



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 17 czerwca 2019 r.

Znak sprawy: DDP-6.054.60.2019

Szanowny Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie z dnia 28.05.2019 r., złożone podczas 79. posiedzenia Senatu RP w sprawie przedstawienia informacji nt. zmniejszania uciążliwości drogowych związanych z pracami utrzymaniowymi i remontowymi dróg, Ministerstwo Infrastruktury przedstawia informacje w przedmiotowej sprawie.

W odpowiedzi na pytanie dotyczące opracowania procedur monitorowania i wewnętrznej kontroli w zakresie realizacji wytycznych i zaleceń przez oddziały GDDKiA należy wyjaśnić, że jednym z wniosków Najwyższej Izby Kontroli skierowanym do Ministra Infrastruktury, znajdującym się w Informacji o wynikach kontroli pt. „Przeciwdziałanie zatorom na drogach krajowych” było bieżące weryfikowanie i monitorowanie wykonywania przez oddziały Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) zaleceń oraz wytycznych dotyczących minimalizowania utrudnień na drogach krajowych. W związku z rozbudową sieci dróg krajowych, w tym autostrad i dróg ekspresowych, po których użytkownicy mogą poruszać się z coraz większą prędkością oraz z uwagi na potrzebę niezwłocznego działania po pozyskaniu informacji, m.in. o coraz liczniejszych nieprzewidywanych zdarzeniach na drogach, GDDKiA podjęła stosowne działania. Oddziały GDDKiA otrzymały narzędzie, jakim jest *Zarządzenie nr 56 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie wytycznych dokonywania objazdów dróg*, będące jednym z elementów monitoringu wykonywanych prac na drogach, m.in. pod kątem płynności.

Odnosząc się do pytania w zakresie podjętych aktywności i wypracowanych rozwiązań mających na celu zmniejszenie zatorów na drogach krajowych, informuję, że niezależnie od czynności kontrolnych wykonywanych na terenie przez służby drogowe GDDKiA, w 2007 r. powołany został Punkt Informacji Drogowej w GDDKiA (PID), który prowadzi całoroczny monitoring sytuacji na drogach krajowych przez 24 godziny na dobę. Jest on systematycznie rozwijany o nowe funkcjonalności, takie jak np. dedykowany numer telefonu 19111, stałe komunikaty mailowe do mediów, które np. poprzez rozgłoszenie radiowe są przekazywane do użytkowników. Przyjęte rozwiązanie umożliwia zbieranie w sposób ciągły informacji o prowadzonych czynnościach na drogach w szerokim zakresie, m.in. o wystąpieniu nagłych zdarzeń, jak i planowanych pracach prowadzonych na drogach oraz w sposób bezpośredni wpływa na redukcję zatorów na drogach.

Na podstawie zebranych danych, GDDKiA podejmuje działania w trybie natychmiastowym przez dedykowany do tego celu PID. Dodatkowo Centrala GDDKiA prowadzi w ciągu roku kontrole w zakresie bieżącego letniego i zimowego utrzymania sieci dróg na mocy *Zarządzenia nr 119 GDDKiA z dnia 30 grudnia 2010 r. w sprawie kontroli utrzymania dróg krajowych, dla których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad*.

W odniesieniu do pytań dotyczących prowadzenia prac nad stworzeniem zintegrowanego systemu zarządzania ruchem oraz planowanych działań na rzecz ograniczenia zatorów na drogach informuję, że obecnie GDDKiA prowadzi prace zmierzające do wdrożenia Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym (KSZR).

niepodległa

POLEKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

System ten stanowi zbiór powiązanych ze sobą projektów i działań, których efektem będzie użytkowanie zintegrowanego systemu teleinformatycznego umożliwiającego świadczenie usług dynamicznego zarządzania ruchem, informacja o warunkach ruchu na sieci dróg krajowych, wsparcie procesów utrzymania infrastruktury drogowej oraz zarządzania majątkiem. Projekt uwzględnia zaprojektowanie, dostawę i instalację lub budowę następujących elementów:

- urządzenia w pasie drogowym (m.in. znaki zmiennej treści, urządzenia pomiaru parametrów ruchu),
- oprogramowanie do zarządzania rozmieszczonymi urządzeniami,
- oprogramowanie centralne do zarządzania usługami oraz systemem,
- urządzenia IT,
- sieć komunikacyjna (światłowody, urządzenia transmisyjne, oprogramowanie),
- utworzenie Krajowego Centrum Zarządzania Ruchem,
- adaptacja i wyposażenie regionalnych centrów zarządzania ruchem,
- wyposażenie jednostek organizacyjnych w urządzenia i oprogramowanie dostępne do systemu.

