

**GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD**

GDDKiA-BGD-WP-mh-070-38-1/14

Warszawa, 04/04/2014

SEKRETARIA T
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 8.04.14 zał.
nr 2145 podpis. [signature]**Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej***Senator Panie Kennerth!*

W odpowiedzi na przekazane przy piśmie z dnia 26 lutego 2014 r., które wpłynęło dnia 5 marca 2014 r., znak: BPS/043-49-2107-GDDKA/14, oświadczenie Pana Senatora Przemysława Błaszczyka, dotyczące barier ochronnych zainstalowanych na autostradzie A2, w szczególności na wjeździe awaryjnym w km 310+00 w m. Świnice Wareckie, uprzejmie przedstawiam wyjaśnienia w przedmiotowej sprawie.

Uprzejmie informuję, iż zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego na autostradach i drogach ekspresowych jest najwyższym priorytetem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA). Wiąże się to zarówno z koniecznością zabezpieczenia barierami ochronnych miejsc tego wymagających jak i koniecznością zapewnienia dostępu służbom ratowniczym do autostrady i drogi ekspresowej.

Po zapoznaniu się z treścią oświadczenia Pana Senatora, GDDKiA przeprowadziła postępowanie wyjaśniające w celu ustalenia stanu faktycznego oraz prawnego w zakresie poruszonej w ww. oświadczeniu problematyki związanej z dostępem służb ratowniczych do autostrady A2 poprzez wjazdy awaryjne zabezpieczone drogowymi barierami ochronnymi, ze szczególnym uwzględnieniem uwarunkowań występujących na wjeździe awaryjnym w miejscowości Świnice Wareckie.

GDDKiA uzyskała szczegółowe informacje na temat wjazdów awaryjnych na przedmiotowym odcinku autostrady A2 Stryków - Konin z Oddziałów GDDKiA

w Poznaniu i w Łodzi. Przeprowadzone zostały rozmowy z przedstawicielami Urzędu Gminy i Komendy Ochotniczej Straży Pożarnej w Świnicach Wareckich oraz dokonano wizji lokalnej w miejscu przedmiotowego wjazdu awaryjnego. Poddano analizie przepisy techniczno-budowlane obowiązujące w tym zakresie, w tym regulacje zawarte w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430, z późn. zm.) oraz zarządzeniu Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23 kwietnia 2010 r. w sprawie wytycznych stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych.

Po przeprowadzeniu ww. czynności, GDDKiA poczyniło następujące ustalenia:

- 1) na przedmiotowym odcinku drogi w km 310+000 tuż przed zjazdem awaryjnym w Świnicach Wareckich zlokalizowane są ekrany akustyczne, tuż za zjazdem występuje skarpa o wysokości powyżej 2,00 m i nachyleniu większym niż 1:3, a u podnóża skarpy rosną potężne drzewa. Zarówno ekrany akustyczne, jak i wysoka skarpa oraz drzewa stanowią w rozumieniu wyżej wymienionych przepisów techniczno-budowlanych „przeszkody”, przed zderzeniem, z którymi trzeba chronić pojazdy i poruszających się nimi ludzi;
- 2) zgodnie z treścią § 130 ust. 1 ww. rozporządzenia: „Bariera skrajna na drodze klasy A lub S powinna być stosowana w wypadku, gdy:
 - wysokość nasypu mierzona na krawędzi drogi, jest większa niż 2,00 m., a nachylenie skarpy jest większe niż 1:3,
 - u podnóża nasypu znajduje się obiekt lub przeszkoda niebezpieczna dla uczestników ruchu”;
- 3) zgodnie z brzmieniem § 159 ust. 1 ww. rozporządzenia „Na drodze klasy A lub S, w rejonie wyznaczonych przejazdów drogowych, w zależności od potrzeb służb ratowniczych lub jednostek utrzymania dróg, powinny być zapewnione wjazdy awaryjne z drogi krzyżującej się na każdą jedną z tych dróg”, a zgodnie z ust. 4 przedmiotowego przywołanego: „Na wjeździe awaryjnym, w miejscu połączenia z jedną drogi klasy A lub S, nie powinny znajdować się żadne obiekty i urządzenia, z wyjątkiem bariery o łatwo-rozbieralnej konstrukcji.”.

Biorąc pod uwagę występowanie obok wjazdu awaryjnego opisanych wyżej „przeszkód” oraz przepisy ww. rozporządzenia, należy stwierdzić, że zastosowanie na przedmiotowym wjeździe awaryjnym drogowych barier ochronnych było i jest nie tylko uzasadnione, ale konieczne i wymagane przepisami prawa.

Zastosowane na wjeździe awaryjnym w Świnicach Wareckich drogowe bariery ochronne są zgodne z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia

2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, ponieważ są barierami o łatwo rozbieralnej konstrukcji, których słupki podtrzymujące umieszczone są w specjalnych tulejach aby, w razie potrzeby, móc je z tych tulei wyciągnąć.

Spełnienie warunku rozporządzenia, który mówi, że bariery na wjeździe awaryjnym powinny posiadać konstrukcję łatwo rozbieralną nie stanowi gwarancji szybkiej ich rozbieralności, ponieważ każda bariera drogowa, również ta na wjeździe awaryjnym musi posiadać parametry funkcjonalne takie same jak bariery ochronne zainstalowane przed i za wjazdem. Jej poziom powstrzymywania nie może być w żaden sposób obniżony rozwiązaniami mającymi na celu uzyskanie łatwej rozbieralności. Niezmiernie trudno jest pogodzić ze sobą dwa, ważne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, sprzeczne warunki jakie stawia się barierom ochronnym, a więc zdolność bariery do powstrzymania pojazdów przed zjechaniem z drogi oraz możliwość jej łatwego i szybkiego rozbierania.

GDDKiA mając świadomość wszystkich tych uwarunkowań oraz konieczność zapewnienia możliwie łatwego dostępu do autostrady służbom ratowniczym dołoży wszelkich starań, aby ujednolicić rozwiązania stosowane na wjazdach awaryjnych na drogi klasy A i S oraz zwróci szczególną uwagę na właściwy stan techniczny tych barier umożliwiający ich łatwe i szybkie rozbieranie.

Natomiast w przypadku trudności z szybkim rozebraniem barier lub nadzwyczajną sytuacją uzasadniającą takie czynności, GDDKiA dopuszcza możliwość ich wycięcia.

2 średnio

GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
Z U.P.
Andrzej Maciejewski