

Bariery – kiedy stawiać, a kiedy nie?

Utworzono: czwartek, 17, marzec 2016 11:03



Na prawdopodobieństwo wystąpienia wypadku wpływa znacząco natężenie ruchu, ale ważny jest również styl jazdy kierowcy, struktura ruchu (np. udział pojazdów ciężkich, autobusów), czy możliwość wyprzedzania. Nie bez znaczenia są też konsekwencje, czyli skutki zdarzenia, które zależą m.in. od prędkości i tego, w co uderzy dany pojazd.

Wszystko to, co znajduje się przy drodze, można osłonić barierami, które mają za zadanie m.in. minimalizować skutki uderzenia pojazdu. Ale czy zawsze są one skuteczne?

- Bariery, mimo że wybudowane, czasem są za krótkie albo mają nieodpowiednie zakończenia – wyjaśnił dr inż. Jan Unarski z Instytutu Ekspertyz Sądowych podczas III Krakowskich Dni Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Skuteczność barier na drogach określają dwa parametry. Po pierwsze ich długość musi być dostosowana do prędkości pojazdów – im większa prędkość, tym dłuższa musi być bariera. Jeśli średnia prędkość pojazdów na drodze wynosi 110-120 km/h, to minimalna długość bariery przed przeszkodą powinna wynosić 80-100 metrów. Po drugie, jej początek nie może być równoległy do osi jezdni, tylko ustawiony pod kątem 60-70 stopni lub zabezpieczony terminalem zderzeniowym. W innym przypadku bariery mogą okazać się nieskuteczne.

Od tego, czy dana konstrukcja pochłania całą energię, czy też częściowo lub wcale, należy uzależnić decyzję o budowie urządzenia.

- Jeśli przeszkoda pochłania energię całkowicie i wytrzyma uderzenie większości samochodów, to należy ją zabezpieczyć barierą – stwierdził dr inż. Unarski.

Mocne, niezrywalne bariery muszą być także budowane w miejscach, gdzie zderzenie może spowodować wtargnięcie na chodnik i kolizję z pieszym.

Bariery – kiedy stawiać, a kiedy nie?

Utworzono: czwartek, 17, marzec 2016 11:03

Decyzja o stosowaniu bądź nie stosowaniu bariery jest bardzo ważna, ponieważ ona również jest swego rodzaju przeszkodą. Ustawodawca dopuszcza rezygnację z urządzenia, jeśli konstrukcja, którą ma ochraniać, jest bezpieczna.

- Drogowa bariera ochronna powinna być stosowana w przypadku, gdy jest przeszkoda, chyba że jest to drogowa konstrukcja spełniająca wymagania normy – wyjaśnił Grzegorz Kuczaj z Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. – Nie ma natomiast zapisu, który zabrania stawiania bariery przed konstrukcją, która spełnia wymagania normy. Przepisy tego nie zabraniają.

Podejście do bezpieczeństwa musi być kompleksowe: tu nie stosuje się wymiennie dwóch rozwiązań, a cały pakiet, dostosowany do rodzaju przeszkody, rozwijanych prędkości, struktury ruchu, otoczenia i wielu innych. Czasem dopiero kombinacja kilku z nich obniża ryzyko ciężkiego wypadku.

Niestety nawet wtedy, gdy mamy wiedzę i prawo po swojej stronie, często w opozycji stoją... finanse. Najlepsze i najbezpieczniejsze rozwiązania najczęściej sporo kosztują, a projektanci muszą godzić i jedno, i drugie. Największym zagrożeniem będzie wybór najtańszego rozwiązania w każdej sytuacji.

- Jeśli nie mamy pieniędzy na to, aby chronić przed każdą ewentualną przeszkodą, to trzeba coś wybrać. A wybór musi być uzależniony od ryzyka: jeśli ryzyko jest duże, to nie powinno być żadnej dyskusji – stwierdził dr inż. Unarski.

IH

(na podstawie informacji z IV Ogólnopolskiego Forum Specjalistycznego "Bariery ochronne na drogach i obiektach inżynierskich", które odbyło się w dniach 25-26 lutego 2016 r. w Krakowie w ramach III Krakowskich Dni Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego)