



KAROLINA NAGÓRSKA

Politechnika Koszalińska
ka.nagorska@wp.pl

System bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce na tle Europy

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) jest jednym z najważniejszych zagadnień, którymi zajmują się zarządcy dróg wszystkich kategorii, naukowcy, a także pra-

cownicy instytucji badawczych. Na polskich drogach nadal ginie zbyt wiele osób. Komisja Europejska (KE) opublikowała w listopadzie 2016 roku raport [1], z którego wynika, iż w przeliczeniu na liczbę mieszkańców danego kraju, Polska znajduje się w grupie skupiającej kraje o największej liczbie ofiar śmiertelnych na drogach (tab. 1).

W roku 2015 na 28 krajów europejskich, Polska została sklasyfikowana na 23 pozycji (tab. 1), co oznacza, że w wy-

niku wypadków na drogach, życie straciło 77 osób w przeliczeniu na 1 mln mieszkańców naszego kraju. Mimo iż od 2010 roku odnotowano 25% spadek liczby wypadków na 1 mln mieszkańców, nadal znajdujemy się na liście państw powyżej średniej w Unii Europejskiej. Publikowane przez Komisję Europejską wskaźniki (tab. 1), choć niezwykle ważne, nie są jednoznaczne, nie uwzględniają poziomu motoryzacji w danym kraju, co sprawia, że państwa takie jak Słowacja czy Słowenia znajdują się wyżej na liście niż Austria i Belgia, mimo iż dwa pierwsze znajdują się na dalszych pozycjach w zestawieniu krajów wraz z liczbą samochodów przypadających na 1000 mieszkańców [2].

W Polsce, głośno mówi się o potrzebie poprawy poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. W ostatnich latach powstało wiele ciekawych inicjatyw, które oprócz popularyzowania zagadnienia, miały za zadanie zbierać i analizować przyczyny tak wielu wypadków na drogach publicznych. Przykładem jest Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBRD), które choć nadal obecne w internecie, wydaje się być działaniem całkowicie wygaszonym. Kolejnym, niezwykle ciekawym działaniem jest GAMBIT, przyjęty w ramach Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, czy też polska odpowiedź na działania w Europie pn. WIZJA ZERO. Opracowania te mają charakter strategii, z założenia są niezwykle interesujące, a przede wszystkim zasadne,

Tabela 1. Wykaz liczby wypadków z ofiarami śmiertelnymi na 1 mln mieszkańców oraz tendencji ich spadku w latach 2010–2015 w krajach Unii Europejskiej [1]

	KRAJ		2015	2014	2010	2014–2015	2010–2015
1	Malta	MT	26	24	36	8%	-28%
2	Szwecja	SE	27	28	28	-4%	-4%
3	Holandia	NL	28	28	32	0%	-13%
4	Wielka Brytania	UK	29	29	30	0%	-3%
5	Dania	DK	30	32	46	-6%	-35%
6	Irlandia	IE	36	42	47	-14%	-23%
7	Hiszpania	ES	36	36	53	0%	-32%
8	Niemcy	DE	43	42	45	2%	-4%
9	Finlandia	FI	48	42	51	14%	-6%
10	Estonia	EE	50	59	59	-15%	-15%
11	Słowacja	SK	51	48	65	6%	-22%
12	Francja	FR	54	53	64	2%	-16%
13	Włochy	IT	56	56	70	0%	-20%
14	Austria	AT	56	51	66	10%	-15%
15	Luksemburg	LU	58	64	64	-9%	-9%
16	Słowenia	SL	58	52	67	12%	-13%
17	Portugalia	PT	60	61	80	-2%	-25%
18	Cypr	CY	66	52	73	27%	-10%
19	Węgry	HU	66	63	74	5%	-11%
20	Belgia	BE	67	65	77	3%	-13%
21	Czechy	CZ	70	65	77	8%	-9%
22	Grecja	GR	74	73	112	1%	-34%
23	Polska	PL	77	84	102	-8%	-25%
24	Chorwacja	HR	82	73	99	12%	-17%
25	Litwa	LT	82	91	95	-10%	-14%
26	Łotwa	LV	94	106	103	-11%	-9%
27	Bułgaria	BG	95	91	105	4%	-10%
28	Rumunia	RO	95	91	117	4%	-19%
	UE		51,5	51	63	1%	-18%

ostatecznie mało efektywne w odczuciu zarządców dróg niższych kategorii.

