# O rok za późno

Utworzono: wtorek, 13, kwiecień 2010 11:16 Agnieszka Serbeńska



Zmiany w rozporządzeniach w zakresie przepisów technicznych dotyczących drogowych barier ochronnych były konieczne ze względu na obowiązkowe stosowanie normy PN-EN 1317. – I ten fakt nie budzi żadnych wątpliwości. Natomiast zdecydowanie więcej kontrowersji wywołuje przygotowany przez GDDKiA projekt „Wytycznych stosowania barier ochronnych na drogach krajowych” – podkreśla **Piotr Olejak**, dyrektor produktu w firmie INTERSTAL, który w rozmowie odpowiada na pytania o skutki opóźnień w aktualizacji przepisów technicznych dla systemów ograniczających drogę.

**- Starych barier ochronnych nie wolno już stosować, a w zakresie nowych pojawiła się wielka niewiadoma. Dlaczego?**

- Ponieważ projekt „Wytycznych stosowania barier ochronnych na drogach krajowych” powstał co najmniej o rok za późno. W tej chwili wiele firm, w tym również nasza, nie ma za dużych możliwości prowadzenia sprzedaży barier ochronnych. Po pierwsze dlatego, że 31 grudnia 2009 r. skończył się czas obowiązywania ich aprobat technicznych. Dzisiaj więc nie mamy prawa nimi handlować. Po drugie – nie mamy nadal opublikowanych aktualnych wytycznych. Zatem już prawie cztery miesiące tego roku mamy stracone. Nie możemy bowiem montować barier na kontraktach, które podpisaliśmy, a w ramach których w zeszłym roku nie zrealizowaliśmy sprzedaży barier. Wokół tego zrobiło się zamieszanie skutkujące wieloma wyjazdami do naszych kontrahentów, licznymi rozmowami z kierownikami budów, którzy nie zdołali w ubiegłym roku dokonać zakupów i opatrzyć tych produktów stosowną deklaracją zgodności. To teraz powoduje bardzo dużo różnego rodzaju problemów. Zatem grzechem głównym procesu wdrażania nowych przepisów technicznych dla barier jest jego zbyt późne rozpoczęcie. Jak powiedziałem, nastąpiło to co najmniej o rok za późno. W tym procesie polscy producenci zostali potraktowani po macoszemu. Nie wzięto w ogóle



Phoca PDF

pod uwagę braku ich przygotowania do tych zmian. Nie dysponują badaniami systemów ograniczających drogę zgodnie z normą PN-EN 1317. W zasadzie na dzisiaj nie ma żadnej firmy, która byłaby do tego gotowa. Rok 2010 jest przejściowym i powinien być dla producentów barier czasem na przygotowanie się do spełnienia nowych wymagań. Tymczasem postawiono nas pod murem, uznając, że mamy posiadać już nowe systemy, bo starych nie wolno stosować.

**- Dlaczego więc producenci barier znając termin wejścia w życie normy PN-EN 1317, nie uprzedzili faktu podejmując działania przygotowujące ich do tych zmian?**

- Po części można przyznać rację, że był czas na przygotowanie się, ale pod warunkiem, że właśnie o ten rok wcześniej producenci otrzymaliby wytyczne. Ten dokument przecież wskazuje na to, czego od producentów oczekuje GDDKiA w zakresie tego, co norma mówi o poziomach powstrzymywania szerokości pracującej oraz współczynniku bezpieczeństwa pasażera i prowadzącego pojazd. A właśnie tych wymagań nam nie podano. Na przykład niewiadomą było, czy na autostradzie poziom powstrzymywania na pasie rozdziału ma być H2 czy H1, a może N2 tak jak jest w krajach skandynawskich. Dyrektorzy z GDDKiA mieli przecież możliwość poznania wymogów niemieckich, austriackich czy szwajcarskich. Nam tych oczekiwań nie sprecyzowano, a przecież żaden producent nie wyda kilku milionów złotych, by mieć pełen wachlarz produktów zgodnych z normą. Dopiero teraz - w połowie kwietnia, a więc gdy zostanie podpisane zarządzenie GDDKiA w sprawie wytycznych dla barier – będziemy mieli pewność, że potrzebne będą produkty H2 bądź H1 i skupimy się na pozyskiwaniu tych barier. A tak naprawdę wiele firm dopiero zainwestuje w badania i w crasch testy. Nie bez przyczyny tak się dzieje. Przecież jeden crasch test to koszt od 50 do 80 tys. euro. Przy tym nie zawsze kończy się na jednym takim badaniu dla danego produktu. Tu więc nie można winić do końca producentów, że nie są przygotowani do zmian.

