maja 2011 r. w sprawie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze krajowej nr 17 na odcinku Piaski – Łopiennik Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie wyjaśnia, iż droga krajowa nr 17 zakwalifikowana została zarządzeniem nr 80 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 18 grudnia 2008r. ze zmianami w sprawie ustalenia klas istniejących dróg krajowych do dróg głównych ruchu przyspieszonego (klasa GP). Średnioroczne dobowe natężenie ruchu na tym odcinku drogi krajowej wg generalnego pomiaru ruchu w 2010r wynosiło SDR= 8831 poj. rz./dobę a natężenie miarodajne 1148 poj./godz.

Droga ta, z uwagi na położenie na trasie paneuropejskiego korytarza drogowego (Gdańsk – Warszawa – Kijów/Odessa) obsługuje ruch międzynarodowy i regionalny i jest jednym z najważniejszych szlaków komunikacyjnych regionu lubelskiego. Przebiegając na znacznej długości przez tereny zabudowane miast i wsi jest zarazem głównym ciągiem komunikacyjnym tych miejscowości, obsługującym ruch lokalny.

W efekcie odcinek Piaski - Łopiennik należy do najbardziej obciążonych i jednocześnie najniebezpieczniejszych ciągów komunikacyjnych w województwie.

Zgodnie z opublikowanym w ramach Europejskiego Programu Oceny Bezpieczeństwa na Drogach EURORAP atlasem BRD w Polsce droga krajowa nr 17 na ww. odcinku została zaliczona do dróg o najwyższym ryzyku indywidualnym tj. najwyższym ryzyku bycia ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną w wypadku.

Niekorzystne na bezpieczeństwo użytkowników w ruchu drogowym wpływa przede wszystkim jej nieograniczona dostępność zarówno dla zmotoryzowanych – występują skrzyżowania jednonożniomowe z drogami wojewódzkimi, powiatowymi, drogami gminnymi oraz liczne włączenia dróg dojazdowych do pól i prywatnych posesji, jak również pieszych.

Należy nadmienić, iż zgodnie z §9 ust.1 pkt.3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie /Dz.U.nr 43 poz.430/ będącym przepisem techniczno - budowlanym wydanym na podstawie art.7 ust.2 pkt.2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane /tekst

Sprawę prowadził:
mgr inż. Marek Żmijan
Specjalista w Wydziale BRD i Zarządzania Ruchem
tel. (81) 534 01 66
e-mail: mzmijan@gddkia.gov.pl

jednolity w Dz.U. z 2006 r., Nr 156, poz. 1118/ na drodze klasy GP (a taką drogą jest droga nr 17) stosowanie zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy brak innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie istniejącej drogi klasy D lub L do obsługi przyległych nieruchomości.

Podkreślenia wymaga fakt, iż tylko w latach 1999 – 2008 na polskich drogach w wyniku wypadków drogowych:

- 59 tys. osób poniosło śmierć,
- 668 tys. osób zostało rannych,
- 300 mld zł wyniosły koszty zdarzeń drogowych.

W tym samym czasie:

- liczba ludności zmniejszyła się o 1,5%,
- liczba zarejestrowanych pojazdów zwiększyła się o 47%,
- praca przewozowa (wyrażona liczbą pojazdów-kilometrów) zwiększyła się o 72%.

Prognozy motoryzacji w Polsce wskazują, że do 2020 roku liczba samochodów osobowych może wzrosnąć o dalsze 50–70%. W przypadku funkcjonowania systemu transportu drogowego bez usprawnień na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2020 roku w wypadkach drogowych może zginąć ponad 90 tys. osób, a ponad milion może być rannych. Straty materialne i społeczne tych zdarzeń drogowych mogą wynieść ponad 450 mld zł.

Mając na uwadze, konieczność stałej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych województwa lubelskiego oraz zmianę tej niekorzystnej dla społeczeństwa tendencji, tut. Oddział przeprowadził wraz z specjalistami Politechniki Gdańskiej analizę bezpieczeństwa ruchu drogowego na odcinku drogi krajowej nr 17. Analiza ta wykazała pilną potrzebę podjęcia działań na rzecz poprawy brd m.in. na odcinku Piaski – Łopiennik.