Niezwykle trudnym jest odnalezienie odpowiedzi na pytanie dlaczego tak się dzieje. Mimo że bezpieczeństwem na drogach zajmuje się wiele wyspecjalizowanych instytucji takich jak policja, zarządy drogowe, politechniki, instytucje transportu itp. – nasza wiedza o BRD jest nadal niewystarczająca. Nie potrafimy precyzyjnie określić przyczyn lokalnych i obejmujących całość kraj zjawisk, związanych ze spadkami wypadków lub okresowym ich wzrostem. Zbyt ogólnikowo oceniamy przyczyny powstawania wypadków i źle szacujemy skuteczność podejmowanych działań prewencyjnych.

W niniejszym artykule przedstawiono działania Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie (ZZDW), polegające na podjęciu próby usprawnienia systemu zbierania danych o wypadkach, analizowaniu ich przyczyn i podejmowaniu działań zapobiegających ich powstawaniu. Problem jest niezwykle trudny i złożony, niemożliwy do rozwiązania w krótkim czasie, wymaga wieloletniej pracy na wielu szczeblach instytucjonalnych, a przede wszystkim jeżeli chodzi o zarządy i zarządców drogowych.

Wypadki na drogach publicznych w województwie zachodniopomorskim

W ubiegłym roku, na terenie województwa zachodniopomorskiego, policja zarejestrowała 1 332 wypadki drogowe na drogach publicznych wszystkich kategorii. W zestawieniu z rokiem 2015, liczba wypadków wzrosła o 3%, tym samym stanowi to wynik zbliżony do uzyskanego w przypadku całej sieci dróg w Polsce (+2%). Niestety znacząco wzrosła liczba osób zabitych w stosunku do roku 2016,

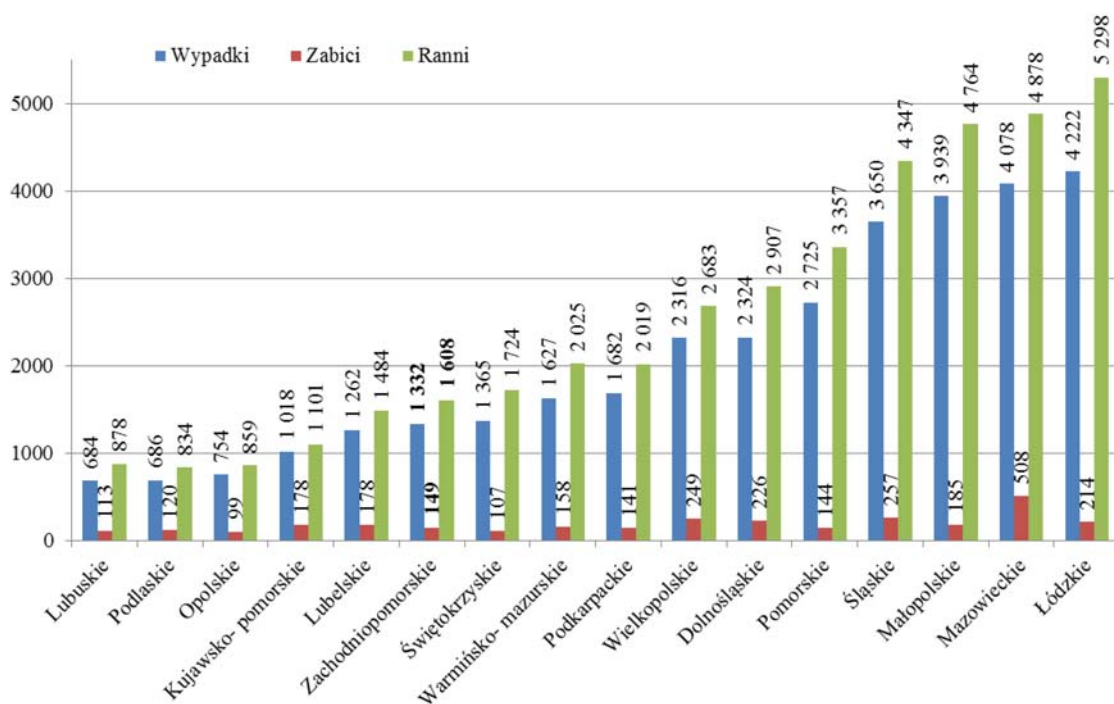
gdyż odnotowano skok aż o 19% i jest to wynik znacznie przewyższający dane dla całej sieci dróg w Polsce (+3%). Na tle innych województw, zachodniopomorskie znajduje się w grupie charakteryzującej się niższą wypadkowością (średnia dla całego kraju wynosi 2104 wypadki rocznie) (rys. 1), jednakże są to wartości nieuwzględniające poziomu ruchu czy też długości sieci dróg.

Generalnie, od 10 lat liczba wypadków utrzymuje tendencję spadkową, a od roku 2010 jest poniżej średniej, która wynosi 1561 wypadków w województwie (rys. 2).

