

Odpowiedzialność administracji rządowej i producentów barier drogowych za bezpieczeństwo

tekst: **GRZEGORZ BAGIŃSKI**, Saferoad Sp. z o.o.

Od czasu wprowadzenia oznakowania CE oraz nowych wytycznych GDDKiA dla barier drogowych toczy się branżowa debata na temat zakresu informacji technicznych, jakie producent powinien udostępniać zarządcom, projektantom i wykonawcom dróg.

Nie tylko troska o bezpieczeństwo dróg publicznych, ale również ogromna odpowiedzialność ciężąca na instalowanych urządzeniach bezpieczeństwa ruchu drogowego powinna mieć odzwierciedlenie w regulacjach prawnych oraz wymaganiach technicznych dla dróg publicznych. Bezpieczeństwo publiczne nie powinno opierać się na kompromisach. Certyfikacja CE dla urządzeń BRD na zgodność z europejską normą EN1317 jest stosunkowo nowa i posiada wiele niedoskonałości, które przez swój nieodpowiedzialny, ukierunkowany wyłącznie na maksymalizację zysków producentów charakter mogą prowadzić do obniżenia bezpieczeństwa dróg.

Na rynku europejskim można było spotkać produkty posiadające certyfikaty CE o parametrach bezpieczeństwa niepotwierdzonych badaniami zderzeniowymi. Większość z tych produktów, po zweryfikowaniu dokumentacji certyfikacyjnej przez zarządców dróg, została wycofana z rynku lub po prostu niedopuszczona do ich stosowania. W krajach, gdzie bezpieczeństwo dróg publicznych jest najwyższe, urządzenia BRD podlegają rygorystycznej ocenie i weryfikacji, która nie polega wyłącznie na odczytaniu parametrów technicznych z etykiety lub kopii deklaracji właściwości użytkowych. Zarządcy dróg, świadomi funkcji, jaką spełniają urządzenia BRD, wnikliwie analizują dokumentację

certyfikacyjną, a w szczególności raporty z badań zderzeniowych i poziom modyfikacji konstrukcji bariery w stosunku do przebadanej na odcinku badawczym.

Wielu nieuczciwych producentów dokonuje daleko idących modyfikacji konstrukcji bariery, deklarując parametry, które nie uzyskały potwierdzenia w teście zderzeniowym. Instytucje notyfikowane, szczególnie te mało znane i nieposiadające własnych kompetencji w dziedzinie testów zderzeniowych, traktują proces certyfikacji barier wyłącznie komercyjnie i przez to bardzo nieodpowiedzialnie. Często z braku wiedzy lub z chęci spełnienia oczekiwań klienta (producenta) akceptują modyfikacje barier na bazie prostych obliczeń statycznych, podając w certyfikatach zmodyfikowane parametry funkcjonalne, które nie mają potwierdzenia w rzeczywistych testach zderzeniowych. Warto przypomnieć najnowszą historię tragicznych w skutkach wypadków z terminalami zderzeniowymi barier, które miały miejsce w USA, gdzie znany producent ukrył przed administracją autostrad fakt dokonania modyfikacji konstrukcji terminali bez przeprowadzenia dodatkowych testów zderzeniowych. Wartość odszkodowań ze strony producenta może w tym przypadku przekroczyć 525 mln USD, a produkt został już zakazany do stosowania w Stanach Zjednoczonych. Europejska Federacja Drogową (ERF), organ doradczy Komisji Europejskiej, która w szczególności kładzie nacisk na bezpieczeństwo dróg, wydała oświadczenie, w którym wyraźnie zaznacza, że modyfikacje barier drogowych dokonywane za pomocą obliczeń statycznych lub wykraczające poza wartości graniczne uzyskane w testach zderzeniowych są zabronione. Praktycznie wszystkie kraje europejskie posiadają odpowiednie procedury zatwierdzania barier drogowych zgodnych z normą EN-1317 w celu uniknięcia stosowania produktów nieprzebadanych zderzeniowo.

W ramach prowadzonych w 2014 r. konsultacji branżowych nowych wytycznych GDDKiA dla drogowych barier ochronnych znacząca większość producentów polskich i zagranicznych wystosowała apel do GDDKiA, w którym wskazuje na konieczność wprowadzenia regulacji podobnych do innych krajów europejskich, polegających na obligatoryjnym obowiązku okazywania pełnej dokumentacji certyfikacyjnej przed dopuszczeniem do stosowania na drogach publicznych. Producenci, którzy podpisali ten apel, deklarują pełną transparentność wobec administracji drogowej w zakresie swoich produktów. Pozostaje pytanie, co mają do ukrycia pozostali producenci barier, którzy nie chcą transparentności. Bardzo niepokojący jest brak działania GDDKiA, która od miesięcy nic w tej sprawie nie robi, przyzwalając tym samym na stosowanie nieprzebadanych zderzeniowo barier ochronnych.

Pozostaje mieć nadzieję, że „wizja zero” w Polsce nie zamieni się wyłącznie w deklarację słowne, lecz stanie się rzeczywistym standardem wyznaczającym kierunki działań kierownictwa administracji drogowej.



Test zderzeniowy bariery mostowej Saferoad, Szwecja, fot. Saferoad



Test zderzeniowy dla klasy H4b nowej bariery drogowej Saferoad, fot. Saferoad





Bariera „SafeStar 441b”

przeznaczona na obiekty inżynierskie – spełnia najwyższe kryteria bezpieczeństwa potwierdzone testami zderzeniowymi i certyfikatem CE. Powstrzymuje największe samochody ciężarowe pozostając bezpieczną dla osobowych.

Parametry techniczne – H4b/W4/B – szerokość konstrukcyjna = 39 cm!



Bariera „MegaRail sk”

do stosowania na skraju jezdni i w pasie dzielącym – spełnia najwyższe kryteria bezpieczeństwa potwierdzone testami zderzeniowymi i certyfikatem CE. Idealna dla wąskich poboczy jak również przy zabezpieczaniu przeszkód niepodatnych – wszędzie gdzie jest wymagany niski parametr wtargnięcia pojazdu VI np. przy ekranach akustycznych, podporach obiektów, bramownicach, itp. (osiągnięty parametr VI 2 \leq 0,8 m dla poziomu H2).

Parametry techniczne – H2/W2/A/VI2 – szerokość konstrukcyjna = 28 cm!