Szacunkowy łączny koszt całego projektu to ok. 891,22 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej w wysokości ok. 550,37 mln zł (środki z Funduszu TEN-T i Instrumentu „Łącząc Europę” CEF).

Należy wyjaśnić, że GDDKiA w ramach wdrażania KSZR aktualnie prowadzi prace nad projektem pn. *Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TENT – Etap 1*, który jest priorytetowym przedsięwzięciem GDDKiA. Przedmiotem projektu jest budowa i wdrożenie jednolitego, zintegrowanego systemu umożliwiającego uruchomienie usług ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych) o największym znaczeniu dla kierowców. System umożliwi dynamiczne zarządzanie ruchem w celu poprawy bezpieczeństwa oraz zwiększenia płynności transportu drogowego w najważniejszych korytarzach transportowych zarządzanych przez GDDKiA. Jego rezultaty na wiele lat wpłyną na to, w jaki sposób użytkownicy dróg w Polsce będą informowani o warunkach ruchu i sytuacji na drodze. Jednocześnie informuję, że w ramach KSZR powstaną całodobowe centra zarządzania ruchem – w Warszawie utworzone będzie Krajowe Centrum Zarządzania Ruchem, z kolei Regionalne Centra Zarządzania Ruchem powstaną odpowiednio w Gdańsku, Łodzi, Katowicach oraz we Wrocławiu. Zainstalowanych zostanie wiele urządzeń do automatycznego zbierania informacji, a następnie do ich prezentowania na drodze. Powstanie nowoczesna sieć łączności umożliwiająca przenoszenie dużej liczby danych w czasie rzeczywistym wraz z zapleczem do przetwarzania danych. KSZR obejmuje wdrożenie priorytetowych usług ITS poprzez zaprojektowanie i wdrożenie oprogramowania oraz infrastruktury informatycznej, komunikacyjnej i telematycznej w pasie drogowym (m.in. tablice o zmiennej treści, znaki przymowe, urządzenia pomiaru parametrów ruchu, kamery, stacje meteorologiczne) oraz w dedykowanych centrach zarządzania ruchem (serwery, macierze danych, sprzęt komputerowy, ściany wizyjne itd.).

Z uwagi na znaczenie projektu dla zmiany jakościowej funkcjonowania systemu transportowego w Polsce, a także mając na uwadze, że jest to pierwszy w Polsce tak duży i złożony projekt z zakresu systemów zarządzania ruchem, jest on realizowany przez GDDKiA w ścisłej współpracy z Ministerstwem Infrastruktury, Ministerstwem Inwestycji i Rozwoju, a także w koordynacji z Agencją Wykonawczą ds. Innowacyjności i Sieci (INEA), która reprezentuje Komisję Europejską. Powyższe działania służą zminimalizowaniu ryzyk występujących we wdrażaniu tego typu projektów oraz uniknięciu potencjalnych błędów w toku jego realizacji.

Projekt pn. *Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TENT – Etap 1* zostanie zrealizowany przez pięciu wykonawców wybranych w dwóch postępowaniach przetargowych na prace wdrożeniowe. Obecnie prowadzone są postępowania przetargowe na wybór wykonawców realizacji: Centralnego Projektu Wdrożeniowego (otwarcie ofert miało miejsce w dniu 29 maja 2019 r.) oraz 4 Regionalnych Projektów Wdrożeniowych (otwarcie ofert miało miejsce w dniu 28 maja 2019 r.); aktualnie Komisja przetargowa przystąpiła do badania złożonych ofert).

Ponadto należy dodać, że w ramach szeroko rozbudowanych prac nad KSZR, GDDKiA realizuje projekt budowy Krajowego Punktu Dostępowego do informacji o warunkach ruchu (KPD). Celem projektu jest dostarczenie podróżującym wiarygodnych informacji o utrudnieniach na wszystkich drogach utrzymywanych w Polsce, a także w wybranych krajach Unii Europejskiej, poprzez międzynarodową wymianę danych pomiędzy, podobnymi do KPD, krajowymi punktami dostępowymi. Wymiana informacji pomiędzy zarządcami dróg w Polsce oraz za granicą spowoduje polepszenie skoordynowanego zarządzania ruchem krajowym i międzynarodowym oraz dostarczenie wiarygodnej informacji w czasie rzeczywistym. W ramach KPD przekazywane będą następujące informacje związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego:

- dane statyczne o drogach (m.in. przebieg drogi, liczba pasów ruchu, skrzyżowania, klasyfikacja drogi, wykaz dróg płatnych),
- wybrane elementy projektów organizacji ruchu (plany objazdów, oznakowanie),
- dane o punktach poboru opłat (lokalizacja punktów poboru opłat, metody płatności),
- rozszerzony zakres informacji o utrudnieniach.