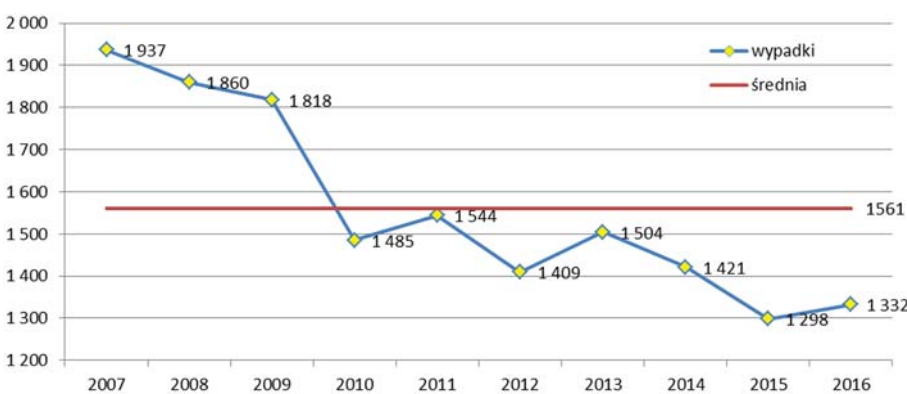
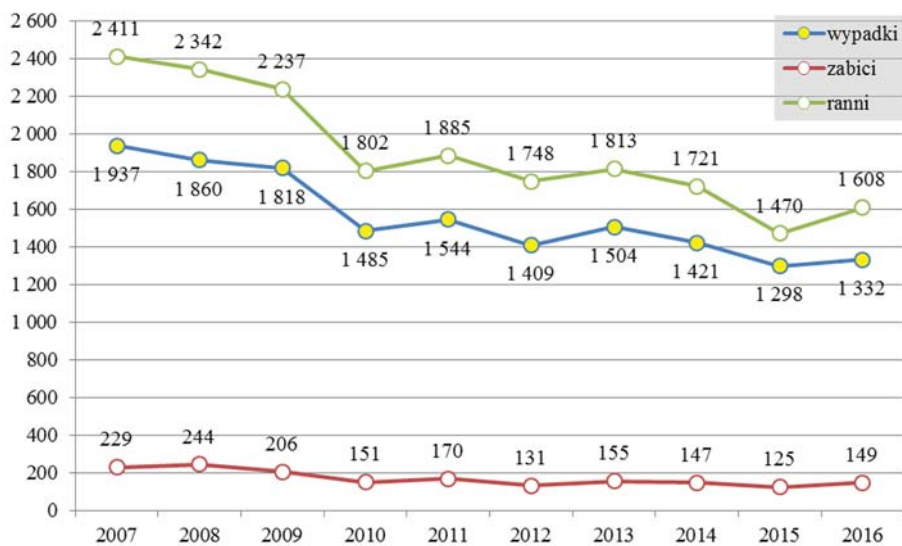
Stan bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich w zachodniopomorskim

Na drogach wojewódzkich w zachodniopomorskim, w roku 2016 doszło do 214 wypadków drogowych, w wyniku których śmierć poniosło 46 osób, a 266 zostało rannych. W porównaniu do roku 2015 zarówno liczba wypadków, osób zabitych, jak i osób rannych w ich wyniku niestety zwiększyła się (+2 wypadki; +10 osób zabitych; +48 osób rannych) (rys. 2).

Wyniki te wykazują korelację z ogólną sytuacją na drogach publicznych w województwie zachodniopomorskim, w przypadku którego mówimy ogólnie o tendencji wzrostowej w odniesieniu do wypadków na drogach. Aczkolwiek, rozpatrując miejsca zdarzeń, drogi wojewódzkie daleko odbiegają od ogólnych tendencji zarówno na sieci wszystkich dróg publicznych w województwie, jak i w całym kraju. Bliższe 68% wszystkich odnotowanych wypadków na drogach wojewódzkich w zachodniopomorskim zostało zarejestrowanych w terenie niezabudowanym, a zaledwie 32% w terenie zabudowanym, to sytuacja odwrotna do wspomnianej sieci wszystkich dróg publicznych w województwie (33%



Rys. 1. Zestawienie liczby wypadków oraz ich ofiar we wszystkich województwach w roku 2016 [2]



Rys. 2. Liczba wypadków na drogach publicznych w województwie zachodniopomorskim w latach 2007-2016 [3]

teren niezabudowany i 67% teren zabudowany) oraz w całej Polsce (29% teren niezabudowany i 71% teren zabudowany). Tego typu wyniki świadczą o złożoności problemu

