dnia 23.09.2026 r.

Ministerstwo Infrastruktury
RPW/61719/2026 p
Data:2026-09-25

Ministerstwo Infrastruktury
Departament Dróg Publicznych
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

WNIOSEK

o podjęcie działań umożliwiających stosowanie „MOBILNEJ BARIERY OSŁONOWEJ" jako alternatywnego rozwiązania zabezpieczającego przy robotach, pracach utrzymaniowych i pomiarach diagnostycznych prowadzonych w pasie drogowym

Zwracamy się z wnioskiem o podjęcie działań zmierzających do przeanalizowania i stworzenia możliwości stosowania nowego rozwiązania zabezpieczającego – „MOBILNEJ BARIERY OSŁONOWEJ" – przy prowadzeniu robót, krótkotrwałych prac utrzymaniowych, przeglądów oraz pomiarów diagnostycznych w pasie drogowym. Proponujemy, aby rozwiązanie mogło funkcjonować jako alternatywa dla dotychczasowych sposobów zabezpieczania stref robót, w przypadkach, w których jego zastosowanie jest technicznie uzasadnione i zapewnia wymagany poziom bezpieczeństwa.

Istotą rozwiązania jest utworzenie mobilnej, fizycznej osłony pomiędzy czynnym ruchem pojazdów a strefą, w której przebywają pracownicy. Załączniki nr 1–8 przedstawiają proponowane warianty zastosowania Mobilnej Bariery Osłonowej m.in. przy zajęciu poszczególnych pasów ruchu, pasa awaryjnego i pasa wyłączenia oraz podczas robót szybko postępujących. Schematy przewidują – zależnie od wariantu – współpracę bariery z pojazdem zabezpieczającym, tablicą U-26a / poduszką zderzeniową, tablicami U-27 lub VMS i pozostałymi elementami organizacji ruchu.

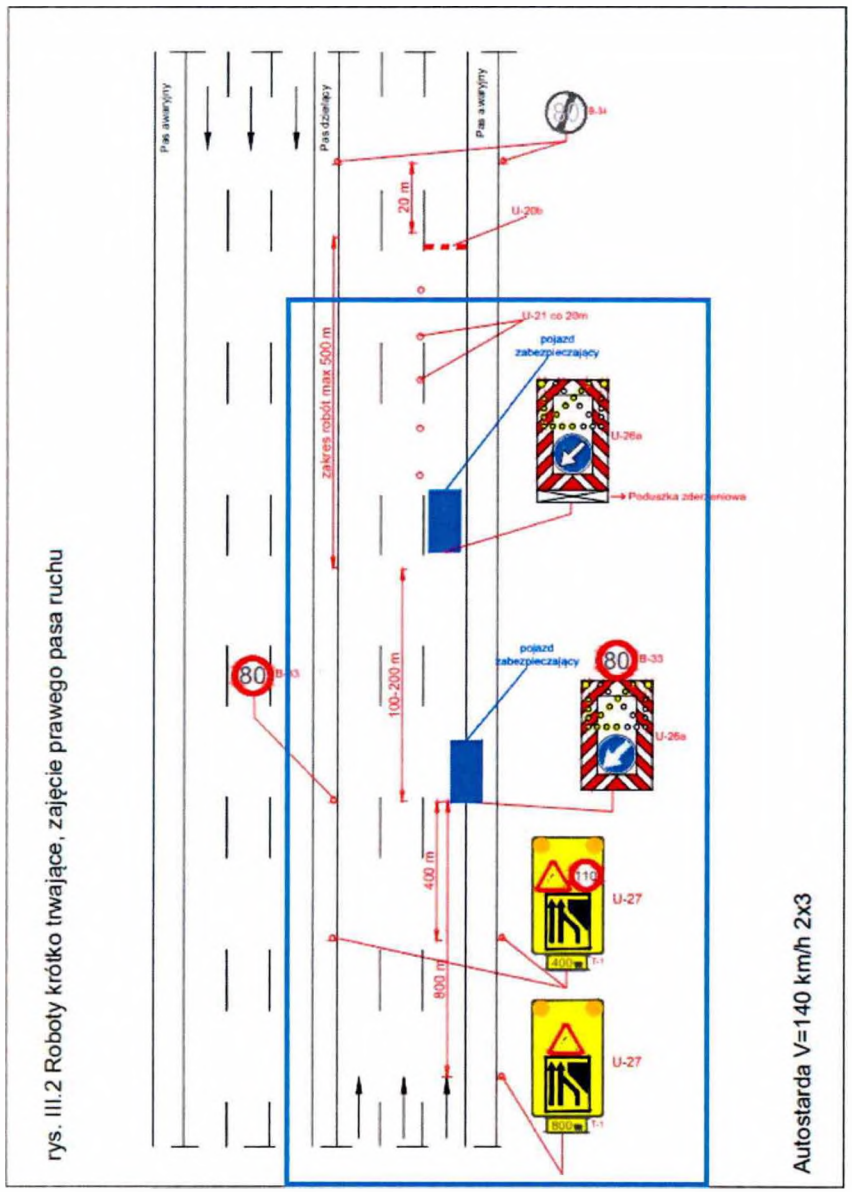
Zasadne jest rozpatrzenie tego rozwiązania przede wszystkim przez pryzmat bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD), bezpieczeństwa i higieny pracy (BHP) oraz ochrony życia i zdrowia człowieka. Osoby wykonujące prace na jezdni lub w jej bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się w strefie szczególnego ryzyka. Dodatkowa fizyczna osłona może służyć ograniczeniu skutków niezamierzonego wtargnięcia pojazdu w strefę roboczą, a także zwiększeniu czytelności oddzielenia strefy ruchu od strefy pracy. Nadrzędnym celem proponowanego rozwiązania jest zwiększenie ochrony człowieka – zarówno pracownika drogowego, jak i uczestnika ruchu.

