



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych

Konsultacje środowiskowe

Konferencja konsultacyjna
Józefów, 27 sierpnia 2014 r.

Podsumowanie pierwszego etapu - zestawienie uwag i wniosków



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych

Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Kalendarium :

3.02.2014 na stronie internetowej GDDKiA zostaje opublikowany tekst projektu "Wytycznych stosowania drogowych barier ochronnych".

Bariery ochronne, to istotny element krajobrazu polskich dróg. Aby spełniały swoją funkcję ochronną, muszą być wykonane zgodnie ze sztuką i spełniać wymogi określone europejską normą PN-EN 1317. W związku z nowelizacją normy należało znowelizować również „Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych” opracowane w kwietniu 2010r. przez GDDKiA.

Do tego zadania Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad powołał zespół, składający się z pracowników GDDKiA (Centrala i Oddziały), pracowników naukowych z Wojskowej Akademii Technicznej, Politechniki Warszawskiej oraz Politechniki Poznańskiej - informowała Dyrekcja.

Do dokumentu został dołączony formularz do zgłaszania uwag i uruchomiona została skrzynka mailowa do tego celu.



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Kalendarium :

27-28.02.2014 w Krakowie odbywa się II Ogólnopolskie Forum Specjalistyczne „Bariery ochronne na drogach i obiektach inżynierskich”.

Projekt „Wytycznych” zdominował dyskusję podczas tej konferencji. Były liczne głosy krytyczne, w tym pretensje, że Wytyczne powstawały bez zaangażowania zainteresowanych środowisk. Ta krytyka, a także publikacje prasowe sprawiły, że GDDKiA zareagowała elastycznie. Dyr. Norbert Wyrwich zaproponował zmianę formuły konsultacji: nie indywidualne zgłaszanie uwag i propozycji, ale praca zespołowa, z udziałem zainteresowanych środowisk w formie otwartych debat.

Polski Kongres Drogowy zadeklarował podjęcie się roli organizatora takich środowiskowych konsultacji.



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Kalendarium :

7.04.2014 podczas spotkania w GDDKiA przedstawiciele kilku zaproszonych organizacji:

- Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa,
- Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa,
- Stowarzyszenia Linia Życia,
- SITK RP,
- reprezentanci central związkowych
- organizatorzy Forum Bariery w Krakowie

wskazali na PKD jako platformę konsultacji.

Zgodzono się wówczas, że podstawą do dalszych prac będzie projekt z lutego.



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych

Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Kalendarium :

16.04.2014 PKD zorganizował spotkanie z udziałem ok. 40 osób, na którym zaprezentowano nasze wyobrażenie konsultacji. Przedstawiono również osobę prof. Tadeusza Sandeckiego, jako koordynatora merytorycznych działań w ramach konsultacji. Prof. Sandeckie podjął się tego zadania i zapowiedział stworzenie kilkusobowego zespołu, który będzie go wspierał różnorodną wiedzą. Po spotkaniu GDDKiA przekazała PKD opinie zgłoszone do tamtej pory.

11.06.2014 delegacja PKD spotkała się z Ewą Tomalą-Borucką. Ustalono, że proces konsultacji będzie prowadzony wspólnie i w ścisłym porozumieniu. GDDKiA podkreśliła znaczenie szybkiego zakończenia prac.

10.07.2014 robocze spotkanie GDDKiA i PKD. Stwierdzono, że trzeba ponownie zwrócić się do środowiska o nadsyłanie uwag, których było za mało, zwłaszcza nie wypowiedzieli się producenci. Poprosiliśmy o nadsyłanie opinii do końca lipca. Nadesłano wiele opinii, w tym kilka obszernych opracowań. Ruszyła też strona internetowa konsultacji.



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych

Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Kalendarium :

sierpień

trwała analiza uwag i przygotowywanie dzisiejszej konferencji

Prezentowany tu materiał roboczy stanowi zestawienie wszystkich zgłoszonych do GDDKiA i PKD uwag, pogrupowanych według poruszanych tematów, bez prób oceny zasadności czy możliwości realizacji.

Chodziło o znalezienie spraw budzących największe zainteresowanie czy kontrowersje, po to by dyskusja była w miarę uporządkowana.



