



Senacki Zespół  
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

# możliwości poprawy bezpieczeństwa ruchu na drogach samorządowych

Kancelaria Senatu

Redakcja merytoryczna: PIOTR ŚWIĄTECKI  
Współpraca: Dorota Wojucka  
Projekt okładki: KRZYSZTOF KORNELUK  
Redakcja techniczna: PAWEŁ WOJCIECHOWSKI

Przedruk materiałów Kancelarii Senatu w całości lub części możliwy jest wyłącznie za zgodą Kancelarii Senatu. Cytowanie oraz wykorzystanie danych empirycznych dozwolone jest z podaniem źródła.

Zeszyty Zespołów Senackich – 4/2010

ISBN 978-83-60995-66-2

Biuro Informatyki  
Dział Edycji i Poligrafii  
Warszawa 2010 r.  
Nakład 100 egz.

## SPIS TREŚCI

- ZAPIS PRZEBIEGU KONFERENCJI  
„MOŻLIWOŚCI POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA  
RUCHU NA DROGACH SAMORZĄDOWYCH” 9 GRUDNIA 2009 R. . . . 5
- INFORMACJA O SKŁADZIE, ZAKRESIE ZAINTERESOWAŃ  
I DZIAŁALNOŚCI SENACKIEGO ZESPOŁU BEZPIECZEŃSTWA  
RUCHU DROGOWEGO. . . . . 65

Na załączonej płycie zostały umieszczone prezentacje przedstawione w trakcie konferencji oraz zdjęcia pochodzące z Archiwum Senatu ( fot. Katarzyna Czerwińska).

Tekst publikacji wraz z prezentacjami umieszczono również na stronie Senatu <http://www.senat.gov.pl/k7/senat/zespol/bezpieczenstwo/index.htm>



**ZAPIS PRZEBIEGU KONFERENCJI  
„MOŻLIWOŚCI POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU  
NA DROGACH SAMORZĄDOWYCH”  
9 GRUDNIA 2009 R.**

(Konferencję prowadzi senator Henryk Woźniak – przewodniczący Senackiego Zespołu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego)

**|| Senator Henryk Woźniak  
Przewodniczący Senackiego Zespołu Bezpieczeństwa  
Ruchu Drogowego**

Witam Państwa bardzo serdecznie na dzisiejszej konferencji. Jej gospodarzem jest Senacki Zespół Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, natomiast organizatorem jest Kancelaria Senatu – nasze zaplecze logistyczne.

Konferencja poświęcona możliwościom poprawy bezpieczeństwa ruchu na drogach samorządowych organizowana jest w roku, który jest może słabo eksponowanym, ale – jednak warto to powiedzieć – jubileuszem, bowiem 190 lat temu powstała pierwsza administracja drogowa w Polsce. W 1819 r. powstała Dyrekcja Generalna Dróg i Mostów Królestwa Polskiego pod kierownictwem Franciszka Ksawerego Christianiego<sup>1</sup>. W 1832 r. władze rosyjskie po pokonaniu Powstania Listopadowego w miejsce tamtej agendy powołały Dyrekcję Komunikacji Lądowych i Wodnych, kierowaną, tak jak poprzednio, przez inż. Christianiego.

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1919 r. powołano Ministerstwo Robót Publicznych, które miało za zadanie zorganizowanie między innymi nowoczesnej administracji dróg kołowych.

---

<sup>1</sup> Franciszek Ksawery Christiani (1772 – 1842) polski inżynier, pionier budowy dróg bitych [przyp.red.].

W roku 1923 opracowano dwudziestoletni plan rozbudowy dróg, który wśród innych przedsięwzięć zakładał wybudowanie 60 tys. km dróg bitych i brukowanych, a także przebudowę mostów drewnianych na mosty stałe oraz powiększenie gęstości dróg. W sumie w okresie międzywojennym zbudowano 20 tys. kilometrów dróg.

Po II wojnie światowej głównym problemem była odbudowa zniszczonej infrastruktury drogowej; przede wszystkim mostów. W latach 1973–1977 przyjęto program rozwoju sieci drogowych. Przez 35 lat zbudowano 54 tys. km nowych dróg i zmodernizowano 87 tys. km dróg już istniejących. Ponadto powstało 5 tys. objazdów wokół miast i wsi. W efekcie osiągnięto wskaźnik gęstości sieci drogowej na poziomie 46,8 km na 100 km<sup>2</sup>.

Po drugiej reformie samorządowej, po 1999 r., kiedy odtworzono powiatowy i wojewódzki szczebel samorządów, większość dróg publicznych poddana została administracji samorządowej. Polska sieć drogowa dziś to ponad 18 tys. km dróg krajowych, którymi zarządza Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (to drogi najważniejsze, strategiczne), a także 28 tys. 400 km dróg wojewódzkich, ponad 128 tys. km dróg powiatowych i 203 tys. km dróg gminnych. Taki jest stan posiadania, a jakie są potrzeby, to wszyscy tutaj dzisiaj zgromadzeni mamy tego pełną świadomość. Potrzeby są ogromne, bo i oczekiwania społeczne są ogromne.

Proszę Państwa, witam bardzo serdecznie wszystkich uczestników tej konferencji, ale chciałbym w sposób szczególny powitać pana profesora dr. hab. Leszka Rafalskiego, dyrektora Instytutu Badawczego Dróg i Mostów.

Witam szczególnie tych Państwa, którzy będą dzielić się wynikami badań, refleksjami, doświadczeniami. Także pan profesor zgodził się wygłosić krótki wykład.

Witam współpracownika Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, mgr. inż. Marka Wierzchowskiego, który uczestniczy w realizacji pilotażowego programu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Witam panią wicedyrektor Departamentu Drogownictwa i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury, mgr inż. Beatę Leszczyńską z jej współpracownikami.

I wreszcie witam serdecznie dobrego ducha wszystkich działań w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego, sekretarza Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, mgr. inż. Andrzeja Grzegorzcyka.

Proszę Państwa, jest w nas taka pokusa, aby jeździć szybciej, a jeżeli chcemy zbudować drogi na miarę naszych ambicji, wymaga to wielkiego wysiłku. W najbliższym czasie, wiosną przyszłego roku ruszy wiele budów, to będzie wielka eksplozja inwestycyjna, wielki plac budowy dróg, wszelkich dróg, a przede wszystkim autostrad i dróg ekspresowych, ale również dróg wojewódzkich i dróg powiatowych finansowanych z różnych źródeł.

Oby ta pokusa budowania dróg prostych, które wyzwalają w nas chęć jazdy szybko i jeszcze szybciej, była do opanowania. Potrzeba nam dyskusji o nowoczesnych drogach, bo nowoczesne drogi to nie tylko drogi proste. Oczywiście drogi najwyższej kategorii muszą być proste, ale już drogi wojewódzkie czy drogi powiatowe wcale takie być nie muszą. Mam tu na myśli wszelkie urządzenia do spowalniania ruchu, do separowania użytkowników ruchu.

W Europie, kiedy po niej jeździmy, widzimy, że nikt się nie oburza na wysepki, na ronda, które są budowane nawet na drogach wojewódzkich, bo one poprawiają bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu drogowego, oczywiście w największym stopniu tych najbardziej bezbronnych, a więc pieszych i rowerzystów.

Raport Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego<sup>2</sup>, obejmujący ubiegły rok, wykazuje korzystną tendencję. Potwierdzają to wyniki pierwszego półrocza tego roku. Te tendencje się ugruntowują. Kiedy analizowaliśmy ubiegłoroczny raport, to rzeczywiście cieszyliśmy się ze spadku liczby wypadków. W liczbach bezwzględnych nie było to aż tak bardzo wiele, bo niecałe 500 wypadków mniej, ale szczególnie korzystna była druga liczba, to jest liczba ofiar na drogach. Tych ofiar było w 2008 r. o 146 mniej w stosunku do 2007 r. To jest już istotna wartość.

---

<sup>2</sup> Opublikowany na [www.mi.gov.pl](http://www.mi.gov.pl) [przyp. red.].

Nie mieliśmy pewności, czy ta tendencja będzie mieć charakter trwały, ale pierwsze półrocze tego roku potwierdziło jej trwałość. To jest niezwykle pozytywny, niezwykle radosny prognostyk, pozwalający powiedzieć, że udało się opanować narastanie liczby wypadków i to szaleństwo, jakie przez lata działo się na naszych drogach. Wciąż jest wątpliwe, czy uda nam się sprostać tym zobowiązaniom, które przyjęliśmy na siebie – drastycznego ograniczenia liczby wypadków, zwłaszcza wypadków śmiertelnych. Ale jeśli ta tendencja się utrzyma, to będzie znaczyć, że ogromny wysiłek ostatnich lat przynosi owoce, że idziemy w dobrym kierunku.

Drodzy Państwo, rozpoczniemy tę konferencję, która nie zakończy się na dzisiejszym spotkaniu, bowiem materiały, które zgromadzimy w efekcie tej debaty, posłużą do aktywizacji administratorów, zwłaszcza dróg samorządowych. Tu jest najwięcej do zrobienia, bowiem ci administratorzy są rozproszeni. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wdraża standardy bezpieczeństwa ruchu na drogach, którymi zarządza, które rozbudowuje, które modernizuje i myślę, że tutaj można być spokojnym o to, że sprawy idą w dobrym kierunku. Administratorów dróg wojewódzkich jest szesnastu, dróg powiatowych jest kilkuset. To rozproszenie administratorów wymaga przygotowywania informacji, opracowywania standardów i przekazywania tym administratorom.

Celem tej konferencji jest wymiana poglądów, opinii i przygotowanie kompendium informacji, wiedzy, która będzie dobrze służyć modernizacji oraz budowie dróg samorządowych z myślą o zachowaniu standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Proszę o pierwsze wystąpienie panią dyrektor Beatę Leszczyńską. Pani Dyrektor? Bardzo proszę.

**Beata Leszczyńska**  
**Zastępca Dyrektora Departamentu Drogownictwa**  
**i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury**

Dziękuję bardzo.

Nazywam się Beata Leszczyńska, jestem zastępcą dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury.



Przygotowaliśmy krótką prezentację<sup>3</sup> dotyczącą przepisów techniczno-budowlanych i ich wpływu na bezpieczeństwo użytkowania dróg. Z naszego doświadczenia jednoznacznie wynika, że droga źle zaprojektowana w konsekwencji niesie również zagrożenie w bezpiecznym jej użytkowaniu.

Ja tylko Państwu przypomnę, że przepisy techniczno-budowlane wydawane są na podstawie ustawy – Prawo budowlane, która normuje działalność obejmującą sprawy związane z projektowaniem, budową, utrzymaniem i rozbiórką obiektów budowlanych. Określa również działanie organów administracji publicznej w dziedzinach budownictwa.

Art. 7 ustawy – Prawo budowlane upoważnia właściwych ministrów do wydania przepisów techniczno-budowlanych w zakresie swojej działalności. Na podstawie tej delegacji minister właściwy do spraw transportu opracował i wydał trzy obecnie funkcjonujące rozporządzenia. Są to rozporządzenia: z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie<sup>4</sup>, z 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie<sup>5</sup> oraz z 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych<sup>6</sup>.

Przepisy zawarte w tych rozporządzeniach stosuje się przy projektowaniu i wykonywaniu dróg publicznych oraz urządzeń z nimi związanych, a także autostrad płatnych i obiektów inżynierskich. Przypomnę, że obiektem inżynierskim jest każdy obiekt mostowy, tunel, przepust i konstrukcja oporowa.

Skoncentrujemy się nad rozporządzeniem drogowym<sup>7</sup>, bo ono stanowi przegląd i podstawę całej wiedzy. Rozporządzenie dotyczące obiektów jest bardziej skomplikowane technicznie i dotyczy konstruk-

---

<sup>3</sup> Wypowiedź Pani Dyrektor Leszczyńskiej była tak silnie związana z prezentacją, że dla wygody Czytelników włączyliśmy znaczne fragmenty tej ostatniej do tekstu, rezygnując z jej publikacji na płycie [przyj. red.]

<sup>4</sup> Dz. U. Nr 43, poz.430 [przyj. red.].

<sup>5</sup> Dz. U. Nr 63, poz.735 [przyj. red.].

<sup>6</sup> Dz. U. Nr 12, poz. 116 ze zm. [przyj. red.].

<sup>7</sup> tj. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie [przyj. red.].

cji. Natomiast to źle zaprojektowana droga jest największym zagrożeniem w późniejszej jej eksploatacji.

Nasze rozporządzenie w myśl zapisów ustawy o drogach publicznych dotyczy kategorii dróg publicznych, określonych w ustawie, czyli odwołuje się do podziału sieci drogowej wynikającego z funkcji, jakie drogi pełnią w całej sieci drogowej, i wiąże z ich aspektami technicznymi (klasy techniczne). Dla dróg krajowych przewiduje się następujące klasy: autostrady, drogi ekspresowe, drogi główne ruchu przyspieszonego i ewentualnie warunkowo – drogi główne. Drogi wojewódzkie to drogi główne, zbiorcze, wyjątkowo – główne ruchu przyspieszonego. Drogi powiatowe dzielą się na: główne, zbiorcze, wyjątkowo lokalne. Drogi gminne to już najniższa klasa, klasy lokalne dojazdowe, wyjątkowo zbiorcze.

Dyskusje nad nowelizacją przepisów techniczno-budowlanych trwają jakiś czas i nam się wydaje, że chyba trzeba będzie otworzyć możliwość podwyższenia klas dla poszczególnych kategorii. Szczególnie dotyczy to odcinków w miastach – ja Państwu tylko dla przykładu podam, że ulica Marszałkowska w Warszawie jest drogą kategorii powiatowej. To są dwie jezdnie po trzy pasy z bardzo szerokimi chodnikami, więc wykraczają poza granicę ustaloną rozporządzeniem<sup>8</sup> – klasę „Z”.

---

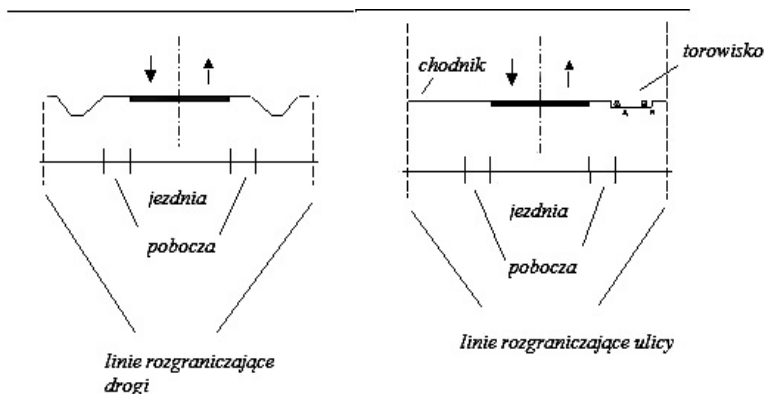
<sup>8</sup> Por. przepisy warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie: ”§ 4. 1. W celu określenia wymagań technicznych i użytkowych wprowadza się następujące klasy dróg:

- 1) autostrady, oznaczone dalej symbolem „A”,
- 2) ekspresowe, oznaczone dalej symbolem „S”,
- 3) główne ruchu przyspieszonego, oznaczone dalej symbolem „GP”,
- 4) główne, oznaczone dalej symbolem „G”,
- 5) zbiorcze, oznaczone dalej symbolem „Z”,
- 6) lokalne, oznaczone dalej symbolem „L”,
- 7) dojazdowe, oznaczone dalej symbolem „D”.

2. Drogi zaliczone do jednej z kategorii, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, powinny mieć parametry techniczne i użytkowe odpowiadające następującym klasom dróg:

- 1) drogi krajowe – klasy A, S, GP i wyjątkowo klasy G,
- 2) drogi wojewódzkie – klasy G, Z i wyjątkowo klasy GP,
- 3) drogi powiatowe – klasy G, Z i wyjątkowo klasy L,
- 4) drogi gminne – klasy L, D i wyjątkowo klasy Z.”. [przyp.red.].

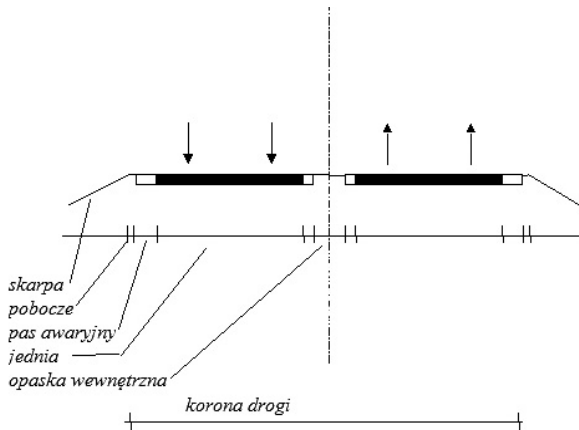
Usytuowanie drogi, to umieszczenie jej elementów w pasie terenu wyznaczonym liniami rozgraniczającymi. Mowa o pasie terenu, wynikającym z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego lub z decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania.



Pokażmy slajdy<sup>9</sup> ilustrujące, jak na etapie wstępnego planowania istotne jest zarezerwowanie właściwej szerokości korytarza pod drogę danej klasy i kategorii. Szerokość pasa drogowego w liniach rozgraniczających jest kalkulowana w ten sposób, że w tym pasie ma się zmieścić wszystko, co wchodzi w skład infrastruktury drogowej, czyli jezdnie, pobocza, chodniki, odwodnienia, zatoki postojowe, zatoki autobusowe, itd., czyli wszystko to, co służy drodze, obsłudze ruchu. Pozostawianie zbyt wąskich pasów powoduje kolizje, potem nie można zmieścić pełnych normatywnych elementów, chodników i innych elementów infrastruktury drogowej.

Oto przykładowe przekroje dla drogi dwujezdniowej, dla drogi jednojezdniowej dwukierunkowej, już nie będziemy wchodzić tutaj w szczególności, bo państwo jesteście użytkownikami dróg, więc na pewno doskonale to znacie.

