

Warszawa, 15.05.2020 r.

PZPB/52/2020

Szanowny Pan
Tomasz Żuchowski
p.o. Dyrektora Generalnego Dróg
Krajowych i Autostrad

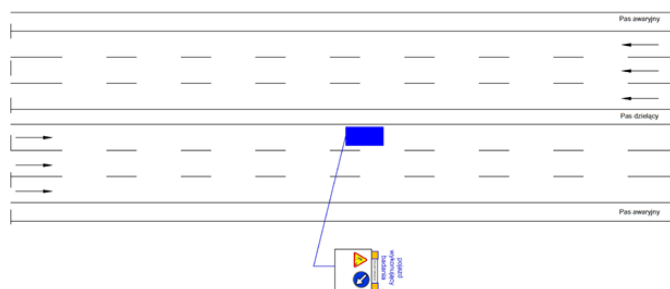
Dotyczy: Zmiany do zarządzenia nr 34 w sprawie typowych schematów oznakowania robót prowadzonych na drogach krajowych kategorii A i S

Szanowny Panie Dyrektorze,

W odpowiedzi na wiadomość z dn. 8 maja 2020 r. dot. prac nad aktualizacją zarządzenia nr 34 w sprawie typowych schematów oznakowania robót oraz pomiarów diagnostycznych prowadzonych w pasie drogowym poniżej przesyłamy swoje uwagi.

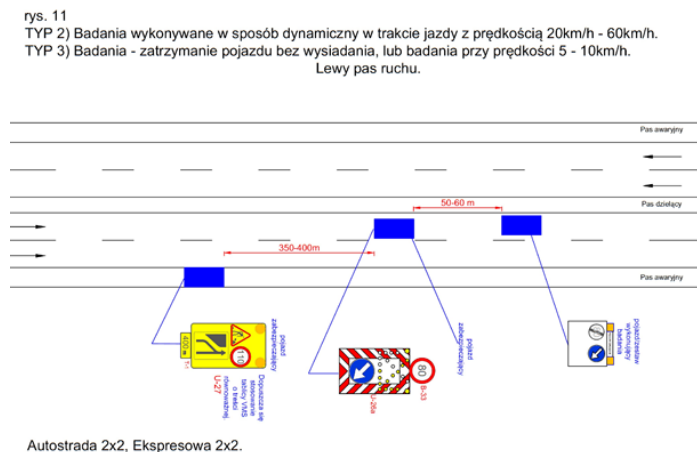
Widzimy potrzebę podniesienia standardu zabezpieczenia pomiarów wykonywanych na czynnym odcinku drogi krajowej. Z analiz wypadków śmiertelnych przy pracach tymczasowych i zadaniach serwisowych wynika, że na drogach szybkiego ruchu, kierowcy pojazdów reagowali w ostatniej chwili taranując samochody obsługi. Dochodziło do wypadków śmiertelnych, w tym zbiorowych. Wyposażenie pojazdu pomiarowego poruszającego się lewym pasem autostrady w światła błyskowe nie jest jego zabezpieczeniem. Światło ma charakter wyłącznie informacyjny. W przypadku nieuwagi kierowcy, pracownicy w pojeździe serwisowym lub pomiarowym nie mają żadnej strefy przejmującej energię uderzenia.

rys. 2
TYP 1) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 60km/h - 90km/h.
Lewy pas ruchu.



Autostrada 2x3, Ekspresowa 2x3

Rekomendujemy zastosowanie przyczep anty zderzeniowych dla wszelkich działań prowadzonych na drogach klasy A i S, dla których nasza obecność nie jest dla kierowców normą. Konieczne zastosowanie pokazanego niżej schematu dla wszystkich dróg dwujezdniowych 2x2 i 2x3.



Jest to powszechne rozwiązanie w krajach posiadających dużo doświadczenie w krajach posiadających rozwiniętą sieć dróg szybkiego ruchu.

Z doświadczenia wiemy, że pracownicy firm zrzeszonych w Polskim Związku Pracodawców Budownictwa oraz w Porozumieniu dla Bezpieczeństwa w Budownictwie, czasami wykonują prace interwencyjne, gwarancyjne i utrzymaniowe korzystając z projektów organizacji ruchu, korzystając z zatwierdzonych projektów organizacji ruchu posiadanych przez zamawiającego – GDDKiA. Poza najistotniejszym czynnikiem ludzkim, jest też aspekt ekonomiczny. Według Raportu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego- Warszawa 2019 r. Koszt jednego wypadku śmiertelnego na drodze to blisko 2,4 mln zł, a ciężkiego 3,3 mln zł., co pokazuje, że poniesione koszty w związku z jednym wypadkiem śmiertelnym zbiorowym takim jakie miały miejsce na węźle Konotopa lub obwodnicy Suwałk w 2019 r. pozwoliły by na zakup przyczep amortyzujących dla całej sieci dróg klasy A i S.

Z poważaniem,



Prezes Zarządu

Jan Styliński