



Firmy sektora brd, zrzeszone w Ogólnopolskiej Izbie Gospodarczej Drogownictwa, powołały w ramach tej organizacji zespół ds. bezpieczeństwa drogowego. Zespół ukonstytuowany 12 marca br. podczas spotkania zorganizowanego przez OIGD, włączy się do opiniowania rozwiązań legislacyjnych i przepisów technicznych dotyczących brd.

Impuls inicjatywie dały trzy strony: administracja centralna, biznes oraz nauka. Ich przedstawiciele określili zakres problemów, jaki powołany zespół będzie rozpatrywał oraz cele, jakie poprzez wspólne działania, muszą być osiągnięte, aby nasze drogi stały się bezpieczne.

Inspiracja

Inspiratorem jest wiceminister infrastruktury Zbigniew Rapciak. - Nie używam określenia „niebezpieczna droga”. Uważam, że po prostu kierowcy niebezpiecznie i nieumiejętnie korzystają z dróg. Prawdą też jest, że można stosować na naszych drogach nowoczesne elementy chroniące wszystkich użytkowników dróg przed niebezpiecznymi sytuacjami – zastrzega wiceminister. - Mamy program budowy dróg i mamy na to pieniądze, dysponujemy dostępem do nowoczesnych technologii, posiadamy silne firmy drogowe oraz potencjał naukowy, a więc nie możemy psuć sobie opinii w Europie, na przykład tym, że nasze drogi podczas robót modernizacyjnych są źle i niebezpiecznie oznakowane, znaki drogowe są stare, brudne bądź zdewastowane, a tablice kierunkowe zwodzą podróżujących – uzasadniał Zbigniew Rapciak.

- Na pewno trzeba zinwentaryzować luki w przepisach. Na przykład rozpoczynając od zagadnień projektowania należy wskazać na to, czego od dawna oczekujemy, czyli na wprowadzenie audytu brd. Projektować może ten, kto kształcił się w

budownictwie drogowym i ten, kto ukończył inżynierię ruchu. Można więc zaprojektować wspaniałą drogę, po której nie da się bezpiecznie jeździć – zaznacza Andrzej Grzegorzczak z Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Wizja potrzeb

O niedoskonałości naszych przepisów brd, w tym szczególnie dotyczących oznakowania, jego parametrów i standardów, od dawna mówią firmy zajmujące się produkcją i usługami z tego zakresu. Mimo funkcjonowania w kraju wielu instytucji i organizacji podejmujących działania na rzecz poprawy brd, członkowie OIGD uznali, iż ta organizacja stanie się doskonałym, a przede wszystkim skutecznym pośrednikiem w przekazywaniu opinii do rozwiązań prawno-technicznych. Dlatego strona biznesowa stała się głównym inicjatorem powołania zespołu ds. bezpieczeństwa drogowego.

- Bezpieczeństwo ruchu drogowego rozpoczyna się na poziomie projektowania. Bez globalnego spojrzenia na całość inwestycji drogowej nie będziemy w stanie osiągnąć zamierzonego celu w poprawie brd. Branża projektowa zasadniczy problem dostrzega w niedostosowaniu przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne, do obecnej wiedzy i posiadanych doświadczeń w bezpieczeństwie ruchu drogowego – mówi Paweł Mieszkowski z PI KLOTIDA.

Projektanci są przekonani, że rozporządzenie to „żyje” w dużej mierze w sprzeczności z zasadami i osiągnięciami brd. Co to powoduje? - Projektujemy drogi, które nie są dostatecznie bezpieczne, nie mówię – niebezpieczne, ponieważ nie można przesądzić, iż to rozporządzenie jest całkowicie nieprawidłowe. Ma ono wiele zalet, ale w wielu przypadkach nie nadąża za obecnym poziomem technicznym. Jeżeli pewne współczesne zasady brd nie będą usankcjonowane w rozporządzeniu, to ich nie zastosujemy w projektowaniu. Teraz nie mamy żadnych podstaw do przekonania inwestora na przykład do tego, by zajął większy teren pod drogę pod strefę bezpieczeństwa lub że proponowana skarpa będzie bezpieczniejsza dla użytkownika drogi, od tej projektowanej według dotąd obowiązujących parametrów – dodaje Paweł Mieszkowski.

W realizacji inwestycji ujawniają się kolejne istotne problemy, skutkujące niezachowaniem właściwych standardów brd. - W dużych inwestycjach oznakowanie pionowe stanowi zaledwie 1 procent całego przedsięwzięcia. Wykonywane jest jednak na finiszu budowy, kiedy już poszukuje się oszczędności. Więc jako dostawca znaków poziomych, plasujący się na trzecim czy czwartym miejscu w cyklu inwestycji, musimy dostarczać takie znaki, na jakie inwestorowi starcza środków – zaznaczyli Kinga Pawelska i Piotr Ozdorski, przedstawiciele firmy WIMED.

