



JACEK ALENOWICZ

Politechnika Gdańska
jacek.alenowicz@pg.edu.pl

Czym jest obecnie „destrukt asfaltowy”? Zmiany w normie EN 13108-8

W roku 2016 została wprowadzona nowelizacja normy EN 13108-8 PN-EN 13108-8:2008 Mieszanki mineralno-asfaltowe.

Wymagania. Część 8: Destrukt asfaltowy. Nowelizacja nie należy do rodzaju korekt „kosmetycznych”, ale wprowadza istotne zmiany w definicjach oraz opisie mieszanki mineralno-asfaltowej odzyskanej z nawierzchni, przeznaczonej do powtórnego wykorzystania w technologii na gorąco. W szczególności uważnego przeanalizowania i odpowiedniego uwzględnienia w polskiej wersji nowelizacji normy wymagają zmiany w zakresie definicji, między innymi dlatego, że mogą mieć wpływ na inwestycje drogowe, przygotowane do realizacji lub realizowane, w przypadku których posługiwano się pojęciami według definicji obowiązujących przed nowelizacją.

Definicje według normy PN-EN 13108-8:2008 [1]

Tekst obowiązującej do 2016 roku wersji normy został opublikowany przez CEN w październiku 2005 roku i wprowadzony do stosowania w Polsce w roku 2006, a następnie przetłumaczony i uaktualniony w latach 2007 i 2008. W angielskim tekście normy podaje się dwie definicje, dotyczące materiału odzyskanego z nawierzchni – *reclaimed asphalt* oraz *feedstock of reclaimed asphalt*. W polskim tłumaczeniu normy nie zastosowano wiernego tłumaczenia terminów angielskich, ale przyjęto własne określenia: „destrukt asfaltowy” i „granulat asfaltowy”. Brzmienie definicji jest następujące:

- **Destrukt asfaltowy (ang. *reclaimed asphalt*)** – mieszanka mineralno-asfaltowa, która jest uzyskiwana w wyniku frezowania warstw asfaltowych, w wyniku rozkruszenia płyt wyciętych z nawierzchni asfaltowej, brył uzyskiwanych z płyt oraz z mieszanki mineralno-asfaltowej odrzuconej lub będącej nadwyżką produkcji.
- **Granulat asfaltowy (ang. *feedstock of reclaimed asphalt*)** – określona ilość materiału do użycia jako materiał składowy w produkcji mieszanek mineralno-asfaltowych w technologii na gorąco.

W normie podano również lakoniczną definicję mieszanki mineralno-asfaltowej:

Mieszanka mineralno-asfaltowa (ang. *asphalt*) – mieszanka kruszyw i lepiszcza asfaltowego.

Definicje według nowelizacji normy EN 13108-8 z roku 2016 [2]

Nowelizacja wprowadza istotne zmiany w zakresie definicji dotyczących mieszanek mineralno-asfaltowych odzyskanych z nawierzchni. Oprócz terminów *reclaimed asphalt* (destrukt asfaltowy) i *feedstock of reclaimed asphalt* (granulat asfaltowy) dodatkowo wprowadzono pojęcie *site-won asphalt*. Definicja tego nowego pojęcia jest bardzo zbliżona do uprzednio obowiązującej definicji *reclaimed asphalt*. Jednocześnie definicja *reclaimed asphalt*, jak również definicja *feedstock of reclaimed asphalt* zostały w istotny sposób zmienione. Została również zmieniona definicja mieszanki mineralno-asfaltowej. Pomimo niemal całkowitej zmiany definicji terminu *reclaimed asphalt*, tytuł normy w języku angielskim pozostał bez zmian. W Polsce norma została opublikowana w roku 2016 w wersji angielskiej, ze stroną tytułową w języku polskim.