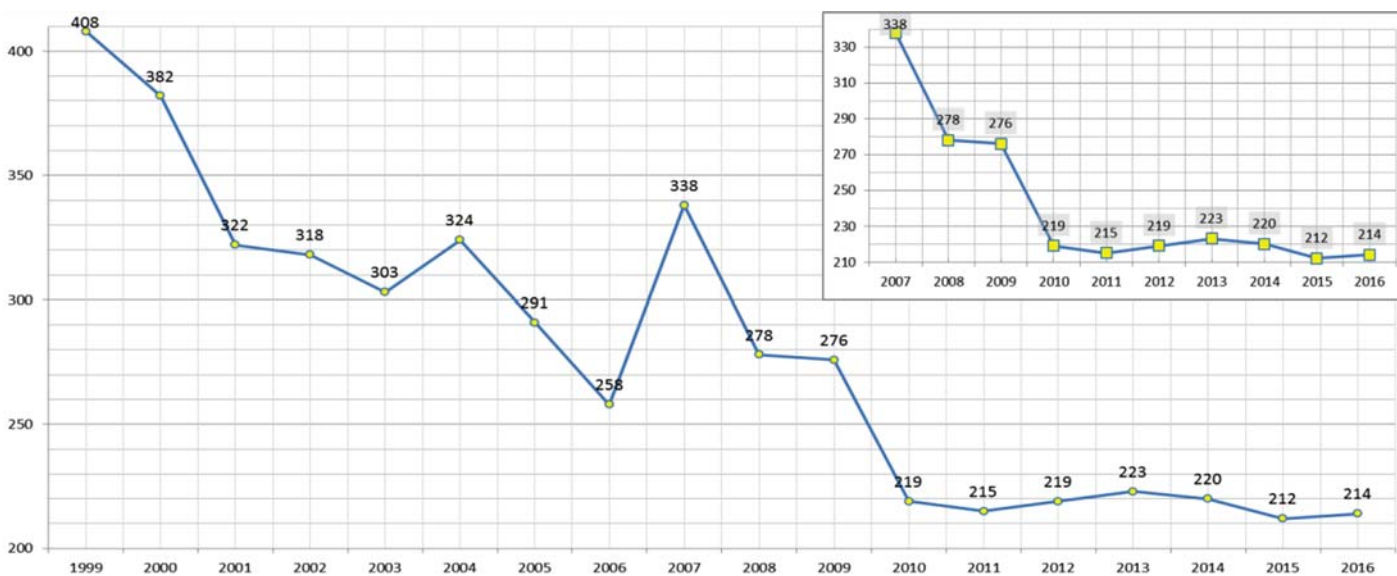
z kart sporządzanych przez policjantów na miejscu zdarzenia drogowego. Obecnie policyjna karta zdarzenia drogowego (KZD) liczy ponad 150 rubryk z informacjami wypeł-

związanego z charakterystyką wypadków oraz innych zdarzeń na sieci dróg wojewódzkich w zachodniopomorskim.

Liczba wypadków zmniejsza się (rys. 3), jednak Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie krytycznie ocenia dotychczasowe działania w zakresie BRD i to nie tylko swoje, ale i innych polskich zarządów drogowych. Mimo spadku liczby wypadków prawie o połowę (przy niemal dwukrotnym wzroście ruchu), dynamika tego zjawiska, w porównaniu do krajów Europy Zachodniej, jest mała, a w dodatku w ostatnich 7 latach jest właściwie niezmienna. Dlatego też Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich (ZZDW) w roku 2016 podjął działania, które mają na celu zapobieganie wypadkom drogowym poprzez ich szczegółową analizę, a także jeszcze ściślejszą współpracę z policją na różnych szczeblach w województwie.

System poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zdaniem ZZDW, podstawowym błędem wykonywanych analiz i badań stanu bezpieczeństwa na drogach, był fakt tworzenia bazy danych wyłącznie na podstawie informacji uzyskiwanej



Rys. 3. Wykres liczby wypadków na sieci zachodniopomorskich dróg wojewódzkich w latach 1999-2016 oraz 2007-2016 [3]

nianymi przez funkcjonariusza na miejscu zdarzenia, stanowi więc bardzo bogate źródło informacji dla zarządców dróg. Dla inżynierów drogowych nie są to jednak informacje wystarczające. Wynika to z faktu, że policja jest zainteresowana innymi danymi na potrzeby swoich analiz. Innym, jeszcze większym problemem, są błędy w policyjnych kartach, polegające na błędnej lokalizacji zdarzeń. Ustalenie bardzo precyzyjnego pikietażu wypadku nie jest istotne dla sporządzanych analiz policyjnych, natomiast najważniejsze dla analiz drogowych. Publikowane materiały wskazują wiele błędów w bazach danych zarządców drogowych, np. zaliczanie wypadków z ulic kategorii wojewódzkiej w miastach prezydenckich do wypadków zarządców dróg wojewódzkich podległych marszałkom województw. Oczywiście zarządy drogowe nie mogą mieć pretensji do policji o ewentualne błędy w ich kartach wypadków. Zdaniem ZZDW w Koszalinie, podstawowym błędem zarządców drogowych jest brak własnej, opracowanej przez drogowców karty opisującej wypadek.