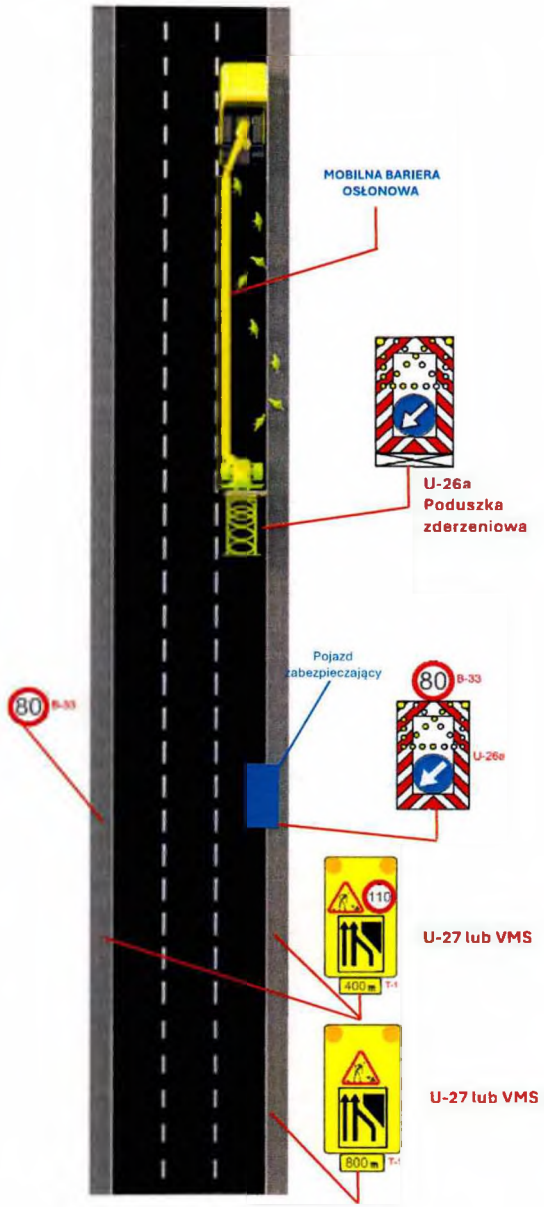
Mając powyższe na uwadze, wnosimy o merytoryczną analizę przedstawionego rozwiązania oraz rozważenie podjęcia działań, w ramach właściwości Ministerstwa Infrastruktury, które umożliwią jego stosowanie jako rozwiązania alternatywnego, dobieranego odpowiednio do rodzaju robót, warunków ruchu i oceny ryzyka. Prosimy również o wskazanie właściwej ścieżki oceny technicznej, wymaganych badań i dokumentów oraz ewentualnych warunków wdrożenia pilotażowego. Deklarujemy gotowość do przedstawienia koncepcji urządzenia oraz współpracy z Ministerstwem Infrastruktury, GDDKiA i innymi właściwymi jednostkami przy wypracowaniu zasad bezpiecznego stosowania Mobilnej Bariery Osłonowej.