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych

Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Autorzy wniosków:

- Oddziały GDDKiA w: Białymstoku, Gdańsku, Kielcach, Krakowie, Lublinie, Opolu i Warszawie, a także pracownicy Gen. Dyrekcji: Zbigniew Paliński i Jacek Strzeżysz.
- wspólna inicjatywa 6 producentów i importerów systemów: Saferoad RRS Polska, Consulting Road Service (przedstawiciel firmy Marcegaglia), Mostostal Zabrze, P.V. Prefabet Kluczbork, Stalprodukt oraz Volkmann & Rossbach.

Są to firmy, które wcześniej skierowały do GDDKiA wnioski o stworzenie listy systemów barier zatwierdzonych do stosowania na podstawie udostępnionej pełnej dokumentacji certyfikacyjnej.

Niektórzy z tej grupy (zwanej w roboczym materiale GRUPĄ "6") wcześniej przesłali drobniejsze uwagi: Marcegaglia, Prefabet Kluczbork, Inter Metal).

- Inni producenci systemów i urządzeń brd: Prowerk, Czartek, Delta Blok, Erplast, WIMED
- projektanci: Pont Projekt, ViaMens, Bogusław Polak z MP Mosty
- 2 opracowania przekazał ekspert Leszek Mikołajków, autor dawnych Wytycznych z lat 90.



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych

Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Grupy tematów:

1. Generalne opinie o Projekcie Wytycznych
2. Ogólne postulaty dotyczące założeń i zawartości Wytycznych
3. Wytyczne a normy
4. Ogólne założenia i definicje
5. Przeszkody i Obszary Zagrożone
6. Bariery na obiektach inżynierskich
7. Bariery na pasach dzielących
8. Parametry
9. Niejasności interpretacyjne
10. Odcinki początkowe i końcowe, krótsze niż przebadane i połączenia
11. Problematyka poduszek zderzeniowych (osłon energochłonnych)
12. Uwagi techniczno-redakcyjne
13. Wymagania formalne
14. Czego w Wytycznych brakuje?



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Generalne opinie o Projekcie Wytycznych:

- specyfika konsultacji - pochwał nie ma
- rozpiętość ocen duża

porównajmy to:

„Obowiązujące Wytyczne z 2010 r. są w porównaniu z proponowaną nowelizacją wręcz idealne, zachowują w dużym stopniu logikę i pomagają (...) podejmować decyzje we w miarę przejrzysty sposób. Prawdopodobnie jest to wynikiem niewielkich zmian, ingerencji w treść (głównie jest to tłumaczenie) w stosunku do pierwowzoru, którym był niemiecki RPS.” (PROWERK)



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych

Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



...z tym, że:

„Wytyczne wprowadzone Zarządzeniem nr 31 Generalnego Dyrektora z dnia 23.04.2010 ciągle sprawiają trudności biurom projektowym w doborze parametrów barier, pomimo upływu 4-letniego okresu funkcjonowania. Bardzo często tutejszy Oddział jest zmuszony podać parametry barier lub określić konieczność zastosowania bariery na drodze, ze względu na nieprawidłową interpretację Wytycznych przez firmy zewnętrzne. W związku z powyższym Oddział wnosi o uproszczenie Wytycznych”. (O/OPOLE)

Sprzeczność pozorna - "punkt widzenia zależy od punktu siedzenia"
producent i zarządca drogi w zupełnie inny sposób korzystają z Wytycznych



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych

Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Problemem jest wiele uwag:

„Pomimo włożenia przez autorów dużego wkładu merytorycznego w treść projektu „Wytycznych”, liczba wątpliwości, niezbędnych wyjaśnień oraz uwag merytorycznych i redakcyjnych jest tak duża (powyżej trzystu punktów), iż według naszej oceny opracowanie wymaga gruntownych prac specjalistycznych mających na celu określenie nowej formuły opracowania (bardziej przystępnej dla projektanta), jak również częściowej zmiany założeń merytorycznych.”
(VIA MENS)



Wytuczne stosowania drogowych barier ochronnych

Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



... i filozofia:

