

Kraków 10.01.2024

Szanowny Pan Łukasz Zboralski
Redaktor Naczelny brd24.pl
ul. Zimowa 57/1, 05 – 515 Nowa Iwiczna

KTC/MO/73/2024/I

STANOWISKO PODWYKONAWCY

Dotyczy: uszkodzonych barier podczas kolizji z dnia 19.11.2023 na Kontrakcie „Budowa drogi S-7 Olsztynek (S51) – Płońsk (S10) odc. Mława - Strzegowo

Szanowni Państwo,

w odpowiedzi na zamieszczony na stronach Państwa portalu brd24.pl w dniu 30 listopada 2023r. artykuł zatytułowany: „To rosyjska bariera przebiła auto na S7. Drogowcy muszą to zbadać” o kolizji pojazdu na Kontrakcie „Budowa drogi ekspresowej S-7 odc. Mława – Strzegowo”, KTC Service Sp. z o.o. poniżej przedstawia stanowisko w sprawie uszkodzenia drogowych barier ochronnych.

Na wstępie pragniemy zwrócić uwagę, że wszystkie zamontowane bariery na przedmiotowym Kontrakcie posiadają niezbędne dokumenty jakościowe m.in. Certyfikaty CE, Deklaracje Właściwości Użytkowych i że każdy z systemów został przebadany zderzeniowo podczas crash-testów uzyskując pozytywne wyniki z badań. Przed rozpoczęciem realizacji Kontraktu komplet dokumentów zgłoszeniowych został przedłożony Zamawiającemu – GDDKiA i uzyskał pozytywną rekomendację do stosowania na Kontrakcie.

Drogowe i mostowe bariery energochłonne są urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego i mają na celu zminimalizowanie skutków opuszczenia pojazdów poza drogę. Nie są jednak rozwiązaniem idealnym i nie gwarantują zawsze w 100%, że podczas rzeczywistych wypadków ich praca będzie identyczna jak podczas testów zderzeniowych. Należy mieć na uwadze, że bariery energochłonne stanowią same w sobie przeszkodę, a sposób ich pracy zależy głównie od pojazdu, tj. jego masy i wymiarów, jego prędkości oraz od kąta uderzenia w bariery.

W nawiązaniu do informacji medialnych dotyczących zdarzenia drogowego opublikowanych przez portal brd24.pl i powielany w innych mediach o treści dostępnej pod linkiem:

https://www.onet.pl/motoryzacja/brd24pl/rosyjska-bariera-przebila-auto-na-s7-drogowcy-tozbadaja/b9b3krj,30bc1058?utm_source=FB_IA_PPO&utm_medium=social&utm_campaign=PP_O_InstantArticles&utm_term=autor_3&fbclid=IwAR3N_4GPIn4Pu1dB3inO_HG188dwiEvTivO3rpAkrblpDjC4LWZRQpEzEw

poniżej przedstawiamy stanowisko KTC Service w przedmiotowej sprawie.



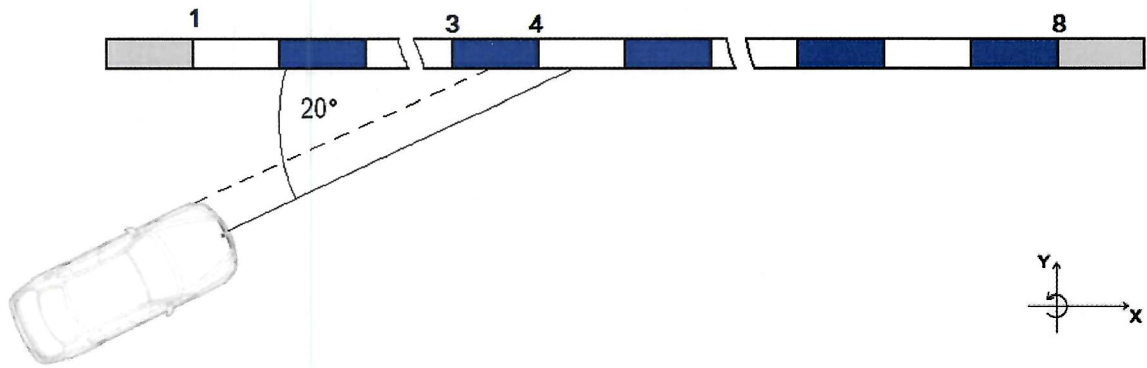
1. Nieprawdą jest informacja podana we wskazanym artykule, że opisywana, uszkodzona bariera to system KTC037 o parametrach H1,W3,A czyli system o podwyższonym poziomie powstrzymania mającym za zadanie powstrzymać nadjeżdżający pojazd ciężarowy. Po analizie dokumentacji projektowej jak również po wizji lokalnej stwierdzono, że w przedmiotowej lokalizacji zgodnie z projektem zamontowano system KTC041 o parametrach N2,W2,A czyli o normalnym poziomie powstrzymania. Bariera o takich parametrach ma za zadanie powstrzymać pojazd o masie 1500kg, poruszającego się z prędkością 110 km/h i uderzającego w barierę pod kątem 20°.
2. W rozpatrywanym przypadku niestety rozbity pojazd nie posiadał wideo rejestratora, aby określić w jakich okolicznościach doszło do kolizji. Możemy tylko i wyłącznie przypuszczać co się wydarzyło na podstawie zdjęć uszkodzonego pojazdu oraz uszkodzonej bariery.