<sup>9</sup> Prelegentka odwołuje się do prezentacji (jej fragmenty wprowadziliśmy w formie tabel i szkiców do opracowania [przyp.red.]).



Warunki połączenia dróg to niezwykle istotna sprawa. To tak zwane powiązanie elementów sieci dróg pomiędzy sobą. Ta tabelka obrazuje związki. Macie Państwo z lewej strony klasy techniczne, powiązane z nimi kategorie i potem możliwości powiązań dla danej klasy z innymi drogami.

Proszę Państwa, drogi najwyższych klas, autostrady i drogi ekspresowe są powiązane poprzez węzły z drogami klasy „G” i wyżej. Drogi główne ruchu przyspieszonego mają powiązania z drogami zbiorczy-

Klasa techniczna	kategorie	najmniejsza szerokość w liniach rozgraniczających (m)								szerokość pasa ruchu (m)		prędkość projektowa (km/h)		odstęp między węzłami / skrzyżowaniami (km)		szerokość pobocza granatowego (m)	wysokość skrajni drogi (m)
		krajowe		wojewódzkie		gminne		ulice		poza terenem zabudowy	na terenie zabudowy	poza terenem zabudowy	na terenie zabudowy	powiązania drogi z innymi drogami			
		skrajni	zadłużenia	skrajni	zadłużenia	skrajni	zadłużenia	poza terenem zabudowy	na terenie zabudowy					poza terenem zabudowy	na terenie zabudowy		
		skrajni	zadłużenia	skrajni	zadłużenia	skrajni	zadłużenia	skrajni	zadłużenia	poza terenem zabudowy	na terenie zabudowy	poza terenem zabudowy	na terenie zabudowy	poza terenem zabudowy	na terenie zabudowy		
A	skrajni	-	-	-	60	70	3,75	3,50	120, 100, 80	-	G (i wyżej)	15	5	-	4,70		
S	skrajni	-	30	40	50	40	50	3,50	3,50	120, 100, 80	80, 70, 60	G (i wyżej)	5	3	-	4,70	
GP	skrajni	30	25	40	50	35	45	3,50	3,50	100, 80, 70, 60	70, 60	Z (i wyżej)	2	1	1,50	4,70	
G	skrajni	25	25	35	45	35	-	3,00-3,50	3,50	70, 60, 50	60, 50	nie mniej niż L	0,5	0,5	1,25	4,60	
Z	skrajni	20	20	30	-	30	-	2,75-3,00	3,50	60, 50, 40	60, 50, 40	z drogami w sztybach klas	0,5	0,3	1,00	4,60	
L	skrajni	12	15	-	-	-	-	2,50-2,75	3,00	50, 40	40, 30	-	-	-	0,75	4,50	
D	skrajni	10	15	-	-	-	-	2,50-2,75 (droga drępano wa) 3,00-3,50 (droga jednopaso wa)	2,50-2,75 (droga drępano wa) 3,00-3,50 (ulica jednopaso wa)	40, 30	30	-	-	-	0,75		

mi i wyżej, drogi główne z drogami lokalnymi i wyżej, itd. Drogi zbiorcze lokalne i dojazdowe bezpośrednio obsługują przyległe tereny.

Teraz niezwykle istotna, następna sprawa, czyli odstępy pomiędzy skrzyżowaniami i pomiędzy węzłami. Tu jest teren zabudowy i poza terenem zabudowy widzicie państwo autostrady, ta odległość wynosi co najmniej 15 km. Na drodze ekspresowej będzie to 5,3 km w zależności od lokalizacji. Na drogach głównych ruchu przyspieszonego obowiązuje 2,1 km. W przypadku dróg zbiorczych to już jest poniżej kilometra i im niższa klasa, tym gęstość skrzyżowań może być większa.

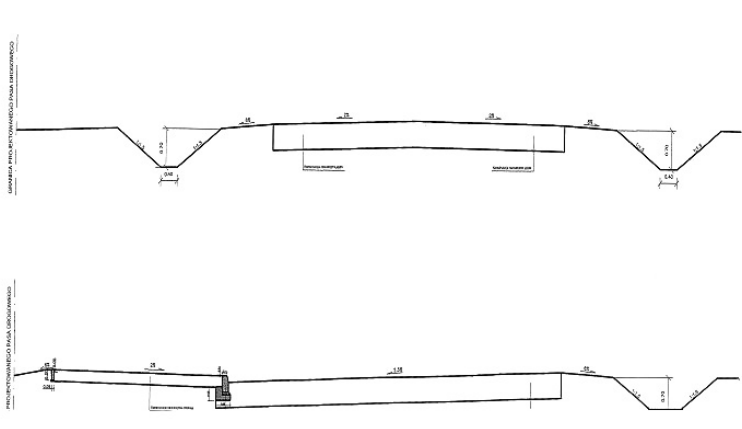
Teraz omówię zasady. Były one nie tak dawno przedmiotem kontroli Najwyższej Izby Kontroli. Na drogach najwyższych klas, jak autostrady i drogi ekspresowe, lokalizowanie zjazdów jest zabronione, zaś na drogach głównych ruchu przyspieszonego, tylko wyjątkowo na „G”, powinno się ograniczać liczbę zjazdów. „Z” i „K” charakteryzuje dążenie do ograniczania, chociaż wiemy, że to jest trudne, natomiast drogi dojazdowe i lokalne powinny służyć do obsługi przyległych nieruchomości.

Przejdźmy do szczegółowych parametrów, niezwykle istotnych i mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo użytkowania dróg.

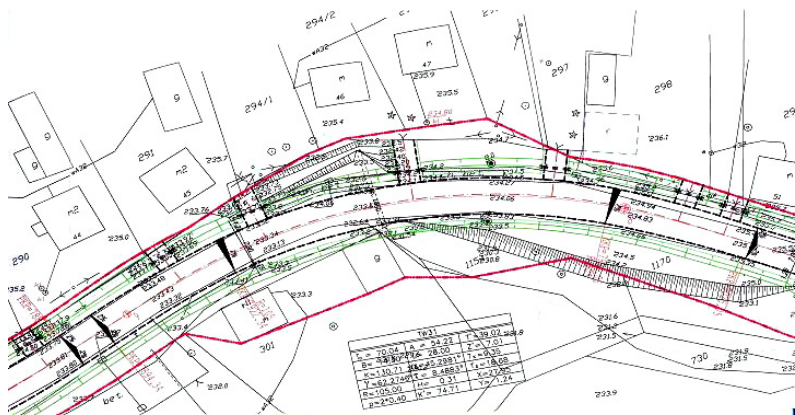
Na początku omówię szerokość pasa ruchu. Nasze przepisy przewidują różne szerokości pasa ruchu w zależności od usytuowania drogi, czy jest poza terenem zabudowy, czy w terenie zabudowy i w zależności od klasy, czyli również prędkości, na jaką się projektuje drogę. Szerokość pasa ruchu wynosi od 3,75 m dla dróg o najwyższych parametrach do 2,25 m – na terenie zabudowanym, dla drogi dojazdowej. Normatyw przewiduje również, że można budować na ulicach jednopasmowych, dwukierunkowych jezdni o szerokości od 3 do 3,5 m, ale pod warunkiem, że będą tam również mijanki. Z tym że to stosuje się już tylko dla dróg najniższych klas i im droga jest w klasyfikacji wyżej, tym powinno być szerzej.

Pochylenie poprzeczne to kolejna niezwykle istotna sprawa. Pochylenie poprzeczne ma przede wszystkim umożliwić sprawny spływ wody. Powinno wynosić nie mniej niż 2% na jezdni dwukierunkowej, przekrój powinien być daszkowy. Na jezdni jednokierunkowej pochylenie w zasadzie powinno być jednostronne.

Następny parametr to łuki. Mówimy dotąd o geometrii w planie, później przejdziemy do niwelety (ukształtowania drogi w przekroju pionowym). Łuki kołowe i wielkości promieni to niezwykle istotna



sprawa. Łuk powinien być tak zaprojektowany, aby zapewnić bezpieczeństwo ruchu na mokrej nawierzchni. Promienie łuku są uzależnione od założonej dla danej drogi prędkości projektowej.



Następna sprawa – niweleta, czyli pochylenia podłużne. Generalnie niweleta składa się z odcinków o stałym pochyleniu, krzywych wypukłych i wklęsłych. Minimalne pochylenie niwelety zależy od zakładanej prędkości projektowej i waha się od 4‰ przy najwyższych prędkościach, do 12‰ przy prędkościach najniższych.

Pobocza. Niezwykle istotny element pasa drogowego. Dla dróg o wyższych klasach mamy, oprócz pobocza gruntowego, również pasy awaryjne. Na pasie awaryjnym nie lokalizujemy żadnych urządzeń obcych. Szerokość pobocza gruntowego waha się od 1,5 m do 75 cm, w zależności od klasy drogi.

Chodniki. To jest to, o co samorzady niezwykle zabiegają i chyba w tej chwili można powiedzieć, że bardzo dużo tych chodników się wykonuje, szczególnie na drogach samorządowych. Generalnie rzecz biorąc, zgodnie z normatywem dla dróg o najwyższych parametrach, chodnik powinien być jak najdalej odsunięty od jezdni. Dla drogi ekspresowej odległość powinna wynosić nie mniej niż 10 m, dla głównej ruchu przyspieszonego 5 m i dla drogi głównej 3,5 m. Na niższych klasach dróg zbiorczych, lokalnych i dojazdowych chodnik może być sytuowany bezpośrednio przy jezdni, z tym że wtedy powinien być wyniesiony ponad krawędź jezdni i oddzielony krawężnikiem. Chodnik powinien mieć szerokość dostosowaną do natężenia ruchu pieszych. Szerokość chodnika przy jezdni powinna być nie mniejsza niż 2 m, dopuszcza się miejscowe zmniejszenie do 1,25, jeżeli chodnik jest przeznaczony tylko dla ruchu pieszego.

Skrajnia drogi to przestrzeń w pionie i w poziomie, przestrzeń nad drogą, w której nie powinny się znaleźć żadne urządzenia. Wysokość skrajni wynosi od 4,70 m dla dróg o najwyższych klasach do 4,50 m na drogach najniższych klas. Wymiary w poziomie to jest z reguły po 0,5 m na zewnątrz od skrajnych elementów infrastruktury drogowej.

Skrzyżowania i zjazdy. W zależności od klasy – już mówiliśmy o tych powiązaniach – ustawa o drogach publicznych dzieli skrzyżowania na jednopoziomowe i wielopoziomowe, czyli węzły i skrzyżowania. Skrzyżowania mogą być skanalizowane. Na autostradach są tylko węzły lub przejazdy, czyli nie ma możliwości wyboru. W przypadku dróg ekspresowych występują węzły, przejazdy lub skrzyżowania skanalizowane, na drogach głównych ruchu przyspieszonego – węzły,

skrzyżowania skanalizowane lub skrzyżowania tylko na prawe skrzyż. Na drogach głównych buduje się skrzyżowania skanalizowane i skrzyżowania zwykle, na drogach niższych klas, zbiorczych, lokalnych i dojazdowych skrzyżowania skanalizowane i skrzyżowania zwykle.

Warunki techniczne dzielą zjazdy na dwa rodzaje – zjazd publiczny i zjazd indywidualny. Zjazd publiczny prowadzi do co najmniej do jednego obiektu, użytkowanego publicznie, w szczególności do stacji paliw, obiektu gastronomicznego, hotelowego, itd., a zjazd indywidualny, to zjazd do co najmniej jednego obiektu użytkowanego indywidualnie. Zjazd publiczny powinien mieć szerokość nie mniejszą niż 5 m, w tym jezdnię o szerokości nie mniejszej niż 3,5 m i nie większej niż szerokość jezdni na drodze, zjazd indywidualny – 4,5 m, w tym jezdnię nie mniej niż 3 m i nie szerszą niż szerokość jezdni na drodze.

Wyposażenie techniczne dróg obejmuje urządzenia odwadniające, rowy, urządzenia ściekowe, kanalizację deszczową. W odniesieniu do kanalizacji deszczowej zwracamy szczególną uwagę na to, że studzienki powinny być zlokalizowane poza pasem ruchu, cofnięte za krawędź nawierzchni. Kanalizację deszczową wykonuje się, gdy nie ma innej możliwości odprowadzenia wody lub gdy wymagają tego inne przepisy. Kolektor powinien być usytuowany na drodze dwujezdniowej w pasie dzielącym lub w innym uzasadnionym technicznie miejscu poza jezdnią, na jednojezdniowej drodze najlepiej, gdyby to było pod chodnikiem, pasem zieleni, poboczem, itd., chociaż w miastach wiemy doskonale, że nie jest łatwo tak te urządzenia lokalizować.

Sprawy związane z oświetleniem. Przepisy określają miejsca, które muszą być oświetlone ze względów bezpieczeństwa ruchu. W te szczegóły nie będą się wdawać.

Poza tym, droga może być wyposażona w obiekty i urządzenia obsługi uczestników ruchu, czyli MOPY<sup>10</sup>, punkty kontroli samochodów ciężarowych, zatoki postojowe, zatoki autobusowe, perony tramwajowe, pętle autobusowe itd.

Najwięcej problemów obecnie wiąże się z infrastrukturą techniczną w pasie drogowym, infrastrukturą, która nie jest związana bezpośrednio

---

<sup>10</sup> Miejsce obsługi pojazdów [przyp.red.].



nio z drogą. Przepisy stanowią, że pod jezdnią nie lokalizujemy infrastruktury obcej. Na terenach zabudowy w pasie drogowym dopuszcza się lokalizowanie infrastruktury, natomiast poza terenami zabudowy nie wolno lokalizować nic ani pod jezdnią, ani w pasie drogowym.

Tyle o przepisach drogowych. Ustawa – Prawo budowlane, w art. 9 daje możliwość uzyskania odstępstwa od tych przepisów.

Bo gdyby – zakładamy sytuację idealną – gdyby drogi były projektowane w sposób zgodny z tym, co zawierają te trzy rozporządzenia, o których była mowa, to z ich właściwym użytkowaniem nie byłoby problemów, natomiast doskonale wiemy, że nawet dla dróg nowych, nowo projektowanych, nie zawsze udaje się osiągnąć te parametry, nie wspominając już o przebudowach.

Niemniej jednak prawo budowlane daje możliwość uzyskania odstępstwa od tych przepisów. Organem administracji architektoniczno-budowlanej właściwym dla danej kategorii drogi jest – przypomnę – dla dróg krajowych i wojewódzkich wojewoda, dla dróg powiatowych i gminnych – starosta. Właściwy organ administracji architektoniczno-budowlanej rozpatruje wnioski o udzielenie zgody na odstępstwa, w postępowaniu administracyjnym zwraca się do ministra, który ustanowił przepis, o udzieleniu upoważnienia do takiej zgody. A specjalnie mówimy o art. 9<sup>11</sup> Prawa budowlanego, dlatego, że jeden z wydziałów, którym kieruję, Wydział Warunków Technicznych Dróg Publicznych, rozpatruje właśnie wystąpienia organów administracji architektoniczno-budowlanej o upoważnienie ministra właściwego do spraw transportu do wyrażenia zgody na odstępstwo od tych przepisów.

Muszę Państwu powiedzieć, że ok. 90% wniosków dotyczy lokalizowania infrastruktury nie związanej bezpośrednio z drogą, czy to w pasie drogowym, czy pod jezdnią, w większości przypadków dotyczy to miast, gdzie są zbyt wąskie pasy drogowe. Zresztą i zagęszczenie infrastruktury powoduje, że zaczyna się ją wprowadzać pod jezdnię i to jest nagminne, a każde urządzenie obce niestety ma negatywny wpływ na trwałość nawierzchni i tym samym na bezpieczeństwo jej

---

<sup>11</sup> Ustawa – Prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. Dz. U. z 2009 r., Nr 161, poz.1279 ze zm. [przyj. red.].

użytkowania. Mniej więcej 10% stanowią wnioski o odstępstwa od ogólnie rozumianej geometrii.

W tej chwili zaczynają się pojawiać, dotyczące dróg samorządowych, wnioski o zgodę na zmianę wymiarów chodników i pasów drogowych w liniach rozgraniczających, na zastosowanie innych wymiarów, niż to przewidują normatywy. Wydaje nam się to niebezpieczne, bo za chwilę pojawią się wnioski o lokalizowanie urządzeń obcych pod jezdniami, bo się w pasie drogowym nie będą mieściły. Sporo jest wniosków o zgody na zawężenie chodników i to do szerokości 1,0 - 1,25 m, mimo to, iż pas drogowy zwykle jest szerszy i zmieściłby się pełnowymiarowy chodnik. Z reguły uzasadnienie jest ekonomiczne, bo pełnowymiarowy chodnik dwumetrowej szerokości jest zbyt drogi.

Jest trochę poważniejszych wniosków – dotyczących niwelety, szczególnie w terenach podgórskich i górskich, bo przy przebudowach trudno utrzymać te parametry, które wynikają z rozporządzeń, jest też trochę innych spraw, ale to już na drogach wyższych kategorii.

Duża liczba wniosków o odstępstwa spowodowana jest tym, że ruszyły programy regionalne, modernizuje się drogi wojewódzkie, powiatowe i projektowanie idzie pełną parą. Stąd też taka liczba wniosków.

Natomiast nasuwa się spostrzeżenie, także z rozmów i spotkań z administracją drogową, że przepisy nie są jednak dobrze znane, nie do końca są stosowane, a czasem ważniejszą sprawą, niż bezpieczne użytkowanie drogi, jest zrobienie jej w terminie lub za minimalną cenę.

Dziękuję bardzo Państwu za uwagę.