Nowy system analiz BRD, opracowany przez ZZDW Koszalin polega na:

- dotarciu na miejsce każdego wypadku wyspecjalizowanych pracowników drogowych i sporządzaniu dokumentacji powypadkowej, w tym fotograficznej, zgodnie ze specjalnie opracowanym i jednolitym wzorem,
- przeprowadzenie wnikliwej analizy przebiegu wypadku wraz ze wszystkimi bezpośrednimi i pośrednimi przyczynami, a także uchwycenie wszystkich zagrożeń i nieprawidłowości odcinka drogi, na którym doszło do wypadku,
- stałej współpracy z komendami policji różnych szczebli w celu weryfikacji wypadków oraz pozyskania policyjnych kart wypadków, które stają się uzupełnieniem dokumentacji drogowej,
- zaproponowanie przyszłościowego rozwiązania przebudowy lub zabezpieczenia odcinka drogi.

Niestety na podstawie dotychczasowych doświadczeń ZZDW, określono w sposób jednoznaczny, że policyjna karta jest niewystarczającym źródłem informacji, by móc określić ewentualny wpływ drogi i/lub jej otoczenia na zaistniałe niebezpieczeństwo w jej przekroju, a tym samym jest niemal niemożliwym do określenia sposób zapobiegania kolejnym wypadkom w konkretnym miejscu. O pośrednim, ale i bezpośrednim wpływie otoczenia drogi na bezpieczeństwo jej użytkowników mówi się coraz częściej i głośniejszym. Oprócz oczywistych przyczyn takich jak nieprawidłowe bariery, brak widoczności i inne, często wymienia się również stan poboczy, skarp czy urządzeń odwodnienia [4]. Zarządcy dróg nie mogą więc ignorować oczywistego wpływu drogi na stan bezpieczeństwa ruchu.

W celu umożliwienia prowadzenia wnikliwych i na możliwie wysokim poziomie analiz przyczyn powstawania wypadków na drogach wojewódzkich, Dyrektor ZZDW powołał w lipcu 2016 roku, w drodze zarządzenia [5], Zespół BRD, któremu powierzył zadanie opracowania i wdrożenia Systemu Bezpieczeństwa na Drogach Wojewódzkich (SBDW). Podstawowym założeniem na rok 2016 dla Zespołu było określenie formy jego działania oraz sposobu pozyskiwania wiedzy i doświadczeń, dzięki którym ma zostać zapewnione prawidłowe działanie struktury. Członka-

mi grupy roboczej zostali pracownicy Wydziału Planowania i Rozwoju Sieci Drogowej (PiRSD) oraz wytypowani przedstawiciele z każdego Rejonu Dróg Wojewódzkich (RDW). Wybór członków zespołu oparty na szkielecie zbudowanym z przedstawicieli poszczególnych RDW nie był przypadkowy. Pracownicy RDW są pierwszymi osobami do kontaktu w momencie zaistnienia zdarzenia na drodze. Jest to wykwalifikowana kadra drogowa, stanowiąca wyjątkowe źródło wiedzy o sieci dróg wojewódzkich. Z kolei pracownicy wydziału PiRSD od lat zajmują się gromadzeniem i syntezą wypadków drogowych, a także analizą stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci dróg wojewódzkich. Tym samym stanowią niejako ważny element uzupełniający szkielet zespołu, umożliwiając przepływ i komasowanie informacji niezbędnych do jego prawidłowego działania.

Pierwszym zadaniem zespołu było stworzenie nowej bazy dokumentacji powypadkowych, których część integralną, lecz nie zasadniczą, ma stanowić policyjna KZD. Prócz podstawowych informacji określających szczegółowo miejsce zdarzenia, karta zawiera szczegółowe dane dotyczące drogi, tj. poziomu ruchu zgodnie z ostatnim Generalnym Pomiarom Ruchu (GPR) i jego charakter, stan techniczny drogi i pobocza, ewentualne informacje o zieleń wokół jezdni, oświetleniu czy też urządzeniach BRD. Zamiarzeniem towarzyszącym stworzeniu takiej dokumentacji, było wielopłaszczyznowe podejście do każdego zdarzenia na drodze, które jest możliwe jedynie przy ścisłej współpracy policji i drogowców.

