



# GDDKiA

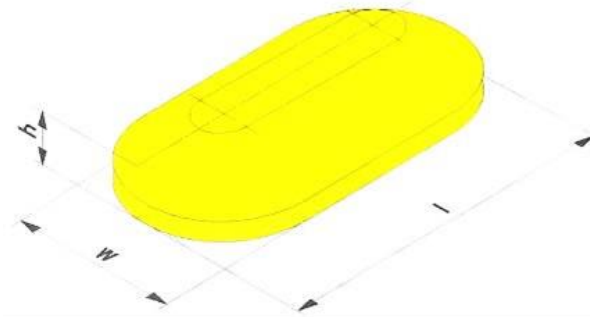
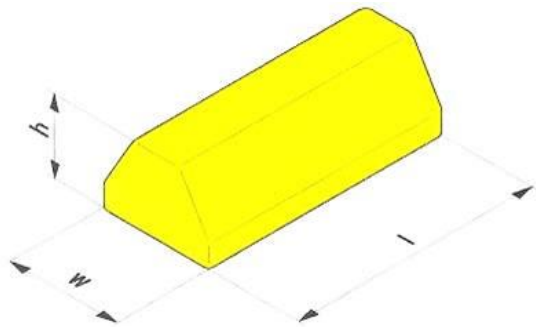
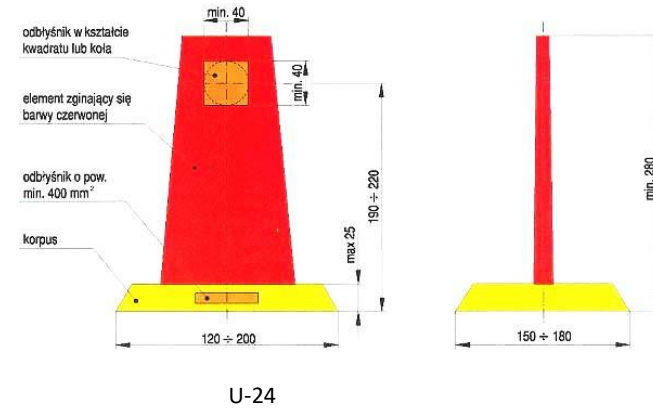
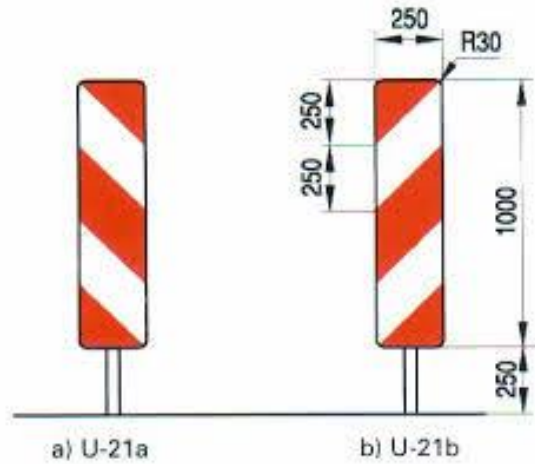
Bariery o niskim poziomie  
powstrzymywania w czasowej  
organizacji ruchu

## Regulacje prawne :

1. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach (t.j. Dz.U. 2019 poz. 2311)
2. Polska Norma PN-EN 1317 – 2 Systemy ograniczające drogę



## Separacja przeciwnych kierunków ruchu









## Regulacje prawne :

1. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach (t.j. Dz.U. 2019 poz. 2311)

*Do czasowej organizacji ruchu stosuje się bariery ochronne o poziomie powstrzymywania określonym zgodnie z normą przenoszącą normę EN 1317.*

2. Polska Norma PN-EN 1317 – 2 Systemy ograniczające drogę

*Poziomy o niskim stopniu powstrzymywania są przeznaczone wyłącznie do tymczasowych barier ochronnych. Tymczasowe bariery ochronne mogą być badane także na wyższe poziomy powstrzymywania*



## Bariery ochronne o niskim poziomie powstrzymywania, a wyrób budowlany

- Zgodnie z przepisami techniczno - budowlanymi na drogach publicznych w Polsce można stosować drogowe bariery ochronne, będące wyrobami budowlanymi, które spełniają wymagania tych przepisów oraz przepisów o wyrobach budowlanych. Co oznacza, że muszą spełniać wymagania zawarte w Polskiej Normie PN EN-1317.
- W przypadku barier stosowanych do czasowych organizacji ruchu, zgodnie z pkt. 7.1 załącznika nr 4 do rozporządzenia (Dz. U. z 2019 poz. 2311), stosuje się bariery o poziomie powstrzymywania określonym w Polskiej Normie PN EN-1317, co nie powoduje automatycznego zakwalifikowania ich do wyrobów budowlanych, bo o tym co jest wyrobem budowlanym decydują przepisy ustawy.