## **Senator Henryk Woźniak Przewodniczący Senackiego Zespołu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

Dziękuję Pani Dyrektor za to wystąpienie, które wprowadza nas w klimat uwarunkowań formalnoprawnych, dotyczących budowy dróg. Myślę, że istotną kwestią jest ten wątek, który się pojawił na końcu wystąpienia, to jest powiązanie drogi z infrastrukturą. Odczuwamy to najczęściej w miastach, kiedy właśnie pod drogą są urządze-

nia kanalizacyjne i one wpływają na przyspieszone niszczenie drogi i oczywiście w bardzo dużym stopniu na pogorszenie bezpieczeństwa. Pozapadane studzienki są źródłem zagrożenia w ruchu drogowym. Bardzo proszę pana Andrzeja Grzegorzycy, sekretarza Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

## **Andrzej Grzegorzycy** **Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa** **Ruchu Drogowego**

Na początek informacja, ściśle związana z tematem dyskusji. 19 i 20 listopada 2009 r. odbyła się pierwsza Światowa Konferencja Ministerialna w Moskwie, którą otworzył i przez chwilę jej przewodniczył prezydent Miedwiediew. Konferencja odbywała się pod auspicjami i w obecności zastępcy sekretarza generalnego ONZ. W spotkaniu brało udział 85 ministrów z tyluż krajów i ponad 1200 innych uczestników. Celem nadrzędnym i przewodnim była realizacja konstatacji ostatnich dwóch zgromadzeń ogólnych ONZ. Stwierdzono tam, że należy powstrzymać wzrost zagrożeń na drogach, bo dziś ginie na świecie na drogach rocznie 1 mln 250 – 1 mln 300 tys. ludzi, a 50 milionów zostaje rannych. Jeżeli nie zrobimy zdecydowanych kroków w kierunku nie tylko budowania dróg, ale i poprawy na nich bezpieczeństwa, to w 2020 r. te liczby odpowiednio wyniosą 2,5 miliona zabitych i 100 milionów rannych.

ONZ wreszcie uznała razem z WHO<sup>12</sup>, że problem jest ważny, a poświęcamy mu łącznie z ONZ promil tej uwagi, którą obdarza się wszelką inną pomoc, z różnymi skutkami, nie tylko dla krajów rozwijających się.

W deklaracji, która została podpisana na koniec spotkania w Moskwie, są zawarte treści wzywające do nadania przede wszystkim możliwie jak najwyższego priorytetu działaniom na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. To temat, z którym spotykamy się również w naszym kraju.

---

<sup>12</sup> Światowa Organizacja Handlu [przyp. red.].

Dziękuję Panu Senatorowi, bo i Pańskie zainteresowanie koncentruje się w sposób wyraźny na poprawie bezpieczeństwa. W wyniku niskiego poziomu bezpieczeństwa ruchu tylko w Polsce corocznie tracimy 30 miliardów zł. Rzadko się temu poświęca uwagę, choć są to pieniądze, które idą z naszej kieszeni. To nie są pieniądze, które znajdują się w budżecie, które można rozdzielić, trzeba te wydatki po prostu ponieść. Nie liczymy tu cierpień, nie tylko poszkodowanych, ale ich rodzin i najbliższego otoczenia – tego się nie da przeliczyć na zlotówki.

Proszę Państwa, w 1991 r. mieliśmy rekordowe wyniki, rekordowo złe, zginęło na drogach prawie 8 tys. osób, siedemdziesiąt kilka tysięcy zostało rannych.

Ostatni rok był nieco lepszy. Proszę zwrócić uwagę, z 5,5 tys. prognozowanych ofiar udało nam się 180 osób uchronić. Przypomnę, Unia Europejska w swoich obliczeniach ekonomicznych przyjmuje milion euro straty za jednego zabitego. W Polsce podobne wskaźniki są liczone w Instytucie Badawczym Dróg i Mostów u pana profesora Rafalskiego, i są aktualizowane co roku. Już mamy ponad 1,5 miliona zł na osobę na terenie niezabudowanym.

W tym roku na skutek uporczywych działań podejmowanych przez wiele lat udało się osiągnąć znaczący postęp. Od stycznia do listopada liczba zabitych spadła o 776 osób. To dane wstępne i mówimy o zabitych na miejscu. Liczba wypadków spadła relatywnie, spadła też liczba rannych. To napawa dużym optymizmem, że jeżeli utrzymamy i wzmocnimy ten wysiłek, to może nie w takiej skali, ale będziemy dość istotnie zmniejszać liczbę zabitych. Poza tym, to pozwoli nam w wartościach bezwzględnych „przeskoczyć” w statystykach kilka krajów, gdzie przy nieporównywalnie większej liczbie pojazdów i większym terytorium, czy większym zaludnieniu – jak Niemcy – liczba zabitych była już mniejsza niż w Polsce.

Proszę popatrzeć, jak się kształtowały statystyki pomiędzy 2008 a 2009 r.<sup>13</sup> Ten wskaźnik jest jeszcze zły ze względu na pewien paradoks. Gdyby było więcej rannych w Polsce, wskaźnik byłby korzyst-

---

<sup>13</sup> Referent odwołuje się do prezentacji (zamieszczona na płycie załączonej do opracowania) [przyj.p.red.]

niejszy, ponieważ liczymy ten wskaźnik w odniesieniu albo do 100 tys. mieszkańców, albo rannych na 100 wypadków i zabitych na 100 wypadków. To oznacza, że mniej więcej w co dziesiątym wypadku był ranny. Nie jest to pocieszające, że najgorsza jest Rumunia, praktycznie rzecz biorąc w co drugim wypadku ginie tam człowiek.

Wśród ofiar śmiertelnych dominują kierowcy i pasażerowie samochodów osobowych. Proszę zwrócić uwagę na te liczby – oto ofiary: piesi, razem z rowerzystami i motorowerzystami, czyli niechronieni użytkownicy dróg – tutaj dzierzymy palmę pierwszeństwa w Europie. To się nie poprawia. Przeciwnie – zwiększa się liczba najechań na pieszych na przejściach.

Kolejny raz byłem nie tak dawno w Skandynawii. Tam pieszy spoglądający na jezdnię, nawet nie sygnalizujący zamiaru przejścia, powoduje zatrzymywanie się pojazdów. U nas często bywa tak, że na prawym pasie zatrzymuje się samochód, a na lewym inny przyspiesza. To jest forma „polowania na przechodniów”.

Tłumaczyliśmy dzisiaj misji Banku Światowego, jak jest z nietrzeźwością w Polsce. Mamy w skali Europy największy zakres kontroli, jeżeli idzie o stan trzeźwości wśród kierowców, nie chcemy publicznie ujawniać danych świadczących, że w tym zakresie nie jest w Polsce źle. W Polsce spośród tych, którzy spowodowali wypadki śmiertelne, w stanie nietrzeźwości było 8,9%. Dla informacji podam, że badania wskazują, że w Danii jest to 32%, we Francji jest to 24%, we Włoszech jest to 21% pijanych sprawców wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Nie zwalniamy tempa, chcemy wyeliminować alkohol i inne podobnie działające środki „zza kierownicy”.

W związku z tym utrzymujemy w dyskusjach postulat zaostrzenia kar, zwiększenia tych kar – to jest rola Ministerstwa Sprawiedliwości i podległych mu służb, by wyegzekwować to, co jest przypisane. Przypomnę – dla recydywy to jest 15 lat więzienia, możliwość utraty prawa jazdy na całe życie. Dyskutuje się na temat zatrzymywania samochodów na poczet zabezpieczenia kar. Nie warto o to wojować, bo byłaby to może kara nieadekwatna w stosunku do innych przestępstw, kończących się również śmiercią. Natomiast jako zabezpieczenie, to jest wystarczająca dolegliwość, bo wtedy ta dolegliwość dotyczy każdego,

kto się porusza po drodze, i tego z mercedesem, i tego z tym rozklekotanym „maluchem”, natomiast tak rodzi się niesprawiedliwość społeczna, dlaczego za ten sam czyn jeden płaci mercedesem, drugi .....

Jednostkowe koszty społeczne według ustaleń Instytutu Badawczego Dróg i Mostów: szacuje się, że zabity to około półtora miliona zł. Straty materialne w zdarzeniu drogowym są zdecydowanie niższe. Zwracam uwagę, że bardzo dużo, bo ponad 70% samochodów jest wyeksploatowanych i są one warte zwykle poniżej 15 tys. zł. Natomiast koszty funkcjonowania administracji ubezpieczycieli są tak ogromne, że zaledwie mniej niż 30% otrzymują ci, którzy dostają odszkodowanie. Ubezpieczyciele powinni natychmiast wypłacać tzw. kwotę bezsporną. Jeśli się ubezpieczam, z tytułu wypadku powinienem dostać 50-60% tej kwoty, a o całą resztę mogę się ewentualnie później procesować. Tym bardziej że do niedawna ofiary wypadków drogowych były bezradne w tym zakresie.

Rozkład bezpieczeństwa na drogach samorządowych i krajowych. Proszę popatrzeć<sup>14</sup> – wypadków jest na drogach krajowych 24%, na drogach samorządowych 76%. Co do liczby zabitych drogi krajowe zdecydowanie gorzej wyglądają, w odniesieniu do liczby rannych również. Przypomnę, że drogi krajowe, mimo że jest ich tylko 5%, generują 60% ruchu i ich obciążenie ruchem ciężarowym powoduje, że ten stan zagrożenia jest większy. Z drugiej strony zapatrzeni w rozbudowy dróg głównych zapominamy, że przy drogach samorządowych też żyją ludzie i chcą przeżyć. Ale o nich często zapominamy.

Wracam do deklaracji moskiewskiej, pokrywa się ona z tym, co jest zapisane w nowym programie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Unii Europejskiej. Program jest jeszcze w fazie projektu, ale w styczniu – lutym 2010 r. prawdopodobnie zostanie przez Unię przyjęty i będzie czas na działanie w latach 2011–2020. Wyraźnie pisze się o zwróceniu większej uwagi na drogi na terenach pozamiejskich, ale przede wszystkim na drogi samorządowe, gdzie również ten ruch się odbywa, a zarządzany jest z dużo większymi trudnościami z racji braku kadry.

---

<sup>14</sup> Referent odwołuje się do prezentacji (zamieszczona na płycie załączonej do opracowania) [przyp.red.]

Powiem teraz o programie likwidacji miejsc niebezpiecznych. Państwo mieliście możliwość zapoznać się z tym tematem, to są nowe dane, bo według stanu na koniec listopada 2009 r. Mamy 366 zadań, prawie 400 milionów zł, w tym 160 milionów zł refundacji. Po trzech, czterech latach liczba wypadków zmniejszyła się o 70%, liczba zabitych o 92%, rannych o 74%, kolizji o 52%. Bardzo wysoki wskaźnik – relacja korzyści do kosztów, przypominam, że mówimy o poprawie bezpieczeństwa w tych miejscach, gdzie poprawiono warunki ruchu. Jeżeli się uporządkuje ruch w jednym miejscu, to efekty rozciągają się na znaczniejszym obszarze. To nie jest wideoradar, który gdy tylko miniemy, to naciskamy pełny gaz. Przeklinają to czasem kierowcy na trasie katowickiej, twierdząc że nie warto przyspieszać, bo za parę kilometrów będzie następny radar. Natomiast jak zmniejszymy prędkość do 70 km/h, proszę wierzyć, że przy płynności ruchu średnia prędkość jest większa niż poprzednio, gdy się odbywały wyścigi, bo zagrożeniem są różnice prędkości. A to było miejsce wyścigów.

Efekty – średnia liczba na rok dla wszystkich realizowanych zadań, przed realizacją, po realizacji.<sup>15</sup> Proszę zwrócić uwagę, jak znakomite rezultaty udało się osiągnąć. Druga edycja programu, podobne efekty – przed realizacją, po realizacji, jaśniejszym kolorem mamy wskazane spadki o połowę, tak jak w wypadku zabitych. Poza tym jest jeszcze ważne, że udało nam się wyszkolić 1500 specjalistów ze wszystkich szczebli samorządu, od gminy po urzędy wojewódzkie, i zapoznać ich z kilkunastoma zagadnieniami dotyczącymi bezpieczeństwa ruchu drogowego, a przede wszystkim z procedurami pozyskiwania i wydatkowania środków. To bardzo ważne, bo często przegrywamy z tytułu niewiedzy.

Dalej przykłady – rondo, nietypowa geometria wyspy. Jak Państwo wiecie, ronda uzyskały obywatelstwo i prawie nikt już nie narzeka, że na rondzie trzeba zwolnić i przejechać wolno. Tam, gdzie występuje bezwzględna konieczność, czy możliwość pojawienia się pojazdów wyjątkowo długich, czy ciężkich, to te konstrukcje są relatywnie płaskie, umożliwiające awaryjny przejazd, w innym miejscu zamykamy

---

<sup>15</sup> Referent odwołuje się do prezentacji (zamieszczona na płycie) [przyp. red.].

perspektywę po to, żeby nie rozpędzać się. W niektórych przypadkach jeździ się na skrót, czyli przelatuje się po tym płaskim rondzie, nie wykonując ruchu kierownicą.

Ażyl na przejściu dla pieszych z odgięciem toru jazdy, czyli wymuszone spowolnienie ruchu pojazdów, wyniesiona powierzchnia skrzyżowania, spowolnienie ruchu na wlotach i na tarczy skrzyżowania. Bardzo wiele takich miejsc ograniczających prędkość realizowanych jest w wielu rozwiniętych drogowo państwach, gdzie na wlocie się buduje albo małe rondo, albo spowalnicze ruchu. To nie mają być podrzutowe progi, tylko przejazdowe, tak jak tutaj, wymuszając fizycznie ograniczenie prędkości. Tam, gdzie jest ograniczenie do 60 km/h, to większość kierowców uważa, że się przekręciła dziewięćdziesiątka i stąd to sześćdziesiąt obowiązuje.

Powiem teraz kilka słów o odgięciu toru jazdy przy wjeździe do obszaru zabudowanego. Oto tzw. holenderskie miasteczko w Puławach, pan inżynier Marek Wierzchowski więcej na ten temat powie, rozpoczęcie prac było w 2008 r., zakończenie będzie jutro. Powiem tylko tyle, że to miasteczko, czyli część dzielnicy Włostowice będzie pilotażowe, już jest opracowany podręcznik najlepszych praktyk do zaimplementowania w innych miejscach. Wiele osób, również mieszkających w tej dzielnicy, miało szansę się zapoznać z materiałami. Sądzimy, że jak efekty zaczną być widoczne, to kiedyś „pobłogosławia” ten pomysł.

Bardzo często wiele lat temu marzeniem mieszkańców małych miejscowości było poszerzenie jezdni w jej centrum, co dziś jest jedynym miejscem do wyprzedzania, a więc najbardziej niebezpiecznym miejscem – więc zmniejszamy z powrotem szerokość jezdni.

Poza holenderskim miasteczkiem opracowany jest projekt uspokojenia ruchu w miastach i miejscowościach, niestety z racji kryzysu projekt tkwi w Ministerstwie Finansów. Rozumiemy, że mamy kryzys, natomiast jeżeli stosunek korzyści do kosztów odpowiada proporcji 5/1, warto się nad tym pochylić, bo po pierwsze, minimum 50% dodają samorządy, co je zdecydowanie aktywizuje. Po drugie, przy okazji działa zaraźliwie dobry przykład. Europejski Bank Inwestycyjny już od półtora roku akceptuje pomysł. Po przedstawieniu im wszystkich



założeń tego projektu, mamy całkowitą akceptację uruchomienia. Trzeba je tylko podpisać.

Na szczęście w Ministerstwie Finansów nie wrzucono programu do kosza, na razie tylko odwleka się termin wdrożenia. W skali wydatków, które mamy na dziś na budowę dróg, te 300 milionów, plus kolejne 300 milionów, to naprawdę nie są gigantyczne kwoty. Proszę zwrócić uwagę, ile istnień ludzkich udało nam się ocalić przy mniejszym znacznie zakresie wydatków.

Cel uspokojenia ruchu to zapewnienie bezpiecznej prędkości bez konieczności jej kontroli. Odciążmy trochę policję, zmniejszmy uciążliwości transportu, otwórzmy przestrzeń publiczną dla pieszych i rowerzystów.

Złe odczytywanie funkcjonalnej hierarchizacji dróg i ulic prowadzi do tego, że w Polsce od dawna przestał być przestrzegany przepis o pierwszeństwie z prawej strony. Jeżeli mam przed sobą szerszą ulicę, to czasem nawet bez względu na znaki wymuszam pierwszeństwo i jest to niestety jeden z podstawowych grzechów. Strefowanie prędkości też. Przed rondem nie trzeba wprowadzać ograniczenia prędkości, wystarczy postawić znak małego ronda i wiadomo, że trzeba zwolnić, nawet samochodem osobowym, do bardzo małej prędkości, żeby to rondo pokonać. Organizacja, to tak jak podaliśmy, wartość wyjściowa 260 milionów zł, 130 milionów zł wynosi udział Ministerstwa Infrastruktury. Synergia, to jest program, który Państwo zapewne znają – drogi zaufania, program budowy dróg krajowych, programy operacyjne.

Rozmawiałem z podsekretarzem stanu w Ministerstwie Transportu USA. Amerykanie od dawna realizują program na drogach zamiejskich. Jest pewna specyfika, proszę Państwa, mianowicie ludzie w małych miejscowościach żyją według swoich utartych schematów. Wiedzą, kto od czasu do czasu wypije, wiedzą, kto jeździ bez oświetlenia, to funkcjonuje do czasu, jak ktoś się z zewnątrz nie pojawi, stąd musimy czynnik ludzki i przyzwyczajenia uwzględnić przy projektowaniu działań. Wysokiej rangi przedstawiciel Federacji Rosyjskiej wypowiadając się kiedyś w analogicznej sprawie – czy kiedyś uda się choć w części ograniczyć łapówkarstwo w Rosji – powiedział, że naj-

trudniejszą rzeczą jest to, że jest to zjawisko kulturowe. To nie chodzi tylko o pieniądze, tylko brak łapówki oznacza z założenia brak nadziei na załatwienie jakiegokolwiek sprawy.