Należy nadmienić, iż tylko w latach 2006-2009 na odcinku od km 114+780 do km 134+600 drogi krajowej nr 17 mało miejsce 25 wypadków w których zginęło 10 osób, 26 zostało rannych (w tym 13 ciężko).

Wobec powyższego Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie udzieliła w dniu 27.08.2008 r. zamówienia na realizację zadania p.n. „Przebudowa drogi krajowej Nr 17(Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne – Granica Państwa na odcinku Piaski – Łopiennik od km 114+780,00 do km 131+277,40 (km 131+297,00 – wg zlecenia) z wyłączeniem obiektu mostowego w km 130+860 drogi krajowej Nr 17 przez rz. Łopa w m. Łopiennik Górny wraz z dojazdami.

Zadanie obejmowało przebudowę drogi krajowej Nr 17 na odcinku Piaski – Łopiennik od km 114+780,00 do km 131+ 297,00 w następującym asortymencie:

➤ **w zakresie branży drogowej:**

- wzmocnienie konstrukcji istniejącej jezdni drogi o nawierzchni bitumicznej,
- poszerzenie istniejącej jezdni,
- przebudowę istniejących zatok autobusowych, przeznaczonych dla obsługi pojazdów komunikacji zbiorowej,
- budowę ciągów pieszych w rejonie zatok autobusowych,
- budowę ciągów pieszych poza rowem,
- zapewnienie obsługi komunikacyjnej terenu przyległego do drogi (budowa dróg dojazdowych),
- uporządkowanie oznakowania poziomego i pionowego drogi,

Sprawę prowadzi:
mgr inż. Marek Żmłjan
Specjalista w Wydziale BRD i Zarządzania Ruchem
tel. (81) 534 01 66
e-mail: mzmijan@gddkia.gov.pl

➤ **w zakresie branży mostowej:**

- przebudowę istniejących obiektów inżynierskich (mostów i przepustów), spełniających wymagania odnośnie nośności przewidzianych przez Dz.U. nr 63 dla drogi klasy GP (klasa obciążenia „A” oraz sprawdzenie pomostu na obciążenie pojazdem specjalnym C150 wg STANAG 2021).

➤ **w zakresie innych branż:**

- zabezpieczenie i przełożenie kolidujących urządzeń uzbrojenia terenu z projektowanym zakresem robót drogowych oraz wycinkę drzew kolidujących z nasadzeniem nowych drzew i krzewów.

Ponadto wdrożono szereg działań z zakresu Inżynierii ruchu drogowego mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in.:

- zmianę lokalizacji, likwidację lub wykonanie nowych przejść dla pieszych i ciągów pieszych,
- wydzielenie dodatkowych pasów dla pojazdów skręcających w lewo,
- wydzielenie azyli dla pieszych,
- korektę oznakowania kierunkowego i informacyjnego,
- korektę oznakowania skrzyżowań i wlotów dróg bocznych,
- poprawę postrzegalności pieszego w obrębie przejść dla pieszych poprzez zastosowanie oznakowania D-6 nad jezdnią z doświetleniem przejścia dla pieszych zasilanego z baterii słonecznej,
- uzupełnienia oznakowania poziomego na wlotach dróg podporządkowanych,
- dostosowania parametrów do obowiązujących przepisów,
- zapewnienia odpowiednich warunków odblaskowości, widoczności i czytelności oznakowania,
- zabezpieczenia przepustów oraz wysokich skarp rowu barierami ochronnymi U-14a,
- zabezpieczenia skarp w obrębie ciągów pieszych balustradami U-11a,
- poprawę czytelności drogi w planie w obrębie łuków poziomych poprzez zastosowanie tablic prowadzących pojedynczych U-3a i U-3b oraz tablic prowadzących ciągłych U-3c i U-3d,
- poprawę czytelności drogi w planie (w szczególności w obrębie łuków poziomych oraz skrzyżowań z dodatkowymi pasami dla lewoskrętów) poprzez zastosowanie punktowych elementów odblaskowych).

