

Łódź, dnia 18. 11. 2008 r.

ZDiT.NO.0521-159/08

~~Pani
Karolina Kępka
Radna
Rady Miejskiej w Łodzi~~

W odpowiedzi na interpelację, zgłoszoną przez Panią Radną podczas obrad XLIII sesji Rady Miejskiej w Łodzi w dniu 5 listopada 2008 r., dotyczącą organizacji ruchu na skrzyżowaniu ulic Ossowskiego - Lorentza, uprzejmie wyjaśniam, co następuje:

Ponieważ Pani interpelacja jest kolejną, odnoszącą się do sytuacji występującej w tym rejonie, stąd też udzielona odpowiedź nie może sprowadzać się tylko do wyjaśnienia braku oznakowania skrzyżowania, lecz musi być potraktowana w znacznie szerszym wymiarze i uwzględniać wszystkie aspekty poruszonego tematu.

Powstawanie wypadków drogowych oraz ich przyczyny są w wielu przypadkach trudne do wytłumaczenia. Analiza ich przyczyn nie zawsze przynosi odpowiedź. Zdarza się bowiem, że po okresie „spokoju” na danym skrzyżowaniu (mierzone w skali jednego roku), następny rok przynosi znaczącą ich liczbę. Nadmienić tu należy, że z reguły na takich skrzyżowaniach nie zmieniono organizacji ruchu. Nie zmieniło się także oznakowanie pionowe i poziome. Dlaczego więc dochodziło do wypadków?

Pewne informacje na temat powstawania zdarzeń drogowych mogą przynieść badania przeprowadzone przez Akademię Techniczno - Rolniczą w Bydgoszczy i opublikowanie ich wyników w Numerze 11 /2004 r. miesięcznika „Transport Miejski i Regionalny”.

Poniżej, w ogólnym ujęciu, przedstawione są przyczyny powstawania zdarzeń drogowych.

Struktura przyczyn zdarzeń drogowych spowodowanych błędami człowieka

Tabela 1

L.p.	Przyczyna	Wypadki	Kolizje	
1	Przekroczenie bezpiecznej prędkości	8,5 %	9,1%	
2	Nieprawidłowe wykonywanie manewrów w ruchu drogowym	12%	31,4%	

3	Nieprzestrzeganie przepisów, znaków i sygnałów drogowych	45,6%	33,7%	Daje tu znać wyraźne rozluźnienie dyscypliny społecznej
4	Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	3,0%	24,7%	
5	Nieprawidłowe przekraczanie jezdni	28,7%	0,1%	Jak w pkt 3
6	Inne	2,2%	0,9%	

Struktura przyczyn zdarzeń drogowych spowodowanych wadami drogi

Tabela 2

1	Brak przyczyny (przyczyna nieustalona)	75,1%	78,8%	Wg innych badań: nieuwaga, nieostrożność, brak poszanowania przepisów, alkohol, narkotyki
2	Nieprawidłowa organizacja ruchu	0,1%	0,1%	
3	Nieprawidłowy stan jezdni	3,0%	3,7%	
4	Niekorzystne warunki atmosferyczne lub oświetlenie drogi	21,4%	16,7%	Niedostosowanie prędkości do panujących warunków

Jak wynika z powyższego, podstawowym czynnikiem warunkującym bezpieczeństwo ruchu drogowego jest dyscyplina społeczna, odnosząca się do przestrzegania obowiązującego prawa, tak wśród kierujących pojazdami, jak i wśród pieszych. Można w tym miejscu z dużą dozą prawdopodobieństwa postawić znak równości pomiędzy kierującym wjeżdżającym na skrzyżowanie przy nadawanym sygnale czerwonym, jak również pieszym wkraczającym na przejście dla pieszych wówczas, gdy sygnał mu tego zabrania.

Jak wobec tego traktować dane podane w tabeli Nr 2?