I jeżeli się okaże, że można coś bez łapówki załatwić, to będzie to ten pierwszy krok. Żadne kary dziś nie pomagają. Podobnie, jeżeli wprowadzamy wideorejestratory, to pozwala to na zniesienie mnóstwa niepotrzebnych ograniczeń. Umówmy się, że polskie drogi są zdecydowanie nadmiernie oznakowane. Kierowca nie widzi wyraźnej potrzeby, uzasadnienia tych znaków, jak w dowcipie „zabił psa soltysa, postawmy ograniczenie prędkości”.

### **Senator Henryk Woźniak Przewodniczący Senackiego Zespołu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

Dziękuję Panu Dyrektorowi.

W końcowej części wypowiedzi pan dyrektor już rozpoczął dyskusję, ale poczekajmy z nią, jeszcze mamy dwa wystąpienia. Proszę o większą syntezę wypowiedzi.

Bardzo proszę, pan Marek Wierzchowski. Ten projekt był już zapowiedziany przez pana dyrektora Grzegorzcyka. Bardzo proszę.

### **Marek Wierzchowski Współpracownik Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

Dziękuję bardzo.

Na początek kilka słów uzupełnienia o programie likwidacji miejsc niebezpiecznych. Prowadzę ten program od początku. W trzech edycjach przebudowaliśmy do tej pory trzysta sześćdziesiąt sześć miejsc na terenie całego kraju.

Podkreślmy to, że nie sztuką jest przebudować, ale sztuką jest obserwować efekty. W związku z tym, w tej chwili każde z zadań zrealizowanych przez nas monitorowane jest przez okres trzech lat. I doszliśmy do tego, że mamy praktycznie w tej chwili, co jest potwierdzone na wielu

spotkaniach międzynarodowych, największą bazę danych w Europie, jeśli chodzi o wpływ konkretnego typu inwestycji na spadek liczby zdarzeń drogowych i ich skutków. Chcemy dalej tę bazę uzupełniać, jako że niektóre inwestycje były realizowane jeszcze w tym roku. W każdym razie daje to nam pełny obraz, jakie pieniądze możemy wydać, z jakim skutkiem i jakie efekty uzyskać, realizując konkretne zadania przy przebudowie skrzyżowań i przy przebudowie dróg przechodzących przez miejscowość.

Dzisiaj chciałem Państwu zaprezentować pomysł, który zrodził się podczas jednego ze spotkań ze stroną holenderską, jako że Ministerstwo Infrastruktury współpracuje z odpowiednikiem, Ministerstwem Transportu Holandii, Królestwa Niderlandów. Ta współpraca do niedawna polegała na tym, że wymieniane były informacje, wymieniane były poglądy, odbywały się wszelkiego rodzaju szkolenia. Natomiast fizycznie niczego nie mogliśmy tutaj zaprezentować, jeśli chodzi o efekty współpracy. Stąd prowadząc program likwidacji miejsc niebezpiecznych doszliśmy do wniosku, że skoro przebudowaliśmy już dosyć dużo miejsc niebezpiecznych na drogach samorządowych, to lepiej będzie w tej sytuacji skupić się na zapobieganiu aniżeli leczeniu skutków. W związku z tym doszliśmy do wniosku, że nasze działania i dalsze pomysły na współpracę z samorządami ukierunkowane będą przede wszystkim na działania prewencyjne. Stąd też i pomysł miasteczka holenderskiego, który zrodził się podczas jednego z pobytów w Holandii. Przykładem dla nas było jedno z miast średniej wielkości w okolicach Amsterdamu, miasto czterdziestotysięczne, gdzie w ostatnich 30 latach wydarzył się tylko jeden wypadek ze skutkiem śmiertelnym. Całe miasto obsługuje 12 policjantów na zmiany.

Holendrzy zaprezentowali nam swoje rozwiązania, które skutecznie stosują od wielu lat – rozwiązania drogowe, techniczne, które są alternatywą dla urządzeń rejestrujących przekroczenia prędkości. Bo jak Państwo wiecie, przy fotoradarach jest to model zerojedynkowy, czyli albo decyduję się na to, że przekroczę prędkość, mogę zapłacić mandat, albo zwalnięm do określonej prędkości i poruszam się z prędkością dozwoloną. Natomiast w przypadku zastosowania na drogach fizycznych środków uspokojenia ruchu nie dajemy użytkownikom dróg wyboru, tylko sprowadzamy prędkość do realnej wartości założonej w obszarze zabudowanym.

Dodatkowo jeszcze do realizacji tego programu skłoniło nas to, że prowadzone są równolegle szerokie programy budowy autostrad i dróg ekspresowych, ale też trzeba sobie zdać z tego sprawę, że nikt tylko autostradą lub drogą ekspresową nie dojedzie do celu. W związku z tym trzeba skorzystać ze zbiorczych, lokalnych, dojazdowych dróg, które powinny mieć parametry zapewniające bezpieczeństwo wszystkim użytkownikom dróg.

Tak jak wspomniałem wcześniej, wzorując się na Holandii chcieliśmy zorganizować teren pilotażowy, teren szkoleniowy dla służb zarządzających ruchem, dla projektantów, dla zarządców dróg, dla samorządowców, gdzie rzeczywiście można by było te rozwiązania zaprezentować z myślą o powielaniu na drogach układu uzupełniającego w obszarach zabudowanych.

Z kilku proponowanych miejsc wybraliśmy Puławy, dlatego że między innymi równolegle w Puławach była budowana obwodnica miasta z nowym mostem przez Wisłę. Dzięki temu zamykała nam się modelowa hierarchizacja sieci drogowej, czyli układ zewnętrzny, układ miejski, który jest układem podstawowym i układ, z którego korzystają już mieszkańcy w relacjach dojazdowych do miejsc pracy, do miejsc zamieszkania.

Ponadto dobra współpraca z władzami Puław dawała nam tutaj gwarancję sprawnego realizacji inwestycji. To przykład dobrej współpracy władzy centralnej z władzą samorządową, konkretnie z Zarządzeniem Dróg Wojewódzkich, czyli z marszałkiem województwa lubelskiego i z miastem Puławy, z zarządzeniem miasta, jako że też tutaj jest też przykład montażu finansowego, o czym później jeszcze kilka słów powiem.

Na początek przyjęliśmy grupę Holendrów, z którymi spenetrowaliśmy układ komunikacyjny, wszelkie zagrożenia i dane co do statystyk wypadkowych, wybraliśmy obszar, na którym będzie ten program realizowany. Tutaj Państwo macie obszar całej dzielnicy Włostowice, a tu jest akurat droga wojewódzka, która prowadzi z centrum Puław w kierunku Kazimierza Dolnego i do tego przylega cała dzielnica mieszkaniowa Włostowice.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> Referent odwołuje się do prezentacji (zamieszczona na załączonej płycie) [przykład red.].

Dlaczego ta droga została wybrana? Między innymi dlatego, że to jest droga dosyć obciążona, zwłaszcza ruchem turystycznym. W związku z tym chcieliśmy, żeby ten nasz projekt pilotażowy też w miarę szeroko był odbierany przez użytkowników dróg. Na tym obszarze zostały wytypowane drogi, które będą prowadziły ruch z maksymalną prędkością dozwoloną w obszarze zabudowanym, czyli 50 km/h w dzień i 60 km/h w porze nocnej. Natomiast te obszary, które tutaj państwo widzicie, zaznaczone na żółto, to są obszary, gdzie wprowadzone zostały strefy ograniczenia prędkości do 30 km/h.

Ponadto tutaj punktowo, może z dalszej odległości nie widać, ale zostały wytypowane wstępnie takie ulice, które chcieliśmy zamknąć, żeby eliminować potencjalne skróty przez obszary zamieszkania, typowe dzielnice mieszkaniowe, sypialnię Puław.

Następnie na ten cały obszar zostały nałożone różnorodne środki uspokojenia ruchu, fizyczne środki uspokojenia ruchu przeniesione z rozwiązań holenderskich, przy czym jak Państwo wiecie, Holandia jest krajem płaskim, w związku z tym pewne rozwiązania tutaj nie mogły być zastosowane, u nas w grę wchodzi jednak problem z odwodnieniem dróg. Na tym obszarze zostały wytypowane lokalizacje typowych tak zwanych bram wjazdowych, czyli elementów ograniczających parametry techniczne przejazdu do obszaru w strefie „30”, jak i wytypowane zostały skrzyżowania do wyniesionych całych powierzchni skrzyżowań w stosunku do jezdni, do wlotu tego skrzyżowania, jak również małe ronda i inne elementy uspokajające ruch w rejonie szkoły, w rejonie przedszkola, gdzie niejednokrotnie dzieci dowożone są przez rodziców.

Partnerami projektu są: marszałek województwa lubelskiego i Zarząd Dróg Wojewódzkich w Puławach, jeśli chodzi o drogę wojewódzką nr 824<sup>17</sup> i prezydent miasta Puławy, Zarząd Miasta Puławy w odniesieniu do całej dzielnicy mieszkaniowej Włostowice. Koordynatorem projektu jest Ministerstwo Infrastruktury.

Po opracowaniu założeń odbyły się już na tym etapie pierwsze konsultacje społeczne. Jest to bardzo istotne, zwłaszcza przy realiza-

---

<sup>17</sup> Z Annapola przez Puławy do Żyrzyna [przypr.red.].

cji tak nietypowego projektu, również w odniesieniu do innych zadań inwestycyjnych, wiadomo bowiem jakie, znaczenie mają konsultacje społeczne.

Na początek przeprowadzono konsultacje ze służbami miejskimi, z jednostkami ratownictwa i z przewoźnikami, jako że niektóre z tych dróg prowadzą też i komunikację miejską. Następnie odbyły się spotkania z mieszkańcami Puław, a głównie z mieszkańcami dzielnicy Włostowice.

Tutaj Państwo macie przykład dwustronnej ulotki – strona pierwsza, strona druga, zaproszenia na konsultacje społeczne. Konsultacje rzeczywiście odbywały się na każdym etapie projektu, począwszy od założeń. Później opracowana była koncepcja, koncepcja została przedstawiona, przedyskutowana, następnie opracowywany był projekt budowlany. Na tym etapie były jeszcze prowadzone konsultacje i wprowadzane korekty do projektu. Po czym wyłoniony został wykonawca robót. Nie chcę Państwu prezentować wielu wyrysów z projektów budowlanych, ale tu jest przykład koncepcji, w której tarcza skrzyżowania jest podniesiona w stosunku do wlotów, przy czym ta droga prowadzi ruch z prędkością 50 km/h, tutaj mamy wjazdy z jednej i z drugiej strony do strefy „30”. Widzicie Państwo różnicę przede wszystkim w przekroju, mianowicie na tym ciągu, gdzie jest 50 km/h, są dodatkowo ażyle na przejściach dla pieszych i jest tutaj powierzchnia, która jest takim ażylem dla pojazdów skręcających.

Projekt budowlany i wykonawczy - też dość nietypowe, rzadko stosowane podejście, jeśli chodzi o tryb zamówień publicznych, jako że chcieliśmy uniknąć składania ofert przez przypadkowych oferentów. Projekt jest dosyć istotny, chcieliśmy uniknąć problemów, w związku z tym ogłoszony został przetarg dwustopniowy, czyli negocjacje z ogłoszeniem. Rozstrzygnęliśmy przetarg, wygrała firma krakowska. Opracowana została dokumentacja obejmująca wszystkie branże, nie tylko branżę drogową, w grę wchodziła również przebudowa infrastruktury podziemnej. Najwięcej problemów było przy uzyskaniu uzgodnienia od wojewódzkiego konserwatora zabytków, ponieważ w ciągu drogi nr 824 jest zabytkowa aleja lipowa, w związku z tym szczegółowe warunki, jeśli chodzi o prowadzenie inwestycji, zostały określone przez konserwatora zabytków.

Tutaj Państwo widziecie wielobranżową dokumentację, jest dosyć obszerna, przy czym już po zrealizowaniu tej dokumentacji rozdzielimy ją pomiędzy beneficjentów tego projektu. Zarząd Dróg Wojewódzkich otrzymał dokumentację w zakresie przebudowy drogi nr 824, natomiast miasto Puławy otrzymało dokumentację odnośnie do przebudowy miejsc wytypowanych dzielnicy Włostowice.

Podobnie wygląda montaż finansowy. Inwestycja jest współfinansowana z Ministerstwa Infrastruktury, a środki pochodzą z pożyczki Europejskiego Banku Inwestycyjnego – to jest 50% wartości tego kontraktu, natomiast w pozostałych 50% partycypują marszałek województwa i miasto Puławy. Jest to przykład montażu finansowego modelowego dla realizacji większej inwestycji.

Inwestycja została rozpoczęta jesienią ubiegłego roku. Zakres prac jest dosyć duży, tu mamy drogę wojewódzką, kanalizację deszczową. Niestety trzeba było wstrzymać prace na okres zimowy z racji tego, że reżim technologiczny przy nietypowych rozwiązaniach nie pozwalał nam prowadzić robót, a jednocześnie chcieliśmy uniknąć jakichkolwiek błędów w wykonawstwie, które później mogłyby wystąpić w przypadku większego rozmarzania gruntu. Wiosną te prace zostały wznowione. Utrudnienia w ruchu są związane z każdą inwestycją, przyznam, że jeśli chodzi o tę akurat drogę, jest to jedyna droga wylotowa z Puław do Kazimierza. Były ograniczone możliwości prowadzenia tras objazdowych, jednak udało się wyznaczyć ciągi obsługujące posesje po jednej i po drugiej stronie w pasie drogowym. Z tych jednokierunkowych ciągów komunikacyjnych korzystała nawet komunikacja zbiorowa.

Również na terenie dzielnicy Włostowice zostały wznowione równoległe prace prowadzone przez miasto Puławy.

Tu mamy przykładowe elementy. Tu jest tak zwana poduszka, czyli powierzchnia łagodnie wyniesiona na tarczy skrzyżowania trójwłotowego, na dole macie Państwo taką tak zwaną pineskę, to jest też powierzchnia wyniesiona, przejazdowa na skrzyżowaniu czterowłotowym, przy czym nie należy tej pineski utożsamiać z rondem, nawet z minirondem z tego względu, że tego typu rozwiązanie geometryczne nie spełnia warunków skrzyżowań skanalizowanych, do których należy rondo. Typowe rondo jest skrzyżowaniem skanalizowanym,

czyli posiadającym na co najmniej jednym wlocie wyspę rozdzielającą. W związku z tym jeżeli nie spełnia to warunków technicznych, jeśli chodzi o skrzyżowanie skanalizowane, może być krzyżowaniem prostym zorganizowanym na zasadzie pierwszeństwa z prawej strony.

Tu mamy dalsze przykłady z dzielnicy Włostowice, mianowicie wyniesione powierzchnie, czyli progi typu wyspowego i wyniesiona powierzchnia tarczy całego skrzyżowania. Również w tym przypadku w całej dzielnicy Włostowice są skrzyżowania równorzędne.

Jeśli chodzi o realizację całości inwestycji, to przyznam Państwu, że zostały te elementy wprowadzone do układu drogowego, zarówno drogi wojewódzkiej, jak i dzielnicy Włostowice w zasadzie tylko dlatego, że nie są zabronione żadnymi zapisami prawa. Mamy środki uspokojenia ruchu w postaci progów zwalniających o określonych parametrach w obowiązujących nas warunkach technicznych<sup>18</sup>, natomiast tam, gdzie nie możemy stosować progów, jest napisane wprost, że możemy stosować inne skuteczne rozwiązania ograniczające prędkość, stąd zastosowaliśmy skuteczne rozwiązania, rzeczywiście sprawdzające się w praktyce, jednocześnie będąc w zgodzie z obowiązującym prawem. Ustawa – Prawo o ruchu drogowym i wszelkie akty wynikające z niej nie przewidują odstępstw od warunków technicznych.<sup>19</sup>

Na zdjęciu jest fragment drogi bez warstwy ścieralnej, natomiast na dolnym zdjęciu już jest fragment drogi udostępnionej dla ruchu. Zwracam uwagę też na przekrój, chodnik i drogę rowerową. Jest to wyróżnione nie tylko kolorem, ale jest i różnica w poziomie. Dlaczego? Dlatego że często się zdarza, proszę Państwa, że mamy osoby niepełnosprawne, niedowidzące, więc nie tylko rozróżnienie kolorem, ale też i sami użytkownicy tych dróg, wspólnych, pieszych i rowerowych, jeżeli te ciągi są wspólne, zwracali uwagę na to, że niejednokrotnie piesi korzystają z rogi rowerowej i odwrotnie, rowerzyści z ciągu pieszego.

---

<sup>18</sup> Rozporządzenie – Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach [przyp. red.].

<sup>19</sup> Patrz także wypowiedź dyr. Beaty Leszczyńskiej nt. art. 9 Prawa budowlanego [przyp. red.].



W całym ciągu drogi wojewódzkiej jest taki pas – powierzchnia środkowa z kostki – wyniesiony w stosunku do pasów ruchu przeznaczonych dla relacji przeciwnych, na skrzyżowaniach są wydzielone relacje skrętne.

Największym osiągnięciem jest fakt, że mimo określonego uprządkowania i zawężenia przekroju drogi nr 824 poprawiła się jej przepustowość nawet do tego stopnia, że pojazdy, autobusy komunikacji miejskiej mają w tej chwili skrócony czas przejazdu tej drogi w stosunku do rozkładów jazdy, które funkcjonowały przed przebudową. Jest to związane przede wszystkim z wydzielonymi reakcjami skrętnymi (nie ma blokady), z polepszoną obsługą posesji po jednej i po drugiej stronie drogi, ale również z lokalizacją między innymi przystanków komunikacji miejskiej w zatokach. To są typowe przekroje.

