



Rzeczpospolita Polska
GŁÓWNY INSPEKTOR
TRANSPORTU DROGOWEGO
Tomasz Poleć

M. Kuciwa
SEKRETARIAŃ
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 30.08.11
nr 8713 podpis *[Signature]*

GGL.074.63(2).2011.003

Warszawa, dnia 28 września 2011 r.

KANCELARIA SENATU
Kancelaria Ogólna
29.09.2011
BB / 4756.
Wpl. Nr dz. KANCELARIA SENATU

Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

Nawiązując do pisma Pana Marszałka z dnia 13 lipca br. l.dz. BPS/DSK-043-3861/11 przekazuję w załączeniu pismo z dnia 5 sierpnia br. l.dz. GGL074.63.2011.0003 przesłane do Departamentu Dróg i Autostrad Ministerstwa Infrastruktury, celem udzielenia odpowiedzi na oświadczenie złożone przez Senatora Czesława Ryszkę podczas 80. Posiedzenia Senatu RP w dniu 7 lipca 2011 r. dotyczące bezpieczeństwa ruchu na DK11 w Sierakowie Śląskim.

[Signature]
Wydział Prace Senackie

- k -



**GŁÓWNY INSPEKTORAT
TRANSPORTU DROGOWEGO**
Gabinet Głównego Inspektora

GGI.074.63.2011.0003

Warszawa, 5 sierpnia 2011 r.

Pani
Agnieszka Krupa
Zastępca Dyrektora
Departamentu Dróg i Autostrad
Ministerstwo Infrastruktury

Odpowiadając na pismo Pani Dyrektor z dnia 25 lipca br. Ldz. TA1AO-0781-3059/2011 w sprawie oświadczenia Pana Senatora Czesława Ryszki dotyczącego bezpieczeństwa ruchu na DK11 w Sierakowie Śląskim, poniżej przedstawiam stanowisko w zakresie kwestii będących we właściwości Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

W pierwszej kolejności należy podkreślić, że sytuowanie na drogach fotoradarów ma przede wszystkim wpływać na ograniczenie liczby wypadków oraz minimalizowanie ich skutków. Warunki lokalizacji w pasie drogowym dróg publicznych stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia zostały określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 17 czerwca 2011 r. w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące¹. Zgodnie z zapisami lokalizację stacjonarnego urządzenia rejestrującego określa się, uwzględniając:

- 1) analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, na odcinku obejmującym po 500 m drogi w obu kierunkach lub do najbliższych skrzyżowań, jeśli znajdują się one w odległości mniejszej niż 500 m od projektowanej lokalizacji; analiza obejmuje ostatnie 3 lata i uwzględnia przyczyny zdarzeń drogowych występujących na danym odcinku, w szczególności zaistniałych z powodu niedostosowania prędkości do warunków ruchu drogowego;

¹ Dz. U. Nr 133, poz. 770

- 2) informacje dotyczące miejsca projektowanej lokalizacji, wymagane dla projektu organizacji ruchu, o którym mowa w przepisach o szczegółowych warunkach zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, rozszerzone o:
- a) obowiązującą dopuszczalną prędkość na drodze w miejscu projektowanej lokalizacji oraz na odcinku 500 m, przed i za projektowaną lokalizacją, a w obszarze zabudowanym odpowiednio na odcinku 200 m,
 - b) kategorię i klasę drogi oraz średnie dobowe natężenie ruchu drogowego w miejscu projektowanej lokalizacji, w przypadku gdy jest ono dostępne w związku z wcześniej przeprowadzonymi badaniami oraz warunki widoczności na drodze w odległości do 100 m od tego miejsca, w tym w szczególności związane z ukształtowaniem terenu, zabudowaniami oraz innymi elementami mającymi wpływ na jego ograniczenie,
 - c) obiekty użyteczności publicznej, w tym w szczególności: szkoły, boiska, obiekty kulturalne, obiekty kultu religijnego oraz przystanki komunikacji publicznej, znajdujące się w odległości do 500 m od projektowanej lokalizacji oraz inne obiekty położone w większej odległości, o ile ich specyfika może mieć istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
 - d) zainstalowane na drodze w odległości do 1000 m od projektowanej lokalizacji stacjonarne urządzenia rejestrujące wraz z informacją o kierunku wykonywanych pomiarów.

Stacjonarne urządzenia rejestrujące mogą być lokalizowane:

- 1) w obszarze zabudowanym w odległości nie mniejszej niż 500 m od innego stacjonarnego urządzenia rejestrującego na tej drodze,
 - 2) poza obszarem zabudowanym w odległości nie mniejszej niż 2000 m od innego stacjonarnego urządzenia rejestrującego na tej drodze,
- z zastrzeżeniem, że urządzenia te nie mogą być lokalizowane na odcinkach dróg, objętych nadzorem dokonywanym przy użyciu urządzeń rejestrujących, które ujawniają naruszenia przepisów ruchu drogowego na określonym odcinku drogi.

Nawiązując do oświadczenia Pana Senatora uprzejmie informuję, że do rozpatrywania projektów organizacji ruchu oraz wniosków dotyczących zmian organizacji ruchu upoważnione są organy zarządzające ruchem, zgodnie z art. 10 ustawy z dnia 20 czerwca

1997 r. – Prawo o ruchu drogowym² oraz rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem³. Dopiero po zatwierdzeniu docelowej organizacji ruchu oraz następującej po niej analizie bezpieczeństwa ruchu drogowego na omawianym odcinku DK nr 11, zasadne może być postępowanie skutkujące ustawieniem stacjonarnego urządzenia rejestrującego. Wcześniejsze zlokalizowane urządzenia, dokonane przed rewizją aktualnej organizacji ruchu, może być bowiem nieefektywne i niegospodarne.

Obecnie w Głównym Inspektoracie trwają analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie stacjonarnych urządzeń rejestrujących już zainstalowanych w pasie drogowym dróg publicznych. Danymi określającymi ilość wypadków drogowych i kolizji na konkretnym ciągu drogi dysponuje Komenda Główna Policji. Planując zwiększenie liczby miejsc objętych automatycznym nadzorem nad ruchem drogowym analizowane będą także wnioski i informacje wpływające do Inspektoratu, w tym również wniosek Pana Senatora. Ostateczne decyzje, co do lokalizacji oparte będą na wynikach wspomnianych analiz oraz uzgodnieniach z Policją zgodnie z art. 129g ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.

z up. DYREKTORA
GABINETU GŁÓWNEGO INSPEKTORA
Naczelnik Wydziału Pracy i Zarządzania

Joanna Kutkowska

² Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602 z późn. zm.

³ Dz. U. Nr 177, poz. 1729