Rezultatem wdrożenia i funkcjonowania KSZR będzie poprawa jakości zarządzania infrastrukturą drogową poprzez podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego przy jednoczesnym zwiększeniu jego efektywności, komfortu podróżowania oraz zmniejszeniu negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne. Poniżej przedstawiono wykaz prognozowanych korzyści wynikających z wdrożenia KSZR w krótkim oraz dłuższym horyzoncie czasowym.

Korzyści w krótkim okresie po wdrożeniu:

Korzyść	Przykład prognozowanych korzyści
Poprawa komfortu podróżowania	Bieżąca informacja o wolnych miejscach parkingowych, usługach świadczonych w ramach drogi, np. stacje ładowania pojazdów elektrycznych, CNG, LNG, restauracje, hotele, stacje benzynowe, stawki za przejazd itp.
Ograniczenie ryzyka związanego z podróżą	Bieżąca informacja o zdarzeniu nagłym, np. jadącym pod prąd pojeździe, poprowadzenie objazdem oraz sprawdzone informacje o czasie przejazdu pomiędzy pkt. A-B.
Wzrost poczucia bezpieczeństwa użytkowników dróg	Ostrzeżenia o zjawiskach, nagle występującej mgle, ulewnym deszczu. Kierowca otrzyma instrukcje jak się ma zachować, żeby było bezpieczniej, ale też aby było płynniej (np. poprzez sterowanie ruchem na pasach, ograniczenie prędkości ze względu na duże natężenie ruchu, wystąpienie kongestii czy występujące nagle zjawisko atmosferyczne).
Poprawa efektywności w zakresie zarządzania utrzymaniem dróg	Wykrycie zdarzenia, sytuacji nadzwyczajnej – szybsze podjęcie działań i przywrócenie stanu pierwotnego (np. usunięcie przeszkody, zabezpieczenie miejsca zdarzenia, podjęcie akcji ratunkowej i udrożnienie dojazdu, szybsze powiadomienie służby utrzymaniowej).
Poprawa współpracy z innymi zarządcami dróg	Wymiana danych i tworzenia wspólnych dynamicznych procedur zarządzania ruchem na styku obszarów kompetencyjnych (np. dynamiczne wdrażania objazdów).
Usprawnienie ruchu w transporcie transeuropejskim	Bieżąca informacja o wolnych miejscach parkingowych, usługach świadczonych w ramach drogi, np. stacje ładowania pojazdów elektrycznych, CNG, LNG, restauracje, hotele, stacje benzynowe, stawki za przejazd itp.
Impuls rozwojowy i promocyjny kraju	Atrakcyjność poruszania się po polskich drogach.

Korzyści w dłuższej perspektywie:

W rezultacie wdrożenia i eksploatacji spójnego KSZR w tym integracji odcinków dróg spoza Etapu 1 i upowszechnienia spójnych rozwiązań wśród użytkowników dróg oraz służb państwowych, oczekiwane są korzyści w postaci:

- podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- skrócenie czasu podróży,
- zmniejszenie kosztów gromadzenia informacji (spójny zestaw danych i informacji wykorzystywany do różnych celów),
- zmniejszenie negatywnego wpływu transportu drogowego na środowisko.

Zgodnie z dostępnymi danymi i wynikami badań, wdrożone i eksploatowane usługi ITS prowadzą do uzyskania korzyści takich jak:

- zmniejszenia liczby zatorów na drogach – o 15%,
- zmniejszenia ilości ofiar śmiertelnych wypadków – o 30%,
- zmniejszenia ilości poważnie rannych w wypadkach - o 30%,
- zwiększenia średniej prędkości – o 15%,
- zwiększenia przepustowości sieci dróg - o 20 – 25%,
- zmniejszenia czasu trwania zdarzenia (np. skutków usuwania utrudnienia) - o 40%.

Jednocześnie podkreślam, że KSZR to jeden z największych tego rodzaju projektów ITS w Europie, obejmujący znaczną sieć drogową (ponad 1 tys. km dróg szybkiego ruchu), dlatego z uwagi na jego skalę, zarówno już zrealizowane prace przygotowawcze, jak również obecnie trwające postępowania przetargowe na budowę, utrzymanie oraz rozwój jego poszczególnych modułów są procesem skomplikowanym i długotrwałym.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia

MINISTRA INFRASTRUKTURY

Rafał Weber

Sekretarz Stanu