Tutaj Państwo widzicie powierzchnię najazdową, ukształtowaną w ten sposób, że w przekroju nie jest to wycinek koła, tak jak mamy przy tradycyjnych progach zwalniających, dlatego że wycinek koła zawsze jest elementem powodującym podrzut, natomiast to jest w przekroju zbliżone do troszeczkę rozciągniętej sinusoidy. Łagodny jest najazd i łagodny przejazd – wjazd i później zjazd z tej powierzchni. Dzięki temu ruch odbywa się w miarę płynnie.

Oto przykład przyjaznej autobusom powierzchni spowalniającej. Przede wszystkim w pasie środkowym jest wyniesienie, natomiast poduszki są zorganizowane w ten sposób, że pojazd, który ma szerszy rozstaw kół, przejeżdża swobodniej bez tego elementu wyniesienia, przy czym też musi zwolnić, dlatego że tu ma skrajnie poziomą ograniczoną, natomiast pojazd mniejszy, osobowy już przejeżdża przez powierzchnię wyniesioną.

Teraz pokazuję przykład bramy wjazdowej do obszaru zabudowanego tam, gdzie jest jego granica. Jeżeli Państwo będziecie mieli okazję prześledzić rozwiązania zastosowane w Puławach na miejscu, to bardzo gorąco polecam, jutro mamy oficjalny odbiór tej inwestycji, strona holenderska dwa tygodnie temu wizytowała to zadanie, uzyskaliśmy wysoką ocenę, łącznie z certyfikatem i z taką uwagą, że niejednokrotnie w warunkach holenderskich nie dałoby się tego typu inwestycji takiej jakości zapewnić. Dziękuję za uwagę. Dziękuję bardzo.

## **Senator Henryk Woźniak Przewodniczący Senackiego Zespołu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

Bardzo dziękuję za tę ciekawą prezentację. Myślę, że w dyskusji wrócimy jeszcze do tego tematu.

Bardzo proszę pana profesora Leszka Rafalskiego, dyrektora Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. Panie Profesorze, bardzo proszę.

## **Leszek Rafalski Dyrektor Instytutu Badawczego Dróg i Mostów**

Dziękuję za zaproszenie. Wspólnie z dyrektorem Kulą, moim zastępcą, chcieliśmy Państwu powiedzieć o barierach drogowych i pokazać parę ciekawych przykładów.

Ja zrobię wprowadzenie do tej prezentacji, a za chwilę po-  
wiem, dlaczego dyrektor Kula jest bardziej kompetentny ode mnie, jeśli chodzi o bariery drogowe.

Proszę Państwa, mamy dwie grupy barier: bariery, które służą wchłonięciu energii i bariery sztywne. Natomiast niezależnie od tego, do czego one służą, muszą być dobrze zaprojektowane i usytuowane. W ciągu ostatnich lat przyjęliśmy pakiet norm europejskich, który wymusza bardzo ważną rzecz. Zanim te bariery zostaną wyprodukowane, a już po wyprodukowaniu, zanim zostaną wbudowane, powinny być zbadane. Do tego badania służą testy zderzeniowe. Te testy są obowiązkowe, ponieważ się okazuje, że źle zaprojektowane bariery mogą zagrażać życiu uczestników ruchu lub tych osób, które poruszają się obok miejsca ruchu.

Zresztą za chwilę Państwu pokazemy, jak wyglądają te testy i co może zdarzyć się przy zderzeniu z barierą i z otoczeniem. Dlatego podjęliśmy już kilka lat temu decyzję o utworzeniu w Polsce miejsca, w którym można robić takie badania. Najbliższe były na Zachodzie, ostatnio takie miejsce pojawiło się również w Czechach. Okazuje się, że nasza inwestycja była bardzo trafną decyzją, ponieważ możemy po niewygórowanych cenach, mniej więcej równych 1/3 cen zagranicz-

nych, zachodnich, wykonywać takie badania w Polsce dla polskich i zagranicznych producentów.

Udało nam się również w tym roku uzyskać akredytację i to laboratorium jest akredytowane, co pozwala w przyszłości uzyskiwać certyfikaty europejskie.

Od wiosny tego roku prowadzimy testy zderzeniowe dla producentów. Za chwileczkę obejrzyjecie Państwo kilka takich testów. Przekazuję głos swojemu zastępcy, dyrektorowi Kuli, on jest bardziej w tym zakresie kompetentny, te prace prowadzi od wielu lat. Pan senator Ryszard Górecki namówił nas na studium podyplomowe na Uniwersytecie Warmińsko-Mazurskim dwa lata temu, prowadzimy takie studium we współpracy z uniwersytetem, a dyrektor Kula właśnie pokazuje studentom te testy i omawia sprawy wyposażenia dróg.

## **|| Tomasz Kula Zastępca Dyrektora Instytutu Badawczego Dróg i Mostów**

Dzień dobry Państwu. Jest mi miło, że mogę Państwu tę prezentację pokazać. Celem prezentacji jest wskazanie zagrożeń nieprawidłowego stosowania barier oraz stosowania barier o cechach nieznanymi. Muszę powiedzieć, że dotychczasowa praktyka była taka, że stosowano bariery przy drogach, nie zdając sobie sprawy, jakie one mają właściwości użytkowe.

Po co się stosuje bariery? Bariery trzeba stosować wówczas, gdy pojazd poruszający się po drodze w sposób niekontrolowany mógłby tę drogę opuścić. Ten sposób niekontrolowany to awaria pojazdu lub też spotkanie z drugim pojazdem, czy też zaśnieżenie kierowcy. Natomiast bariera nie powinna stwarzać zagrożenia, zresztą dwie ustawy – ustawa o wyrobach budowlanych i ustawa – Prawo budowlane mówią o tym, że stosować w budownictwie można tylko wyroby, które nie zagrażają użytkownikowi.

Można cechy barier sprawdzać dzisiaj dwoma sposobami, poprzez symulacje komputerowe i testy. Są takie wyrafinowane programy, z tym że wymagają dosyć dużego przygotowania, np. program wyko-

rzystujący metodę elementów skończonych pozwala taką symulację przygotować. Drugą metodą są testy zderzeniowe w skali naturalnej, w rzeczywistości.

Instytut Badawczy, tak jak profesor Rafalski powiedział, ma certyfikat akredytacji od marca tego roku na wykonywanie testów zderzeniowych. Symulacje komputerowe też mogą być u nas prowadzone i przymierzamy się do tego. We wrześniu przeprowadziliśmy wspólnie z Wojskową Akademią Techniczną taki test, oni zrobili symulację bariery i poprosili nas o test zderzeniowy, żeby zobaczyć, czy wyniki się pokrywają. Na razie są w opracowywaniu, zobaczymy, jaki będzie wynik porównania.

Tu jest właśnie taka symulacja komputerowa, możemy ją zobaczyć, na razie dotyczy ona tylko pojazdu, jego uszkodzenia, bariera nie była tu symulowana, ale wygląda to tak, jak w teście rzeczywistym.<sup>20</sup>

Teraz to już jest obraz z naszych testów, mamy barierę SP, czyli tak zwaną przekładkową barierę stalową, tu jest ta bariera, tu jest samochód polonez, prędkość 110 km na godzinę, samochód miał masę 1500 kg. Proszę zobaczyć, jak to pracuje. W tej sytuacji ludziom, którzy by byli w polonezie, nic by się nie stało, pojazd się nie odkształcił, wewnętrzna klatka się nie zmieniła. Opóźnienia<sup>21</sup>, które są też badane, też nie przekraczały takich wartości, które by zagrażały bezpieczeństwu pasażera.

Powtórzyliśmy tę próbę z samochodem ford scorpio i powtórzenie pokazało, że przy samochodzie innej marki, a o tej samej masie i przy tej samej prędkości mamy takie samo zachowanie się bariery i pojazdu. Odkształcenie tej bariery wynosi około 1,5 m do 2 m i zwracam uwagę na to, że odchylenie dynamiczne może być jeszcze większe.

Teraz robiliśmy próbę bariery betonowej, tu jest bariera betonowa i autobus trzynastotonowy. Próby z autobusem są przeprowadzone przy prędkości mniejszej niż 80 km/h.

---

<sup>20</sup> Referent posługuje się prezentacją, która jest zamieszczona na płycie załączonej do książki [przy.p.red.].

<sup>21</sup> Chodzi o przyspieszenie ujemne [przy.p.red.].

Poprzednie dwie próby są nieudane, dlatego że pojazd zatrzymał się na barierze, a to jest niedopuszczalne, żeby został na barierze po uderzeniu.

Producent przedstawił barierę do badań i stwierdziliśmy, że musi ją poprawić, ale jako jednostka badawcza nie możemy podpowiadać, co on ma zrobić.

## **Leszek Rafalski** **Dyrektor Instytutu Badawczego Dróg i Mostów**

Na tej barierze pojazd powinien się zatrzymać, odbić, nie przenosić się na drugą stronę, na bardzo niebezpieczny drugi pas.

## **Tomasz Kula** **Zastępca Dyrektora Instytutu Badawczego** **Dróg i Mostów**

Tu jest fiat punto, wszystkie próby się robi przy kącie 20 stopni, tu lepiej widać ładną pracę konstrukcji i ta bariera we współpracy z fiatem punto zachowuje się prawidłowo. Po prawej stronie są ustawione słupki, pojazd po uderzeniu w barierę nie może opuścić tego obszaru, żeby nie stwarzać zagrożenia dla innych użytkowników drogi.

To będzie samochód BMW – to jest też nasza próba. Samochód przygiął tę barierę i potraktował ją jako wyrzutnię, wjechał na nią zawieszeniem i do góry. Taką barierę trzeba wykluczyć ze stosowania.

Jeśli chodzi o projektowanie, powszechna jest niewiedza, dotycząca właściwości barier i dlatego zadawałem pytanie, w jaki sposób można zaprojektować drogę z barierami, nie mając informacji dotyczących ich właściwości. Dlatego, tak jak powiedział pan profesor, ja studentom mówię o sposobach doboru barier.

Proszę, tu są przypadki autostrady płatnej. Widzieliście Państwo, jakie mamy odkształcenie bariery, popatrzcie jak blisko od krawędzi prowadnicy jest latarnia. To jest tak, jakby położyć sobie chusteczkę na szczękę i poprosić pana Andrzeja Gołotę, żeby uderzył w szczękę. Co tu pomoże ta chusteczka? To tak samo ta bariera działa. Tutaj jest trochę lepiej, w tym ciągu jest podpora wiaduktu.

To kuriozalny przypadek, słupek bariery jest spuszczonej w studnię, bo tak wypadło z podziału. Tu brakuje elementów złącznych, gdyby pojazd uderzył w taką barierę nie połączoną śrubami, to ta prowadnica mogłaby wejść w samochód. I takie zdjęcia też mamy, pokazujące, co się dzieje, kiedy prowadnica wejdzie w samochód.

Proszę zobaczyć, oto w ogóle niepołączone prowadnice, tu jest to samo. Tu jest cały wadliwy ciąg, tak wyglądają odcinki początkowe bariery. I na tej autostradzie pobierano opłaty od użytkowników.

Wymagana wysokość bariery jest określona w rozporządzeniu na 75 cm. Tu jest ponad metr, tu mały pojazd może wjechać pod barierę. Kiedy wjedzie przodem pod barierę, to na wysokości słupków jest ścinany. To na moście, czy wiadukcie, bariera nie jest skrzycona w ogóle, od nowości nie było tam żadnych elementów łącznych.

Czas na wnioski: stwierdzam, że wśród inwestorów, projektantów i producentów brak w ogóle jest wiedzy na ten temat. W zeszłym roku została wdrożona do naszego systemu europejska norma zharmonizowana dotycząca systemów powstrzymujących na drodze. Bariery do takich systemów należą i jest wprowadzony obowiązek, żeby te bariery były badane przez laboratoria notyfikowane lub akredytowane i posiadały certyfikat, który upoważnia do nadawania znaku „C”. Rozpoczęliśmy tę procedurę.

Ponieważ mamy akredytowaną jednostkę certyfikującą i akredytowane laboratoria, wystąpiliśmy poprzez nasz resort uzyskując autoryzację. Chcemy uzyskać notyfikację. Na podstawie naszego certyfikatu każdy producent, który podda się tej procedurze, będzie mógł oznaczyć swój wyrób znakiem „C” i to będzie legitymacja, że jego wyrób spełnia określone wymagania. Dziękuję bardzo.

## **Senator Henryk Woźniak Przewodniczący Senackiego Zespołu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

Dziękuję bardzo, Panie Profesorze, Panie Dyrektorze.

Te przykłady nonszalancji, głupoty czy karygodnego niechlujstwa są zatrważające. Pytanie, czy ktoś odbierał tę drogę, czy to się stało już

po odbiorze. Myślę, że warto było się pokusić o taką refleksję, żeby nie przechodzić do porządku dziennego nad sytuacjami, na które absolutnie zgodzić się nie można.

## **|| Leszek Rafalski** **Dyrektor Instytutu Badawczego Dróg i Mostów**

Ta praca, którą wykonywał dyrektor Kula, była realizowana na zlecenie Najwyższej Izby Kontroli, ponieważ doszły do Izby doniesienia o niechlujstwie na tym odcinku autostrady i również o wypadkach, które następowały z tytułu właśnie takich zaniedbań. Koncesjonariusz miał obowiązek w ciągu dwóch lat od nabycia tej drogi – bo ta droga była wykonana przez państwo – uporządkowania wszystkich spraw i tego nie zrobił. Wcześniej pewnie też nie była dobrze przygotowana przez administrację drogową, bo jak widzieliśmy, została przekazana w takim stanie, że nie było połączeń między elementami barier. Natomiast wydaje mi się, że w tej chwili już jest lepiej, bo wiemy, że podjęto działania wymuszone protokołem NIK i na tym odcinku nie jest już tak źle.

## **|| Senator Henryk Woźniak** **Przewodniczący Senackiego Zespołu** **Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

Dziękuję bardzo.

Proszę Państwa, przejdźmy do dyskusji.

Jako pierwszy w dyskusji głos zabierze pan senator Witold Idczak.

Panie Senatorze, bardzo proszę.

## **|| Senator Witold Idczak**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Serdecznie dziękuję za zaproszenie na to spotkanie i syntetyczne, merytoryczne Państwa wypowiedzi i prezentacja. Sam z wykształce-

nia jestem inżynierem budownictwa – konstruktorem, więc nawet niweletę kiedyś udało mi się wyrysować, ale też byłem samorządowcem, byłem wicewójtem małej gminy, który zderzał się z aspiracjami mieszkańców do budowy dróg osiedlowych i wiem, ile to kosztuje, jakie bariery są z tym związane. Jest wiele elementów, o których dzisiaj tu mówiono, w mojej ocenie budują one dość istotny dysonans, bo z jednej strony są przepisy, na podstawie których buduje się drogi najrozmaitszej kategorii. Są to przepisy, dzięki którym budujemy drogę komfortową, nowoczesną, dobrą, bardzo kosztowną przy tym. Każdy dodatkowy centymetr szerokości takiej drogi to olbrzymi wydatek dla gminy. Gmina w pewnym momencie staje wobec konieczności wyboru, kiedy przychodzi projektant i mówi: „albo droga będzie szersza, albo po prostu nie będzie tej drogi”. Jest to bardzo prosta decyzja, bo gdy mówimy o drodze długości 300 m, to mówimy już o setkach tysięcy zł. A jeszcze, nie daj Boże, jak wyjdą złe warunki geotechniczne i ta droga zacznie się zapadać, nagle staje się znacznie droższa. Musimy pamiętać o ponad tysiącu gmin, których budżety są na poziomie 12–13 milionów zł, z czego 2/3 wykorzystuje się na oświatę i na utrzymanie urzędu gminy. Musimy zdawać sobie z tego sprawę.

Okazuje się, że gdy ustalimy, jaka powinna być szerokość, jaki komfort tej drogi jest wymagany przepisami, to budowa tej drogi staje pod znakiem zapytania i najprawdopodobniej jej nie będzie.

Z drugiej strony Państwo nam pokazali, co zrobić, żeby po wybudowaniu komfortowej drogi utrudnić w istotny sposób przejazd tą drogą, właściwie nastraszyć kierowcę, zmusić go do refleksji, czy zmieści się w tym wąskim przejeździe, czy nie. Na szerokiej, komfortowej drodze, która spełnia wymogi techniczne, która jest zbudowana zgodnie z pełnym, inżynierskim sznytem, zaczynamy tworzyć utrudnienia.

Krótką anegdota: żeby dojechać na lotnisko we Wrocławiu z Legnicy, w połowie autostrady muszę zjeżdżać na boczne drogi gminne i mam taki przegląd od paru lat, że w niektórych gminach celowo dziury w drogach nie są latane, bo gdyby zostały zalatane, to te drogi zostałyby natychmiast zatkane. I o dziwo, gdy drogi zostały zalatane na przełomach – cóż widać od razu? Tiry próbują się wymijać na tych



drogach, jeden z nich łąduje w rowie, do tego jeszcze jest mgła, jesień, zima, ślizgawica. Od razu ruch wzrósł na tej drodze o 30 do 50%.

Jakie wnioski inżynieryjno-ustawodawcze można wprost z tej dyskusji wyciągnąć? Takie, że może trzeba zaproponować, czy zażądać nawet ustawodawczo, zamiast niszczyć ładne – niszczyć w cudzy-słowie oczywiście – ładne, szerokie, komfortowe drogi pineškami, wszelkiego rodzaju utrudnieniami, może od razu zaproponować na większości dróg mijanki, które zmuszają kierowcę do wyęężonej uwagi i jednocześnie bardzo istotnie ograniczają koszty budowy drogi. Mówimy tutaj już o wąskim pasie, gdy jest wymóg naprawde dużego kontrolowania, wzajemnego przepuszczania się. I mamy dwa w jednym, mamy utrudnienie w ruchu, które powoduje wzrost bezpieczeństwa, mamy całkiem przyzwoitą drogę, ale o połowę tańszą niż normalnie. To jest w dużym uproszczeniu oczywiście, w różnych miejscach na różne sposoby można by to było zrobić.

