



MINISTER
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 18.09.15
nr. 5785 podpis. M

Warszawa, 15 września 2014 r.

DDA.I.054.109.2015.EB.2

Nk: 244860JK

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 17.09.15
nr. 3852 podpis. Borusewicz

Pan

Bogdan Borusewicz

Marszałek Senatu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie Pana senatora Przemysława Błaszczyka z dnia 7 sierpnia 2015 r., w sprawie zamontowania barierki o łatwo-rozbieralnej konstrukcji, umożliwiającej szybki dojazd służb ratowniczych do miejsc zdarzeń w celu ich zabezpieczenia na odcinku autostrady A2 Stryków – Konin na 310+00 km w miejscowości Świnice Wareckie, przedstawiam następujące informacje i wyjaśnienia.

Barierki 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 rozporządzeniem 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, na odcinkach wjazdów awaryjnych dopuszcza się zastosowanie jedynie barier o łatwo-rozbieralnej konstrukcji. Określenie bariery jako łatwo-rozbieralnej nie oznacza wcale, że jest to bariera szybko-rozbieralna. Z kolei z punktu widzenia strażaków wyjeżdżających do interwencji najistotniejszy jest jak najkrótszy czas demontażu barier.

Barierki 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 stwarzała możliwość łatwiejszego i szybszego rozebrania przez Straż Pożarną, czy inne służby ratunkowe. Wśród nich są m.in. barierki, których prowadnice mocowane są do słupków przy pomocy klinów, czy też barierki linowe. Rozwiązania te 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 barierki ochronne, które jednocześnie:

- spełniają wymogi zharmonizowanej normy europejskiej PN-EN 1317,
- posiadają parametry funkcjonalne adekwatne do stopnia występującego stopnią 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, 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 poważaniem
MINISTER
z up.
Paweł Olszewski
Sekretarz Stanu