

3-209/06



Norbert Wyrwich
Dyrektor Departamentu
Zarządzania Drogami i Mostami

GDDKiA-DZ-WR7-rt-409-14/09

Warszawa, dnia 27.10. 2009 r.

ZŁ TŁP

GDDKiA O/Poznań	
wpł.	3 0. 10. 2009
L. dz.	20799/2009

*2P
2R
2-2 (0)
2-1*

fax. 2 dn. 27.10.09

*1981/2009
30.10.2009*

**Pan
Tadeusz Łuka
Zastępca Dyrektora Oddziału
GDDKiA w Poznaniu.**

Odpowiadając na Państwa pismo nr GDDKiA-O/PO/Z-2/mg/4091/123/09 z dnia 12 października 2009 r. w sprawie pisma możliwości zastosowania barier linowych w projekcie organizacji ruchu do projektu budowy obwodnicy drogowej Jarocina w ciągu drogi ekspresowe S11 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad uprzejmie przedstawia stanowisko w tej sprawie:

1. Bariera ochronna jest wyrobem budowlanym ponieważ jest wytworzona w celu zastosowania w sposób trwały na obiekcie budowlanym (Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych - art. 2 ust. 1). [Dz.U.92.881.2004]).
2. Bariera ochronna jako wyrób budowlany, zgodnie z art. 5. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych [Dz.U.92.881.2004] uwzględniając istniejące w tym zakresie realia prawne, nadaje się do stosowania przy wykonywaniu robót budowlanych jeżeli jest oznakowana „CE” albo znakiem budowlanym.
3. Warunkiem oznakowania „CE” jest dokonanie oceny zgodności z normą zharmonizowaną (art. 5. w/w ustawy), a warunkiem oznakowania znakiem budowlanym jest dokonanie oceny zgodności z Polską Normą (zgodnie z § 12 ust. 1 pkt 3) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 sierpnia 2004 r. w sprawie sposobów deklarowania zgodności wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym (Dz.U.198.2041.2004).
4. Dla drogowych barier ochronnych normą zharmonizowaną, jest norma PN-EN 1317-5. Została ona zamieszczona w wykazie norm zharmonizowanych opublikowanym w Monitorze Polskim z dnia 24 lutego 2009 Nr 11 poz. 139. Norma PN-EN 1317 jest także Polską Normą. Ostatnia jej aktualizacja dokonana została w sierpniu 2009 r.

5. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 11 sierpnia 2004 r. w sprawie sposobów deklarowania zgodności wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym drogowe bariery ochronne zaklasyfikowane zostały do warunków oceny zgodności (certyfikacji) wg „systemu 1”, dla których należy przeprowadzić m.in. badanie wstępne typu przez jednostkę akredytowaną. Dla barier ochronnych jest to badanie zderzeniowe zgodne z normą PN-EN 1317-1/2, która opisuje warunki prób zderzeniowych, którym ma być poddana bariera ochronna, aby dokonać oceny jej zgodności z normą, a tym samym aby mogła być oznakowana „CE” lub znakiem budowlanym.

6. W związku z powyższym Ogólne Specyfikacje Techniczne GDDKiA z roku 1998 „D-07.04.01 - Bariery ochronne betonowe pełne” oraz „D-07.05.01 - Bariery ochronne stalowe”, które nie uwzględniają normy PN-EN 1317 nie mogą być dalej podstawą dla sporządzania Szczegółowych Specyfikacji Technicznych ani Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, a w dokumentacjach technicznych i przetargowych nie wolno stosować zapisów pochodzących z wyżej wymienionych OST, w których drogowe bariery ochronne określa się według „typów SP”.

7. W Specyfikacjach Istotnych Warunków Zamówienia stosowanych w GDDKiA należy wprowadzić zapisy, że warunkiem niezbędnym dla zastosowania barier ochronnych jest posiadanie przez nie znaku budowlanego lub oznakowania CE, co oznacza, że dokonano oceny ich zgodności (certyfikacji) z normą zharmonizowaną PN-EN 1317 lub z aprobatą techniczną wydaną przed wejściem w życie normy zharmonizowanej, która zawiera wyniki testów zderzeniowych czyli de facto potwierdzenia zgodności z normą PN-EN 1317. Należy w nich także wskazać podstawowe parametry funkcjonalne drogowych barier ochronnych zdefiniowane tą normą tj.:

- poziom powstrzymywania,
- szerokość pracująca,
- poziom intensywności zderzenia.

Wszystkie wymienione wyżej stwierdzenia odnoszą się do wszystkich drogowych barier ochronnych także do barier linowych. Warunkiem zastosowania barier ochronnych na drogach krajowych jest posiadanie przez nie znaku budowlanego lub oznakowania „CE” do czego niezbędne są wyniki badań zderzeniowych. Parametry funkcjonalne drogowych barier ochronnych, także barier linowych na autostradach i drogach ekspresowych powinny być następujące:

- 1.** Poziom powstrzymywania, z uwzględnieniem obszarów i przeszkód powinien być nie mniejszy niż:
 - przy krawędzi – H1.
 - w pasie dzielącym – H2
 - na obiektach – H3

2. Szerokość pracująca powinna być mniejsza niż:

- przy krawędzi – najmniejsza odległość między barierą ochronną a elementami wyposażenia drogi takimi jak np. ekrany akustyczne, konstrukcje wsporcze oznakowania,
- w pasie dzielącym – połowa szerokości pasa dzielącego i najmniejsza odległość między barierą ochronną a elementem wyposażenia drogi lub podporą obiektu.

3. Poziom intensywności zderzenia barier ochronnych na drodze ekspresowej: A

W przypadku barier linowych sprawdzać należy także deklarowane przez producenta ograniczenia dotyczące możliwości ich stosowania na łukach poziomych o małych promieniach.

DYREKTOR DEPARTAMENTU
Zarządzania Drogami i Mostami

wz Norbert Wyrwich