

Bariera dla drogowych barier

Utworzono: wtorek, 04, maj 2010 07:45 Agnieszka Serbeńska



We wdrażaniu norm istotne są dwie daty. Pierwsza wskazuje, od kiedy dana norma jest dostępna w naszym kraju, druga wyznacza koniec okresu harmonizacji, a więc termin, w którym muszą być wycofane wszystkie sprzeczne z nią przepisy. W przypadku drogowych barier ochronnych jesteśmy w okresie pomiędzy terminem dostępności normy PN-EN 1317 a czasem końcowym harmonizacji, przypadającym na 1 stycznia 2011 roku.

- Niestety stało się tak, że dla większości wyrobów w zakresie barier uzyskane aprobaty Instytutu Badawczego Dróg i Mostów wygasły 31 grudnia 2009 roku. Tych aprobat IBDiM nie przedłużał, w związku z tym większość producentów barier znalazła się w takiej sytuacji, w której nie może już produkować swoich wyrobów – mówi Jadwiga Wrzesińska, Inżynier Materiałowy – Technolog, sprawujący nadzory na kontraktach drogowych.

Zgodnie z ustawą o normalizacji stosowanie norm nie jest obowiązkowe. - Natomiast w praktyce dopuszczania wyrobów do obrotu i stosowania okazuje się obowiązkowe, ponieważ jak inaczej niż deklarując zgodność z normą udowodnić, że wyrób spełnia wymagania dyrektywy 89/106/EWG – wyjaśnia Jadwiga Wrzesińska. Definicja wyrobu budowlanego oraz wynikające z dyrektywy dotyczącej wyrobów budowlanych (89/106/EWG) przepisy prawa budowlanego mówią, że wyrób wbudowywany w obiekt czy konstrukcje musi spełniać określone wymagania. - Dlatego najprostszym potwierdzeniem tego, że wyrób spełnia wymogi dyrektywy jest deklarowanie zgodności z normą na ten wyrób. I w tym sensie normy są obowiązkowe – zastrzega Jadwiga Wrzesińska.

Ustawa z 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (Dz. U 2004.92.881 oraz 2009.18.97), rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 11 sierpnia 2004 r. w sprawie systemów oceny zgodności, wymagań, jakie powinny spełniać notyfikowane

jednostki uczestniczące w ocenie zgodności, oraz sposobu oznaczania wyrobów budowlanych oznakowaniem CE (Dz. U. 2004.195. 2011) oraz interpretacja prawna tych przepisów wydana przez Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego mówią, że do momentu, kiedy dokument odniesienia jest ważny producent może wytwarzać swój wyrób, może go również produkować na skład, zapelniając wszystkie posiadane magazyny i place składowania. Kiedy więc dokument odniesienia traci ważność, producent na jego podstawie nie może już produkować, ale może nadal go sprzedawać z zapasów magazynowych. – Hipotetycznie mamy sytuację, że producenci barier drogowych, jeśli byli przewidujący i zgromadzili zapasy, będą zgodnie z zapotrzebowaniem w wykonawstwie dalej sprzedawać bariery wytworzone na podstawie dotychczasowych aprobat. Jakie jednak ma problemy wykonawca w związku z wprowadzeniem nowej normy? Jeżeli producenci sprzedadzą zapasy z magazynów to wykonawca nie kupi barier zgodnych ze specyfikacją techniczną, powołującą się na stare normy czy aprobaty. Oczywiście, może kupić nowe wyroby zgodne z aktualnymi przepisami. Ale nie wie czy te z kolei spełniają wymagania określone w specyfikacjach tworzonych w odniesieniu do poprzednich przepisów. Musi ponadto spełnić wymagania zawarte w zmienionych „warunkach” (dotyczących obiektów, dróg i autostrad), czyli faktycznie poszerzyć koronę drogi, czy most lub wiadukt. Ponadto, pojawia się pytanie czy zlecniodawca wyrazi zgodę na postawienie bariery nowego rodzaju? Ale i nawet z taką zgodą pojawia się problem strefy współpracującej, a więc zabraknie przestrzeni mostu czy korony drogi do ustawienia właściwej bariery. Na te pytania i wątpliwości w tej chwili nie ma żadnych odpowiedzi i rozwiązań – zauważa Jadwiga Wrzeńska. Problemem będzie także wymiana uszkodzonych przez pojazdy elementów. Właściciel drogi nie będzie miał gdzie kupić brakujących kilkumetrowych odcinków.

