

There are no translations available.

Celem instalowania drogowych barier ochronnych jest zabezpieczenie lub zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz osób i obiektów znajdujących się w obszarze zagrożonym w pobliżu drogi. Drogowe bariery ochronne można stosować jedynie wtedy, gdy z powodu braku barier i zjechania pojazdu z jezdni można oczekiwać bardziej negatywnych skutków (dla użytkowników pojazdu, a także dla osób trzecich lub obiektów znajdujących się w obszarze zagrożonym w pobliżu drogi) niż te, które mogą powstać w przypadku zainstalowania tam barier i najechania na nie pojazdu.

Bariera ochronna jest urządzeniem służącym bezpieczeństwu ruchu drogowego, mającym na celu zapobieżenie zjechaniu pojazdu z drogi w miejscach niebezpiecznych lub przejechanie na jezdnię z przeciwnym kierunkiem ruchu, a także niedopuszczenie do kolizji z obiektami w pobliżu drogi. Bariera może być skrajna - przy krawędzi jezdni, lub dzieląca - umieszczona na pasie dzielącym jezdnie o przeciwnych kierunkach. Bariery są stosowane m.in. na wiaduktach i nasypach, jak również w miejscach, gdzie w pobliżu znajdują się objekty i przeszkody stałe np. słupy lub budynki, kolizja z którymi może być szczególnie niebezpieczna.

Oprócz uniemożliwienia przejechania poza krawędź drogi lub przejechania na drugą jezdnię o przeciwnym kierunku ruchu, bariera powinna wyprowadzić pojazd na tor ruchu równoległy do bariery, przy czym nie może dojść do znacznego odbicia lub sprężystego odrzucenia pojazdu. Bariera powinna też powodować w trakcie kolizji możliwie niewielkie uszkodzenia pojazdu, nie utrudniające panowania nad kierunkiem jazdy. Energia uderzenia powinna być w znacznej mierze pochłonięta przez konstrukcję bariery.

Podstawą orzeczeń o jakości bariery jest test zderzeniowy wykonywany według zharmonizowanej normy europejskiej PN-EN 1317. Dopuszczenie do stosowania barier drogowych regulują aktualne przepisy prawne. Obecnie dopuszcza się do stosowania na drogach i mostach jedynie takie bariery, które posiadają pozytywne wyniki poligonowych prób zderzeniowych i które przeszły pomyślnie wymagany przepisami prawa budowlanego proces certyfikacji.

Norma PN - EN 1317 podaje wymagania, jakie powinny być spełnione przez bariery przy uderzeniu, przy czym duży nacisk kładzie się na zabezpieczenie pasażerów przed działaniem zbyt dużych przeciążeń i wynikającymi stąd urazami. Jednocześnie norma ta nie określa konstrukcji, kształtu czy materiału, z jakiego bariera jest wykonana (np. bariery stalowe, betonowe, linowe). Formułuje się jedynie wartości parametrów funkcjonalnych barier, potwierdzonych podczas prób zderzeniowych, tj. „poziomu powstrzymywania”, wielkości odkształceń bariery oraz opóźnień doznawanych przez głowę osoby jadącej w pojeździe. Na drogach można dopuszczać stosowanie tylko takich barier, które w testach zderzeniowych

udowodniły swoją skuteczność i jednocześnie barier identycznych w każdym aspekcie (fizycznym, technicznym i technologicznym) jak te, które poddawane były próbom zderzeniowym.

Infrastruktura drogowa to m.in. bariery drogowe i mostowe, poduszki zderzeniowe, dobrze widoczne oznakowanie poziome i pionowe - wszystkie te elementy w istotny sposób zwiększają bezpieczeństwo użytkowników dróg. Aby ograniczyć liczbę ofiar wypadków, bezpieczna infrastruktura na drogach powinna stać się standardem.