Swoistym ograniczeniem we wdrażaniu najlepszych technologii jest też kryterium ceny w zamówieniach na znaki pionowe. Ponadto, jak zauważa Janusz Stanejko z firmy CZMUDA, w specyfikacjach technicznych nierzadko pojawiają się zapisy pozbawione sensu, na przykład oparte na powierzchownej znajomości norm. - To

uderza w producentów znaków, w ich stronę bowiem kierowana jest krytyka. Musi więc powstać jakaś podstawa do znormalizowania współpracy z zarządcami dróg – zastrzega Janusz Stanejko.

Konflikty na styku przedsiębiorstw i zarządców wynikają z braku metod egzekwowania poprawnych rozwiązań oznakowania zarówno tymczasowego, jak i stałego. – W latach 90. funkcjonowała instrukcja oznakowania robót drogowych, w 1999 r. straciła ważność i do dzisiaj nie ma żadnych przepisów regulujących sposób oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym. W tej chwili w każdym województwie panują inne reguły, stosowane są odmienne sposoby. Istotna sprawa wiąże się również z nadzorem nad oznakowaniem robót w pasie drogowym. Kontroli brakuje również w stałym oznakowaniu. Na początku nawet wprowadzane są poprawne rozwiązania, potem jednak już ich nikt okresowo nie sprawdza. Przygotowanie więc nowych wytycznych i określenie zasad jest konieczne i pilne – mówi Norbert Robak z 3M.

Nauka dla biznesu

Z sugestią powołania specjalnego zespołu brd w kręgach przedsiębiorstw wyszła też nauka. Instytut Badawczy Dróg i Mostów rozpoczyna prace nad dokumentami technicznymi dotyczącymi oznakowania drogowego i urządzeń brd. I tu liczy na współpracę z firmami.

W tym roku mogą już powstać dwa-trzy wstępne opracowania dotyczące tych zagadnień, w tym między innymi warunki techniczne dla znaków pionowych.

– Statystyki wypadków nie wskazują na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Tworząc więc wymagania na pewno przyczynimy się do zmiany w tych statystykach i pomożemy tym, którzy działają dla bezpieczeństwa i odpowiadają za stan brd na drogach. Jednak tryb pracy nad tymi dokumentami musi opierać się na porozumieniu i na kompromisie środowisk drogowych, aby wytyczne nie stały się narzędziami skierowanymi przeciwko zarządcom bądź firmom produkcyjno-usługowym. Nie można też doprowadzić do zachwiania w układzie konkurencyjności firm, poprzez preferowanie czy określonych materiałów, czy wytwórców – zastrzega prof. Leszek Rafalski, dyrektor IBDiM.

- Najpierw powinniśmy określić zjawiska występujące na drodze, które stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na przykład, czy wiemy ile wypadków zdarza się na poboczach dróg? Rocznie waha się to od 1500 do 1800 zdarzeń. Nikt tym zjawiskiem się nie zainteresował i nie wniknął w przyczyny tych wypadków. Kolejna sprawa to ograniczenia prędkości. Dotąd nikt nie zareagował na już dawno przygotowane opracowanie, które wskazało jak nieprawidłowo stosowane są znaki ograniczenia na naszych drogach. Znaki drogowe muszą być wiarygodne, tymczasem ograniczenia prędkości stawiamy w dowolnych miejscach, bez żadnego istotnego uzasadnienia. Musimy więc zdiagnozować te obszary zagrożeń ruchu drogowego, których nie dostrzeżono jako ważnego problemu – mówi Leszek

Drogowa koalicja dla brd

Utworzono: wtorek, 17, marzec 2009 14:31 Agnieszka Serbeńska

Kornalewski z Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, który został wybrany na przewodniczącego zespołu ds. bezpieczeństwa drogowego. Będzie on koordynował współpracę pomiędzy firmami OIGD, a Instytutem oraz resortem infrastruktury i Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Skład zespołu ds. bezpieczeństwa drogowego utworzyli wszyscy uczestniczący w spotkaniu przedstawiciele instytucji i firm. Z niego wyłoniono prezydium. Jego członkami są: Bartłomiej Morzycki – 3M, Paweł Piwowarczyk – APM, Florian Kowalski – Zakład Robót Drogowych ZDM Poznań, Janusz Stanejko – CZMUDA, Mirosław Bajor – PI KLOTODA, Krzysztof Dominiczak – PLANETA, Marek Bujalski – ARKADIS Profil.

Agnieszka Serbeńska