Dotychczas, pracownicy ZZDW przeprowadzali analizy zdarzeń na podstawie informacji uzyskiwanych raz w roku za okres od stycznia do końca grudnia roku poprzedniego. Taki system działał w miarę poprawnie, lecz obciążony był błędami wynikającymi z wielu czynników, w tym ludzkiego. Zadaniem policji podczas przeprowadzanych oględzin miejsca zdarzenia jest ustalenie i udokumentowanie sprawcy wypadków i tak się dzieje. Często bardzo trudne jest wprowadzenie jakiegokolwiek uzupełnienia, a nawet korekty dotyczącej zdarzenia, które miało miejsce kilka, a czasami kilkanaście miesięcy wcześniej, gdy rocznie na drogach wojewódzkich dochodzi do około 200 zdarzeń, rozpoczynają się i kończą inwestycje, zmienia się kadra pracownicza, ale przede wszystkim zawodzi nas pamięć długotrwała. Co więcej, poszczególne komendy policji mają szerszy zakres działania niż drogi wojewódzkie. Stąd też pomysł, by szybciej reagować na zaistniałe zdarzenia na drogach i na „świeżo” rozmawiać z policjantem, który był na miejscu wypadku, dokonać oględzin drogi i finalnie sporządzić dokument o roboczej nazwie *Drogowy Raport Powypadkowy* (DRP) (rys. 4). Dokument ma również zawierać opinie i ewentualne rekomendacje zespołu BRD, a jego załącznikami są wyciąg z ewidencji, dokumentacja policyjna, mapa z zaznaczonym miejscem zdarzenia oraz zdjęcia.

Kluczowym elementem rozwoju nowego systemu BRD jest obecność pracowników poszczególnych RDW na miejscu wypadku w terminie nie dłuższym niż 14 dni od zaistnienia zdarzenia. W tym celu niezwykle ważną jest bardzo ścisła współpraca z komendami policji. Stanowi to główne

Drogowy Raport Powypadkowy (DRP)

Nr ewidencyjny zdarzenia _____

OPIS ZDARZENIA

- 1 Nr drogi _____
- 2 Teren działania RDW _____
- 3 Powiat _____
- 4 Gmina _____
- 5 Nazwa odcinka _____
- 6 Lokalizacja zdarzenia _____
 km _____
 współrzędne _____
 kierunek _____
 nr odc. referencyjnego _____
- 7 Opis miejsca zdarzenia _____
 obszar _____
 otoczenie drogi _____
 geometria drogi _____
 skrzyżowanie _____
- 8 Data i godzina zdarzenia _____
- 9 Rodzaj zdarzenia _____

10 Osoby/Pojazdy uczestniczące (w tym piesi)

POJAZDY	rodzaj/marka pojazdu	1	2	3	4	5
		nr rej (3 pierwsze znaki)				
UCZESTNICY	data wydania prawa jazdy					
	wiek					
	ranni					
	zabici					
PIESI	uwagi					
	ranni					
	zabici					
uwagi						

11 Przyczyny (okoliczności) i skutki zdarzenia (na podstawie informacji z Policji)

12 Nr zdarzenia wg karty policyjnej _____

13 Data i sposób otrzymania informacji z Policji _____

OCENA WPLYWU DROGI I JEJ OTOCZENIA NA ZDARZENIE

14 Informacje o drodze

Ruch SDR _____
 charakter ruchu _____
 inne uwagi _____

Jezdnia _____
 Stan techniczny _____
 Pobocza _____
 Stan poboczy _____
 Zieleń _____

15 Organizacja ruchu

Dopuszczalna prędkość _____
 Oznakowanie poziome _____
 pionowe _____
 Urządzenia BRD _____

16 Warunki atmosferyczne _____

17 Oświetlenie _____

18 Opis zaistniałej sytuacji (ew. uwagi po rozmowie z policjantem)

19 Data sporządzenia KZD _____

20 Imię i nazwisko osoby sporządzającej KZD _____

Załączniki

Karta policyjna
 Zdjęcia msc zdarzenia
 Mapa
 Wyciąg z ewidencji

OPINIA ZESPOŁU BRD (ew.rekomendacje)

Rys. 4. Wzór opracowanego przez ZZDW Koszalin Drogowego Raportu Powypadkowego (DRP)

zadanie ZZDW na 2017 rok, gdyż zaden system nie będzie działać prawidłowo jeśli te dwie instytucje, czyli policja i zarządca drogi nie będą wspólnie podejmować działań na rzecz BRD.