Brzmienie obowiązujących obecnie terminów oraz definicji według normy EN13108-8:2016 jest następujące (dla pełniejszego obrazu w nawiasach podano również kursywą treść definicji według wersji normy w języku angielskim [2]):

- **Site-won asphalt** – materiał przeznaczony do recyklingu, w postaci sfrezowanych warstw asfaltowych lub płyt zerwanych z nawierzchni asfaltowej lub mieszanki mineralno-asfaltowej odrzuconej albo będącej nadwyżką produkcji. (ang. *the material to be recycled, in form of milled asphalt road layers or as slabs ripped up from asphalt pavements, or being asphalt from reject, surplus or failing production*)

Uwaga 1 do definicji: Materiały te będą wymagały oceny i często przygotowania zanim będą przydatne do zastosowania jako składnik mieszanki mineralno-asfaltowej. (ang. *These materials will require assessment and often processing before being suitable as a constituent material.*)

- **Reclaimed asphalt RA** – przygotowany *site-won asphalt*, przydatny i gotowy do zastosowania jako materiał składowy mieszanki mineralno-asfaltowej, po przeprowadzeniu badań, oceny i klasyfikacji zgodnie z niniejszą normą. (ang. *the processed site-won asphalt, suitable and ready to be used as constituent material for asphalt, after being tested, assessed and classified according to this standard.*)

Uwaga 1 do definicji: Przygotowanie może obejmować jedną lub więcej z następujących czynności: frezowanie, kruszenie, przesiewanie (frakcjonowanie), mieszanie, itd. (ang. *Processing can include one or more of: milling, crushing, sieving (screening), blending, etc.*)

- **Feedstock of reclaimed asphalt** – pewna ilość **reclaimed asphalt** o sklasyfikowanych/deklarowanych właściwościach, przydatnego i gotowego do zastosowania jako materiał składowy w produkcji mieszanki mineralno-asfaltowej, będąca (ang. *quantity of reclaimed asphalt, with classified/declared properties, suitable and ready to be used as constituent material for the manufacturing of asphalt mixtures, being either*):
 - o **reclaimed asphalt** o specjalnym przeznaczeniu lub **reclaimed asphalt** pochodzącym ze specjalnych mieszanek mineralno-asfaltowych o określonych właściwościach (np. wartość PSV, rodzaj kruszywa, itp.); lub (ang. *reclaimed asphalt used for a special purpose or reclaimed asphalt from special asphalt mixtures with specific properties, (e.g. PSV, aggregate type, etc.); or*)
 - o **reclaimed asphalt** na składowisku, które jest uzupełniane i wykorzystywane na ogólnych zasadach, pod warunkiem, że są spełnione wymagania określone w rozdziale 5 oraz osiągnięto właściwości gotowej mieszanki mineralno-asfaltowej. (ang. *reclaimed asphalt in a stockpile which is added to and used of, on a regular basis, as long as the requirements of Clause 5 and properties of the final asphalt mixture are observed*)

Uwaga 1 do definicji: W drugim przypadku składowisko jest również nazywane „ogólnym”, podczas gdy w pierwszym może wymagać dodatkowego opisu przez wykonawcę. (ang. *The latter is also called the “general” feedstock while the former may need additional description by the manufacturer.*)

Uwaga 2 do definicji: Kiedy właściwości **reclaimed asphalt** na ogólnym składowisku zmieniają się w takim stopniu, że **reclaimed asphalt** jako materiał składowy nie jest zgodny z **reclaimed asphalt** udokumentowanym w Badaniu Typu EN 13108-20, wymagane jest nowe Badanie Typu. (ang. *When the properties of the reclaimed asphalt in the general feedstock change to such an extent that the reclaimed asphalt as constituent material is not conforming to the reclaimed asphalt as documented in the Type Test, EN 13108-20 requires a new Type Test.*)

Uwaga 3 do definicji: Składowiska będą podlegały ocenie i będą zawierały jedynie **reclaimed asphalt** zgodny z 3.1.3. (ang. *Feedstocks will have been assessed and they consist only of reclaimed asphalt according to 3.1.3.*)

