

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Dotyczy: Petycja o zmianę/aktualizację stałej organizacji ruchu na węźle drogowym S19 „Węglin”, gm. Konopnica

PETYCJA

Szanowni Państwo,

działając jako użytkownik infrastruktury i mieszkańiec regionu, zwracam się z petycją o dokonanie aktualizacji stałej organizacji ruchu na skrzyżowaniach znajdujących się na węźle drogowym drogi S19 „Węglin”, w gminie Konopnica.

Wnoszę o **zniesienie sygnalizacji świetlnej dla relacji skrętu w prawo**:

1. z łącznicy zjazdowej z kierunku Rzeszów → Lublin,
2. z łącznicy zjazdowej z kierunku Warszawa → Bełżyce,

przy jednoczesnym **pozostawieniu oznakowania A-7 („ustąp pierwszeństwa”)**, bez sterowania sygnalizacją świetlną dla tych relacji.

Uzasadnienie

a) Poprawa płynności ruchu i przepustowości

Usunięcie sygnalizacji świetlnej zwiększy przepustowość zjazdów, ograniczy nieuzasadnione zatrzymywanie pojazdów i skróci czas przejazdu — szczególnie poza godzinami szczytu. Aktualne zatrzymania tworzą kolejki i powodują ryzyko najechań na końcówkach łącznic.

b) Geometryczne dostosowanie węzła do prawoskrętu bez sygnalizacji

Obie relacje posiadają pełnowymiarowe pasy włączenia (rozbiegowe), które umożliwiają płynne włączenie do ruchu poprzez stopniowe dostosowanie prędkości.

Zgodnie z obowiązującymi wytycznymi, pas włączenia zastępuje sygnalizację w relacjach jednokierunkowych, a światła stosuje się wyłącznie w przypadkach: kolizji z ruchem poprzecznym, ograniczonej widoczności, bardzo dużych różnic prędkości.

Na węźle „Węglin” żadna z tych przesłanek nie występuje: widoczność jest dobra (ponad 150 m), geometria skrzyżowań jest czytelna, a pasy rozbiegowe znajdują się poza torem głównego ruchu na DW 747.

c) Sygnalizacja świetlna została wprowadzona wtórnie

Węzeł w momencie oddania do ruchu nie posiadał sygnalizacji, co świadczy, że projekt wykonawczy oraz pierwotna organizacja ruchu przewidywały obsługę prawoskrętów bez jej stosowania, jako rozwiązanie zgodne z zasadami bezpieczeństwa i obowiązującymi normami. Obecne rozwiązanie, wprowadzone najpewniej ostrożnościowo lub w związku ze zdarzeniami dotyczącymi innych relacji (np. skrętów w lewo), w praktyce okazuje się nadmiernie konserwatywne i nieadekwatne do typowej funkcji pasów włączenia.

d) Zgodność ze stosowanymi w Polsce rozwiązaniami

Na skrzyżowaniach o podobnej geometrii i natężeniach ruchu w Polsce standardem jest brak sygnalizacji dla prawoskrętów z pasem włączenia. Przykłady:

- skręt w prawo z ul. Zielonej w ul. Lubelską w Puławach,
- skręt w prawo z al. Solidarności w ul. Okopową w Warszawie.

Oba rozwiązania funkcjonują bez negatywnego wpływu na bezpieczeństwo, a poprawiają płynność ruchu.

e) Brak jakiegokolwiek ruchu pieszego lub rowerowego oraz obecność sygnalizacji S-2

Na skrzyżowaniach objętych wnioskiem nie występują przejścia dla pieszych ani przejazdy rowerowe ani żadna infrastruktura dla niechronionych uczestników ruchu. Jedyną relacją kolizyjną jest włączenie pojazdów do istniejącego strumienia, do czego służy właśnie pas włączenia.

Strzałka warunkowa S-2 ma zastosowanie jedynie tam, gdzie: występuje ruch pieszego lub rowerowego, kierowca musi upewnić się, że nie naruszy pierwszeństwa niechronionych uczestników, geometria skrzyżowania nie pozwala na samodzielne włączenie bez zatrzymania.

W analizowanych relacjach żaden z tych warunków nie występuje. S-2 stała się sygnałem czysto formalnym, niepoprawiającym bezpieczeństwa, a wymuszającym zatrzymanie mimo braku kogokolwiek, kogo miałyby chronić.

Dodatkowo praktyka obserwacji pokazuje, że kierujący nie zatrzymują się w miejscu wymaganym przed sygnalizatorem przy sygnale S-2, co potwierdza, że obecne rozwiązanie jest nieintuicyjne i nieskuteczne. Linia zatrzymania znajduje się daleko od miejsca faktycznego włączenia, co nie przekłada się na wzrost bezpieczeństwa.

Z wyrazami szacunku