Proszę Państwa, kwestia, która się też w mediach pojawiała swego czasu. Jeżeli w pewnym momencie utrudnimy ten ruch, czy doprowadzimy do tego, że jego natężenie spadnie do wartości bliskiej zero poprzez korki i utrudnienia, osiągniemy pełnię sukcesu, mianowicie nie będzie ofiar, natomiast my próbujemy to ważyć.

Tutaj padło ciekawe sformułowanie, że to wszystko są środki, co do których nie ma przeciwwskazań prawnych. Gdzieś już wspomniałem w czasie jednej z naszych dyskusji na forum Senatu, że ceny elektronicznych środków kontroli, pomiaru ruchu drogowego, te kamery w internecie są na tyle niskie, że już tę całą „zakopiankę” można sobie obejrzeć z domu. Co prawda, jak zaczął padać śnieg, to wyłączyli dodatkowe kamery i jak już jechałem, to nie mogłem jej zobaczyć, trzeba się było zalogować. Trochę szkoda, bo wynalazek naprawde kapitalny, można zobaczyć, czy na calorocznych oponach tam dojadę, gdzie chcę. Chcę spytać, czy jednak nie należałoby się zastanowić, że w porównaniu z takim hardwarowym podejściem, budowa dużej, solidnej drogi to jest olbrzymi koszt. Przy spadku cen GPS, monitoringu, środków powiadamiania czy nawet prostych miejskich systemów informacyjnych jest dostępne ostrzeżenie – tam jest korek, tam już jest za duża gęstość, zjedź w bok to nadrobisz trochę, będziesz szybciej.

Pojawiały się badania inżynieryjne, które mówiły wprost, że właściwie dróg w Polsce jest wystarczająca liczba, należałoby tylko pokierować ruchem. Czy nie стоимy dzisiaj w takim momencie elektroniczno-informatycznym, że to już staje się wykonalne? Jak wyglądają badania w tym zakresie, to są bardzo krótkie spostrzeżenia, aczkolwiek nacisk bym położył na pierwszą część swojej wypowiedzi, wynikającą z praktyki wójtowskiej, z drogami i z ograniczeniami. Widzieliśmy piękne drogi, które były elegancko poograniczane najnowszymi pineskami, rondami. Czy od razu nie należałoby po prostu pomóc samorządowi terytorialnemu, tym biednym samorządom i pokierować nimi. Przeważnie wójt nie jest inżynierem budownictwa, nie zawsze ma wicewójta, który zna się na technologiach, który te rzeczy widział.

Padaly tutaj ciekawe sformułowania dotyczące rond i ruchu prawostronnego. Myślę, że to jest kolejna nasza wielka niefrasobliwość. Amerykański system jest prosty (tak jak mi wujek mówił, bo nigdy tam nie byłem), tam wiadomo, że jak na rondo się wjedzie, to jest z prawej strony przepustka i nie ma żadnych znaków, bo wiadomo, że z prawej strony każdy ma pierwszeństwo. U nas jest pięć tysięcy znaków, rond jest chyba więcej bez skrętu w prawo. Czasami człowiek, jak się zagapi w obcym miejscu, nie wie, na jakim jest rondzie. Brak konsekwencji pozwalającej uznać, że z prawdopodobieństwem 90% nie ma żadnego znaku. Konieczna jest konsekwencja, bo ludzie działają automatycznie, podejmują psychologicznie proste decyzje, są przyzwyczajeni do pewnych zachowań, jak znajdują się w dziwnej sytuacji, następuje dezorganizacja.

Proponuję uproszczenie, które ułatwi życie dzięki jednoznaczności. Dziękuję i przepraszam za długą wypowiedź.

## **Senator Henryk Woźniak Przewodniczący Senackiego Zespołu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

Dziękuję panu senatorowi.

Myślę, że wypowiedź nie była za długa, była twórcza.

Pan senator Marek Trzciński. Bardzo proszę, Panie Senatorze.

## || Senator Marek Trzcіński

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo! Nie ma wątpliwości, że w ostatnich latach bardzo dużo się zmieniło, jeśli chodzi o bezpieczeństwo na drogach, tych ofiar rzeczywiście jest trochę mniej, a samochodów kilkakrotnie więcej. I nie ma w ogóle porównania między sytuacją obecną, a tą, która była na przykład dziesięć czy piętnaście lat temu. Jednak z drugiej strony trzeba też powiedzieć, że liczba ofiar w Polsce jest nadal mniej więcej dwukrotnie większa w stosunku do stu tysięcy osób niż w innych krajach europejskich. Dlatego na pewno jest wiele jeszcze do zrobienia. Na pewno, by bezpieczeństwo na drogach było większe, trzeba budować drogi, ale budować oczywiście rozsądnie. O tym decydują warunki techniczne, te warunki techniczne powinny być rozsądne, na to zwracam szczególną uwagę, ponieważ wydaje się, że jest tutaj wiele do zrobienia.

Chcę zwrócić uwagę choćby na takie paradoksy, że, gdy przebudowywana jest droga krajowa, budowane są wjazdy na pola, zgodne z dokumentacją, zgodne z przepisami, tyle tylko, że żaden kombajn tam nie przejedzie. Krótko mówiąc, spełnienie warunków technicznych i racjonalne postępowanie okazują się dwiema różnymi rzeczami. Generalnie rzecz biorąc warto pamiętać zawsze, że przepisy prawa są gorsetem, poza który nie można wychodzić, ale przede wszystkim powinien decydować rozsądek.

Chcę zwrócić uwagę też na to, że na drogach krajowych, samorządowych rzeczywiście jest za dużo znaków drogowych, czasami też są zastosowane rozwiązania nieadekwatne do sytuacji lokalnej. Czasem te błędy nie są usuwane. Obawiam się, że nie ma przepływu informacji z terenu do podmiotów, które podejmują ostateczne decyzje o tym, żeby korygować, usuwać występujące zagrożenia. Jako przykład podam, że w ostatnich latach jest budowanych dużo wysepek, które mają spowalniać ruch i to działanie uważam za uzasadnione pod warunkiem, iż te wysepki powstają tam, gdzie one być powinny. W większości przypadków tak to się dzieje. Wysepki są oznakowane w różny sposób, w jednym miejscu z odpowiednim wyprzedzeniem pojawia

się znak zakazu wyprzedzania, w innych miejscach tych znaków nie ma. Bardzo łatwo rozróżnić te wysepki, które są oznaczone wcześniej od tych, które nie są oznaczone, bo najczęściej w drugim przypadku ścięte są znaki pośrodku wysepki.

Mijają miesiące, potem następne, kolejne znaki się pojawiają na tych wysepkach, po kilku dniach po raz kolejny są ścinane. Wydaje się, że trzeba coś zrobić z przepływem informacji. Może powinien się pojawić portal internetowy, poprzez który obywatele mogliby przekazywać informacje według schematu przygotowanego przez prowadzącego portal, a odpowiednia grupa urzędników by analizowała każdą taką sytuację. Ważne jest, by osoby, które będą się tym zajmowały, były rozliczane z efektów tej swojej pracy.

Pokażę za chwilę, jeśli Państwo pozwolicie, jakie skutki, jakie rozwiązania czasami pojawiają się w praktyce, gdy przepisy projektowania dróg stosowane są w sposób bezmyślny. Te przebudowy i remonty prowadzone zgodnie z przepisami prowadzą do pogarszania stanu bezpieczeństwa.

To przykład przebudowanej drogi na odcinku w środku Polski między Zduńską Wolą a Sieradzem, jest to droga krajowa, przekazana do ruchu jakieś dwa – trzy miesiące temu. W tym czasie kilkadziesiąt samochodów uległo całkowitemu zniszczeniu w wyniku zastosowanego rozwiązania i zginął jeden rowerzysta.

To jest droga krajowa, w miejsce pobocza wybudowany został rów, natomiast odseparowana została ścieżka rowerowa i chodnik, czyli zostały umieszczone za rowem. Oczywiście tam dalej jeszcze są przepusty betonowe, na których zatrzymują się samochody, które zjadą do tego rowu. Chcę powiedzieć, że jednego wieczora, kiedy była mgła, w tym rowie na odcinku kilkuset metrów znalazły się chyba cztery samochody, a rowerzysta jadący ścieżką rowerową, mijający się z innym rowerzystą, zsunął się do rowu i zginął na miejscu. To są efekty kilku ostatnich miesięcy. Wydaje się, że zastosowane tutaj rozwiązanie absolutnie nie jest bezpieczne, jednak zostało zrealizowane w ostatnich miesiącach. Czemu służyło zastosowanie takiego rozwiązania, trudno powiedzieć, nie chcę się już nad tym zatrzymywać.

Może jedynie pokażę, jakie komentarze się pojawiły w prasie lokalnej po oddaniu tego odcinka drogi – że to nie brak wyobraźni,

ale chyba jej nadmiar pozwolił tak zaplanować przeprowadzenie tych rowów. Faktem jest, że po tym, co zostało wykonane na tym odcinku drogi, pojawiło się mnóstwo protestów, które zakończyły się praktycznie niczym. To jest jeden konkretny przykład.

Wracam do propozycji – może zadbać o to, żeby stworzyć ścieżkę informacyjną, bo wydaje się, że nikt lepiej nie wskaże tych absurdów, które znajdują się na drogach, niż ich użytkownicy. Tych przykładów mógłbym oczywiście podać więcej. Wspomnę tylko o jednym, na tak zwanej gierkówce jest mnóstwo wyjazdów z dróg podporządkowanych takich, że praktycznie nie można dostrzec, co się dzieje na drodze, na którą się wjeżdża, którą się poruszają bardzo szybko samochody, dlatego że w linii wzroku, czyli w linii tej obserwacji znajdują się przeszkody. Takich sytuacji jest mnóstwo, dlatego jeszcze raz proponuję rozważenie propozycji z tą ścieżką informacyjną. Dziękuję.

|| **Senator Henryk Woźniak**  
|| **Przewodniczący Senackiego Zespołu**  
|| **Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

Dziękuję, Panie Senatorze.  
Bardzo proszę, pan profesor Rafalski.

|| **Leszek Rafalski**  
|| **Dyrektor Instytutu Badawczego Dróg i Mostów**

Dziękuję. Ja chcę się podzielić trzema refleksjami. Pierwsza dotyczy tego, że z niektórych wypowiedzi wynikało, że jest tak troszeczkę optymistyczniej w ostatnich latach, jeśli chodzi o liczbę wypadków, zmniejszyła się liczba zabitych.

Ale w mojej ocenie dopiero przyszły rok odpowie na to, czy rzeczywiście tak jest. Proszę pamiętać, cała pierwsza połowa tego roku to jest zmniejszony ruch ciężarowy. Wszyscy wiemy, że był to okres, kiedy spadło natężenie ruchu, czyli spadło również ryzyko wypadków. Ten rok na pewno będzie lepszy, to już widać po jedenastu miesiącach, natomiast czy relacja roku 2010, 2009 będzie dobra, to ja mam jeszcze wątpliwo-

ści. Trudno jest w tej chwili na to odpowiedzieć, ale jeżeli tak będzie, to dopiero wtedy będzie wiadomo, że to jest trwała tendencja spadkowa.

Druga sprawa. W tej chwili te przepisy, o których wspomniała pani dyrektor Beata Leszczyńska, wymagają już nowelizacji, bowiem były tworzone w latach dziewięćdziesiątych. W mojej ocenie po tych analizach, które zrobiliśmy w instytucie, można stwierdzić, że zawierają one szereg rzeczy niepotrzebnych – takich rzeczy, które ograniczają możliwości, jednak zmuszają do działań, które nie powinny być stosowane obligatoryjnie. Wydaje mi się, że jest to ważny kierunek, który powinien być podjęty.

I trzecia sprawa, która się pojawiła w wypowiedzi dyrektora Grzegorzycy, to jest cały czas bardzo duża liczba ofiar pieszych na przejściach. Ja codziennie jadąc do pracy i wracając, widzę złe zachowania kierowców. Tu trzeba rzeczywiście podjąć ogromną kampanię informacyjną i może nawet zmienić przepisy tak, żeby karać kierowców, którzy nie przepuszczają pieszego, który wyraźnie chce wejść i tak stoi, stoi, stoi taki biedny, boi się zaryzykować. To nie powinno być tak. Model zagraniczny holenderski, czy niemiecki musi być zastosowany. Ktoś staje przy przejściu – kierowca ma obowiązek zatrzymania się, przepuszczenia i dopiero potem może jechać. Tego u nas obecnie nie ma. Nie ma jeszcze wariantu moskiewskiego, który kiedyś oglądałem w telewizji, że kierowca krzyczał na pieszego, że się włóczy po pasach. Ale jest taki wariant pośredni między powiedzmy Moskwą a Zachodem, który jest też nieakceptowany i który powoduje bardzo dużą liczbę wypadków.

Sugeruję, żeby to było jedną z ważniejszych prac na przyszłość, wygenerowanie bądź przepisów, bądź dobrych praktyk u kierowców, żeby ta liczba pieszych potrąconych na przejściach zmalała, bo obecnie jest zbyt duża, moim zdaniem. Dziękuję.

## **Senator Henryk Woźniak Przewodniczący Senackiego Zespołu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

Dziękuję, Panie Profesorze.

Bardzo proszę, pan dyrektor Grzegorzycy. Bardzo proszę.

## Andrzej Grzegorzczak Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Nie powiem ad rem, ale rzeczywiście odnośnie do pieszych, problem jest tego rodzaju, że w odniesieniu nie tylko do pieszych, w Polsce nie ma poczucia nieuchronności kary.

Prowadziliśmy badania socjologiczne, co prawda pięć lat temu, stopnia agresji u młodych ludzi – Niemców i Polaków. Stopień agresji jest podobny, 12 do 13, 14% młodych ludzi deklaruje agresję. Przy czym, u Niemców poniżej 30% uważało, że im się upiecze i nie będzie konsekwencji, ponad 70% wiedziało, że po ich agresywnym zachowaniu zostaną dopadnięci i ukarani. W Polsce z konsekwencjami liczyło się poniżej 30%. Ciekawy efekt egzekucji prawa.

Obecnie w więzieniach siedzi prawie dwa tysiące pijanych rowerzystów i około pięciuset kierowców, łącznie z tymi, którzy spowodowali po pijanemu czyjąś śmierć. Dlatego że u rowerzystów to jest bardzo łatwo udowodnić, jest to recydywa, jeżeli prowadzi rower po pijanemu, to też może być skazany na bezwzględną karę więzienia. Wiem, że nie da się wszystkich zaaresztować, natomiast mówiłem o karach. Jeżeli jest sankcja do piętnastu lat, a kierowcy zwykle dostają dwa lata w zawieszeniu, to nie ma sensu ustalać zagrożenia karą do stu lat więzienia, bo wtedy z tego się zrobi 10% i będziemy mieli albo zawieszenie, albo może o dwa miesiące więcej średniej orzekanej kary.

Kolejna sprawa – na drodze nr 7<sup>22</sup> w Michałowicach, kilkanaście kilometrów od Krakowa, staje się koniecznością wprowadzenie kilkunastu kilometrów barier, których nie ma gdzie wbić, ponieważ pobocze ma 50 cm szerokości, dalej jest głęboki rów i zaczyna się tendencja jeżdżenia środkiem drogi. Jest to do zastanowienia się, nie potrafię dziś rozstrzygnąć, jak uprzedzać takie problemy.

Jak pan profesor Rafalski powiedział, pewne rzeczy trzeba zweryfikować, np. czy chronić odwodnienie korpusu drogi, czy zastanowić się, że stworzyliśmy sami sobie miejsce wybitnie niebezpieczne.

---

<sup>22</sup> Droga krajowa nr 7 z Żukowa koło Gdańska przez Warszawę do granicy ze Słowacją w Chyżnem [przypr.red.].

Natomiast odpowiadając na pytanie panu senatorowi – jest to trudny problem, ponieważ w tak karnej Szwecji, w tak karnej Holandii przechodzi się masowo na przekroje na przykład dwa plus jeden po to, żeby ten ruch spowolnić. Mało tego, w nowych budowach, szczególnie w Holandii, gdzie nie ma miejsca, nie ma za bardzo gdzie poszerzyć drogi, doprowadza się do sytuacji takiej, że wymusza się prędkość nie większą niż założona, ale cały czas samochody jadą. Podobny jest model dwa plus jeden, na którym kiedyś się Francuzi „przejechali”. Wygląda tak (dla wyjaśnienia), że na pewnym odcinku, jest 1 km, 1,5 km, 2 km „dwujezdniówki” po prawej stronie, potem następuje zwężenie pasa – jedną jezdnią jedziemy w prawą stronę, a dwa pasy służą jeździe w lewą stronę. To jest jedno z ciekawszych rozwiązań.

## || Senator Witold Idczak

Zastosowane, panie dyrektorze, na drodze do Rzeszowa.

## || Andrzej Grzegorzczak Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Tak, zastosowane na drodze do Rzeszowa w postaci malowania. I proszę zwrócić uwagę, pan senator wie o tym, że jest to już od trzydziestu paru lat, to jest jedyny odcinek i choć ten pas trzeci nazywał się kiedyś pasem śmierci, po uporządkowaniu oznakowaniem okazuje się, iż fantastycznie polepszyły się warunki ruchu i bezpieczeństwo.

W większości państw nawet „uporządkowanych” musimy wymusić pewne rzeczy poprzez fizyczne ograniczenia, zwracając uwagę na to, o czym mówił pan Wierzchowski. Nie stosujemy tam, gdzie jest komunikacja, szczególnie publiczna, progów tak zwanych podrzutowych, ale jeżeli im nadamy odpowiednią geometrię, to zmusi to kierowcę do zwolnienia, natomiast nie spowoduje – bo mamy wtedy nadmierny hałas – niszczenia pojazdów. Nie uciekniemy przed fizycznymi ograniczeniami w ruchu, dopóki nie wyedukujemy się dostatecznie.



To tak wygląda, przepraszam, że skoro budujemy nową drogę i wprowadzamy ograniczenia, to po co tyle pieniędzy wydaliśmy?