W powyższym tekście celowo stosowano termin angielski *reclaimed asphalt*, a nie „destrukt asfaltowy” ponieważ w sytuacji całkowitej zmiany treści definicji terminu *reclaimed asphalt* termin „destrukt asfaltowy” obecnie nie przystaje do niej i jego pozostawienie bez zmian jest dyskusyjne. Zaistniała sytuacja jest konsekwencją uprzedniego zastosowania w polskiej wersji normy neologizmu „destrukt asfaltowy” zamiast prostego tłumaczenia terminu angielskiego *reclaimed asphalt* jako „odzyskana mieszanka mineralno-asfaltowa”. Trzeba jednak przyznać, że polski termin „destrukt asfaltowy” lepiej oddaje treść uprzedniej definicji *reclaimed asphalt*.

Również definicja mieszanki mineralno-asfaltowej została w EN13108-8:2016 rozbudowana i uszczegółowiona. Nowa definicja mieszanki mineralno-asfaltowej jest następująca:

- **Mieszanka mineralno-asfaltowa (ang. asphalt)** – jednorodna mieszanka, zazwyczaj składająca się z grubego i drobnego kruszywa, wypełniacza i lepszczka asfaltowego, używana w wykonaniu nawierzchni. (ang. *homogeneous mixture typically of coarse and fine aggregates, filler aggregate and bituminous binder which is used in the construction of a pavement.*)
Uwaga 1 do definicji: Mieszanka mineralno-asfaltowa może zawierać jedną lub kilka domieszek, służących poprawie pierwotnych właściwości po ułożeniu, zachowania w czasie eksploatacji lub wyglądu mieszanki, jednak często nie jest możliwe zidentyfikowanie i rozróżnienie wszystkich konkretnych domieszek w **site-won asphalt**. (ang. *The asphalt may include one or more additives to enhance the initial laying characteristics, performance or appearance of the mixture, but it is often not possible to identify and differentiate all specific additives in site-won asphalt.*)

Wnioski dotyczące zmian w zakresie nazewnictwa i definicji wprowadzonych przez [2]

Podstawowe wnioski, dotyczące terminów i definicji w zaktualizowanej normie EN13108-8:2016 są następujące:

- Wprowadzono całkowitą zmianę definicji podstawowego terminu *reclaimed asphalt*, który występuje w tytule normy. Niezależnie od tego tytuł normy pozostał niezmienny.
- Prawdopodobną przyczyną dokonania istotnej zmiany jest fakt, iż uprzednia definicja była nieprecyzyjna i odnosiła się przede wszystkim do źródła pochodzenia mieszanki mineralno-asfaltowej, przeznaczonej do recyklingu, nie mówiąc nic o konieczności spełnienia wymagań w zakresie podstawowych właściwości. W efekcie definicję spełniały również mieszanki mineralno-asfaltowe, które w wyniku oceny właściwości musiały być ostatecznie odrzucone.
- Zmiana definicji odnosi się więc do istoty znaczenia słowa *reclaimed asphalt* (dosłownie: „odzyskana mieszanka mineralno-asfaltowa”) i polega na jasnym stwierdzeniu, że określenie to można stosować jedynie do materiału, którego przydatność została potwierdzona w badaniach. Materiał nie spełniający minimalnych wymagań nie może być nazywany *reclaimed asphalt*, ponieważ nie nastąpi jego odzyskanie. Materiał taki mieści się obecnie w szerokim pojęciu *site-won asphalt*.
- Definicja *site-won asphalt* jest zbliżona do wcześniej obowiązującej definicji *reclaimed asphalt*, a co do istoty jest z nią praktycznie identyczna.
- Nowe definicje *reclaimed asphalt* oraz *feedstock of reclaimed asphalt* są do siebie zbliżone. Obie dotyczą mieszanek mineralno-asfaltowych, które zostały odpowiednio przygotowane, zbadane, ocenione oraz sklasy-

fikowane i są „przydatne i gotowe do zastosowania jako materiał składowy mieszanki mineralno-asfaltowej”. Różnica sprowadza się do tego, że *feedstock of reclaimed asphalt* jest pewną partią *reclaimed asphalt*, o zadeklarowanych właściwościach, przeznaczoną do produkcji.

