

Lębork, 13.03.2024r



Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

PROPOZYCJA ZMIAN DOTYCZĄCA FUNCJONOWANIA POMOCY DROGOWEJ NA TERENIE POLSKI

Na dzień dzisiejszy podstawa prawna funkcjonowania pomocy drogowej na terenie Polski jest nie wystarczająca, aby wprowadzić maksymalne bezpieczeństwo na drogach podczas usuwania pojazdów po awarii czy po zdarzeniach drogowych z dróg.

Jedyną podstawą prawną dotyczącą pojazdów pomocy drogowej w rozporządzeniu ministra infrastruktury jest Rozdział 9 § 38., § 39.

Zapisy na dzień dzisiejszy uważam za nie wystarczające. Na drogach szybkiego ruchu czy autostradach, pomoc drogowa powinna dysponować odpowiednimi pojazdami specjalistycznymi pomocy drogowej w celu usuwania skutków awarii czy zdarzeń drogowych.

Na wyposażeniu pojazdów pomocy drogowej powinien znajdować się:

- apteczka,
- sorbent minimum 5KG,
- miotła,
- łopata,
- minimum 2 lampy ostrzegawcze na skraju pojazdu,
- pachołki ostrzegawcze
- w przypadku odholowywania pojazdów z uszkodzonym zawieszeniem, holownik powinien mieć zabudowę typu „płyta hydrauliczna” przystosowana do przewożenia pojazdów uszkodzonych.

Po za tym podobnie jak taxówki, każdy podmiot pomocy drogowej powinien posiadać licencję transportową bądź licencję na wykonywanie prac na drogach publicznych a osoby wykonujące takie prace powinny posiadać przeszkolenie uprawniające do pracy na drogach publicznych.

Nr licencji powinien być widoczny na nadwoziu holownika oraz określona powinna być także ładowność holownika co pozwoliłoby służbom na szybkie sprawdzenie ładowności dopuszczalnej holownika.

Każdego roku przybywa w Polsce sieć autostrad oraz dróg szybkiego ruchu Na wzór krajów zachodnich takich jak np. Niemcy czy Holandia powinniśmy w

końcu unormować działalność pomocy drogowej i zacząć traktować tę działalność jako 4 służbę od której zależy tak naprawdę tempo uprzątnięcia drogi z uszkodzonych pojazdów.

Od lat polska pomoc drogowa boryka się z patologicznymi sytuacjami. Normą w Polsce jest używanie lawet do 3,5 DMC, gdzie faktyczna ładowność dopuszczalna jest na poziomie 1000KG. Większość lawet nie spełnia aktualnych wymagań technicznych dla pojazdów specjalistycznych a pomimo to wykonują usługi na drogach.

Poniżej przykłady jak faktycznie wygląda działania lawet w Polsce:

1. Zdarzenie z dnia 21.02.2024r. na drodze S7 na wysokości Nidzica- Północ. Laweta marki Mercedes Sprinter nie spełniająca wymagań pojazdu specjalistycznego przyjechała po uszkodzonego Opla Vectra. Skutek zdarzenia był taki, że kierowca lawety zginął na miejscu. Poniżej zdjęcie ze zdarzenia.



- 2 Zdarzenie z dnia 18.08.2022r. na drodze S5 w okolicach Gniezna. Laweta marki Renault Master nie spełniająca wymagań pojazdu pomocy drogowej przyjechała odholować Mercedesa po awarii. Skutek był taki, że kierowca lawety zginął, ponieważ kierowca ciężarówki go nie widział ...



3. Zdarzenie z dnia 1.03.2024r. z drogi S6 na wysokości Bożegopola. Kierowca lawety marki Ford Transit, która niespełnia warunków technicznych pomocy drogowej, przyjechała po uszkodzonego Fiata Punto. Finał akcji był taki, że załadowanie Fiata Punto z uszkodzonym zawieszeniem przednim prawym trwało 1,5 godziny na drodze ekspresowej na lewym pasie ruchu!





Każdego dnia na polskich drogach lawety niespełniającego podstawowych standardów, stwarzają zagrożenie w ruchu drogowym, zamiast zwiększać bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Prosiłbym o odpowiedź czy podejmiecie Państwo jakieś kroki w celu unormowania funkcjonowania pomocy drogowej w Polsce?

W załączniku podstawy prawne dotyczące pomocy drogowej w Polsce