Wyroby produkowane według nowych norm posiadają inne właściwości niż te określone starymi przepisami, wyznaczonymi też odmiennymi procedurami badawczymi. – Teraz nikt nie wie, jak w prosty sposób sprawdzić, czy nowe wyroby spełniają stare wymagania, już zapisane w specyfikacjach – podkreśla Jadwiga Wrzeńska. – Za tym kryje się ogrom kosztownych badań porównawczych. A kto je sfinansuje – pyta.

Obowiązujące do końca 2009 roku aprobaty techniczne zgodnie z ich definicją dawały dla danego wyrobu, wyprodukowanego przez konkretnego producenta, pozytywną ocenę do określonego stosowania. Aprobaty nie zawierają żadnych zapisów dotyczących oceny zgodności wyrobu, nie wymagały więc od producenta poddania się jakiegokolwiek ocenie przez jednostkę zewnętrzną. Zgodnie z rozporządzeniami regulującymi znakowanie wyrobów znakiem B i CE w tej chwili bariery drogowe podlegają systemowi oceny zgodności 1. Obecnie też wymaga się, by wyrób taki posiadał certyfikat. Z wydaniem certyfikatu wyrobu według PN-EN 1317 wiąże się przeprowadzenie drogowych badań zderzeniowych. Kosztowne i czasochłonne jest również otrzymanie samego certyfikatu. – Dlatego, ze względu na czas i koszty, producenci nie będą certyfikować wyrobów, które nie spełniają kryteriów normy PN-EN 1317. Zatem nie ma prawie żadnych dobrych rokowań dla wypełnienia przez producentów zapotrzebowania na stare typy barier drogowych – uważa Jadwiga Wrzeńska.

Bariera dla drogowych barier

Utworzono: wtorek, 04, maj 2010 07:45 Agnieszka Serbeńska

Norma PN-EN 1317, z zasady jak większość norm europejskich obecnie wprowadzanych, podaje możliwe właściwości barier drogowych, ale nie określa jakie konkretne właściwości muszą spełniać bariery dla różnych kategoriach dróg. Takie wymagania sprecyzowano w przypadku dróg krajowych w przygotowanym projekcie „Wytycznych stosowania drogowych barier ochronnych”. Te jednak odnoszą się do dróg zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. – A co z innymi kategoriami dróg? W praktyce jest tak, że jeżeli Generalny Dyrektor wprowadza zarządzeniem wytyczne do stosowania dla dróg krajowych, to wówczas zarządy dróg samorządowych próbują je adaptować dla swoich sieci. W tym przypadku wytyczne dla barier są tak konkretne, że trudno je będzie wprost przełożyć na przykład na drogi powiatowe. A po wyczerpaniu zapasów magazynowych barier zgodnych z aprobatami technicznymi, wykonawcy już nie będą mogli kupić barier wyspecyfikowanych we wcześniej przygotowanych projektach – zauważa Jadwiga Wrzesińska.

Właśnie w sytuacji zapotrzebowania rynku niektórzy producenci, mimo wprowadzenia nowych norm, nadal produkują swoje wyroby według starych dokumentów odniesienia. Już takie sytuacje zdarzały się na naszym rynku. – Owszem, wtedy wykonawca nie ma problemu z wyborem i zakupem wyrobów wyspecyfikowanych według starych zasad. Jednak problem dotyka producentów. W razie kontroli GUNB grozi im kara, nawet w wysokości 100 tys. zł – uprzedza Jadwiga Wrzesińska.

Znowelizowane rozporządzenia Ministra Infrastruktury w zakresie przepisów technicznych dotyczących drogowych barier ochronnych zawierają mechanizm przejściowy umożliwiający stosowanie starych przepisów wówczas, kiedy przetarg na zaprojektowanie czy wybudowanie został rozstrzygnięty przed terminem wprowadzenia nowych regulacji. Drogowcy sami postulowali jego wprowadzenie podczas konsultacji projektów tych rozporządzeń, ponieważ dawało to szansę w miarę płynnego przejścia ze starego systemu do systemu normy PN-EN 1317. Niestety, w tym przejściu jest jeszcze jedna blokada wynikająca z przepisów normujących zasady wprowadzania wyrobów do obrotu i stosowania. Ten problem został poruszony podczas seminarium szkoleniowego Polskiego Kongresu Drogowego – „Regulacje prawne i praktyka stosowania drogowych barier ochronnych”, Warszawa, 15 kwietnia 2010 r.

Agnieszka Serbeńska