Propozycje dotyczące terminów w polskiej wersji znowelizowanej normy

Ponieważ w polskiej wersji obowiązującej dotąd normy z roku 2008 przyjęto terminy, będące neologizmami – „destrukt asfaltowy” oraz „granulat asfaltowy”, nazewnictwo zastosowane w znowelizowanej normie wymaga uwagi i przeanalizowania w świetle wniosków wymienionych powyżej w punktach 3d i 3e.

W Polsce w praktyce pod pojęciem „destrukt asfaltowy” rozumie się – zgodnie z definicją z roku 2008 – mieszankę mineralno-asfaltową, pozyskaną jednym z wymienionych w definicji sposobów, która potencjalnie może być zastosowana w recyklingu. Natomiast „granulat asfaltowy” to taki destrukt, który został odpowiednio przygotowany oraz zbzdany, dzięki czemu rzeczywiście, a nie potencjalnie, może być użyty w produkcji mieszanki mineralno-asfaltowej. Odzwierciedleniem takiego rozumienia terminów „destrukt asfaltowy” i „granulat asfaltowy” jest modyfikacja wprowadzona w definicji granulatu asfaltowego w WT-2 z roku 2014 [3] w stosunku do normy PN-EN13108-8:2008, która brzmi: „jest to przetworzony destrukt asfaltowy o udokumentowanej jakości stosowany jako materiał składowy w produkcji mieszanek mineralno-asfaltowych w technologii na gorąco” (por. z definicją w [1]).

Należy zwrócić uwagę na fakt, że ukształtowane na przestrzeni ostatnich lat w Polsce rozumienie terminu „destrukt asfaltowy” odpowiada definicji nowego terminu wprowadzonego w nowelizacji normy EN13108-8:2016 – *site-won asphalt*. Z tego powodu należy poświęcić uwagę zagadnieniu, jakie terminy zostaną ostatecznie użyte w polskiej wersji znowelizowanej normy. Zdaniem autora możliwe są dwa warianty:

1. Wariant 1:

- Wprowadzenie nowego terminu na określenie *site-won asphalt*; autor proponuje ewentualne użycie terminu „gruz asfaltowy”,
- Pozostawienie określenia „destrukt asfaltowy” na określenie *reclaimed asphalt*,
- Pozostawienie określenia „granulat asfaltowy” na określenie *feedstock of reclaimed asphalt*.

2. Wariant 2:

- Użycie terminu „destrukt asfaltowy” na określenie *site-won asphalt*, jako dobrze odpowiadającego jego definicji,
- Wprowadzenie terminu „destrukt asfaltowy kwalifikowany” na określenie *reclaimed asphalt*; alternatywnie można zastosować wierne tłumaczenie – „odzyskana mieszanka mineralno-asfaltowa”,
- Pozostawienie określenia „granulat asfaltowy” na określenie angielskie *feedstock of reclaimed asphalt*.

Każdy z podanych wariantów ma zalety i wady.