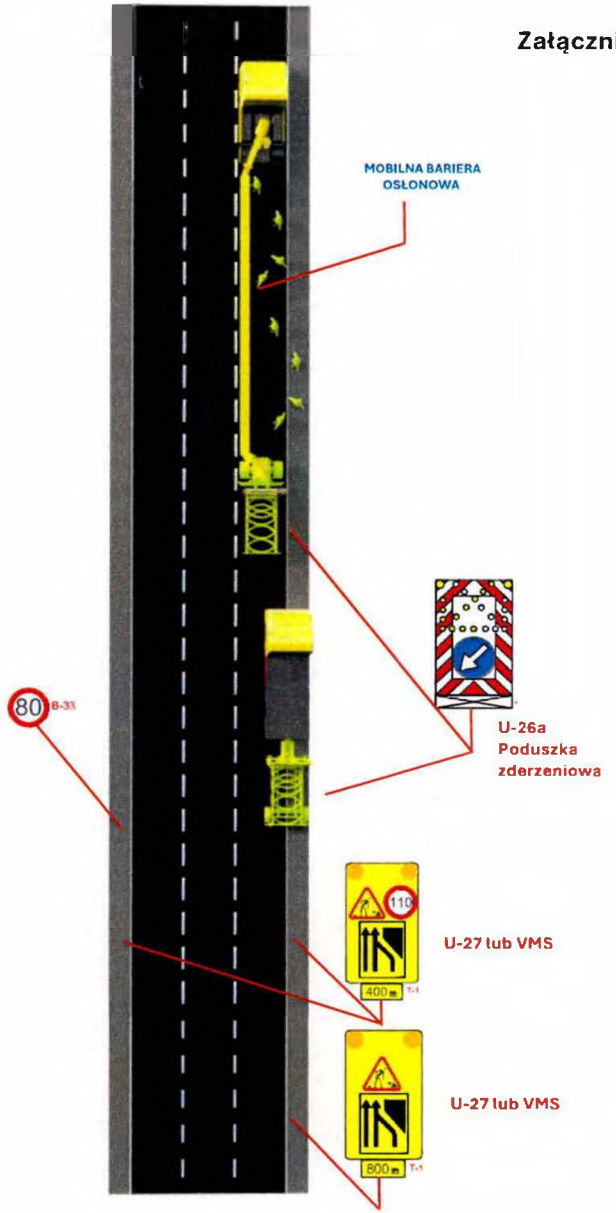
Z poważaniem,

Załączniki nr 1–8: Schematy proponowanego zastosowania Mobilnej Bariery Osłonowej.