**- Przyczyną kontrowersji wokół wytycznych jest zatem opóźnienie w ich wydaniu, natomiast jakie wady dostrzeżono w projekcie zapisów tego dokumentu?**

- W pierwotnej wersji wytycznych pojawiły się zapisy preferujące wyroby naszych zachodnich sąsiadów. W tej chwili - po zmianach w kształcie zapisów, które poznaliśmy 31 marca podczas konferencji zorganizowanej przez GDDKiA – można sądzić, że podejście do krajowych i zagranicznych producentów jest bardziej sprawiedliwe. Przyjęto w nich niższe poziomy powstrzymywania, wyeliminowano więc wskazania na konkretnych producentów.

**- Wytyczne wprowadzane zarządzeniem GDDKiA obowiązują dla dróg krajowych. A jakimi zasadami w doborze barier mają się kierować inwestorzy samorządowi?**

- Do tej pory samorządy wzorowały się na wytycznych GDDKiA. Przypuszczam, że podobnie będzie w przypadku nowych wytycznych dla barier ochronnych. Ten



Phoca PDF

dokument zostanie zaimplementowany przez administrację dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Na razie nie otrzymujemy z samorządów żadnych pytań. Większość jednostek w końcu zeszłego roku dokonało sporych zakupów barier, więc podejrzewam, że samorządy w ten sposób zabezpieczyły się wydanymi w ubiegłym roku deklaracjami zgodności. Na pewno adaptacja wytycznych dla tej kategorii dróg jest istotnym zagadnieniem i było ono poruszone podczas spotkania 31 marca. Tu tkwi również problem ekonomiczny, który dotknie samorządy. Na pewno systemy ograniczenia drogi staną się kosztowniejszym wydatkiem i ich kupno będzie droższe niż w latach poprzednich. Im wyższy jest poziom powstrzymywania bariery, tym jest ona droższa.

**- Czy można oszacować koszty wynikające ze zmian przepisów technicznych – zarówno te poniesione przez producentów barier, jak i te jakie znajdą się po stronie inwestorów?**

- Jeśli chodzi o naszą firmę, to na pewno nie planujemy znaczących skoków w cenach naszych produktów. Nawet, jak w przypadku bariery mostowej, mamy tańszy produkt w stosunku do dotychczas stosowanych. Doskonale zastępuje stary i wpisuje się w wymagania nowych wytycznych. Dzięki firmom naszej grupy mamy już wcześniej wykonane niezbędne badania. Nie przeniesiemy więc bezpośrednio kosztów badań czy testów na ceny produktów. Niestety tak może stać się w przypadku innych firm. Natomiast, by właściwie oszacować koszty tych zmian, musimy poczekać do przyjęcia nowych wytycznych i poznania ich ostatecznych zapisów. I wtedy wybrać do takiej analizy któryś z kontraktów na drodze szybkiego ruchu czy autostradzie, by zobaczyć ile w projekcie było wrysowanych barier starego typu, które teraz należy zamienić na nowe. Z takiego porównania wyjdą szacunkowe koszty zmian.

**- Dziękuję za rozmowę.**

Agnieszka Serbeńska



Phoca PDF