Powołanie Zespołu BRD w ramach struktur ZZDW, ma również zharmonizować działania wewnątrz jednostki, aby sporządzane DRP były jednolite, a wnioski z wypadków poprzez ich omawianie w większej grupie miały charakter możliwie obiektywny. W tym celu, członkowie zespołu spotykają się nie rzadziej niż raz na kwartał, w celu wymiany doświadczeń, rozpowszechniania materiałów związanych z tematyką BRD, ale również by stale podnosić swoją wiedzę i kwalifikacje. Podczas każdego spotkania jest omawiane konkretne zagadnienie związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, np. bezpieczeństwem pieszych, rowerzystów, dzieci w sąsiedztwie szkół, zasadami przeprowadzania audytu BRD, zadrzewieniem przy drogach itp. Dotychczas odbyło się siedem spotkań zespołu i systematycznie wypełniane są założenia początkowe, którymi kierowano

się przy jego powołaniu. Rok 2017 będzie swoistym poligonem doświadczalnym nie tylko dla członków zespołu BRD, ale całego ZZDW i jednostek współpracujących.

W opracowaniu jest również porozumienie z policją, którego celem jest szczegółowe określenie wzajemnej współpracy, w tym wymiany informacji, sposobu jej przekazywania oraz szczegółowej formy tak, aby nie naruszać litery prawa, przy jednocześnie szybkim transferze wiedzy pomiędzy jednostkami. W zakresie działania zespołu BRD są również wspólne spotkania z policją, dzięki którym możliwe będzie rozszerzanie kompetencji i umiejętności pracowników, ale najważniejszym jest wypracowanie wzajemnego zrozumienia, które jest niezbędne by wspólnie działać na rzecz poprawy BRD.

Kolejnym elementem stworzenia szczegółowej bazy danych o zdarzeniach na drogach wojewódzkich jest jej poszerzenie o kolizje, co umożliwiłoby w sposób wiarygodny określenie miejsc szczególnie niebezpiecznych na sieci dróg wojewódzkich. Jest to na tyle ważne, że w przypadku

dróg wojewódzkich, gdzie liczba wypadków wynosi około 200 rocznie na sieci liczącej ponad 2 tys. km nie ma możliwości precyzyjnego określenia miejsc kumulacji zdarzeń lub też, inaczej mówiąc, czarnych punktów, mimo iż według wiedzy zarządcy istnieją takie w ciągu tych dróg. Dotychczasowe opracowania i analizy sporządzane przez pracowników ZZZW zazwyczaj nie wykazują jakiegokolwiek koncentracji wypadków, a wręcz wskazują na ich rozproszony charakter. Gdy baza danych zostanie poszerzona o kolizje, najprawdopodobniej sytuacja ulegnie zmianie, co pozwoli drogowcom na bardziej wnikliwą analizę pod kątem BRD.

Podsumowanie

Od roku 1999, kiedy powołano do życia Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich, na sieci DW wypadki nie wykazywały tendencji spadkowych czy wzrostowych utrzymujących się przez okres dłuższy niż 3-5 lat, aczkolwiek można powiedzieć generalnie o spadku liczby wypadków w ostatnich 18 latach z 408 na 214 w ubiegłym roku. Rozpatrując ostatnie lata, tj. 2015-2016, liczba tragicznych zdarzeń na sieci dróg wojewódzkich oscyluje w granicach 210-220 zdarzeń.

W celu dokładnego określenia przyczyn wypadków oraz wyeliminowania ewentualnego wpływu drogi i jej otoczenia na poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, został powołany specjalny Zespół BRD, którego celem i zadaniem jest wnikliwa analiza sytuacji na drogach wojewódzkich

w zachodniopomorskim. Projekt jest pomysłem autorskim pracowników ZZZW, którzy najbliższe 2-3 lata traktują jako czas niezbędny na dopracowanie systemu BRD, jego wdrożenie, a następnie ulepszanie. Docelowo ma powstać system, który będzie stanowił jedno ze źródeł niezbędnych przy określaniu zasadności modernizacji sieci dróg wojewódzkich i nie tylko. Pomysłodawcy inicjatywy uważają, że tylko dzięki ściślejszej współpracy policji i poszczególnych zarządców, którzy są niejako gospodarzami na drogach, możliwym będzie uzyskanie pełnej informacji o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Bibliografia

- [1] Komisja Europejska. Komunikat prasowy. [Online] 31 marzec 2016. [Zacytowano: 08 czerwiec 2017.] http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_pl.htm.
- [2] Główny Urząd Statystyczny. [Online] [Zacytowano: 02 czerwiec 2017.] http://wskaznikizrp.stat.gov.pl/komponenty/expo-rt/005001007001K_liczba_samochodow_osobowych_na_1000_ludnosci_pl.pdf.
- [3] Komenda Główna Policji Biuro Ruchu Drogowego. Warszawa : Komenda Główna Policji Biuro Ruchu Drogowego, 2017.
- [4] Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie. *Raport o stanie bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich na podstawie analizy wypadków z 2016r. i w latach 2007-2016*. Koszalin : maj, 2017.
- [5] Budzyński M., i inni. Otoczenia drogi źródłem zagrożeń dla uczestników ruchu drogowego. *Drogownictwo*. 2015, strony 126-133.
- [6] Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie. *Zarządzenie nr 27/2016 Dyrektora Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie*. Koszalin, Zachodniopomorskie : brak nazwiska, 06 lipiec 2016.

