



Posiadamy zarys procedury przeglądów dróg pod kątem brd. Gdy więc się ją skonkretyzuje i sformalizuje, to na pewno przyniesie ona korzyści. Wtedy nie będzie możliwości pójścia na skróty, sprowadzając przeglądy dróg do doraźnych ocen – podkreśla Ryszard Żakowski, naczelnik Wydziału Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Zarządzania Ruchem w krakowskim oddziale Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

- Jak można ocenić praktykę przeglądów sieci dróg pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego?

- Wykonując zadania zarządu drogi i równocześnie zarządcy ruchu, jakim jesteśmy jako Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, codziennie robimy objazdy sieci drogowej. Można powiedzieć, że z jednej strony pod tym względem dzieje się dobrze, jednak z drugiej – mamy do czynienia z rutyną, która nas gubi. Okazuje się bowiem, że niejednokrotnie przejeżdżając ten sam odcinek drogi nie zauważamy pewnych usterek i błędów. W praktyce sprawdzają się objazdy razem z funkcjonariuszem drogówki. Istotne znaczenie mają również zamiany oceniających osób polegające na tym, że pracownik dotychczas kierujący samochodem patrolowym zajmuje miejsce pasażera. W ten sposób można dostrzec te rzeczy, na które wcześniej nie zwracało się uwagi. Dzięki temu przeglądy mogą być skuteczniejsze.

Staram się wraz z funkcjonariuszem policji objechać wybrane odcinki sieci drogowej przynajmniej raz na kwartał. Z takiego wyjazdu przywożę ogromnie dużo zastrzeżeń i wskazań do poprawy. Muszę jednak podkreślić, że większość wad jest skutkiem braku standardów oznakowania i wzorcowych rozwiązań.

W oddziale GDDKiA pracuję już dziesięć lat i muszę przyznać, że boleję nad tym, iż

nie ma woli wypracowania takich standardów w ramach naszej administracji. Wielokrotnie proponowałem, by spotykać się co jakiś czas i dyskutować nad poszczególnymi zagadnieniami oraz wypracowaniem jednolitych, obowiązujących na całej sieci dróg krajowych rozwiązań, na przykład oznakowania w sąsiedztwie szkół, oznakowania łuków, oznakowania poziomego itp. To byłby duży krok do przodu w zapewnianiu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Tymczasem każdy region w kraju ma własne sposoby. Podróżując po kraju nie trzeba widzieć informacji o granicach administracyjnych województw, by dostrzec po oznakowaniu, że wjechaliśmy do innego regionu.

- Czy kontrola dróg pod kątem brd powinna być uregulowana przepisami?

- Na pewno musi być sformalizowana, ponieważ drogowców albo gubi rutyna, albo prowizoryczność rozwiązań. Funkcjonujące rozwiązania były może dobre „na wczoraj”. A utrzymuje się je na zasadzie, że „na jutro” też jeszcze muszą wystarczyć.

Przeglądy dróg muszą być odpowiednio dokumentowane, a więc wykonywane krok po kroku według wyznaczonych zagadnień. Podobnie jak w audycie brd, w którym funkcjonuje duża lista pytań kontrolnych uniemożliwiająca przeoczenie błędów. W przeglądach kierując się listą spraw, na jakie trzeba zwrócić uwagę i oceniając drogę oraz jej otoczenie, naprawdę można wiele dobrego uczynić dla brd.

- Jaka więc powinna być implementacja w naszych przepisach unijnej dyrektywy w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej?

- W dyrektywie nie ma żadnych wskazań stanowiących podstawę do wprowadzenia takich przepisów, które byłyby niewykonalne i uzasadniane stwierdzeniem, że Unia Europejska nam nakazała. Natomiast dokument ten opisuje i formalizuje pewne czynności. Jestem audytorem brd od czterech lat i jestem przekonany, że te zagadnienia są już w naszym kraju dobrze znane. Chodzi tylko o to, by prawnie wdrożyć audyt.

Dzisiaj się oszukujemy, że robimy audyty brd. Wykonujemy je dla dwóch-trzech przedsięwzięć w roku. Nie ma u nas jeszcze takiej praktyki, która konsekwentnie przestrzega tej procedury. Ponadto, może warto zastanowić się nad warsztatami dla tych, którzy kursy audytu odbyli parę lat temu, by ich wiedzę uaktualnić. Projektuję od trzydziestu lat, więc w zagadnieniach brd jestem na bieżąco, stale coś czytam, docieram do informacji o konkretnych rozwiązaniach. Ale przecież nie każdy ma takie możliwości.

Natomiast pewną nowością w naszych warunkach są przeglądy dróg, choć też nie do końca, bo w jakiej części już je wykonujemy. Zarys tej procedury posiadamy, gdy więc się ją skonkretyzuje i sformalizuje, to na pewno przyniesie ona korzyści. Już wtedy nie będzie możliwości pójścia na skróty, sprowadzając przeglądy dróg do doraźnych ocen.

- Dziękuję za rozmowę.

Agnieszka Serbeńska

Rozmowa przeprowadzona podczas XXII Małopolskich Dni Techniki, poświęconych zagadnieniom zarządzania siecią drogową – Cieniawa, 18-19 marca br.