



Wyszkolenie i przygotowanie odpowiedniej liczby audytorów brd jest trudnym zadaniem, ale możliwym do wykonania dzięki zdobytym już doświadczeniom. Dużo bardziej skomplikowane jest wprowadzenie systemu certyfikowania kompetencji zawodowych audytorów brd – mówi prof. Stanisław Gaca z Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu Politechniki Krakowskiej.

- Prawo budowlane nakłada obowiązek przeprowadzania okresowych przeglądów stanu technicznego obiektów budowlanych, które obejmują również drogi. Brakuje jednak prawnego umocowania przeglądów dróg pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Praktyka wskazuje, że kontrole oznakowania dróg, wykonywane przez zarządców sieci wspólnie z policją nie są wystarczające. Jakie powinny być zasady i kryteria oceny dróg pod kątem brd?

- Z kontaktów z zarządcami sieci wiem, że w różny sposób wykonują oni przeglądy dróg, chociaż często są to tylko objazdy i kontrole obejmujące stan oznakowania oraz stan jezdni. Częstotliwość tych objazdów bywa różna i zależy od decyzji danego zarządu. Trudno jednak wspomniane objazdy nazwać w pełni przeglądami, rozumianymi jako ocena drogi i jej otoczenia według dokładnie określonych kryteriów, w tym bezpieczeństwa ruchu. Regularnie na drogach krajowych przeprowadza się przeglądy dwa razy w roku.

Natomiast tym, na co jednak chcę zwrócić uwagę jest brak określonych procedur, które regulowałyby sposób opisu i zakres dokumentowania elementów przeglądanej drogi. Brakuje także metody dokumentowania, np. w tabelarycznym ujęciu usterek i opisu zastosowanych środków, a w tym informacji o weryfikacji zastosowanych rozwiązań. Ważne w tym przypadku są także wyznaczone terminy wymaganych

zmian.

Opracowanie procedur przeglądów, to m.in. sformułowanie klarownej i precyzyjnej listy problemów, na jakie należy zwracać uwagę. Nie chcę tego nazywać listą pytań kontrolnych, bo nie wszystkie szczegółowe zagadnienia można zawrzeć w takiej liście. Lepiej mówić o grupach problemów, które powinny być weryfikowane „na miejscu”. Ważne jest także, żeby te oceny nie były obciążone subiektywnymi sądami. Zrozumiałe jest, że każdy z pracowników jednostki drogowej ma jakąś własną specjalność i doświadczenia. Dokonując przeglądu drogi przez pryzmat własnej wiedzy może pewne rzeczy nadmiernie przeceniać, inne znów pomijać, bądź nie zauważać, uznając je za drugorzędne.

Przytoczę przykład weryfikacji rozwiązań w strefach uspokojenia ruchu. Nie wystarczy tylko zgodnie z przepisami wykonać i oznakować progi lub inne fizyczne środki redukcji prędkości. Ważne jest jeszcze zapewnienie kierującym odpowiednio wczesnego dostrzegania tych środków i ich widoczności w różnych warunkach oświetlenia oraz zmiennych warunkach atmosferycznych. Na przykład próg zwalniający zamontowany na odcinku pomiędzy dwiema latarniami może być w ogóle niewidoczny w cieniu, jaki powstaje pomiędzy tymi źródłami światła. Jeśli w takim przypadku kierujący pojazdem nie zwolni i spowoduje kolizję lub uszkodzi pojazd, to cóż z tego, że zastosowano właściwie oznakowanie? Współwinne potencjalnego zdarzenia będzie konkretne rozwiązanie, w którym nie do końca wszystko przewidziano. Właśnie to wskazuje, że w procedurach przeglądów musi znaleźć się zestaw problemów, które trzeba brać pod uwagę i które byłyby przez przeglądającego analizowane. Efektem takiej analizy mogą być wnioski wskazujące na konieczne zmiany.

Jeszcze jeden przykład, tym razem związany z wyznaczeniem przejścia dla pieszych. Nie wystarczy ocenić tylko formalnych wymagań jego oznakowania i widoczności, ale bardzo ważna jest także ocena rzeczywistych prędkości w strefie przejścia dla pieszych, bo to głównie decyduje o szansach pieszych na bezpieczne przekroczenie drogi.

- Przeglądy są pewnego rodzaju profilaktyką, natomiast jaki powinien być tryb postępowania w przypadku miejsc na drogach, w których dochodzi do znacznej liczby wypadków?

- To oczywiście problem, w rozwiązaniu którego przeglądy mogą być pomocne, ale same nie wystarczą. W miejscach koncentracji wypadków należy wykonywać szczegółowe analizy obejmujące identyfikację typów zdarzeń oraz ich potencjalnych przyczyn. Następnie powinno się oceniać dany odcinek wychodząc od hipotezy: co mogło być przyczyną wypadku i w jakim stopniu mogła w nim zawinić droga? Weźmy przykład dominujących zdarzeń najechania na tył pojazdów. Często zdarzają się one przy zbyt ostrym kącie skrzyżowania, ograniczającym widoczność z pojazdu lub zbyt późno dostrzeganej sygnalizacji. W ocenie takich „czarnych punktów” - poza listą problemów, o których wcześniej wspomniałem - należy uwzględnić dane o wypadkach, ich potencjalne przyczyny oraz formułowane hipotezy wraz z ich

weryfikacją w terenie. Takie kompleksowe podejście pozwala na bardziej obiektywną ocenę roli rozwiązań drogowych wśród przyczyn zarejestrowanych zdarzeń.