Wprowadzenie szeregu działań w zakresie Inżynierii ruchu drogowego pozytywnie wpłynęło na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na przebudowanym od km 114+780 do km 134+600 odcinku drogi krajowej nr 17.

Niewątpliwy sukces inwestycji przedstawia poniższa statystyka:

Sprawę prowadzi:
mgr inż. Marek Zmijan
Specjalista w Wydziale BRD i Zarządzania Ruchem
tel. (81) 534 01 66
e-mail: mzmijan@gddkia.gov.pl

**Zestawienie wypadków na drodze nr 17 w latach 2006- 2009
od km 114+780 do km 134+600**

ogółem	os. zabite	os. ranne	os. ciężko ranne	piesi zabici	piesi ranni	piesi ciężko ranni
25	10	26	13	3	5	3

rodzaj zdarzeń:

zderzenia czołowe	5
zderzenia boczne	1
zderzenia tylne	3
najechanie na pieszego	7
najechanie na drzewo	4
inne	5

**Zestawienie wypadków na drodze nr 17 w roku 2010 od km 114+780
do km 134+600**

ogółem	os. zabite	os. ranne	os. ciężko ranne	piesi zabici	piesi ranni	piesi ciężko ranni
6	2	7	2	1	1	1

rodzaj zdarzeń:

zderzenia czołowe	0
zderzenia boczne	2
zderzenia tylne	0
najechanie na pieszego	2
najechanie na drzewo	1
inne	1

Sprawę prowadzi:
mgr inż. Marek Zmiłjan
Specjalista w Wydziale BRD i Zarządzania Ruchem
tel. (81) 534 01 66
e-mail: mzmiłjan@gddkia.gov.pl

Jednym z elementów przyczyniających się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego była likwidacja bardzo niebezpiecznego przekroju jednojezdniowego dwupasowego z utwardzonymi pobocznymi bitumicznymi na rzecz wprowadzenia na odcinkach: od km 115+100 do km 116+000, od km 123+900 do km 127+600, od km 128+300 do km 130+200 oraz od km 131+400 do km 134+400 przekroju „2+1” tj. przebudowy drogi na jednojezdniową drogę dwukierunkową z zespołem leżących na przemian, raz na jednym, a raz na drugim kierunku, dodatkowych pasów wyprzedzania.

Podkreślenia wymaga fakt, iż wprowadzenie ww. przekroju nie jest rozwiązaniem eksperymentalnym i nigdzie indziej nieznanym.

Drogi 2+1 pasowe są powszechnie stosowane w takich krajach jak:

- Niemcy – 400 km,
- Szwecja – 1000 km,
- Austrii – 90 km,

a także w Finlandii, Danii oraz na drogach krajowych innych województw w Polsce.

Droga o przekroju 2+1 pasowym pod względem efektywności ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego wypełnia lukę między dwupasową drogą dwukierunkową, a drogą dwujezdniową. Oferuje ona wyraźnie wyższy poziom bezpieczeństwa ruchu (o 20-30%), a także wyższy poziom swobody ruchu (nawet o dwa poziomy według klasyfikacji HCM-2000) w porównaniu z dwupasową drogą dwukierunkową, szczególnie gdy jest ona przeznaczona dla pojazdów samochodowych. Gwarancja cyklicznej realizacji bezpiecznych manewrów wyprzedzania na drodze o przekroju 2+1 pasowym powoduje wzrost liczby wyprzedzeń nawet o 30%, a systematyczne informowanie uczestników ruchu na jednopasowym odcinku drogi o zbliżającej się możliwości wyprzedzenia eliminuje podejmowanie ryzykownych wyprzedzeń i łagodzi zachowania kierujących pojazdami.

Należy też przytoczyć doświadczenia niemieckie, które wskazują, że przekrój 2+1 pasowy jest efektywny ekonomicznie nawet do natężeń ruchu rzędu 25 000 P/dobę.