„Ważne jest jednoznaczne określenie, na których użytkowników drogi ukierunkowane jest dane urządzenie: kierowców korzystających z drogi w sposób rozważny i ostrożny, czy dla kierowców nierozważnych i nieostrożnych, a czasem wręcz przestępców drogowych. Założenia stosowania barier będą bowiem w obu tych przypadkach technicznie zdecydowanie różne. Wydaje się, że przy opracowaniu projektu „Wytucznych” miano na uwadze tylko tę drugą grupę użytkowników drogi. Autorzy przyjęli założenie, że drogowych barier ochronnych ma być na drogach jak najwięcej, i by były one możliwie złożone technicznie oraz jak najcięższe, a w konsekwencji możliwie jak najdroższe.”

(L. MIKOŁAJKÓW)



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych

Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Ogólne postulaty dotyczące założeń i zawartości Wytycznych:

Wypracowanie polskich założeń do Wytycznych

Uzasadnienie: „Wytyczne opierają się na założeniach niemieckiego normatywu technicznego RSP-2009 (dla) niemieckiej sieci dróg autostradowych i innych publicznych, przebiegających poza terenem zabudowy, odmiennych od polskich warunków.

Sieć dróg krajowych w Polsce w zdecydowanej większości posiada większą różnorodność.(...)

Najdłuższą i najbardziej różnorodną sieć stanowią istniejące drogi, na których (...) należy zweryfikować występowanie przeszkód i obszarów zagrożonych. W tych warunkach zastosowanie zapisów opartych na założeniach niemieckich jest często wręcz niemożliwe (wielofunkcyjność dróg w Polsce i brak dostępności kontroli). „

(VIAMENS)

To prawdziwe stwierdzenie, bo w innej uwadze inny podmiot przytacza opuszczenia i niepoprawne tłumaczenia RSP, domagając się większej "wierności" oryginałowi.



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych

Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Ogólne postulaty dotyczące założeń i zawartości Wytycznych:

Zapisy wymuszające bezpieczne projektowanie

Deklaratywnie Wytyczne sprzyjają rozwiązaniom projektowym:

"W każdym przypadku przed zastosowaniem systemu powstrzymującego pojazd należy w pierwszej kolejności: zlikwidować lub przesunąć przeszkodę usytuowaną zbyt blisko drogi, przeprojektować drogę – np. korygując przebieg jezdni w stosunku do obszaru zagrożonego, przebudować – zamieniając przeszkodę na obiekt bezpieczny." (rozdz.1 wprowadzenie pkt (6))

Jednak "Zbyt mało jest twardych zapisów, wymuszających projektowanie rozwiązań bezpiecznych z punktu widzenia użytkownika (łagodne skarpy, strefa bezpiecznego otoczenia, unikanie projektowania nowych „przeskód”, w tym w zakresie obiektów inżynierskich)."



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Ogólne postulaty dotyczące założeń i zawartości Wytycznych:

Oczywiście nie jest to tylko ani nawet przede wszystkim „wina” Wytycznych:

„Jeżeli ciągle funkcjonującą zasadą jest wyposażanie drogi w urządzenia brd w końcowej fazie jej projektowania, stosowanie maksymalnych pochyleń skarp i wąskie pasy dzielące (ekonomia), to zapisy typu: *jeżeli nie ma innej możliwości, to można stosować rozwiązania mniej bezpieczne*, dają przyzwolenie na łatwe stosowanie rozwiązań niepożądanych z punktu widzenia bezpieczeństwa.” (O/BIAŁYSTOK)

Dodatkowo trzeba pamiętać, że sposób projektowania wyznaczają przepisy wyższego rzędu, rangi rozporządzeń. Stąd np. postulat:

"Wytyczne powinny zawierać zapisy, które dość precyzyjnie określałyby formy projektowania, które mogłyby zastąpić przestarzałe zapisy przepisów techniczno-budowlanych, przy jednoczesnym wnioskowaniu do MIiR o ich zmianę". (VIA MENS)



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych

Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Ogólne postulaty dotyczące założeń i zawartości Wytycznych:

- Stworzenie listy produktów potwierdzonych przez jednostkę notyfikującą (tzw. Grupa 6)
- Stworzenie komórki na poziomie centralnym. Przed przystąpieniem do przetargu producent przedstawia całą dokumentację do zamawiającego. Przedstawione dokumenty muszą być potwierdzone przez państwową jednostkę notyfikowaną. Dzięki stworzeniu takiej jednostki i wpisania materiału na listę wyrobów dopuszczonych następuje oszczędność czasu oraz pewność, że użyte systemy są odpowiednio przebadane i certyfikowane. Sugerujemy, żeby był to IBDiM. (CZARTEK)



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Ogólne postulaty dotyczące założeń i zawartości Wytycznych:

Ile ogółu, ile szczegółu

odwieczny problem: stosować szablony przygotowane na każdą okazję, czy dać swobodę, ale jednocześnie więcej wymagać od projektanta.

W tej sprawie najczęściej zabierali głos zarządcy:

- Zbyt mało jest zapisów rozwiązujących konkretne/istniejące problemy, które często występują na drogach krajowych (Kraków)
- Brak zapisów zwłaszcza dla kwestii utrzymaniowych: stosowania barier ochronnych na istniejących drogach i w istniejących uwarunkowaniach (Białystok)
- Brak zasad stosowania barier w wielu powszechnie występujących sytuacjach, np. na skarpach, w rejonie zjazdów i skrzyżowań (Białystok)

ale też projektanci:

"Zapisy Wytycznych nie zawierają żadnych informacji, które mogłyby odnosić się do sytuacji nietypowych występujących w pasie drogowym (...) W efekcie zapisy Wytycznych są interpretowane wg uznania, co powoduje problemy na etapie zatwierdzania stałej organizacji ruchu."



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych

Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Ogólne postulaty dotyczące założeń i zawartości Wytycznych:

inaczej podchodzą do tego producenci:

„Projektant powinien wyznaczać graniczne parametry projektowanej bariery ochronnej. W projekcie powinny zostać wpisane graniczne parametry systemu, jakim powinna odpowiadać bariera. Na przykład, gdy zaprojektowana jest bariera o szerokości pracującej W6 może zostać bariera o mniejszej szerokości pracującej pod warunkiem zachowania przyjętego poziomu intensywności zderzenia.” (GRUPA "6")



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych

Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Okres przejściowy:

Producenci optują zdecydowanie za okresem przejściowym:

„Okres przejściowy przyjąć do końca 2021 r. (7 lat). Po roku 2022 poziomy "L" całkowicie zastąpią poziom H.” (Grupa 6)

„Proponujemy okres przejściowy 3- 5 lat.” (ERPLAST)

Uzasadnienie dwojaki: proces certyfikacji jest czasochłonny i kosztowny, a różnic we właściwościach barier można nie zauważyć.

Brak okresu przejściowego spowoduje znaczące ograniczenie rynku.

Jednak jest i zdanie przeciwne:

„trzeba mieć na względzie nie tylko możliwości technologiczne i produkcyjne producentów, ale również bezpieczeństwo uczestników ruchu.

Okres realizacji inwestycji jest długi, trwa kilka lat. Jeśli zostanie wydłużony okres przejściowy np. do roku 2020, de facto okres przejściowy będzie trwał łącznie nawet 10 lat. (VIA MENS)



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych

Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Wytyczne a normy:

Tu uwagi mają charakter porządkująco redakcyjny.
Najmocniej zaznaczył swój udział w konsultacjach IBDiM.

Jest jednak poważna kontrowersja dotycząca możliwości powoływania się na prenormy.

Niektórzy twierdzą, że: "są to jedynie dokumenty robocze. (...)" Na każdej prenormie na tytułowej stronie jest ostrzeżenie informujące wyraźnie, że prenorma nie może być rekomendowana w jakikolwiek sposób jako przepis czy europejski standard.(PROWERK)

Inni zaś argumentują, że "Choć nie jest znany jest termin wprowadzenia ENV 1317-4, dlaczego czekać na dokument skoro bezpieczeństwo można poprawiać już dziś?
Wprowadzony zapis zaleca stosowanie, a obligatoryjny powinien stać się po wprowadzeniu ENV1317-4. (WIMED)

sprawa do rozstrzygnięcia zapewne po zasięgnięciu opinii specjalistów PKN



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Ogólne założenia i definicje:

wiele różnych tematów, dwa szczególnie interesujące:

Roz. 2 krok 3. *Prędkość obliczeniowa jest pomocniczym parametrem odgrywającym w niniejszych wytycznych taką rolę, jaką w warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie odgrywa prędkość miarodajna...*

„W całym dokumencie powinna występować tylko prędkość dopuszczalna lub projektowa. Wielkość nazywana prędkością obliczeniową nie występuje nigdzie na świecie. Uzasadnianie jej stwierdzeniem, że prędkość dopuszczalna jest przekraczana nagminnie jest zaprzeczeniem całej polityki związanej z promowaniem jazdy zgodnej z przepisami.” (PROWERK)

Podobnego zdania jest projektant M. Bujalski: "parametr prędkości obliczeniowej jest całkowicie oderwany od warunków rzeczywistych, nie wpisuje się w stan prawny wynikający z ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz w doświadczenia krajów o wyższym poziomie bezpieczeństwa, w których przy określaniu właściwości użytkowych bariery ochronnej uwzględnia się prędkość dopuszczalną wyrażoną znakiem drogowym lub wynikającą z klasy drogi."



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych

Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Ogólne założenia i definicje:

bariery szybko-rozbieralne:

"Nasuwać się tutaj następujące pytania i wątpliwości: - czy systemy barier zawierających odcinki rozbieralne i szybko-rozbieralne powinny przejść testy, czy jest to sprawa tylko projektów warsztatowych dotyczących konstruowania połączenia elementów bariery? Czy producenci barier wykonują testy dla systemów zawierających odcinki rozbieralne i szybko-rozbieralne, przy ograniczonym zapotrzebowaniu na takie systemy? Czy małe prawdopodobieństwo uderzenia w krótki odcinek bariery szybko-rozbieralnej (12 m) oraz nadrzędność szybkiego udzielenia pomocy ofiarom wypadku nad ryzykiem uderzenia w ten krótki odcinek zwalnia producentów z posiadania badań zderzeniowych dla takich systemów? (PALIŃSKI)

To są ciekawe kwestie, tylko jeden producent je poruszył: „Nie ma konieczności zawężania określenia do stałych połączeń barier na końcach. W naszym odczuciu jest to działanie przeciwko oferowanym przez naszą firmę barierom linowym szybko-rozbieralnym, które można instalować pomiędzy starymi czy też nowymi barierami drogowymi innych typów” (PROWERK)



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych

Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Przeszkody i Obszary Zagrożone:

kluczowe pojęcia - bo to ich występowanie i brak możliwości uniknięcia kolizji z nimi przy danym przebiegu drogi są przesłanką do zabudowy systemu barier.

Mnożenie przeszkód oznacza większe zapotrzebowanie na systemy - zauważa M. Bujalski. Treść definicji „Obszarów zagrożonych” jest zdecydowanie przewymiarowana, przede wszystkim w określaniu miejsc szczególnie niebezpiecznych. Wprowadzając zapisy zawyżające kategorię określania miejsc szczególnie niebezpiecznych umożliwia się de facto nieograniczone zastosowanie barier ochronnych czy innych urządzeń Brd, dając jednocześnie podstawę do przyjmowania zawyżonych parametrów określających właściwości użytkowe barier ochronnych.

Tym niemniej, nie brak głosów, że listy należy wydłużyć: jeden z producentów postuluje objęcie taką zalecaną ochroną słupów znaków drogowych oraz masztów sygnalizatorów na skrzyżowaniach. Uzasadnienie: przy dużych prędkościach pojazdów stanowią realne zagrożenie dla kierujących.



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych

Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Bariery na obiektach inżynierskich:

ciekawa kwestia zapisu:

Wartość znormalizowanego ugięcia dynamicznego skrajnej bariery ochronnej nie może przekroczyć więcej niż o 0,20 m wielkości odległości lica bariery ochronnej przed odkształceniem do krawędzi pomostu, co zapewnia spełnienie warunku uniemożliwienia zjechania koła pojazdu poza krawędź obiektu.

Żaden zapis tak nie zjednoczył producentów: niemal wszyscy jednym głosem stwierdzili, że zapis jest niepotrzebny, gdyż informacja o opuszczeniu koła pojazdu poza krawędź obiektu jest zawarta w sprawozdaniu z testu

W tym przypadku chyba najbardziej widać, że warto sięgać także po wiedzę producentów...



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych

Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Bariery na pasach dzielących:

Tu już nie ma jednomyślności. Dwie kontrowersyjne kwestie to wielkość średniodobowego prognozowanego na 10. rok po oddaniu drogi ruchu pojazdów ciężkich (samochodów ciężarowych i autobusów) i poziom powstrzymywania barier.

Wytyczne obniżają prognozowane natężenie ruchu z 3000 pojazdów/dobę do 1500. Efekt to oczywiście wzrost miejsc, w których trzeba będzie montować bariery. Mają to też być mocniejsze systemy, w wielu przypadkach o najwyższym poziomie powstrzymywania L4b.

Krytycy tego zapisu argumentują, że grozi nam znaczne przewymiarowanie konstrukcji, coś na kształt ekranów akustycznych, z czego po latach się wycofaliśmy.



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych

Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Parametry:

najgłośniejszy spór toczył się o parametr poziomu intensywności zderzenia

temat medialny, wdzięczne pole do żartów

parametry intensywności zderzenia to A B C....



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych

Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



... stąd już tylko krok do CBA

Propozycja Wytycznych: projektant przyjmuje poziom A. Gdy nie da się inaczej, dopuszcza się poziom B. Wykluczony poziom C.

Argument: to najbezpieczniejsze dla ludzi, daje największe szanse przeżycia w przypadku uderzenia w barierę.

Producenci, nawet barier betonowych, widzą to podobnie choć mniej kategorycznie: A-preferowany, B-dopuszczalny, C-wykluczony.

Jednak projektant widzi to inaczej: Wytyczne nie powinny całkowicie ograniczać możliwości stosowania urządzenia, które ma niezbędne certyfikaty bezpieczeństwa, bo inaczej nie mogłoby się znaleźć na rynku.

Może zamiast wykluczać, trzeba poszukać dla niego zastosowań?

Parametr poziomu powstrzymywania L był już omówiony przy kwestii okresów przejściowych.



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych

Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Dalsze rozdziały:

Niejasności interpretacyjne: odcinki początkowe i końcowe, krótsze niż przebadane i połączenia dotyczą spraw dość szczegółowych - odesłanie do materiału roboczego.

Problematyka poduszek zderzeniowych (osłon energochłonnych)

kontrowersje już na poziomie terminologii:

kwestionowany zapis: *Poduszki zderzeniowe, **zwane potocznie** osłonami energochłonnymi są to...* Kilka osób zauważyło, że to wcale nie potoczna nazwa, ale obowiązująca definicja urządzenia z rozporządzenia MI.

Brak zgody czy Wytyczne powinny zajmować się tym tematem: najdalej idący wniosek mówi o konieczności wydania osobnych Wytycznych dla osłon energochłonnych.



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych

Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Trzy końcowe części opracowania to:

- Uwagi techniczno-redakcyjne (niemało!)
- Wymagania formalne (chodzi o dokumenty jakie powinien posiadać wyrób dopuszczony do zamontowania na drodze)
- Czego brakuje w Wytycznych
- Sprawy ważne, lecz szczegółowe - intencją PKD jest, by skupić się najpierw na sprawach ogólnych założeń, a potem przejść do omawiania szczegółów.



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych

Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Dalsze kroki:

Umowa PKD z GDDKiA przewiduje odbycie przynajmniej dwóch konferencji konsultacyjnych (kolejna do końca września) i kilku - w zależności od potrzeb - roboczych spotkań, z udziałem ekspertów.

produktem konsultacji ma być raport prezentujący zgłoszone w czasie konsultacji wnioski, z rekomendacjami co do ich przyjęcia bądź odrzucenia.

cały proces trwa do końca października.

po otrzymaniu raportu GDDKiA samodzielnie decyduje co dalej z Wytycznymi.



Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych
Konsultacje środowiskowe

Józefów, 27 sierpnia 2014



Dziękuję za uwagę

www.konsultacje-bariery.pl

www.pkd.org.pl