Nowe przepisy techniczne dla barier drogowych

Utworzono: wtorek, 13, kwiecień 2010 10:37 Agnieszka Serbeńska



Nowe przepisy techniczne dla systemów drogowych barier ochronnych zmieniają całkowicie dotychczasowe podejście do metod ich projektowania i stosowania. W miejsce parametrów typowo produkcyjnych określających bariery, wprowadzono funkcjonalne, których podstawą wyznaczania są badania systemów prowadzone w różnych aspektach zachowania poziomu bezpieczeństwa.

Minister Infrastruktury podpisał cztery rozporządzenia zmieniające dotychczasowe: w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach oraz w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych.

Rozporządzenia stanowią wykonanie delegacji zawartej w art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz.U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.). Wprowadzone w ten sposób zmiany mają na celu wyeliminowanie zapisów, które są niezgodne lub też uniemożliwiają zastosowanie Polskiej Normy PN-EN 1317 „Systemy ograniczające drogę.” Norma ta została zatwierdzona przez Prezesa Polskiego Komitetu Normalizacyjnego 15 lipca 2009 r. Oznacza to, że aprobaty techniczne na te wyroby ważne były do końca zeszłego roku. Wydanie nowych przepisów technicznych niestety się opóźniło. Już podpisane przez Ministra Infrastruktury rozporządzenia czekają na ogłoszenie. Wejdą w życie po siedmiu dniach od ich opublikowania.

W nowych przepisach, na wniosek podmiotów zgłaszających uwagi w konsultacjach, wprowadzono zapisy przejściowe, zgodnie z którymi do realizacji inwestycji

Phoca PDF

drogowych, dla których przed dniem wejścia w życie rozporządzeń, zostało rozstrzygnięte postępowanie przetargowe na projekt, wykonawstwo lub projekt i wykonawstwo, stosuje się przepisy dotychczasowe. Niezależnie od tego dopuszczono również, za zgodą inwestora, możliwość realizacji inwestycji zgodnie z nowymi przepisami

W rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie wprowadzono zapis w §129 dotyczący wymogu spełnienia przez bariery zapisów Polskiej Normy. Uzyskanie bowiem znaku „CE" lub „B" (zgodnie z ustawą z 16 kwietnia 2004 roku w sprawie wyrobów budowlanych - Dz.U. 2004 Nr 92 poz.881), jest niezbędnym warunkiem wprowadzenia bariery do obrotu. Natomiast z ust. 3 usunięto rodzaje barier, aby zapewnić zgodność przepisów z Polską Normą, która nie określa ani konstrukcji bariery ani materiału, z którego ma ona być wykonana.

Z kolei zmiany w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, eliminują zapisy, które są niezgodne lub też nie znajdują zastosowania w Polskiej Normie PN-EN 1317 „Systemy ograniczające drogę." Zmiana w §259 ust. 2 pkt 1 otwiera (zamknięty w dotychczasowym brzmieniu rozporządzenia) katalog materiałów, z których mogły być wykonane bariery ochronne. To ma wyeliminować ograniczenia w stosowaniu barier wykonanych z nowoczesnych materiałów kompozytowych, hybrydowych itp.

Szczególne zmiany dotyczą paragrafów 260,261 i 262. Między innymi wycofują one pojęcia, które nie są stosowane w normie PN-EN 1317 oraz likwidują rozbieżności pomiędzy tą normą i sposobem określania przydatności do stosowania danej bariery (norma PN-EN 1317 określa przydatność bariery na podstawie jej parametrów funkcjonalnych).