Wariant 1 – w pełni naśladuje zmianę wprowadzoną w nowelizacji normy, polegającą na pozostawieniu dotychczas stosowanych określeń i wprowadzeniu trzeciego, dodatkowego określenia. Umożliwia to również zachowanie polskiego tytułu normy „Destrukt asfaltowy” jako odpowiednika *Reclaimed asphalt*. Są to niewątpliwie istotne zalety. Względny merytoryczny, wynikający z dokładnej analizy treści nowych definicji, wskazują na istotną wadę, polegającą na przypisaniu pojęciu „destrukt asfaltowy” znaczenia nie przystającego do tego, jakie obecnie funkcjonuje w polskiej praktyce. Można poddać w wątpliwość, czy treść obecnej definicji *reclaimed asphalt* byłaby dobrze odzwierciedlona przez sformułowanie „destrukt asfaltowy”. Względny tego rodzaju mogłyby stać się powodem dwuznaczności i nieporozumień w przyszłości. Jednocześnie dotychczasowe i ugruntowane w Polsce znaczenie terminu „destrukt asfaltowy” przejąłby na siebie nowy termin – „gruz asfaltowy”. Autor proponuje takie rozwiązanie jako analogię do stosowanego w praktyce pojęcia „gruz betonowy”, w sytuacji gdyby konieczne okazało się wprowadzenie całkowicie nowego terminu na określenie *site-won asphalt*.

Wariant 2 jest korzystniejszy ze względów merytorycznych, częściowo przedstawionych już w omówieniu wad wariantu 1. W wariacie 2 termin „destrukt asfaltowy” zachowałby swoje dotychczasowe znaczenie, chociaż odnosiłby się do definicji terminu angielskiego *site-won asphalt*. Definicja ta jest jednak identyczna z dotychczasową definicją „destruktu asfaltowego” i rozumieniem tego terminu w polskiej praktyce budowy dróg. Zmienioną definicję pojęcia *reclaimed asphalt* oddawałoby w opinii autora uściślenie dotychczasowego terminu polskiego poprzez dodanie przymiotnika „kwalifikowany”, co być może pozwalałoby na pozostawienie tytułu normy jako „Destrukt asfaltowy”. Zastosowanie wierne tłumaczenie terminu *reclaimed asphalt*, chociaż merytorycznie najbardziej poprawne, ma wady – konieczna byłaby zmiana w polskim tytule normy (co być może nie jest możliwe), a także nowy, czterowyrazowy termin byłby niewygodny w użyciu. (tłumaczenie angielskiego terminu *reclaimed asphalt* pojawiło się już w tytule pierwszej wersji PN-EN13108-8 z marca 2006 roku – użyto wówczas określenia „asfalt z odzysku”; zostało ono potem zastąpione terminem „destrukt asfaltowy”). Wariant 2 ma więc wadę formalną, polegającą na konieczności zmiany dotychczasowego terminu, stosowanego jako równoważnik terminu *reclaimed asphalt*, występującego w tytule normy w języku angielskim.

Podsumowanie

Intencją autora było zwrócenie uwagi na zmiany wprowadzone w nowelizacji normy EN 13108-8 z roku 2016. Zakres zmian należy uznać za istotny, ponieważ wprowadzono nową oraz zmieniono i uściślono dotychczasowe definicje odnoszące się do odzyskanych mieszanek mineralno-asfaltowych przeznaczonych do recyklingu na gorąco. Do zmian o takim zakresie należy odnieść się z uwagą, ponieważ mają bezpośredni wpływ na praktykę stosowania omawianych materiałów.

Autor skłania się do przyjęcia terminów według wariantu 2, jako lepszych pod względem merytorycznym i odnoszących się do dotychczasowej polskiej praktyki. Wiązałoby się to jednak nie tylko ze zmianą definicji, jak to ma miejsce w zaktualizowanej wersji normy EN 13108-8:2016, ale również do korekty polskiego określenia przypisanego do *reclaimed asphalt*. Jednocześnie termin „destrukt asfaltowy” stałby się odpowiednikiem nowego terminu *site-won asphalt*. Jeżeli na wprowadzenie takiej zmiany nie pozwalałyby względy formalne, wynikające z dotychczasowego stosowania normy PN-EN 13108-8:2008, wydaje się, że termin „gruz asfaltowy”, zaproponowany jako odpowied-

nik nowego angielskiego terminu *site-won asphalt*, dobrze uzupełniałby stosowane dotąd w Polsce terminy „destrukt asfaltowy” oraz „granulat asfaltowy”.

Bibliografia

- [1] PN-EN 13108-8:2008 Mieszanki mineralno-asfaltowe. Wymagania. Część 8: Destrukt asfaltowy
- [2] EN 13108-8:2016 Bituminous mixtures – Material specifications – Part 8: Reclaimed asphalt
- [3] Nawierzchnie asfaltowe na drogach krajowych. WT-2 2014 – część I Mieszanki mineralno-asfaltowe. Wymagania Techniczne, GDDKiA, Warszawa 2014

INFORMACJA PRASOWA

GDDKiA posiada plany działań ratowniczych dla wszystkich autostrad i dróg ekspresowych

W 2016 roku GDDKiA opracowała plany dla wszystkich odcinków autostrad zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Z uwagi na dbałość GDDKiA o stan bezpieczeństwa na drogach krajowych, a w szczególności umożliwienie skrócenia czasu dojazdu służb ratowniczych do miejsc zdarzeń na drogach krajowych oraz dostępu do zaopatrzenia wodnego dla celów ratowniczych, w tym samym roku opracowano także plany działań ratowniczych dla wszystkich odcinków dróg ekspresowych. Opracowanie ww. planów działań ratowniczych oparto na zarządzeniu nr 27 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 31 maja 2013 r. w sprawie opracowania planu działań ratowniczych dla autostrad płatnych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Z uwagi na dbałość GDDKiA o stan bezpieczeństwa na autostradach i drogach krajowych, a w szczególności umożliwienie sprawnego działania służb ratowniczych, w tym jak najszybszego przybycia do miejsc zdarzeń na drogach krajowych, zgodnie z § 9 Zarządzenia Nr 27 Generalnego Dyrektora z dnia 31 maja 2013 r. w sprawie opracowania planu działań ratowniczych dla autostrad płatnych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad zobowiązano Dyrektorów Oddziałów do współdziałania ze służbami ratowniczymi oraz podmiotami uczestniczącymi w organizowaniu szkoleń i prowadzeniu ćwiczeń sprawdzających na zarządzanej sieci dróg krajowych.

Udział przedstawicieli GDDKiA w ćwiczeniach działań ratowniczych jest ujęty w corocznych Wytycznych Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad do zarządzania kryzysowego i przygotowań obronnych. Zgodnie z ww. wytycznymi pracownicy GDDKiA uczestniczą na poziomie regionalnym w ćwiczeniach działań ratowniczych organizowanych przez Państwową Straż Pożarną, wojewodów oraz jednostki samorządu terytorialnego. Ćwiczenia ratownicze na autostradach i drogach ekspresowych mają na celu doskonalenie współpracy podmiotów biorących udział w działaniach ratowniczych, w tym czynny udział Państwowej Straży Pożarnej, ochotniczych jednostek Straży Pożarnej, Policji, Jednostek Ratownictwa Medycznego i służb liniowych GDDKiA. Przeprowadzone ćwiczenia ratownicze pozwalają służbom ratowniczym na zapoznanie się z infrastrukturą drogową autostrady/drogi ekspresowej tj. lokalizacją miejsc przejazdów awaryjnych, wjazdów awaryjnych oraz wyznaczeniem miejsc lądowiska dla śmigłowca LPR.

Zgodnie z § 98 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych, wymagania dotyczące zasad i organizacji prowadzenia działań ratowniczych na autostradzie powinny być zawarte w planach działań ratowniczych. Zgodnie z § 98 ust. 2 pkt 1 przedmiotowego rozporządzenia stanowiącym, iż warunki bezpieczeństwa, w tym warunki podjęcia działań przez służby ratownicze, powinny być uzgodnione na etapie projektowania autostrady z właściwymi komendantami wojewódzkimi Państwowej Straży Pożarnej oraz Policji, obowiązkiem GDDKiA jest uzgodnienie na odpowiednim etapie procesu inwestycyjnego (projektowania) warunków tego bezpieczeństwa. Mimo, że przepisy nie wskazują, który podmiot jest odpowiedzialny za przygotowanie planów działań ratowniczych, GDDKiA opracowała plany dla dróg szybkiego ruchu i stale

współpracuje z Państwową Strażą Pożarną, wojewodami oraz jednostkami samorządu terytorialnego.

