

## **Seria śmiertelnych wypadków z pracownikami drogowymi. GDDKiA szuka nowych rozwiązań**

*Po serii wypadków z udziałem pracowników drogowych, GDDKiA przypomniała firmom o zasadach organizacji robót. Szuka też rozwiązań, które lepiej będą zapobiegać takim zdarzeniom. Eksperti wskazują: wybieranie najtańszych wykonawców powoduje, że potem oszczędzają także na zabezpieczeniu prac i znakach*

Wtorek, 9 listopada. Droga ekspresowa S7. Ekipa sprzątająca trasę jedzie busem. Poruszają się pasem awaryjnym. Za busem doczepiona jest specjalna przyczepka z ostrzegawczym oznakowaniem dla kierowców. W pobliżu miejscowości Litwinki pod Nidzicą na ich auto najeżdża kierowca samochodu ciężarowego. Dwóch robotników drogowych ginie na miejscu. Dwóch zostaje rannych, trafia do szpitali w Działdowie i Olsztynie.

Dokładnie tydzień później – wtorek, 16 listopada. Środek dnia, około godziny 15. Na drodze ekspresowej S3 na wysokości Jordanowa, między węzłami Międzyrzecz Południe a Świebodzin Północ uwija się ekipa remontowa zewnętrznej firmy najmowanej przez GDDKiA. Naprawiają dylatacje. Roboty są oznakowane, jezdnia zwężona do jednego pasa, kierowcy ostrzegani znakami m.in. ograniczającymi prędkość do 70 km/h. Kierowca samochodu osobowego jedzie lewym pasem. Tym, który zostaje zwężony. Mimo wygrodenia wjeżdża tam, gdzie pracują ludzie. Z dużą prędkością. Zabija jednego z pracowników.

Potem, na zdjęciach po wypadku było widać, że pracujący na ekspresówce ludzie odgradzeni byli od ruchu samochodów plastikowymi elementami. Takimi, które nie mają szansy zatrzymać żadnego samochodu, nawet małej osobówki. Jak ustaliliśmy początkowo projekt organizacji ruchu w tym miejscu na S3 nie zawierał nawet takiego słabego zabezpieczenia – a mimo to otrzymał pozytywne opinie Komendanta Wojewódzkiego Policji w Gorzowie Wlkp. i GDDKiA Rejonu w Gorzowie Wlkp. Dopiero potem oddział GDDKiA wprowadził zmianę do projektu i nakazał dodatkowe zabezpieczenie strefy prac separatorami ruchu U-25c wypełnionymi piaskiem lub wodą. To też nie było właściwym zabezpieczeniem prac – i jest tego tragiczny dowód. – Obecnie procedowana jest zmiana zatwierdzenia projektu czasowej organizacji ruchu polegająca na ustawieniu dodatkowych tymczasowych barier ochronnych zabezpieczających pracowników wykonujących roboty – poinformował brd24.pl Tomasz Żuchowski, szef GDDKiA.

I znów dokładnie po kolejnych siedmiu dniach – wtorek, 23 listopada. Trasa ekspresowa S5. W Pawłótku koło Bydgoszczy pracownicy wykonują prace drogowe na lewym pasie trasy. Stoi tam ich zaparkowany bus. Ma przyczepkę z odpowiednim ostrzegawczym oznakowaniem. Prędkość w tym miejscu jest ograniczona do 80 km/h. Nagle w pojazd drogowców z impetem wjeżdża kierowca osobowego mercedesa. Wpycha busa pod jadącą ciężarówkę. W środku samochodu służby drogowej jest pracownik. Zostaje na szczęście niegroźnie poszkodowany, ratownicy zabierają go do szpitala na badania.

### **Ignorancja, prędkość i zabezpieczenia**

Takich wypadków w ostatnim czasie jest więcej. I to nie tylko na trasach krajowych, zarządzanych przez GDDKiA. Zaledwie kilka dni temu kierowca audi Q7 niedaleko Polkowic na drodze wojewódzkiej omijał maszynę rekultywującą pobocze drogi i zabił pracownika drogowego kierującego ruchem.

Niektóre przyczyny tych zdarzeń znamy – to powszechna pogarda dla prawa i oznakowania na drogach. Polscy kierowcy rzadko nie przekraczają dopuszczalnych prędkości. W sieci są miliony wpisów przekonujących, że to oni lepiej wiedzą, z jaką prędkością powinni jechać. Pozostaje też jednak problem tego, jak dziś zabezpieczamy pracowników wykonujących prace na drogach. Zwłaszcza tych, którzy muszą to robić na trasach szybkiego ruchu.