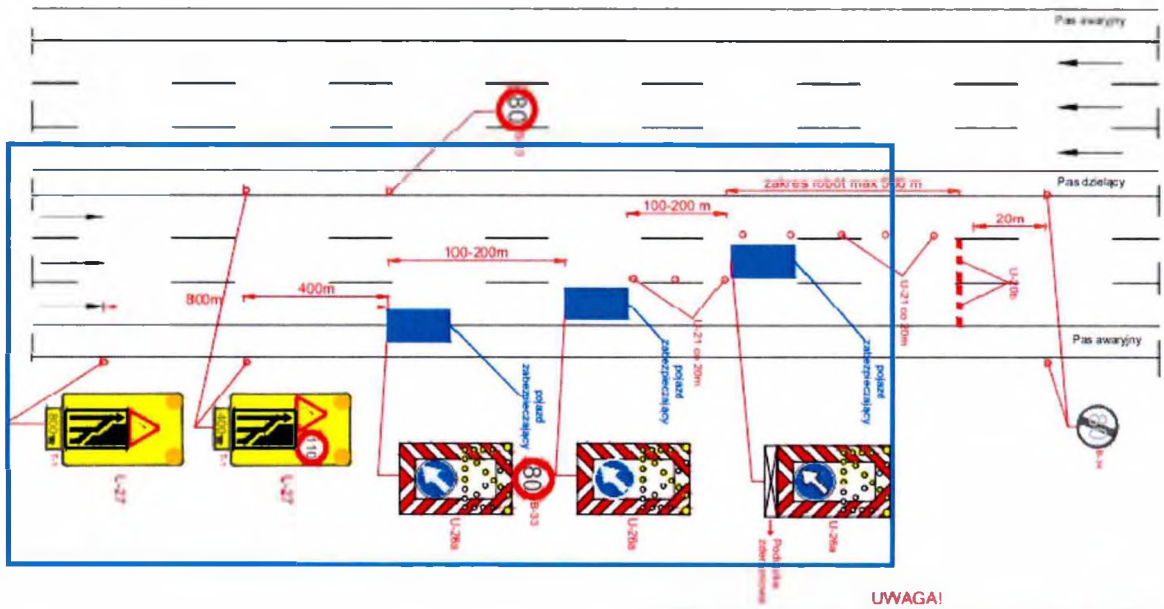
Załącznik nr 1





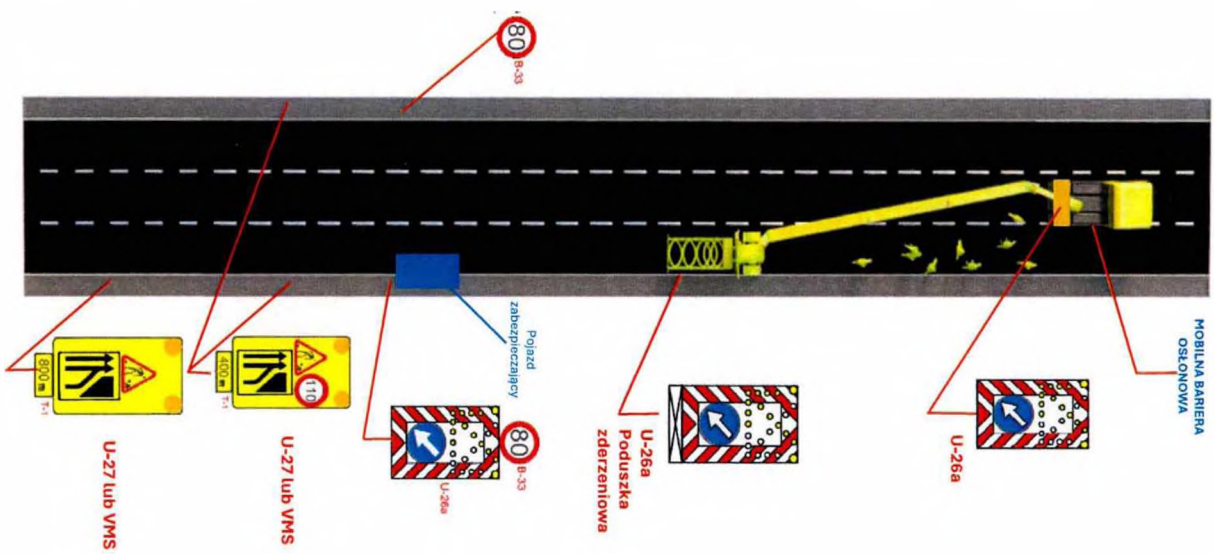


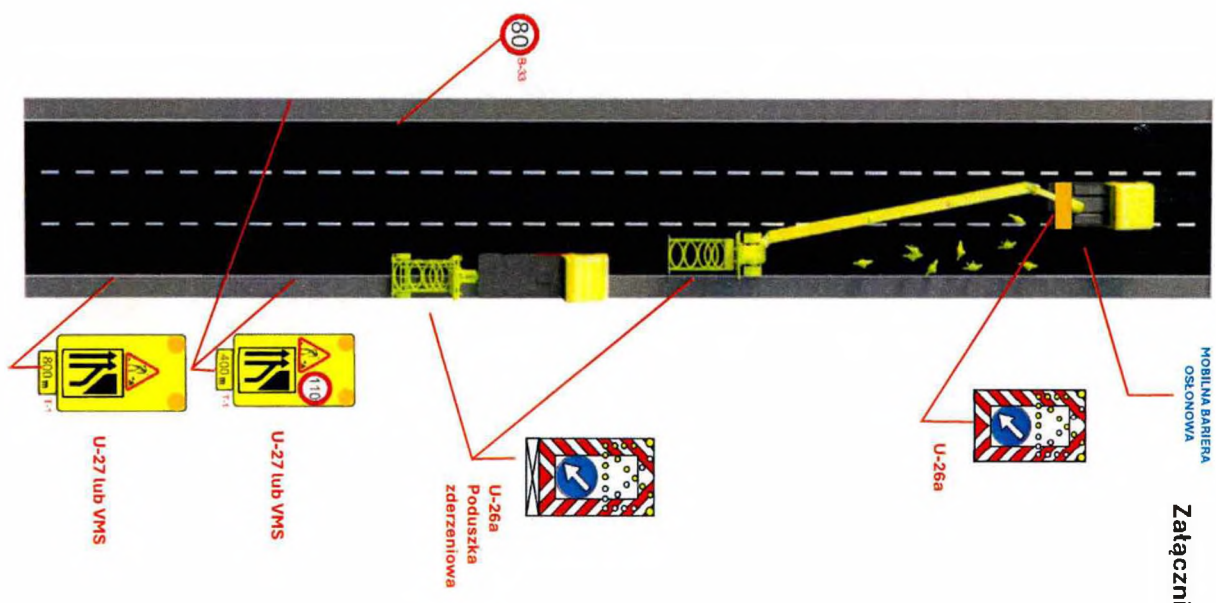
rys. III.3 Roboty krótko trwające, zajęcie środkowego pasa ruchu



UWAGA!
Jeżeli przed robotami nie występuje VMS na bramownicy, na którym możliwe jest wyświetlenie inf. o ewentualnych utrudnieniach i za ile kilometrów należy zastosować VMS mobilny wyświetlający takie inf.