INFORMACJA PRASOWA

Kolejny odcinek S19 oddany do ruchu

1 września 2017r. oddany do ruchu został 12,5-kilometrowy odcinek drogi ekspresowej S19 od węzła Sokołów Małopolski Północ do Stobiernej, będący częścią szlaku Via Carpatia. Wykonawcą prac o wartości ok. 290 mln zł było konsorcjum firm, z liderem Aldesa Construcciones Polska Sp. z o.o. Projekt współfinansowany jest ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

Odcinek S19 od węzła Sokołów Małopolski Północ do Stobiernej ma dł. 12,5 km. Zlokalizowany jest w powiatach: rzeszowskim i łańcuckim, na terenach gmin: Sokołów Małopolski, Trzebowniko, Czarna. Wykonany został w powiązaniu z drogą krajową nr 19 (strona północna) oraz użytkowanym obecnie odcinkiem drogi ekspresowej S19 Stobierna – węzeł Rzeszów Wschód (strona południowa).

Inwestycja realizowana była systemem „optymalizuj + projektuj + buduj”. Zadaniem Wykonawcy była kontynuacja projektowania po wcześniejszej analizie i dokonaniu optymalizacji dokumentacji projektowej, uzyskanie wymaganych decyzji administracyjnych, w tym zezwolenia na realizację inwestycji (ZnRID) oraz wykonanie robót budowlanych i uzyskanie decyzji na użytkowanie drogi ekspresowej S19 na odcinku węzeł Sokołów Małopolski Północ (bez węzła) - Stobierna wraz z tymczasowym włączeniem do istniejącej DK19 w miejscu przysiężej lokalizacji węzła Sokołów Małopolski Północ.

Umowę na realizację tego odcinka drogi ekspresowej S19 od węzła Sokołów Małopolski Północ do Stobiernej podpisano 5 czerwca 2014r. Umowny termin zakończenia robót określony był na czerwiec br. Jednak z uwagi na budowę tymczasowego łącznika, oddanie S19 do ruchu przesunięte zostało na 1 września br.

Decyzję o wybudowaniu fragmentu tymczasowego łącznika na odcinku od początku nowo wybudowanego odcinka S19 do skrzyżowania z drogą

powiatową nr 1366R podjęto po analizie postulatów, które wpłynęły do GDDKiA i Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Rozwiązanie to pozwoli na użytkowanie całego wybudowanego odcinka drogi ekspresowej S19 przy jednoczesnym wyprowadzeniu ruchu tranzytowego poza obręb miasta Sokołów Małopolski bez konieczności ponoszenia kosztów społecznych a ponadto ograniczy wartość robót traconych podczas budowy kolejnego odcinka S19.

Powyższy odcinek S19 stanowi fragment szlaku Via Carpatia pełniącego kluczową rolę dla transportu krajowego i międzynarodowego na kierunku północ-południe. Wybudowanie tego odcinka S19 poprawi przede wszystkim trudną sytuację komunikacyjną w miejscowości Sokołów Małopolski, w której występuje zwarta zabudowa mieszkaniowa. DK19 przechodząca przez tę miejscowość posiada jedną jezdnię, jednopoziomowe skrzyżowania, liczne przejścia dla pieszych oraz chodniki lub pobocza zlokalizowane przy krawędzi jezdni. W takiej sytuacji ruch lokalny nakłada się na bardzo duży ruch tranzytowy, jaki prowadzi ta droga. Powoduje to bardzo duże utrudnienia w ruchu i liczne wypadki drogowe. Sytuacji tej nie można poprawić z uwagi na bardzo bliską zabudowę uniemożliwiającą rozbudowę drogi krajowej nr 19.

Wybudowany odcinek S19 umożliwi zatem przejęcie części ruchu z istniejącej sieci dróg krajowych oraz odsunięcie ruchu ciężkiego od obszarów zabudowanych, ale także zmniejszy ryzyko wypadków i poprawi przepustowość na kierunku północ-południe. Nie bez znaczenia jest także skrócenie czasu podróży, oszczędności paliwa i zapewnienie komfortu jazdy oraz ograniczenie emisji spalin i hałasu w stosunku do obecnie eksploatowanych dróg.

01-09-2017