Rys.1. Zdjęcie z miejsca kolizji

Jak widać na poniższych zdjęciach, kontakt pojazdu z barierą rozpoczął się ok. 8 metrów przed przerwaniem bariery i ze śladów na barierze kontakt ten trwał do momentu rozerwania prowadnicy. Zakładamy, że pojazd poruszał się z dozwoloną prędkością na drodze ekspresowej tj. 120 km/h (choć w rzeczywistości prędkość mogła być większa). Należy szczególnie zwrócić uwagę na uszkodzenia pojazdu. Cała prawa strona pojazdu nie nosi jakichkolwiek oznak uszkodzeń. W związku z tym jednoznacznie należy stwierdzić, że w przypadku uderzenia pojazdu w schemacie chociażby podobnym do tego podczas prób zderzeniowych (schemat poniżej – lustrzane odbicie), samochód po kontakcie z barierą przez ok. 8m powinien posiadać widoczne ślady uszkodzeń (przetarc) co najmniej błotnika przedniego oraz drzwi przednich.





Rys. 2. Szkic pojazdu zbliżającego się do punktu zderzenia.



Rys. 3. Uszkodzenia pojazdu po kontakcie z barierą

3. W związku z powyższym, na podstawie zdjęć uszkodzonej bariery, jak również zdjęć uszkodzonego pojazdu można przypuszczać, że kierowca Toyoty przodem auta uderzył w bariery, co w takiej sytuacji – biorąc pod uwagę długość kontaktu pojazdu z barierą (ok. 8m) oznacza, że kąt uderzenia pojazdu musiał być bardzo duży, a toyota podczas uderzenia mogła być usytuowana niemalże prostopadle do linii barier.
4. Wyżej opisane zdarzenie nie mogło skończyć się inaczej, jak poprzez przerwanie prowadnicy bariery. W takiej sytuacji jakkolwiek bariera o parametrze poziomu powstrzymania N2 jakiegokolwiek producenta barier mogłaby zachować się podobnie.



5. Według portalu brd24.pl, sposób pracy barier KTC Service jest niebezpieczny dla kierowców. Portal opisał wyjątkowo jednostkową sytuację pomijając fakt, że w pozostałych **41** przypadkach (dane z GDDKiA) związanych z uderzeniami pojazdów w bariery KTC Service na drodze objętej tą samą Inwestycją i to w okresie zaledwie nieco ponad roku po jej oddaniu, bariery KTC Service zachowały się prawidłowo co niewątpliwie uratowało kierowcom i pasażerom zdrowie, a może nawet i życie.

Podsumowując sprawę kolizji, uderzenia pojazdów w bariery energochłonne zdarzały się w przeszłości, zdarzają się obecnie oraz z całą pewnością będą się jeszcze zdarzać. Niektóre z nich niestety kończą się tragicznie. Inwestorzy, Generalni Wykonawcy, a przede wszystkim użytkownicy dróg muszą mieć świadomość, że bariera energochłonna również jest przeszkodą, a nie tylko zabezpieczeniem, i pomimo starań Producentów barier udoskonalających swoje konstrukcje, w skrajnych okolicznościach zastosowanie bariery może nie zagwarantować bezpieczeństwa osób na drodze.

Drugą część artykułu poświęcono rosyjskiej firmie KTC Metalokonstrukcja i faktowi, że historycznie spółka ta była powiązana z KTC Service sp. z o.o. W momencie wybuchu wojny w Ukrainie KTC Service sp. z o.o. jednoznacznie i natychmiastowo zakończyła współpracę z kontrahentami rosyjskimi, zakończyła wcześniejsze kontakty, zaś wszelkie udziały w kapitale zakładowym Spółki zostały wykupione przez Pana Marcina Olszewskiego. KTC Service sp. z o.o. nie sprowadza i nie dystrybuuje barier rosyjskich i jest wyłącznym właścicielem wszelkich stosowanych przez siebie technologii. Postawa KTC Service sp. z o.o. w stosunku do rosyjskiej agresji na Ukrainę jest jednoznacznie negatywna.

Z poważaniem