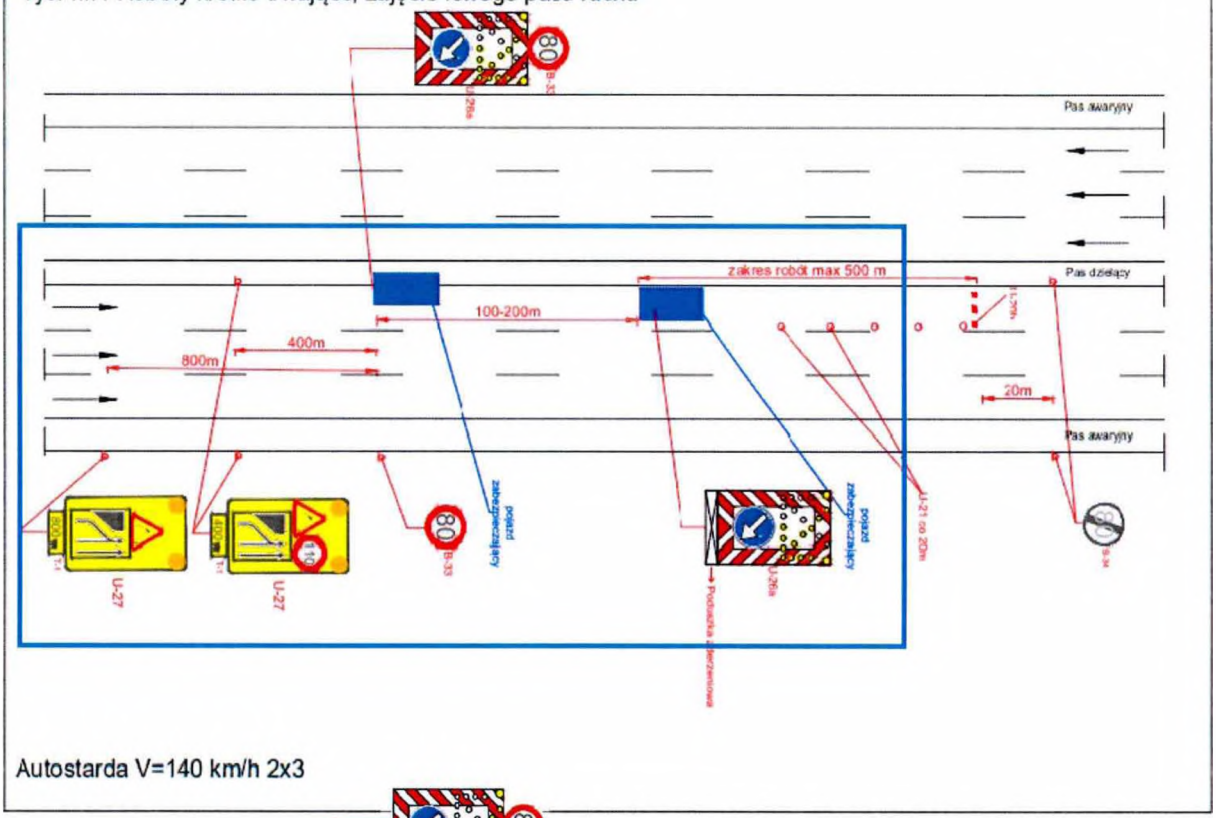
Autostarda V=140 km/h 2x3



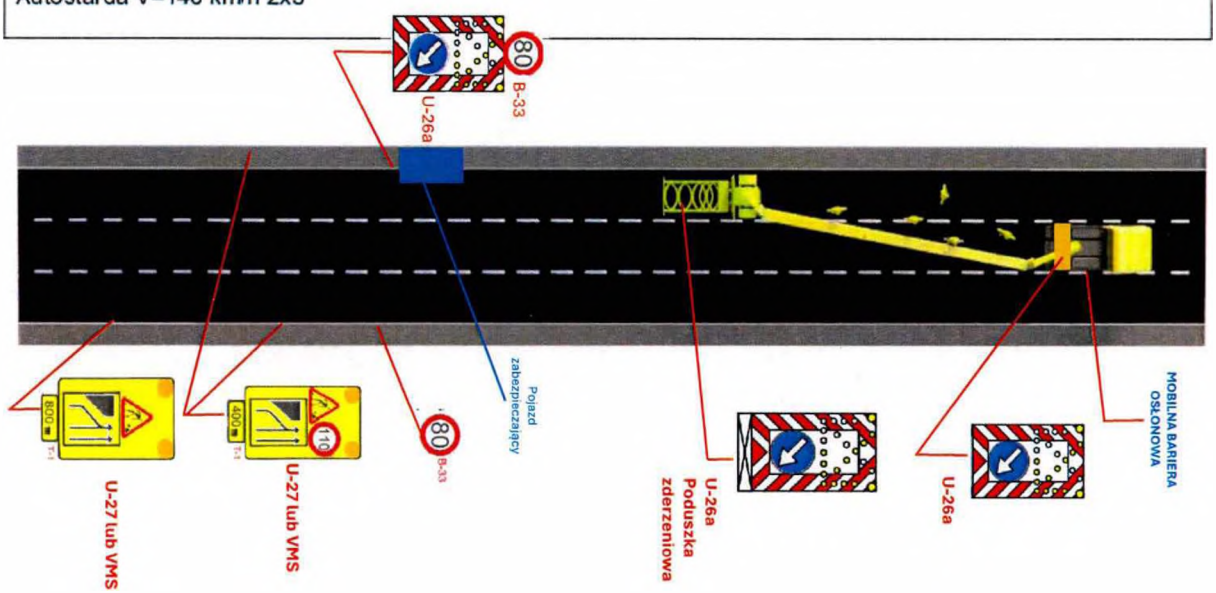


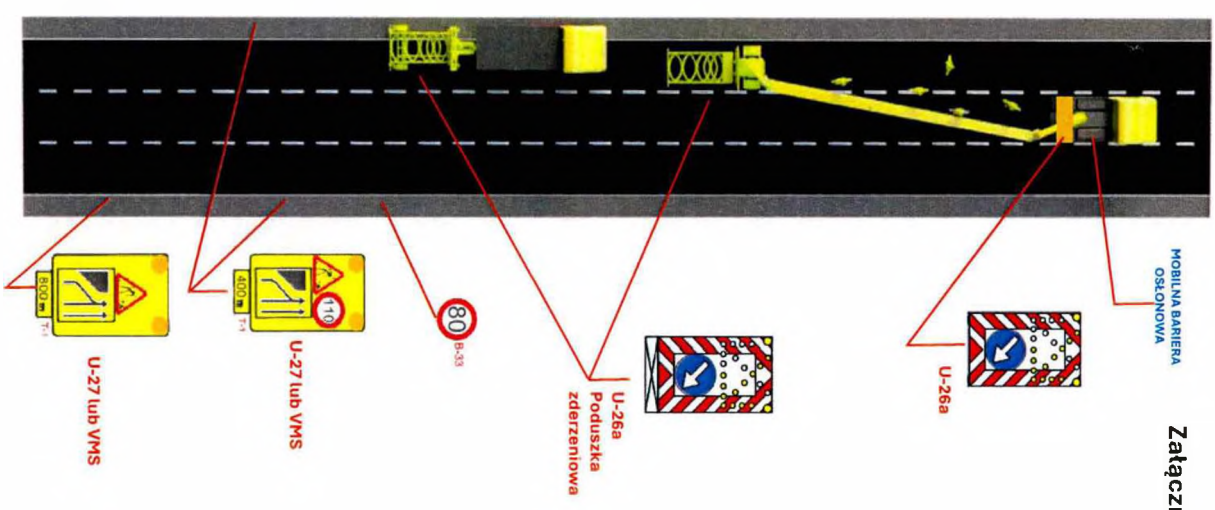
Załącznik nr 2