– Standardy zabezpieczenia prac na drogach w Polsce są opracowane, trzeba ich jednak jeszcze przestrzegać. A każdy taki wypadek należy indywidualnie zbadać i zastanowić się, co nie zadziałało i co można zrobić lepiej – komentuje Grzegorz Bagiński, dyrektor generalny Saferoad w Polsce. – Ryzyko prac na drogach szczególnie duże jest na trasach klasy A i S. To wiąże się z prędkościami pojazdów i dużym natężeniem ruchu. Widzimy poprawę w zabezpieczaniu prac na drogach krajowych. Choć oczywiście standardy mogą być jeszcze podnoszone. Miejsca takich prac na drodze trzeba wydzielać trwale – używać do tego barier mobilnych, badanych zderzeniowo, które w Polsce nazywamy separatorami. Oddzielnym kłopotem jest prowadzenie prac szybko postępujących, gdy wpada się np. na godzinę na drogę coś wykonać. Tu trzeba dobrze przemyśleć schematy organizacji ruchu, uspokajając ten ruch na odcinku drogi, zmniejszyć prędkości pojazdów.

### **GDDKiA szuka nowych rozwiązań**

Po serii zdarzeń z udziałem pracowników drogowych Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zorganizowała spotkanie z firmami zajmującymi się pracami utrzymaniowymi. Tam, oraz w wewnętrznym gronie ekspertów GDDKiA szuka się rozwiązań, które mogłyby ograniczyć liczbę takich wypadków i lepiej zabezpieczać ludzi pracujących na trasach.

– Wymagania co do zabezpieczenia robót mamy postawione już dość wysoko, łącznie z obowiązkiem stosowania poduszek zderzeniowych montowanych na pojazdach – mówi brd24.pl Tomasz Żuchowski, szef GDDKiA. Zauważa jednak, że nie przed każdym zagrożeniem ze strony kierowców drogowcy potrafią się obronić. – Niestety, w sytuacji kiedy kierowca ciężarówki jedzie na autopilocie lub ogląda film i nie patrzy na znaki drogowe, nie wiele jesteśmy w stanie zrobić – zauważa Żuchowski, ale zaraz dodaje: – Szukamy jeszcze rozwiązań, jak możliwość stosowania przenośnych fotoradarów, kwestia oznakowania prowadzenia robót – sfazowanie potoków ruchu i wymuszenie hamowania – wymienia.

Generalna Dyrekcja w tych dniach przypomniła stanowczo firmom, że podczas prac utrzymaniowych muszą bezwzględnie przestrzegać postanowienia Zarządzenia nr 52 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23 grudnia 2020 roku w sprawie typowych schematów oznakowania robót oraz pomiarów diagnostycznych prowadzonych w pasie drogowym.

Bezwzględnie mają być też przestrzegane kwestie związane z prawidłowym opracowaniem COR: 1. wymogi zabezpieczenia pracowników służb drogowych w trakcie wykonywania prac elementami energochłonnymi lub równoważnymi, zamontowanymi na samochodach lub doczepionymi jako przyczepki; 2. wymogi wyposażenia pracowników w odzież jak i elementy odblaskowe, spełniające wymagania PN-EN ISO 20471:2013-07 „Odzież ostrzegawcza o intensywnej widzialności do użytku profesjonalnego”; 3. kwestie prawidłowego przekazywania informacji o wejściu w pas drogowy.

## **Problem niskich cen**

GDDKiA ma też świadomość innego problemu. Dotyczącego już tego, kto właściwie zajmuje się pracami drogowymi. – Przy prostych robotach wiele firm zatrudnia podwykonawców, często niedoświadczonych, którzy wchodzą na drogę bez zabezpieczeń – wskazuje szef GDDKiA. Za niespełnianie pewnych wymagań może na firmy utrzymaniowe nakładać kary. I to robi. – W sytuacji, gdy giną ludzie, naliczenie kary na wykonawcę nie jest jednak żadnym pocieszeniem – dopowiada jednak Żuchowski.

Grzegorz Bagiński źródła problemów z nieprzygotowanymi pracownikami i brakiem pewnych standardów widzi jeszcze głębiej – już na etapie przetargów, które na utrzymanie dróg ogłasza krajowy zarządca. – Widzimy bolączkę systemową – nie eliminujemy dziś w Polsce podmiotów, które w postępowaniach składają oferty z rażąco niską ceną. Za mało uwagi przykładamy do weryfikacji cen, a wybierane są oferty najtańsze – wskazuje dyrektor generalny Saferoad w Polsce. Czym to skutkuje? – Firmy, które wygrywają przetarg a mają źle skalkulowane oferty, obojętnie czy robią to świadomie, czy po prostu popełniają błąd w kalkulacji, potem podczas realizacji kontraktu szukają oszczędności. No i potem np. stosują mniej znaków w zabezpieczeniu prac, stosują nie do końca właściwe organizacje ruchu, nie mogą zastosować właściwych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Tak się rodzi patologia. Zamawiający może z tym walczyć eliminując takie oferty z rynku i weryfikując, czy firma dająca niską cenę nie będzie próbowała potem wyjść z trudnej sytuacji ekonomicznej narażając pracowników, podwykonawców, czy wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Łukasz Zboralski

Źródło: BRD24.pl