



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia lipca 2008 r.

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wplynęło dn. 15.07.08.

nr. 4558 podpis *Borusewicz*

TA/BZ-3-zk-070-14/08

Krzysztof W. W. W.
SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wplynęło dn. 15.07.08.
nr. 5261 podpis *[Signature]*

**Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej**

Szanowny Panie Marszałku

W odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Tadeusza Skorupę podczas 12 posiedzenia Senatu RP w dniu 15 maja 2008 roku w sprawie polityki rządu wobec poprawy bezpieczeństwa na drogach, przedstawiam informacje w przedmiotowej sprawie.

W Krajowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2005 – 2007 – 2013, określone zostało dla GDDKiA zadanie redukcji liczby osób zabitych do roku 2013 o 75%. Od połowy 2007 roku Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad rozpoczęła realizację nowego kompleksowego Programu Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych na Drogach Krajowych pod hasłem „8-8-88”. W pierwszej kolejności podjęto działania na drodze krajowej nr 8. Program ten realizowany jest w ścisłej współpracy z Policją i przy intensywnym wsparciu kampanii komunikacji społecznej. Głównym celem Programu jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych poprzez eliminowanie zjawisk będących główną przyczyną wypadków, odejście od działań punktowych na rzecz działań na całych ciągach drogowych, oraz monitorowanie i ocena efektywności tych działań.

W 2008 roku Programem objęto drogi jednocyfrowe o nr 1-9 i nr 10, 92 i 94, zaś od 2009 roku objęte nim zostaną pozostałe drogi krajowe. Ponadto w roku bieżącym, we współpracy z Policją zaplanowano ustawienie ok. 450 masztów do fotoradarów na drogach krajowych.

W ramach Programu Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych GDDKiA w pierwszej kolejności zajmie się likwidacją podstawowych przyczyn wypadków na drogach krajowych, do których należą:

- 1) nadmierna prędkość – weryfikacja istniejących ograniczeń prędkości na drogach krajowych z jednoczesnym ustawianiem we współpracy z Policją w miejscach absolutnie tego wymagających fotoradarów, – w celu zmniejszenia liczby zabitych z powodu nadmiernej prędkości.
- 2) brak rozdzielania funkcji tranzytowych i lokalnych dróg krajowych – budowanie sieci autostrad i dróg ekspresowych i obwodnic, a równolegle z tym przebudowa istniejących dróg krajowych w celu

uspokojenia ruchu, szczególnie na odcinkach przejść przez małe miejscowości.

- 3) brak segregacji niechronionych uczestników ruchu od ruchu pojazdów - oddzielenie ruchu pieszych i rowerzystów od ruchu samochodowego poprzez budowę chodników, ciągów i ścieżek rowerowych poza koroną jezdni i fizyczne odgródenie ich od jezdni oraz budowę kładek dla pieszych, azyli i sygnalizacji świetlnych.
- 4) duża dostępność – łączenie kilku zjazdów i wjazdów w jeden, przebudowa skrzyżowań jednopoziomowych w dwupoziomowe, budowa pasów włączeń i wyłączeń na drogach klasy GP i G.

Oprócz likwidacji wyżej wymienionych przyczyn wypadków drogowych, GDDKiA realizować będzie inne działania na całych ciągach drogowych dające szansę uratowania największej liczby ofiar śmiertelnych, takie np. jak:

- wycinka drzew lub ich osłonięcie barierami ochronnymi na odcinkach dróg, gdzie dominującą przyczyną ofiar śmiertelnych są uderzenia w drzewo. Na odcinkach tych będą sadzone nowe krzewy lub drzewa ale już w odległości min. 8,00 m od krawędzi jezdni,
- rozdzielenie fizyczne kierunków ruchu na drogach jednojezdniowych, gdzie dominującą przyczyną ofiar śmiertelnych są zderzenia czołowe.

Nowe podejście, nowy program, koncentracja działań na likwidacji najbardziej śmiertelnogennych przyczyn na ciągach o największej liczbie osób zabitych, determinacja i konsekwencja oraz ciągły monitoring i ocena skuteczności działań wykonywane przez niezależnych naukowców, pozwolą w znaczący sposób zmniejszyć liczbę osób zabitych w wypadkach drogowych na drogach krajowych.

Odnosząc się do kwestii związanej z warunkami technicznymi dróg publicznych należy zauważyć, iż kwestia ta została już uregulowana w polskim systemie prawnym. Wskazać należy m.in. *ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, czy rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*. Zgodnie z art. 43 ust. 1 ww. ustawy, obiekty budowlane, zatem również budynki mieszkalne, przy drogach powinny być usytuowane w odległości od zewnętrznej krawędzi jezdni co najmniej:

Rodzaj drogi	W terenie zabudowy	Poza terenem zabudowy
Autostrada	30 m	50 m
Droga ekspresowa	20 m	40 m
Droga ogólnodostępna:		
a) krajowa	10 m	25 m
b) wojewódzka, powiatowa	8 m	20 m
c) gminna	6 m	15 m

Natomiast warunki połączeń dróg, dopuszczalne odstępny między węzłami lub skrzyżowaniami oraz warunki stosowania zjazdów dla poszczególnych klas dróg zawarte są w powołanym rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej.

Odpowiadając na kolejną wątpliwość poruszoną w wystąpieniu Pana Senatora dotyczącą drogi wojewódzkiej nr 958 Chabówka – Zakopane, uprzejmie informuję, iż zgodnie z ustawą o drogach publicznych zarządcą tej drogi jest zarząd województwa, do którego należą sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg.

Odnosząc się do ostatniego zagadnienia uprzejmie informuję, iż w chwili obecnej główne działania resortu nakierunkowane są na jak najszybszy rozwój sieci dróg szybkiego ruchu. W ocenie resortu w celu wypełnienia tego zadania należy szczegółowo przeanalizować każdą możliwość rozwoju tej sieci w sposób inny niż obecnie przyjęty do realizacji. Dopiero po przeprowadzeniu dogłębnej analizy tego zagadnienia możliwe będzie wykazanie zasadności i celowości zastąpienia wybranych autostrad drogami ekspresowymi. W chwili obecnej natomiast żadne ostateczne decyzje w tej sprawie nie zostały podjęte.

Z poważaniem

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY

Zbigniew Rapciak
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:

1. Departament Spraw Parlamentarnych
w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów,
2. Biuro Ministra.