rys. III.1 Roboty krótko trwające, zajęcie lewego pasa ruchu



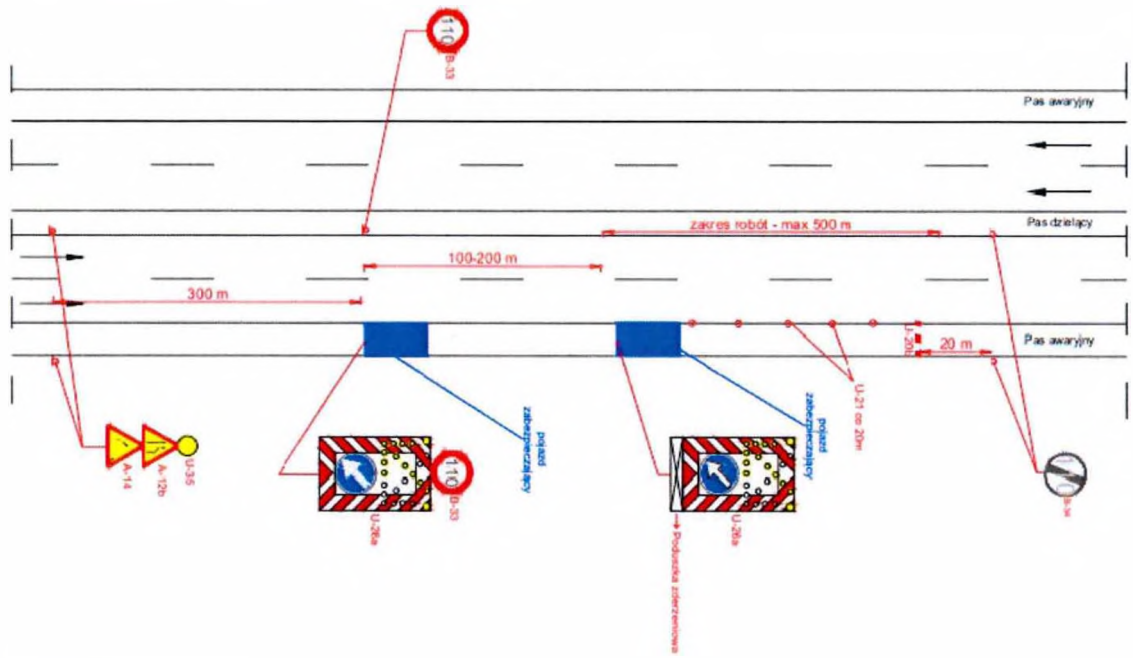
Autostarda V=140 km/h 2x3



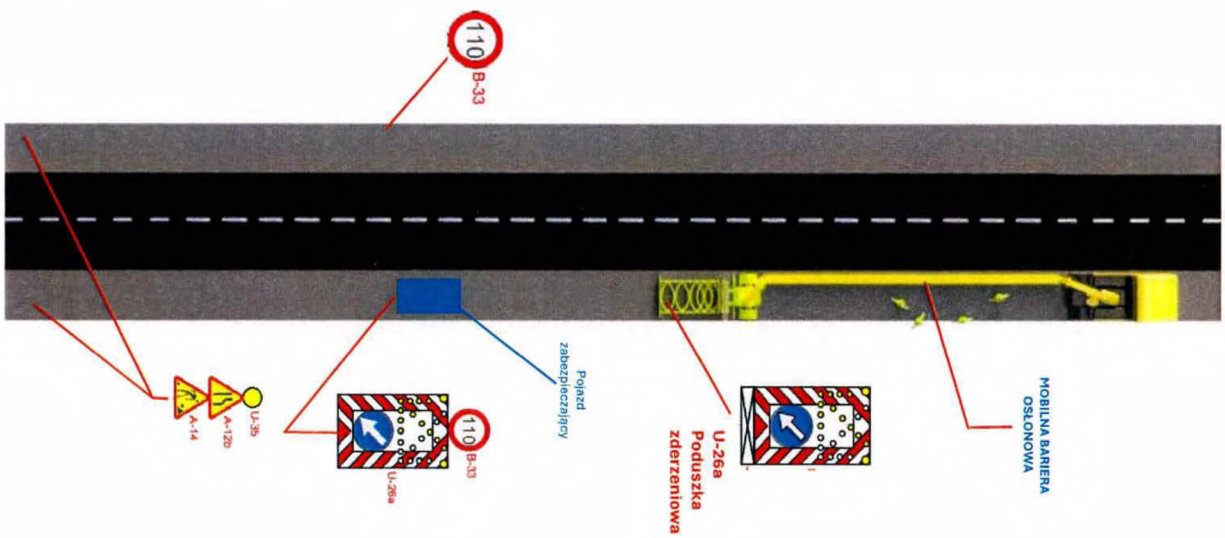