Obserwacja zachowania kierowców na przebudowanych odcinkach drogi krajowej nr 17 z przekrojem 2+1 wykazały, iż separacja przeciwnych relacji ruchu za pomocą jedynie oznakowania poziomego tj. linii podwójnej ciągłej P-4, jest niedostateczna. Znaczna część kierowców niestosowała się do przepisów Prawa o ruchu drogowym tj. przekraczając ww. linię podwójną ciągłą. Niestety było to przyczyną jednego wypadku śmiertelnego tj. zderzenia czołowego w którym zginęła jedna osoba.

Wobec powyższego Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie w porozumieniu z Komendą Wojewódzką Policji w Lublinie wprowadziła dodatkowe elementy mające na celu ograniczenie wykonywania przez użytkowników drogi na ww. odcinkach drogi krajowej nr 17 niebezpiecznych manewrów wyprzedzania w miejscach do tego nieprzeznaczonych. W osi linii podwójnej ciągłej rozdzielającej przeciwne relacje ruchu, wprowadzono elastyczne uchylne słupki poliurytanowe wraz z wyspami stałymi z aktywnym oznakowaniem C-9 i U-6a na początku i końcu przekroju 2+1. Niestety tutaj Oddział zaobserwował liczne akty wandalizmu polegające na celowym rozjeżdżaniu słupków lub ich odkręcanie.

Jednakże, koszty i trud związany z utrzymaniem niniejszego przekroju tj. systematycznym uzupełnianiem wyrwanych słupków przełożyły się na konkretne liczby w statystyce wypadkowej.:

Sprawę prowadzi:
mgr inż. Marek Zmijan
Specjalista w Wydziale BRD i Zarządzania Ruchem
tel. (81) 534 01 66
e-mail: mzmijan@gdki.gov.pl

Zestawienie wypadków na drodze nr 17 w latach 2006- 2009 na planowanych do realizacji odcinkach 2+1 tj. odc. od km 115+100 do km 116+000, od km 123+900 do km 127+600, od km 128+300 do km 130+200, od km 131+400 do km 134+400

ogółem	os. zabite	os. ranne	os. ciężko ranne	piesi zabici	piesi ranni	piesi ciężko ranni
19	8	21	10	1	5	3

rodzaj zdarzeń:

zderzenia czołowe	5
zderzenia boczne	1
zderzenia tylne	2
najechanie na pieszego	5
najechanie na drzewo	4
inne	2

Zestawienie wypadków na drodze nr 17 w roku 2010 na wykonanych odcinkach 2+1 tj. odc. od km 115+100 do km 116+000, od km 123+900 do km 127+600, od km 128+300 do km 130+200, od km 131+400 do km 134+400

ogółem	os. zabite	os. ranne	os. ciężko ranne	piesi zabici	piesi ranni	piesi ciężko ranni
2	0	3	1	0	0	0

rodzaj zdarzeń:

zderzenia czołowe	0
zderzenia boczne	0
zderzenia tylne	0
najechanie na pieszego	0
najechanie na drzewo	1
wypadek z pasażerem	1

Sprawę prowadzi:
mgr inż. Marek Żmijan
Specjalista w Wydziale BRD i Zarządzania Ruchem
tel. (81) 534 03 66
e-mail: mzmijan@gddkia.gov.pl

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie wiąże nadzieje, iż wobec przedstawionych faktów przyłączy się Pan do budowania „frontu” na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych województwa lubelskiego.

DYREKTOR, ODDZIAŁU
inż. Janusz Wójcik

Do wiadomości:

1. Biuro Generalnego Dyrektora
Dróg Krajowych i Autostrad
ul. Żelazna 59
00-848 Warszawa
(dot. pisma nr GDDKiA-BGD-WP-mw-070-84/2011 z dnia 26.05.2011 r.)
2. GDDKIA O/LU Rejon w Chełmie
ul. Podgórze 2, 22-100 Chełm
3. aa

Sprawę prowadzi:
mgr inż. Marek Żmijan
Specjalista w Wydziale DRD i Zarządzania Ruchem
tel. (B1) 534 01 66
e-mail: mzmijan@gddkia.gov.pl