Warto zauważyć, że nieprawidłowa organizacja ruchu na drodze jest powodem zaledwie 0,1% wypadków i kolizji drogowych. A zatem DLACZEGO? Odpowiedź jest bardzo prosta. Zasady oznakowania pionowego i poziomego dróg, ogólne zasady pracy sygnalizacji

i przepisy ruchu drogowego są skodyfikowane i zarządca drogi oraz zarządzający ruchem nie mogą pozwolić sobie na daleko idące odstępstwa od obowiązujących w tym względzie przepisów. Zarządzający ruchem muszą w tym przypadku trzymać się ściśle litery prawa i obowiązujących wytycznych. **Organizacja ruchu ustalona przy pomocy znaków i sygnałów oraz przepisów, jest zawsze kompromisem pomiędzy tym, co chcielibyśmy osiągnąć, jakie mamy możliwości wykonania tego w danych warunkach geometrycznych drogi (skrzyżowania), czy osiągniemy odpowiedni poziom bezpieczeństwa, jakimi możliwościami finansowymi zarządzający ruchem i zarządca drogi dysponuje.**

W każdym przypadku organizacja musi być czytelna dla mieszkańców Gdańska, Warszawy, czy też małej wioski, którzy nagle znaleźli się w Łodzi.

Zasady oznakowania dróg regulują zapisy zawarte w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181 z późn. zm., załączniki 1-4). Zasada oznakowania skrzyżowań równorzędnych przy pomocy znaków A-5 lub brak takowego, zawarta jest w załączniku nr 1, strona 35, pkt 2.2.5. (przywołanego powyżej rozporządzenia).

Zarządca ruchu obowiązany jest do ścisłego przestrzegania obowiązujących zasad prawnych, uwzględniając również inne aspekty - natury technicznej i ekonomicznej. Uwzględniając te ostatnie, przyjęto zasadę, w której nie umieszcza się znaków drogowych, jeżeli ogólne zasady zawarte w przepisach ustawy Prawo o ruchu drogowym regulują dany problem.

W omawianym przypadku, sprawa zasad pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniach równorzędnych regulowana jest zapisem zawartym w art. 25 ust.1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 58, poz. 515 z późn. zm.).

Takie potraktowanie omawianego problemu, a także wielu innych problemów podobnych, ma wymiar zarówno ekonomiczny, jak i techniczny.

Ujmując problem od strony ekonomicznej, należałoby na terenie naszego miasta oznakować dziesiątki skrzyżowań równorzędnych. W tej sytuacji, na łódzkich ulicach przybyłoby ponad 1000 znaków drogowych, których koszt zainstalowania i późniejszej konserwacji i utrzymania nie pozostaje bez znaczenia.

Uwzględniając natomiast aspekty techniczne należy stwierdzić, że kierujący pojazdem w zależności od prędkości jazdy, koncentracji uwagi, warunków atmosferycznych, zauważa zaledwie niewielką część znaków drogowych. Tak więc zwiększanie ilości znaków jest działaniem z technicznego punktu widzenia niecelowym.

W bieżącym roku na skrzyżowaniu ulic Lorentza-Ossowskiego miały miejsce 2 zdarzenia drogowe odnotowane przez Policję, tj. jedna kolizja i jeden wypadek, w którym 2 osoby zostały ranne. Tak więc, z punktu widzenia statystyki (a tylko w taki sposób można określić stopień zagrożenia), ilość zdarzeń jest znikoma.

Biorąc pod uwagę powyższe, podtrzymuję stanowisko z dnia 9 czerwca 2008 r., zawarte w odpowiedzi na Pani poprzednią interpelację, dotyczącą stanu bezpieczeństwa na skrzyżowaniach równorzędnych. Z punktu widzenia powstawania zdarzeń drogowych, są to skrzyżowania najbardziej bezpieczne i najmniej zagrożone wypadkami. W tym przypadku należy jako element dodatkowy wskazać konieczność przestrzegania obowiązujących zasad ruchu drogowego, a więc i dyscyplinę społeczną.

Ustosunkowując się do oznakowania przejść dla pieszych, pragnę wyjaśnić, że stosownie do treści zapisów w/w „Warunków technicznych...” trwa wymiana i oznakowywanie - przy pomocy znaków informacyjnych - wszystkich przejść dla pieszych na terenie miasta. Ze względu na bardzo szeroki zakres prac (występuje potrzeba ustawienia ok. 6000 znaków D-6 „przejście dla pieszych”), planuje się ich zakończenie w roku 2010, zgodnie z obowiązującymi terminami, uwzględnionymi w niniejszym rozporządzeniu. Dla informacji podaję, że w pierwszej kolejności prace te wykonywane są na drogach krajowych, wojewódzkich i powiatowych. Drogi gminne będą uwzględnione w terminie późniejszym.

WICEPREZYDENT MIASTA


Jarosław WOJCIESZEK

Do wiadomości:

- 1/ Pan Przewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi
 - 2/ Wydział Organizacji i Kadr UMiŁ
-