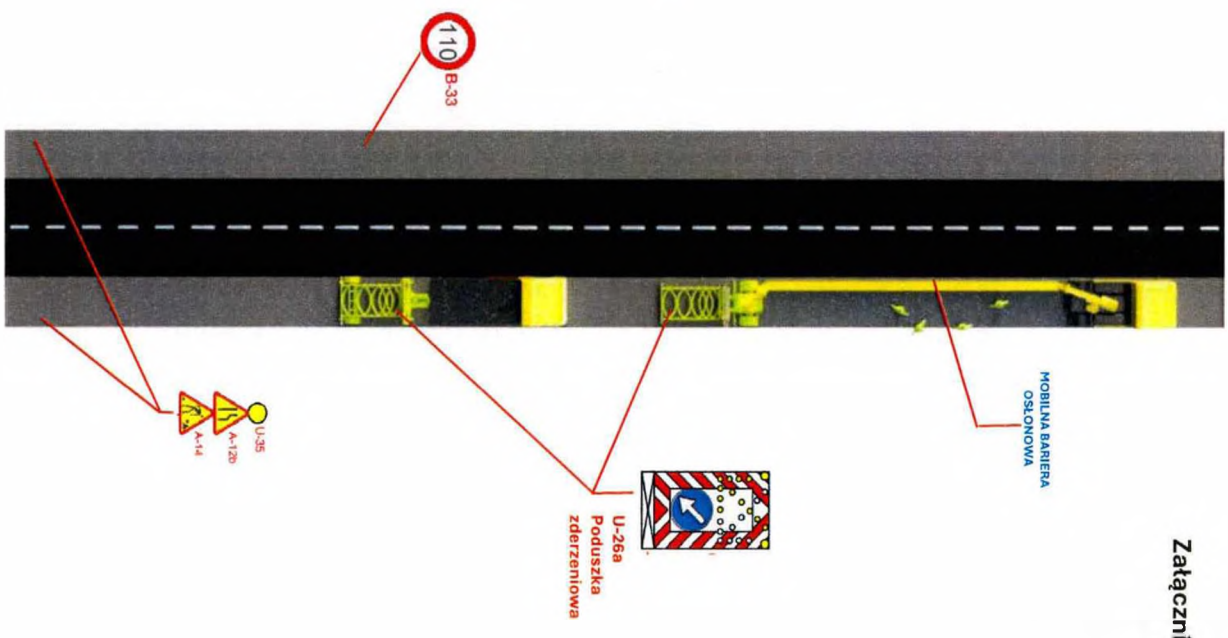
Załącznik nr 3

rys. III.4 Roboty krótko trwające, zajęcie pasa awaryjnego



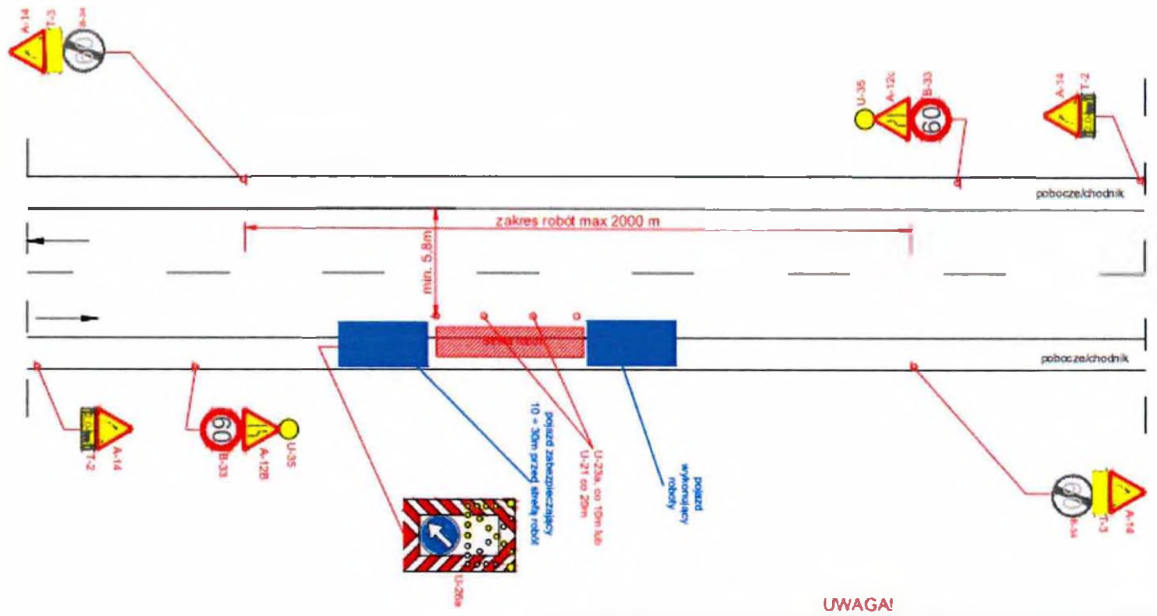