Możliwość czasowego odstąpienia od poboru opłat i otwarcie bramek w punktach poboru opłat jest ściśle uzależnione od spełnienia przesłanek określonych w ustawie o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym. Okolicznością, która upoważnia do odstąpienia od poboru opłat jest w szczególności zaistnienie sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. W celu zdefiniowania zdarzeń powodując zagrożenie bezpieczeństwa i zasad postępowania w przypadku ich wystąpienia przyjęto zarządzeniem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad stosowaną procedurę.

Procedura precyzyjnie określa kryteria, zgodnie z którymi należy ocenić każdorazowo zaistniałe zdarzenie i występujące warunki ruchowe, a w przypadku spełnienia wskazanych warunków – zasady odstąpienia od poboru opłat oraz przywrócenia poboru opłat. W tym roku procedura odstąpienia/przywrócenia poboru opłat na odcinkach zarządzanych przez GDDKiA została przeprowadzona 20 razy. Procedura podlega stałej weryfikacji, czego dowodzi druga wersja procedury wprowadzona Zarządzeniem nr 27 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 9 sierpnia 2017 roku w sprawie procedury odstąpienia i przywrócenia poboru opłat za przejazd autostradą lub jej odcinkiem.

GDDKiA przez całą dobę monitoruje warunki ruchu na drogach krajowych. W każdym z Oddziałów GDDKiA w trybie ciągłym działają punkty informacji drogowej. Pozyskują one informacje o wszelkich utrudnieniach w ruchu i niezwłocznie je udostępniają. Stosowne komunikaty zamieszczane są na stronie internetowej GDDKiA (zakładka serwis dla kierowców) oraz przesyłane do zdefiniowanej grupy odbiorców obejmującej ponad sto kontaktów: poszczególne służby, jednostki zarządzania kryzysowego, jak i media – zarówno o zasięgu krajowym jak i lokalnym. Ponadto GDDKiA prowadzi infolinię drogową 19 111, z której powszechnie korzystają użytkownicy dróg. Na odcinkach dróg krajowych wyposażonych w systemy zarządzania ruchem (np. A8 – Autostradowa Obwodnica Wrocławia, A2 Konin – Stryków, A4 Wrocław – Katowice) poprzez znaki o zmiennej treści przekazywane są ostrzeżenia o aktualnych zakłóceniach w ruchu. Zakres informacji przekazywanych kierowcom jak również czas od wystąpienia zdarzenia do powzięcia informacji przez GDDKiA są uzależnione od dostępności i charakterystyki środków technicznych w pasie drogowym.

Aby usprawnić efektywność zbierania informacji o utrudnieniach drogowych GDDKiA z końcem roku uruchomi Krajowy Punkt Dostępowy do informacji o warunkach ruchu, w którym będą mogły być zbierane dane o zdarzeniach drogowych nie tylko dla dróg krajowych, ale też dróg wszystkich pozostałych kategorii np. wojewódzkich, powiatowych. Ponadto realizowany jest duży program pn. Krajowy System Zarządzania Ruchem mający na celu wyposażenie dróg szybkiego ruchu w funkcjonalności inteligentnych systemów transportowych. Pozwolą one w szybszy sposób pozyskiwać informacje o utrudnieniach w ruchu i półautomatycznie przekazywać na drodze odpowiednie instrukcje dla kierowców. Głównym projektem programu KSZR jest projekt Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T, którego pierwszy etap obejmie 1100 km dróg.

30-08-2017