**Tablica 2: Poziomy powstrzymywania**

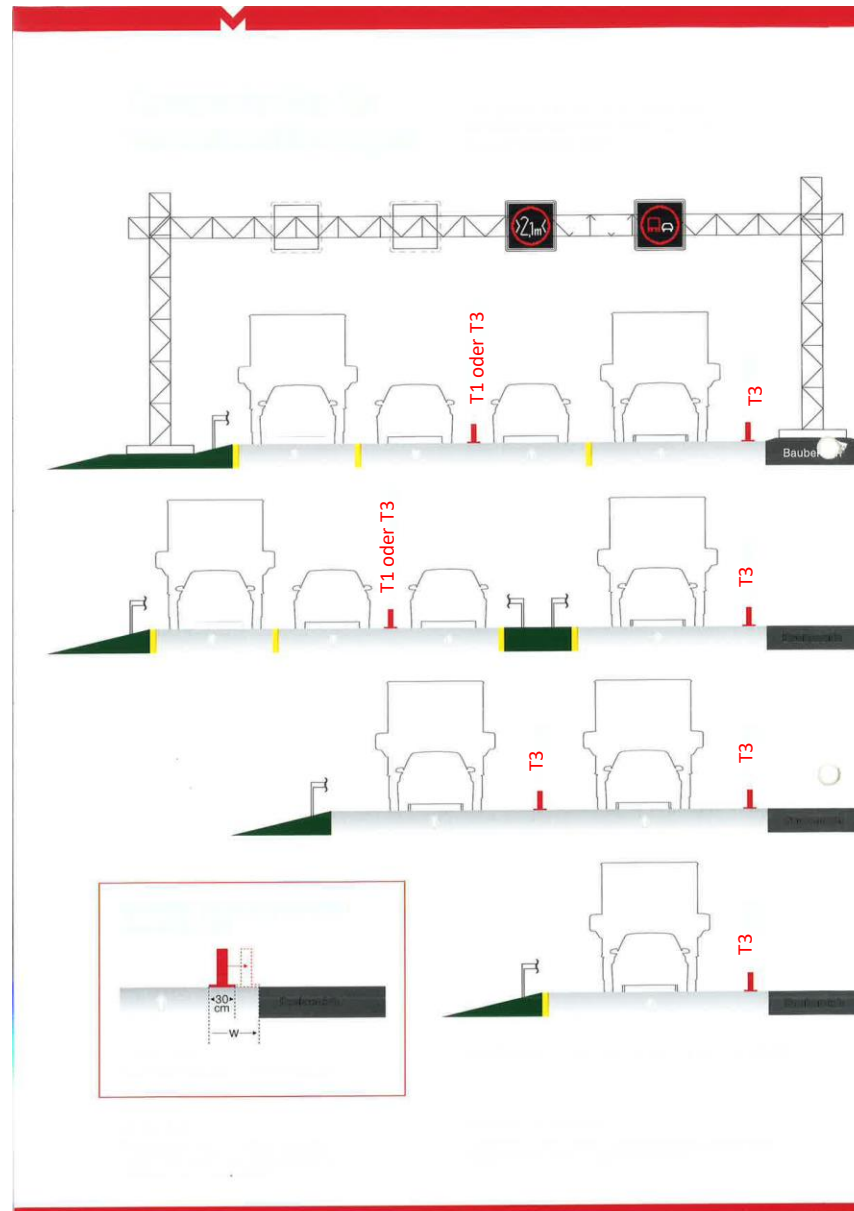
Poziomy powstrzymywania				Badanie przyjmujące
Powstrzymywania niskie	T1			TB 21
	T2			TB 22
	T3			TB 41 oraz TB 21

**Tablica 6: Parametry badań bariery ochronnej**

Poziom powstrzymywania	PARAMETRY			
	Zachowanie się bariery ochronnej, w tym także balustrady dla pojazdu oraz pojazdu	Poziom intensywności zderzenia ASI - THIV	Odkształcenie pojazdu (VCDI)	Odkształcenie bariery ochronnej, w tym także balustrady dla pojazdu
T1	TB 21	TB 21	TB 21	TB 21
T2	TB 22	TB 22	TB 22	TB 22
T3	TB 41 + TB 21	TB 21	TB 21	TB 41 + TB 21







przykładowe zasady stosowania barier o niskich poziomach powstrzymywania

## Wnioski:

- obecnie brak jest wytycznych określających zasady i kryteria doboru barier o niskich poziomach powstrzymywania;
- wytyczne takie powinny mieć zasięg ogólnokrajowy, uwzględniać m.in. natężenie i strukturę rodzajową ruchu;
- brak jednoznacznych przepisów dotyczących zasad stosowania barier o niskim poziomie powstrzymywania w czasowej organizacji ruchu do rozdzielenia przeciwnych kierunków ruchu.

# DZIĘKUJE ZA UWAGĘ

W prezentacji wykorzystano zdjęcia ze stron www:

<http://miniguard.com.pl/>

<http://www.gktm.ie/equipment-hire/steel-barrier-hire/varioguard-steel-barrier/>

<http://www.nistech.eu/site/en/products/nistech-steel-pro-500/catalog>

<https://www.bariery-drogowe.com.pl/>

<https://gazetawroclawska.pl/przebudowa-autostrady-a4-wroclaw-legnica-krzyzowa-jest-przetarg-i-trzy-warianty-zobacz/ga/13748128/zd/32816408>

<https://gazetatrybunalska.info/2019/07/przebudowa-autostrady-a1-i-dk1-czy-przejazd-jest-bezpieczny/>

W prezentacji wykorzystano informacje z folderu firmy **MENTON GmbH**