- Jak tworzy się listę problemów służącą ocenie rozwiązań generujących wypadki?

- Na ogół taka lista czy pytania kontrolne wychodzą z oceny zgodności rozwiązania z podstawowymi wymaganiami, jakim powinny odpowiadać drogi z punktu widzenia bezpieczeństwa. Na przykład analizując krzywiznę drogi – popularnie mówiąc zakręt – za podstawę przyjmujemy warunki równowagi sił działających na pojazd. Z tych warunków wynika rola prędkości, przechyłki, szorstkości jezdni i promienia łuku. Jeśli kierowca ma odpowiednią widoczność i możliwość właściwej oceny parametrów łuku, wówczas jest w stanie dobrać odpowiednią prędkość. W przeciwnym przypadku może dochodzić do zdarzeń drogowych. Ograniczenie prędkości jest tylko jedynym ze środków poprawy, można przecież także skorygować przechyłkę na łuku lub poprawić szorstkość nawierzchni. Ten przykład pokazuje z jak złożonymi zjawiskami mamy do czynienia. Przy tworzeniu listy problemów w procedurze oceny musi być uwzględniany także standard drogi, z którym związane są odpowiednie wymagania bezpieczeństwa.

- Zapewnienie standardów bezpieczeństwa dróg jest podstawą dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z 19 listopada 2008 roku w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. Unijny dokument precyzuje procedury brd. Jakie w tej chwili można dostrzec problemy w przenoszeniu tych zasad do polskiej praktyki?

- Dyrektywa wprowadza różne zobowiązania, w tym między innymi obliguje do stworzenia warunków do kształcenia audytorów, a także do stworzenia procedur audytów i przeglądów. Wymaga to wprowadzenia odpowiednich zapisów w aktach prawnych i procedurach regulujących projektowanie oraz zarządzanie drogami. Państwa członkowskie UE mają dwa lata na stworzenie podstaw prawnych systemów brd. Ale dyrektywa równocześnie zastrzega, że państwa Unii mogą korzystać ze swoich dotychczasowych, już sprawdzonych rozwiązań. Realizując więc cele określone w dyrektywie nie wszystko należy zmieniać w stosowanej dotąd praktyce.

Implementacja dyrektywy w naszych regulacjach będzie jednak pewnym problemem. Najprostszym rozwiązaniem byłoby wdrożenie jej rozporządzeniem ministra infrastruktury, ale do tego musi on uzyskać delegację ustawową. Myślę, że prawnicy i pracownicy administracji drogowej lepiej wiedzą jak to należy zrobić. Natomiast sama dyrektywa prosto i jasno określa pewien zakres procedur i daje do nich wytyczne w odpowiednich załącznikach. W samej więc implementacji nie widziałbym większych przeszkód, gdyby minister miał już odpowiednie delegacje ustawowe do wydania rozporządzeń w sprawie audytu brd i przeglądów dróg.

W implementowaniu dyrektywy nie ma też większych merytorycznych przeszkód.

Zasady audytu brd są u nas znane. Politechnika Krakowska przeprowadziła już sześć edycji kursów audytu brd, a aktualnie trwają kolejne dwa kursy. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad pilotażowo sprawdziła procedury audytu, wykorzystując instrukcję, jaką przygotowała Politechnika Gdańska przy naszym udziale. W tej instrukcji trzeba jeszcze wprowadzić zmiany i uzupełnienia, ale już teraz zawiera ona listę głównych problemów i wskazuje, co należy ująć w system oparty na prawie.

Przygotowanie pracowników różnych jednostek do przeglądów dróg nie powinno sprawić specjalnego kłopotu. Konieczne jest jednak stworzenie dobrej instrukcji do przeglądów oraz przeszkolenie jej użytkowników. Większym problemem będzie wyszkolenie i przygotowanie odpowiedniej liczby audytorów brd. Chodzi w tym przypadku o audytorów z odpowiednim doświadczeniem. Poza praktyką niezwykle ważną rolę odgrywają cykliczne kursy doszkalcające, w których udział powinien być dla audytorów obligatoryjny. Wprowadzenie systemu certyfikowania kompetencji zawodowych audytorów brd wymaga jeszcze formalnych rozstrzygnięć. Oby nastąpiły one jak najszybciej.

- Dziękuję za rozmowę.

Agnieszka Serbeńska



Dyrektywa wprowadza różne zobowiązania, w tym między innymi obliuguje do stworzenia warunków do kształcenia audytorów – mówi prof. Stanisław Gaca.



W implementowaniu dyrektywy nie ma też większych merytorycznych przeszkód. Zasady audytu brd są u nas znane.



O procedurach brd rozmawiano podczas XXII Małopolskich Dni Techniki, poświęconych zagadnieniom zarządzania siecią drogową – Cieniawa, 18-19 marca 2009 r.