Konsekwentne zmiany są wprowadzone w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Wynikają one stąd, że również zapisy załącznika nr 4 pkt. 7 „Szczegółowe warunki techniczne dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i ich umieszczania na drogach" nie znajdują uzasadnienia w Polskiej Normie PN-EN 1317-2. Zgodnie z normą miarą odkształcenia bariery jest klasa szerokości pracującej bariery (od W1 do W8). Norma nie wprowadza dodatkowych określeń takich jak bariery sztywne, wzmocnione, podatne. Pozostawienie regulacji w dotychczasowym kształcie mogło przysporzyć wielu trudności zarówno dla producentów barier i projektantów, jak też podmiotów przygotowujących specyfikację istotnych warunków zamówienia. Wprowadzono więc uogólnioną klasyfikację barier ochronnych ze względu na materiał. W ten sposób już nie określała się wymagań dla barier w zakresie ich konstrukcji oraz nie stwarza ograniczeń w uzyskaniu pozytywnych wyników prób zderzeniowych zgodnie z Polską Normą PN-EN 1317.

Również ostanie ze zmienionych rozporządzeń – w sprawie przepisów techniczno-

budowlanych dotyczących autostrad płatnych – ma na celu likwidację niezgodności dotychczas obowiązujących przepisów z Polską Normą PN-EN 1317-2.

Na finiszu prac nad nowymi rozporządzeniami równocześnie, z końcem marca br., Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przekazała do konsultacji projekt zarządzenia wprowadzającego nowe „Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych", które określają zasady stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych oraz na odcinkach dróg, które nie są drogami krajowymi, ale których budowa lub przebudowa objęta jest zakresem inwestycji realizowanych przez GDDKiA.

Wytyczne określają metody sprawdzania konieczności zastosowania barier ochronnych w zależności od zagrożeń występujących na drodze i w jej otoczeniu oraz od parametrów ruchu drogowego. Wprowadzają też sposób ustalania cech funkcjonalnych barier i ich usytuowania na drodze.

Podstawowym celem wytycznych jest ustalenie, zależnych od obiektywnych uwarunkowań, kryteriów stosowania barier ochronnych, które zapewnią optymalny poziom ochrony bezpieczeństwa uczestników ruchu, a także osób i obiektów zagrożonych na drodze i w otoczeniu drogi. Dodatkowym celem wytycznych jest zapewnienie stosowania na odcinkach dróg krajowych, na których występują zbliżone parametry ruchu drogowego i zbliżone zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, barier ochronnych, o tych samych cechach funkcjonalnych.

Zarządzenie wprowadzające „Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych" jeszcze nie zostało podpisane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Oprac. AS

Norma PN-EN 1317 „Systemy ograniczające drogę"
Norma PN-EN 1317 „Systemy ograniczające drogę" określa kryteria badań zderzeniowych i metody badań, którym powinny być poddane systemy ograniczające drogę, w tym drogowe bariery ochronne, aby mogły być stosowane na drogach publicznych. Norma PN-EN 1317 nie wskazuje wymiarów, kształtu ani materiału z jakiego ma być wykonana bariera ochronna. Opisuje natomiast klasy działania barier ochronnych przez określenie ich cech funkcjonalnych, takich jak poziom powstrzymywania, odkształcenie wyrażone szerokością pracującą, oraz poziom intensywności zderzenia. Klasy działania barier ochronnych określone w normie są zależne od prędkości, masy pojazdu i kąta najechania pojazdu na barierę potwierdzonych w badaniach zderzeniowych. Norma nie wskazuje, jakie bariery ochronne mają być stosowane na jakich drogach, pozostawiając te kwestie do rozstrzygnięcia administracji drogowej każdego z krajów. Norma zakłada, że opisany w niej zakres działania systemów ograniczających drogę powinien umożliwić krajom stosującym normę poznanie i określenie klas działania tych systemów najwłaściwszych do zastosowania. Różne poziomy powstrzymywania barier ochronnych umożliwiają administracjom drogowym dobór klasy działania najbardziej

Phoca PDF

odpowiadającej potrzebom, przy określaniu których należy wziąć pod uwagę klasę lub rodzaj drogi, jej lokalizację, ukształtowanie, parametry ruchu drogowego, możliwość narażenia konstrukcji, potencjalnie zagrożone obszary i przeszkody zlokalizowane na drodze i w jej otoczeniu.

Phoca PDF