Natomiast minimum wynika z pewnych norm i również się zgadzam co do jednej rzeczy, myśmy rozmawiali tutaj wielokrotnie na ten temat z profesorem Rafalskim, żeby wytyczne projektowania wydawane jak niegdyś przez ministra nadal obowiązywały na wszystkich drogach. W tej chwili minister transportu odpowiada za warunki na drogach krajowych i to prawodawstwo jest uporządkowane, natomiast na drogach samorządowych jest, jak kto chce. Wiąże się to z dużymi kosztami, stratą czasu i często zajmują się tym ludzie bez niezbędnych kwalifikacji, nie chcę ich obrazić, ale nie mają szansy pobrać niezbędnej nauki. To trzeba próbować zmienić. Dziękuję.

## **Senator Henryk Woźniak Przewodniczący Senackiego Zespołu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

Dziękuję bardzo.

Proszę Państwa, drogi trzeba budować dobrze i z głową, mądrze można wiele rzeczy zrobić.

Pani dyrektor mówiła o zmianach kategorii dróg przy wielkim programie inwestycyjnym. To będzie rzecz nieuchronna, często będzie tak, że będziemy podnosić kategorie drogi, ale też i obniżać kategorie po tym, jak się wybuduje obok, równoległe lub przebuduje inną drogę.

Myśmy w okolicy Gorzowa zrobili właśnie taki manewr, kiedy był budowany most, pierwszy w polskich dziejach miasta; most, który miał wyprowadzać ruch z przejścia granicznego w Kostrzynie w ciągu drogi nr 22 na Gdańsk. Po dogłębnej analizie wszystkich uwarunkowań drogi, która istniała, drogi margrabiów od Kostrzyna przez Gorzów do Królewca północnym brzegiem Warty i po terenie moreny, bardzo mocno zurbanizowanym (właściwie to jest na przestrzeni kilkunastu kilometrów, około 20 km zabudowa podmiejska), doszliśmy do wniosku, że można tę drogę puścić południowym brzegiem Warty, bo tam jest droga, ze Skwierzyny nr 24 z Poznania do Kostrzyna i ta droga, która była krajową nr 22, poszła południowym brzegiem Warty

i dzisiaj jest to droga nr 22, a była wcześniej wojewódzką nr 132, a ta, która biegnie północnym brzegiem, nr 22, stała się drogą nr 132. Obydwie zmodernizowane, ta południowym brzegiem Warty przez Słońsk – Skrzyszycę przenosi też transport tranzytowy, ciężarowy po terenie bardzo mało zabudowanym, głównie przez las. Natomiast droga przez Witnicę, która jest drogą wojewódzką nr 131, właśnie uzyskała te wszystkie elementy z programu realizowanego w Puławach. Myśmy czerpali doświadczenia oczywiście ze strony niemieckiej. Tam te wszystkie wysepki spowalniające, kształtujące w złożony sposób geometrię na wjeździe do terenu zabudowanego, tam to wszystko jest – te pineski, minironda.

I oczywiście w pierwszej fazie to wywołało szok u kierowców, reakcje były trochę takie, jak pokazywał pan senator Trzcziński. W Internecie na forach pytano: czyście zgłupieli, czy wam rozum odebrało, po co było to robić. Na całym odcinku z Gorzowa do Kostrzyna (45 km) przebudowa została sfinansowana z pieniędzy z zintegrowanego programu operacyjnego, z programu unijnego 2004–2006. To był duży projekt i już się wszyscy przyzwyczaili korzystać z tej inwestycji. Właściwie nie ma śmiertelnych wypadków na tej drodze, tiry poszły na południowy brzeg Warty, tutaj jadą ludzie ostrożnie, nauczyli się szanować te wszystkie szykany i myślę, że wcale dużo wolniej nie jadą, bo poprawiła się kultura jazdy.

Jest wiele kwestii, które wymagają takiego spojrzenia, ale też i kultury, zwyczajnej kultury pracy. Jest realizowana w tej chwili miniinwestycja, bo cóż to za inwestycja – budowa ścieżki rowerowej, o którą zabiegałem od ładnych paru lat w ciągu drogi krajowej nr 22 z Gorzowa w kierunku na Strzelce Krajeńskie i jest taki kompleks wypoczynkowy jezior w lasach, gdzieś w granicach 15 km od Gorzowa. Ścieżka jest budowana poza rowem odwadniającym jezdnię na przestrzeni dającej poczucie bezpieczeństwa realizacji tej inwestycji. Ale niestety, nie udało się uniknąć wprowadzenia ruchu wahadłowego. I to w tym roku, właściwie w drugiej połowie lata (do dziś ta inwestycja jeszcze trwa), było kilka ofiar śmiertelnych ze względu na ruch wahadłowy. To jest niezrozumiałe, bo jest oznakowanie, jest sygnalizacja świetlna. Mimo to po zmroku, przy dużej prędkości na ostatni pojazd najeżdżają na-

stępne i dochodzi do tragicznych wypadków, kilka razy na pasku można było czytać o śmiertelnych wypadkach.

Tak jak tutaj droga jest zaprojektowana zgodnie z przepisami, ale w zgodzie z przepisami nie daje się uniknąć tragicznych zdarzeń, tak i tutaj, w procesie realizacji, oznakowanie spełnia wymagania, a są wypadki śmiertelne. Jednak wiele trzeba zmienić, niezależnie od obowiązującego porządku prawnego, bo ten porządek prawny wydaje się, że jest właściwy, a wykonanie, realizacja nie do końca następuje z dobrym skutkiem.

Mówiliśmy o polityce karnej. My to omawialiśmy na jednym z posiedzeń zespołu w tym roku, bo oczywiście co i rusz mamy takie oczekiwania opinii społecznej zaostreżenia polityki karnej. Kwestionuje się, że są za małe zagrożenia. Co się okazuje? Oczywiście pan dyrektor Grzegorzyczyk o tym wspomniał i praktyka orzecznicza, którą nam zaprezentowało Ministerstwo Sprawiedliwości, w zupełności potwierdza nasze spostrzeżenia. Wcale nie są za niskie zagrożenia, tylko orzekanie jest za niskie. Orzekanie jest gdzieś na poziomie 1/3 zagrożenia.

Nie sposób wyciągnąć z tego wniosków, stąd też poprosiliśmy Ministerstwo Sprawiedliwości o dokonanie analizy porównawczej na tle innych krajów w Europie, mają ściągnąć dane z Eurostatu i zobaczymy, jak ta sprawa się kształtuje w Europie, i jak ta średnia kara w poszczególnych typach przestępstw ma się do średniej w Europie. Bo to dopiero da pełny obraz.

Oczywiście jest tutaj ogromna przestrzeń do działań obywatelskich. Młodzież, która ze mną czy wokół mnie się gromadzi i zajmuje się sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego, założyła stronę internetową wskazującą niebezpieczne miejsca w Gorzowie, po to właśnie, żeby użytkownicy ruchu nawzajem się informowali, sygnalizowali, ale też żeby z takiej debaty powstawały sugestie dla władzy. Tutaj jest rondo, na którym ja w dzień pamięci o ofiarach wypadków, który był przecież niedawno, zapalałem znicze, robiłem to trochę chyłkiem, przyjechała telewizja i myślę sobie; będzie skandal, że senator chce się wypromować na tle krzyży, wiszących na latarniach.

Proszę sobie wyobrazić, był bardzo dobry odbiór społeczny i nawet rodzice tego chłopaka, który nie tak dawno tam właśnie zginął

na motorze, dzwonił do mnie, żeby podziękować. Jest to rondo, na które się z jednej strony zjeżdża ze wzniesienia o dużym nachyleniu i to rzecz naturalna, iż zjeżdża się na takiej prędkości, że na dole już jest za późno, żeby wyhamować.

I sami w tej przestrzeni publicznej w tej debacie kierowcy sugerują – tam trzeba postawić radar, bo tylko to jest w stanie z odpowiednim wyprzedzeniem wymusić ograniczenie prędkości. Więc można i takie działania inicjować. I myślę, że tutaj jest wiele miejsca na naszą wspólną aktywność. Proszę, inżynierze.

## **Marek Wierzchowski** **Współpracownik Krajowej Rady** **Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

Jeśli można, chcę powiedzieć kilka słów na temat utrudnień w ruchu. Wydaje mi się, że tutaj trzeba rozróżnić dwa pojęcia – utrudnienia ruchu i uporządkowanie ruchu. Dlaczego? Dlatego że sama prędkość jako taka, nie jest tak groźna, co różnica prędkości między uczestnikami ruchu. W tym przykładzie, o którym mówił pan senator, ruch wahadłowy powoduje różnice prędkości dochodzące do maksimum przy zatrzymaniu.

W związku z tym mówmy raczej nie o utrudnieniach, o uporządkowaniu ruchu z tego względu, że ruch kolumny pojazdów jadących z podobną prędkością, jest ruchem płynnym i wtedy droga ma większą przepustowość. Jest inaczej, gdy droga wymusza określone nieprawidłowe zachowania. Na przykład droga, która dochodząc do miejscowości ma dwa pasy ruchu, nagle w miejscowości się poszerza, a powinno być odwrotnie. Czyli tam, gdzie mamy ograniczoną prędkość, tam jest droga pozwalająca na szybszą jazdę.

Mogę podać szereg przykładów działań tego typu, jak modernizacja nawierzchni, a podam tylko jeden: w Płońsku zrealizowano remont czterech ulic ze środków spotowskich<sup>23</sup>, zaczęły się problemy dopiero po wyremontowaniu nawierzchni, zaczęły się wyścigi, łącznie z nocnymi wyścigami, itd. Nałożyliśmy tam elementy uspokojenia ruchu

---

<sup>23</sup> SPOT – Sektorowy Program Operacyjny Transport [przyj. red.].

na wszystkich czterech drogach i jest spokój. Także tu jest kwestia rozróżnienia pojęć – nie utrudniać, lecz upłynniać ten ruch i uporządkować ten ruch. I takie zasady chcemy wyrażać. Dziękuję.

## **|| Senator Henryk Woźniak Przewodniczący Senackiego Zespołu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

Panie Inżynierze, to właśnie ta uwaga oddaje istotę rzeczy dzisiejszej debaty. Nie ma problemu myślę, jeśli chodzi o drogi tej najwyższej kategorii, bo tu Generalna Dyrekcja panuje nad sytuacją. Natomiast przy tej ogromnej liczbie decydentów na drogach samorządowych jest potrzeba upowszechnienia takiego właśnie myślenia, o którym Pan mówi, o którym ja wspomniałem na przykładzie drogi nr 132, gdzie wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu wywołało początkowo szokową reakcję kierowców, a dzisiaj wszyscy mówią – to jest mądre, to zdaje egzamin, to poprawia bezpieczeństwo i wcale nie pogarsza płynności ruchu.

Uważam, proszę Państwa, że spróbujemy tę wiedzę, którą dzisiaj tutaj Państwo przekazali, zgromadzić i w postaci broszury wydać małe kompendium. Może jeszcze spróbujemy poszerzyć, nie spiesząc się, o dodatkowe dane. Oczywiście do dyrekcji, zarządów dróg wojewódzkich przede wszystkim, ale może i do powiatów byśmy to rozesłali, może ze „Wspólnotą” spróbujemy trochę nagłośnić ten temat. Bo są gminy, które są prekursorami, są powiaty, gdzie się wiele ciekawych rzeczy dzieje, gdzie już ta świadomość dotarła, ale są i takie, gdzie właściwie czas stanął w miejscu. Ale myślę, że doświadczenie Puław też będzie bardzo twórcze, bo będzie pokazywać modelowe rozwiązania i będzie służyć tworzeniu poligonu doświadczalnego.

Pan senator Trzeciński, bardzo proszę.

## **|| Senator Marek Trzeciński**

Jeszcze wrócę do mojej propozycji i zapytam, jaka jest Państwa opinia dotycząca stworzenia takiego właśnie portalu, takiego miejsca, gdzie

każdy obywatel będzie mógł wskazać potrzebę zmiany, najlepiej według szablonu, żeby sprawa była w jakiś sposób uporządkowana. Byłoby to też miejsce, w którym wnioskodawca będzie mógł monitorować sposób załatwiania tej sprawy, obserwować to, co się z tą sprawą dzieje.

Pytanie kieruję do pana dyrektora Grzegorzcyka. Krajowa Rada podejmuje mnóstwo działań promocyjnych, wychodzi do obywateli z promocją pewnych zachowań. Wydaje mi się, że w ramach takich programów można uczynić coś, co rzeczywiście zaowocuje szybszą reakcją na te problemy, które lokalnie się pojawiają. Generalnie rzecz biorąc można rzeczywiście w ten sposób coś szybko zmienić, wyeliminować absurdy, które na drogach się pojawiają. Bardzo proszę o opinię.

## **Andrzej Grzegorzcyk** **Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa** **Ruchu Drogowego**

Próba taka została podjęta. Jest Biuletyn Informacyjny „Prawo Jazdy”, tylko zbyt mało rozpowszechniony, a można z niego korzystać i umieszczać informacje dotyczące różnego rodzaju błędów, natomiast my już dłuższy czas pracowaliśmy nad tym i trzeba by było rzeczywiście wrócić do pełnej koncepcji, żeby centralnie, w Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, mieć taki portal dyskusyjno-interwencyjny ze świadomością – od razu wyjaśniam – małej mocy sprawczej, ale to nie o to chodzi. Rzecz w tym, żeby te informacje, które trafią do nas, przekazywać właściwym adresatom, ponieważ trudno żądać od użytkowników dróg, żeby wiedzieli, która droga do kogo należy, co można zrobić i jak zrobić. Można udzielać odpowiedzi, co jest do załatwienia, co jest do zrobienia, niektóre sprawy wymagają zmian legislacyjnych, a w pewnych sprawach można przedstawić swój punkt widzenia, żeby nie brnąć dalej. Będziemy korzystać po części z portalu informacyjnego – „Prawo drogowe news” albo, równolegle, będziemy chcieli uruchomić taką stronę, włączając w to również wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego.

Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego pełnią coraz bardziej swoje właściwe funkcje, a nie tak jak dotychczas, wojewódzkich ośrodków

egzaminowania. Umówmy się, że to do tego została sprowadzona ich rola, panowie marszałkowie się zgadzają, ponieważ w ich rękach jest władza poza drogami krajowymi, WORD jest zazwyczaj tam, gdzie jest duże nasilenie ruchu, gdzie jest największy ruch, to jest w sumie 50 wojewódzkich ośrodków, nie po równo, średnio – 3 na województwo. Z sieci skorzystamy tym bardziej, że zazwyczaj z WORD pochodzi sekretarz rady, a na pewno dyrektor WORD jest członkiem Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i na swoim terenie może znacznie łatwiej dotrzeć do właściwych adresatów, gdy pojawi się potrzeba rozwiązania problemu.

**|| Senator Henryk Woźniak  
Przewodniczący Senackiego Zespołu  
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

Bardzo proszę.

**|| Janusz Galas  
Urząd Miasta Stołecznego Warszawy**

Janusz Galas, Urząd Miasta Stołecznego Warszawy.

Reprezentuję zarządzających ruchem i chciałbym wspomnieć o wielu problemach, szczególnie dotyczących rozwiązań prawnych. Pięć lat zajęło ministerstwu przywrócenie możliwości stosowania strzałki skrętu warunkowego, myślę, że to trochę za długo, bo zgłaszaliśmy to jak tylko zmieniono rozporządzenie w sprawie sygnalizacji świetlnej.

Ponadto chciałbym zwrócić uwagę na zbyt niski szczebel uregulowań dotyczących umiejscowienia zarządzania ruchem, co uważam za bardzo istotne. Ma to rangę jedynie rozporządzenia, choć były prowadzone prace nad ustawą o zarządzaniu ruchem. Z tego, co wiem, zaniechano tych prac. Chcę zwrócić uwagę na projektantów organizacji ruchu, którzy mogą nie posiadać żadnego przygotowania zawodowego, żadnych uprawnień. Każdy może sporządzić obecnie projekt organizacji ruchu i nie ponosi za to żadnej odpowiedzialności. Z tego

tytułu mamy takie sytuacje, jak dzisiaj miałem z telewizją TVN, że projektant nie zauważył, przy wprowadzaniu ruchu jednokierunkowego, że po drodze jest jeszcze boczna ulica i też trzeba ją oznakować. Zaznaczył to na projekcie jako bramę, coś takiego. Skala 1:1000 jest dopuszczalna według rozporządzenia, a w takiej skali oznakowanie poziome jest zupełnie nieczytelne.

Następna sprawa, która szczególnie jest ważna na obszarach pozamiejskich, ale pojawia się coraz częściej również na obszarach miejskich, to ruch rowerowy. Tutaj ten przykład, który mieliśmy okazję zobaczyć, też świadczy o tym, że zarządca drogi chciał zrobić dobrze, ale nie udało mu się.

Następna rzecz – kiedy w latach osiemdziesiątych ub. wieku zaczynałem pracę, standardy projektowe były zatwierdzone do stosowania przez ministerstwo. Jak w poszczególnych sytuacjach stosować zawężenie pasa ruchu, zajęcie pobocza, zawężenie dwóch pasów na jezdni trzypasmowej. Jak wprowadzać oznakowanie. Były to standardy do stosowania w całym kraju. W tej chwili tego nie ma. Jak któremu projektantowi się wyda słusznie, tak to robi.

Kolejny problem, o mniejszej wadze, ale to też jest przestrzeganie prawa, to drogi wewnętrzne, gdzie my też wnosiliśmy, żeby unormować tę sytuację. W tej chwili te drogi są poza wszelkim prawem.

Nie mamy prawa opiniować tego, co projektant, przeważnie architekt, proponuje w ramach rozwiązania ogromnego centrum handlowego. Uważam, że to powinno być zmienione. Jest bardzo dużo problemów z tego tytułu, ponieważ straż miejska nie chce tam interweniować, każdy może robić tam to, co mu się podoba, bo za to odpowiada zarządca terenu.

Odnosząc się do tego, co pan senator powiedział w sprawie zgłaszania niebezpiecznych rozwiązań, to przecież mamy w rozporządzeniu w sprawie zarządzania ruchem powiedziane, że zarządzający ruchem powinien dwa razy w ciągu roku skontrolować organizację ruchu na terenie, który mu podlega. Tylko – kto to robi? Bo ja w Warszawie mam jedną osobę do tego, żeby kontrolować wszystkie nowe organizacje ruchu (jest ich rocznie parę tysięcy), ponad dwa i pół tysiąca dróg i sześćset sygnalizacji.



**Senator Henryk Woźniak**  
**Przewodniczący Senackiego Zespołu**  
**Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

Szczęśliwa, ma dużo pracy. Nie grozi jej zwolnienie.

Ale myślę, że pani dyrektor Leszczyńska bardzo chętnie zabierze głos w tej chwili. Bardzo proszę, Pani Dyrektor.

**Beata Leszczyńska**  
**Zastępca Dyrektora Departamentu Drogownictwa**  
**i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury**

Dziękuję bardzo.

Chociaż układ kompetencyjny w ministerstwie jest taki, że przepisy związane z ustawą – Prawo o ruchu drogowym i wykonawcze do tej ustawy są w kompetencjach Departamentu Transportu Drogowego, nie Departamentu Dróg i Autostrad, niemniej jednak absolutnie z panem inżynierem się zgadzam, że trzeba nałożyć wymogi prawne dla osób wykonujących projekt organizacji ruchu, ale również chyba dalej idąc, dla osób wykonujących zadania związane z zarządzaniem ruchem. Nie na organ, bo to się nie da, ale na osoby wykonujące takie zadania, zresztą z kolegami z Krajowej Rady już na ten temat też rozmawialiśmy.

Jeśli chodzi o drogi wewnętrzne, to widziałam projekt gdzieś w obiegu legislacyjnym, z tym, że był on autorstwa Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, dotyczący uregulowań związanych z zarządzaniem ruchem na drogach wewnętrznych. Także to gdzieś powinno być, nie wiem, być może już jest w konsultacjach, albo jeszcze dalej, trudno mi w tej chwili odpowiedzieć.

Natomiast odnosząc się, skoro jestem przy głosie, do kwestii poruszonej przez pana senatora i tej nieszczęsnej przebudowy drogi nr 14, sprawa byłaby dopięta na ostatni guzik, gdyby zamiast rowu został położony kolektor i urządzony pas zieleni. Ale obawiam się, że zadziałały tutaj te przesłanki, o których mówił z kolei pan senator Idczak, czyli ograniczenia finansowe. Nie wiem dokładnie, ale tak przynajmniej na pierwszy rzut oka mi się wydaje, że to takie mogło mieć podłoże.

Jeszcze wracając do stosowania przepisów technicznych. Chciałabym, żebyśmy wszyscy zdawali sobie sprawę z tego, że wielkości tych parametrów są określane poprzez wartości graniczne, a również rozporządzenie podaje taki wariant minimalny, który się stosuje w uzasadnionych przypadkach. Te szczególnie uzasadnione przypadki są uwielbiane przez projektantów i rozciągane do granic możliwości, stąd się biorą takie również niebezpieczne sytuacje, o których mówił pan senator, między innymi podając przykład drogi nr 14, ale to nie jest ewenement na skalę kraju, bo to się praktycznie zdarza w każdym województwie i na drodze każdej kategorii.

Tutaj również z panem inżynierem Wierzchowskim mieliśmy różne przypadki i to na drogach najwyższych klas, czyli na autostradach, gdzie projektant kreśli luki na łącznicach w najmniejszych dopuszczalnych promieniach. Różnica prędkości ze 130km/h do ograniczenia na łącznicach do 40 km/h. To jest zgodne z przepisami, tylko że brakuje w tym rozsądku. Dziękuję bardzo.

## **Senator Henryk Woźniak Przewodniczący Senackiego Zespołu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

Tak niestety jest, że to co powinno być absolutnym wyjątkiem, bo przecież życie jest przebogate i powinno się przewidywać rozwiązania na takie nadzwyczajne sytuacje, z czasem staje się rozwiązaniem dość powszechnym, właściwie normą, a to z kolei już nie jest rzeczą akceptowalną ze względu na wytwarzanie zagrożenia. Tyle ogólnej refleksji.

Powoli będziemy zmierzać do końca tego dzisiejszego, bardzo ciekawego spotkania.

Mnie jeszcze nurtuje jedna kwestia i chciałem się podzielić tą refleksją, prosząc o ewentualne Państwa zdanie. Mówimy o drogach samorządowych, jak wiemy ze struktury tych dróg, dróg powiatowych, dróg gminnych, no może te nie są aż tak w tej strukturze istotne – ale chyba najbardziej dla bezpieczeństwa ważne są powiatowe ze względu na ich stan techniczny, na brak oświetlenia, na to, że przebiegają po terenie zabudowanym, że są przeróżni uczestnicy ruchu narażeni

na bezpośrednie zagrożenie zdrowia i życia, a więc piesi i rowerzyści, często w różnym stanie poruszający się po tych drogach. Stąd wydaje się, że taki program, który oczywiście w ramach Krajowej Rady jest realizowany, program edukacji dzieci, mógłby przynieść długofalowe, pozytywne skutki. Zgodnie z powiedzeniem „czego się Jaś nauczył, to Jan będzie umiał”. Jest też próba wprowadzenia powszechnej karty rowerowej, jest dość mocna chyba determinacja do odtworzenia miasteczek ruchu drogowego. Myślę, że w tym obszarze działań, jeśli do tego dolożyć jeszcze dążenie do znakowania rowerów i odzieży wszelkimi znakami odbijającymi światło, to na drogach powiatowych można osiągnąć bardzo istotną poprawę bezpieczeństwa, gdyby uruchomić taki program, ale oczywiście spójny i długofalowy, w którym będzie duże zaangażowanie ze strony państwa. Bo jeżeli o tym mówimy na poziomie gminy i powiatu, to zawsze pojawia się kwestia środków, nawet w przypadku banalnego odblasku.

Wczoraj moi młodzi współpracownicy kierowali do pana dyrektora znowu prośbę o darowiznę, jeśli zostało coś jeszcze w magazynie z materiałów odblaskowych, bo ta młodzież chce iść do szkół gminnych i pokazywać, jak to jest ważne. Ja mówię, chcecie to piszcie, ja już nie mam odwagi. Zawsze pojawia się ten problem, kto ma to kupić. Szkoła nie kupi, bo nie ma pieniędzy, gmina najczęściej mówi – to nie jest nasza rola, to niech sobie robi państwo, droga jest powiatowa, itd. Myślę, że powinniśmy się zastanowić, z jakich to finansować środków, może to powinien pokryć któryś z programów edukacyjnych zarządzanych przez Ministerstwo Edukacji, może z funduszy unijnych taki program wykonypować. Stawiam te kwestie do dyskusji tutaj, bo wydaje mi się, że to jest dobre miejsce.

Bardzo proszę, Panie Profesorze.

## **|| Leszek Rafalski** **|| Dyrektor Instytutu Badawczego Dróg i Mostów**

Z tego, co ja się orientuję, moja wiedza jest dokładnie zbieżna z Pana diagnozą, a zaraz to krótko uzasadnię. Otóż kilka lat temu koordynowałem dwie duże prace związane z regionem warmińsko-ma-

zurskim i obie dotyczące dróg krajowych i wojewódzkich. Po kilku latach podsumowaliśmy, jak te programy rozwoju sieci są zaawansowane, i ogólnie idzie bardzo dobrze. Czyli zarówno na drogach krajowych i drogach wojewódzkich są realizowane duże przedsięwzięcia, które zaowocują dość niezłą siecią. Natomiast znacznie gorzej jest na drogach niższego szczebla, czyli powiatowych i gminnych. Wydaje mi się, że jakiś program powinien być przygotowany specjalnie dla tych dróg. Natomiast ważna jest jedna rzecz, która nie została załatwiona w skali ogólnopolskiej.

Mamy dopływ środków unijnych, różne źródła finansowania, różne konkursy, różne programy. I okazuje się, że jeżeli chodzi o sieć drogową, nie ma koordynacji tego, co powstanie w przyszłości. Może się okazać, że w rezultacie powstaną pewne punkty zrealizowane na mapie sieci drogowej, a nie będzie spójności, a to nic nie daje, bo ważne jest, żeby całe obszary były uporządkowane. Więc zwróciłem uwagę, że takiego koordynatora brakuje i według mnie – taką sugestię dałem również na początku tego roku – warto, żeby takim koordynatorem był dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i autostrad, bądź wojewoda. Jeżeli dalej będą te programy tak realizowane, to nie będzie spójnej sieci drogowej przez wiele lat, bo tego się nie da tak zrobić. Muszą być ułożone harmonogramy, realizacja zaś musi następować w odpowiednim czasie tak, żeby nie zbudować drogi powiatowej bądź wojewódzkiej, do której nie ma dojazdu, bo nie zrobiono kawałka drogi krajowej.

Ale oprócz tego, to co już na początku powiedziałem, jest niezbędne specjalne finansowanie dróg niższego szczebla, ponieważ od lat one są niedoinwestowane. Drogi wojewódzkie są niezłe finansowane, teraz drogi krajowe bardzo dobrze, natomiast powiatowe jeszcze według starego algorytmu, zawsze pozostawały z tyłu. One miały poziom finansowania kilka milionów złotych rocznie na sieć drogową – to jest bardzo mało – i właściwie nie można było nic zrobić. W sektorze gminnym to już zupełnie jest słabo. Jeśli zmodernizujemy drogi powiatowe łączące siedziby powiatów z województwami, to zmodernizujemy poważną sieć odgrywającą istotną rolę. Taki program jest bardzo potrzebny w skali kraju. Dziękuję.

## **Senator Henryk Woźniak Przewodniczący Senackiego Zespołu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

Dziękuję bardzo.

Myślę, że punktem wyjścia do zmiany w tym obszarze jest program budowy tak zwanych schetynówek, to służy właśnie powiązaniu dróg i myślę, że akurat w odniesieniu do tego obszaru ustanowienie koordynatora jest wskazane, bo powinien nim być wojewoda na obszarze działania województwa. Rzecz tylko w tym, żeby konsultować z Generalną Dyrekcją i z marszałkiem inwestycje, tak by powstawał spójny system drogowy.

Nawiązałem kontakt z Kuratorium Oświaty w woj. lubuskim i chcę właśnie ich inspirować do determinacji w poszukiwaniu źródeł finansowania na tworzenie miasteczek ruchu drogowego przy szkołach, tak by w każdym powiecie było przynajmniej jedno dobrze wyposażone miasteczko ruchu drogowego, bo to by służyło upowszechnianiu karty rowerowej, ale tu też potrzebne jest jakieś wsparcie. Pan dyrektor Grzegorzcyk.

## **Andrzej Grzegorzcyk Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

Ponieważ największy kłopot jest z wykorzystaniem miasteczka – to jest duży wysilek, dość duże pieniądze i trzeba pasjonatów – nieliczni utrzymują te miasteczka. Myśmy w zeszłym roku wystartowali z dwoma mobilnymi miasteczkami i ja dzisiaj podpisałem projekt pisma do panów marszałków i do wszystkich WORD. Jeśli WORD zechce, dostanie mobilne miasteczko, które można zmieścić na przyczepie do busa, umówić się na przykład dwa tygodnie wcześniej z jakąś szkołą, przesłać im materiały dydaktyczne, zatrudnić kogoś z zewnątrz. Tam jest podział ról – co robi marszałek, poprzez WORD, co my, jako ministerstwo. Ministerstwo dałoby zestaw, łącznie z torem przeszkód, do przeprowadzenia egzaminu. Przyjeżdżają, rozkładają takie miasteczko,

egzaminują, pokazują, jak to funkcjonuje, zwijają się i szkoła jest załadowana w zakresie zdania karty rowerowej.

Natomiast dostaliśmy przykrą informację wiosną tego roku. Ministerstwo Edukacji Narodowej nie dość, że nie włącza się do działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa, to jeszcze wypowiedziało umowę co do organizacji istniejącego od trzydziestu pięciu lat ogólnopolskiego konkursu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla szkół ponadpodstawowych, czyli tak zwanego turnieju rowerowego, wiedzy o bezpieczeństwie i całkowicie wycofało się z tych dwóch inicjatyw, nie tylko finansowo, ale również organizacyjnie. Także jest to bardzo przykra sprawa.

Mamy pieniądze na to, żeby w przyszłym roku Ministerstwo Infrastruktury wyposażyło każdy WORD w zestaw mobilny miasteczka ruchu drogowego, który by jeździł według harmonogramu. Policzyliśmy, że są w stanie przy dobrej organizacji w ciągu trzech, góra czterech lat objechać wszystkie szkoły w Polsce.

Na targach „Infrastruktura-2009” miasteczko to dostało wyróżnienie specjalne dla koncepcji. Dziękuję.

## **|| Senator Henryk Woźniak Przewodniczący Senackiego Zespołu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

Czyli to jest bardzo dobra koncepcja. Zamiast wszędzie lać asfalt i budować tę infrastrukturę, to rzeczywiście można to miasteczko rozstawić przy szkolnym boisku i uzyskać ten sam efekt przy zupełnie innym poziomie zainwestowanych środków. Natomiast bardzo niepokojące jest to, co mówił pan dyrektor, co się dzieje w Ministerstwie Edukacji, to rzeczywiście by wymagało jakiej interwencji, być może posiedzenia zespołu, może byśmy zaprosili Ministerstwo Edukacji i spróbowali przekonać do odpowiedzialności, bo przecież to nie jest tylko kwestia wiedzy, bo wiedza obywatelska jest bardzo wszechstronna, a ta służy również ochronie zdrowia i życia, więc ma szczególny walor.

Oczywiście jest wiele kwestii i wiele aspektów, w tym ten bardzo ważny, podniesiony przez profesora Rafalskiego aspekt bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych. Ja mam bardzo dokładną analizę we-

dług kategorii przestępstw, spojrzymy na to jeszcze raz i rzeczywiście być może trzeba tutaj większej stanowczości w egzekwowaniu prawa, by zapewnić bezpieczeństwo pieszym.

Proszę Państwa, wszystkie istotne kwestie i sugestie zgromadzimy, myślę, że wydamy na papierze, ale będą one również dostępne na stronie internetowej Senatu, tam gdzie jest witryna z informacjami o komisjach senackich i o zespołach. Tam będzie dostępna informacja, również wszelkie sugestie można zgłaszać za pośrednictwem internetu. Jesteśmy otwarci na propozycje, na debatę i oczywiście na zmienianie rzeczywistości, tak by zwiększać komfort korzystania z dróg i zwiększać bezpieczeństwo na drogach.

Dziękuję bardzo serdecznie Państwu za przyjęcie zaproszenia do udziału w dzisiejszej konferencji, dziękuję za aktywny udział.

Życzę Państwu i nam wszystkim, którzy poczuwamy się do odpowiedzialności, by te wskaźniki, które prezentował dyrektor Grzegorz, jednak się ugruntowały i by to oznaczało, że wszechstronny program przynosi dobre efekty i że prowadzi nas w dobrym kierunku, bo tego nam potrzeba bez wątpienia. Dziękuję bardzo. Do zobaczenia.







Senacki Zespół  
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

## INFORMACJA O SKŁADZIE, ZAKRESIE ZAINTERESOWAŃ I DZIAŁALNOŚCI SENACKIEGO ZESPOŁU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Zespoły senackie i parlamentarne są apolitycznymi grupami skupiającymi parlamentarzystów, tworzonymi do zrealizowania celów określonych w ich regulaminach wewnętrznych. Cele działania zespołu, sposób działania oraz organizację wewnętrzną zespoły ustalają samodzielnie. Zespoły działają na podstawie ustawy o wykonywaniu mandatu posła i senatora oraz regulaminu Senatu lub Sejmu. Władze zespołu mają obowiązek podania do wiadomości Prezydium Izby składu osobowego zespołu oraz regulaminu wewnętrznego. Senatorowie obecnej kadencji uczestniczą w pracach ponad trzydziestu zespołów senackich i parlamentarnych. Senacki Zespół Zespołu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest jednym z nich.

W skład Zespołu wchodzi:

Mieczysław Augustyn, Stanisław Bisztyga, Władysław Dajczak, Stanisław Gorczyca, Krzysztof Kwiatkowski, Eryk Smulewicz, Marek Trzcński i Henryk Woźniak (przewodniczący).

Zespół został utworzony w celu podejmowania i wsparcia inicjatyw zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i minimalizacji kosztów społecznych i ekonomicznych wypadków drogowych.

## ZESZYTY ZESPOŁÓW SENACKICH

1. Liberalizacja przewozów pasażerskich – koniec PKP czy nowa era pomyślności kolei żelaznych?  
Materiały konferencji zorganizowanej 20 listopada 2009 r. przez Senacki Zespół Infrastruktury
2. Finansowanie i funkcjonowanie Ochotniczych Straży Pożarnych  
Materiały konferencji zorganizowanej 14 grudnia 2009 r. przez Senacki Zespół Strażaków
3. Bezpieczeństwo w górnictwie  
Materiały konferencji zorganizowanej 1 grudnia 2009 r. przez Senacki Zespół Górnictwa
4. Możliwości poprawy bezpieczeństwa ruchu na drogach samorządowych  
Materiały konferencji zorganizowanej 9 grudnia 2009 r. przez Senacki Zespół Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
5. Samorządy lokalne na Żuławach Wiślanych w III RP  
Materiały konferencji zorganizowanej 15 grudnia 2009 r. przez Parlamentarny Zespół Kociewski i Parlamentarny Zespół ds. Dróg Wodnych i Turystyki Wodnej
6. Ochrona środowiska a inwestycje infrastrukturalne  
Materiały konferencji zorganizowanej 14 grudnia 2009 r. przez Komisję Środowiska i Parlamentarny Zespół Infrastruktury