



POTWIERDZENIE ODBIORU  
**PRIORYTET**

SEKRETARIAT  
Biura Prac Senackich  
Wpłynęło dn. 7.09.15  
nr. 5932 podpis. [signature]

**GENERALNY DYREKTOR  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD**

Warszawa, 03.09.2015r.

BGD.ZSW.054.101.2015.awi.mh

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 7.09.15.  
nr. 3643 podpis. [signature]

**Pan  
Bogdan Borusewicz  
Marszałek Senatu  
Rzeczypospolitej Polskiej**

*Szanowny Panie Marszałku,*

W odpowiedzi na pismo z 14 sierpnia 2015 r., znak: BPS/043-80-3429-GDDKA/15 (data wpływu: 21 sierpnia 2015 r.) przy którym przekazano oświadczenie Pana Senatora Przemysława Błaszczyka, dotyczące utrudnień, na jakie napotykają strażacy z Ochotniczej Straży Pożarnej w przypadku konieczności wjechania wozem strażackim na autostradę A2 wjazdem awaryjnym zlokalizowanym w miejscowości Świnice Wareckie, poniżej uprzejmie przedstawiam wyjaśnienia w przedmiotowej sprawie.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (zwana dalej „GDDKiA”) w pełni podziela pogląd, że zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego na drogach krajowych, a zwłaszcza na autostradach i drogach ekspresowych, jest najwyższym priorytetem dla zarządcy. Z tego względu wszystkie odcinki dróg krajowych, na których występują zagrożenia i przeszkody, które mogłyby w przypadku wypadnięcia pojazdu z drogi zagrażać życiu lub zdrowiu poruszających się pojazdem ludzi, zabezpieczane są przez GDDKiA barierami ochronnymi. Ma to zastosowanie również do odcinków, na których są zlokalizowane są wjazdy awaryjne na drogi szybkiego ruchu. Konieczność stosowania w takich miejscach zabezpieczeń w postaci barier ochronnych wynika zarówno z przepisów rozporządzenia 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.), jak i z regulacji zawartych w 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.

Barьеры ochronne stosowane na drogach krajowych powinny zarówno posiadać parametry funkcjonalne adekwatne do występujących w otoczeniu drogi zagrożeń, jak również powinny przejść pozytywnie badania zderzeniowe określone

w zharmonizowanej normie europejskiej PN-EN 1317, potwierdzone certyfikatem i oznakowaniem CE. Oznacza to, że jeżeli na odcinku wjazdu awaryjnego zagrożenie jest wysokie, to parametry funkcjonalne zastosowanych tam barier ochronnych powinny być odpowiednio dostosowane (podwyższone), z uwagi na konieczność zapewnienia tam właściwego poziomu bezpieczeństwa.

Zgodnie z ww. rozporządzeniem na odcinkach wjazdów awaryjnych dopuszcza się zastosowanie jedynie barier o łatwo-rozbieralnej konstrukcji. Jednakże przeważająca większość barier ochronnych dostępnych na rynku, zarówno w Polsce, jak i zagranicą, nie ma odpowiednio wysokich parametrów funkcjonalnych. Natomiast nieliczne bariery ochronne, które posiadają odpowiednie parametry funkcjonalne, są określane jako łatwo-rozbieralne, co jednak nie oznacza wcale, że są szybko-rozbieralne. Z kolei z punktu widzenia strażaków wyjeżdżających do interwencji najistotniejszy jest jak najkrótszy czas demontażu barier.

Ww. problem jest o tyle trudny do rozwiązania, że niełatwe jest pogodzenie wymogów z przepisów ww. rozporządzenia i wymagań stawianych barierom ochronnym. Należy również zwrócić uwagę na fakt, że przepisy ww. rozporządzenia weszły w życie wcześniej niż norma europejska PN-EN 1317, stawiająca przed barierami ochronnymi wymagania, które są nie do pogodzenia z przepisami rozporządzenia. Bariery ochronne łatwo-rozbieralne, których słupki umieszczone są w tulejach, np. takie jakie, zastosowane są w Świnicach Wareckich, nie spełniają oczekiwań Straży Pożarnej, ponieważ ich zdemontowanie wymaga odkręcenia wielu śrub mocujących prowadnice do słupków, a to jest dość czasochłonne.

GDDKiA podejmowała i podejmuje liczne próby zastosowania na odcinkach wjazdów awaryjnych różnych innych rodzajów barier ochronnych, których konstrukcja stwarzałaaby możliwość łatwiejszego i szybszego rozebrania przez Straż Pożarną, czy inne służby ratunkowe. Wśród nich są m.in. bariery, których prowadnice mocowane są do słupków przy pomocy klinów, czy też bariery linowe. Te rozwiązania mają jednak swoje wady, gdyż łatwość rozbierania barier nie zawsze przekłada się na szybkość ich demontażu, bądź parametry funkcjonalne barier różnią się znacznie od parametrów barier zastosowanych w ciągu drogi i nie są wystarczające dla zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa.

Mając powyższe na względzie, na wjazdach awaryjnych na autostradach i drogach ekspresowych należałoby stosować bariery ochronne, które jednocześnie:

- spełniają wymogi zharmonizowanej normy europejskiej PN-EN 1317,
- posiadają parametry funkcjonalne adekwatne do stopnia występującego stopnia zagrożenia oraz
- dają się nie tyle łatwo, ale i szybko rozbierać.

Należy jednak podkreślić, że bariery spełniające wszystkie ww. kryteria nie występują na rynku ani w Polsce, ani zagranicą.

W tej sytuacji jedynym praktycznym rozwiązaniem jest stosowanie na wjazdach awaryjnych typowych barier ochronnych, takich jak w ciągu drogi, a które – w przypadku konieczności wjazdu – będą rozcinane przez Straż Pożarną w celu umożliwienia szybkiego podjęcia akcji ratowniczej, a po jej zakończeniu będą uzupełniane przez służby drogowe GDDKiA. Takie rozwiązanie stosowane jest przez administracje drogowe w innych krajach m.in. w Niemczech i w Austrii. GDDKiA dokonywać będzie uzupełnień i napraw barier ochronnych na wjazdach awaryjnych na własny koszt, nie obciążając Straży Pożarnej, ani innych służb ratowniczych jakimikolwiek kosztami. Należy podkreślić, że GDDKiA nigdy nie występowała do organów ścigania z jakimkolwiek wnioskiem w związku z wycięciem przez Ochotniczą Straż Pożarną barier ochronnych.

Należy również mieć na uwadze, iż wszystkie rozwiązania wprowadzane na drogach krajowych związane z barierami ochronnymi, w szczególności ich rodzaj, lokalizacja, są opiniowane przez Straż Pożarną zarówno na etapie ich projektowania, jak i na etapie uzyskiwania pozwolenia na użytkowanie, a następnie testowane podczas wspólnych ćwiczeń służb ratunkowych, w których biorą również udział zarządcy drogi.

*z prezydentem,*  
p.o. GENERALNY DYREKTOR  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD  
*Tomasz Rudnicki*  
dr inż. Tomasz Rudnicki