Autostrada V=140 km/h





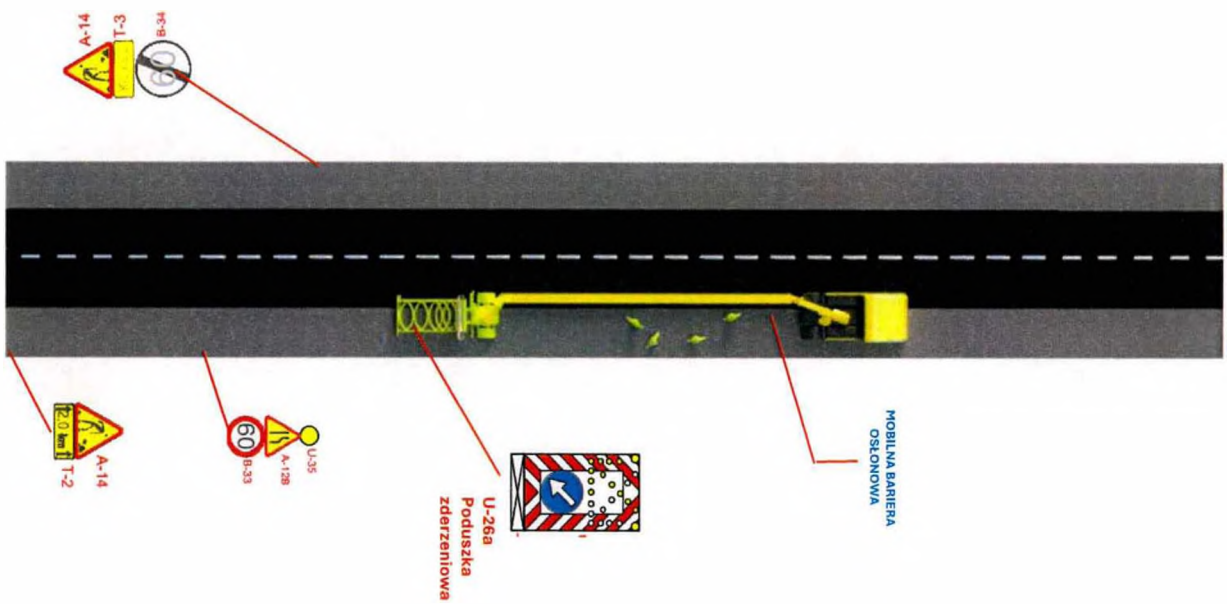
Załącznik nr 4

rys. I.17 Roboty szybko postępujące, zajęcie pobocza/chodnika oraz części pasa ruchu



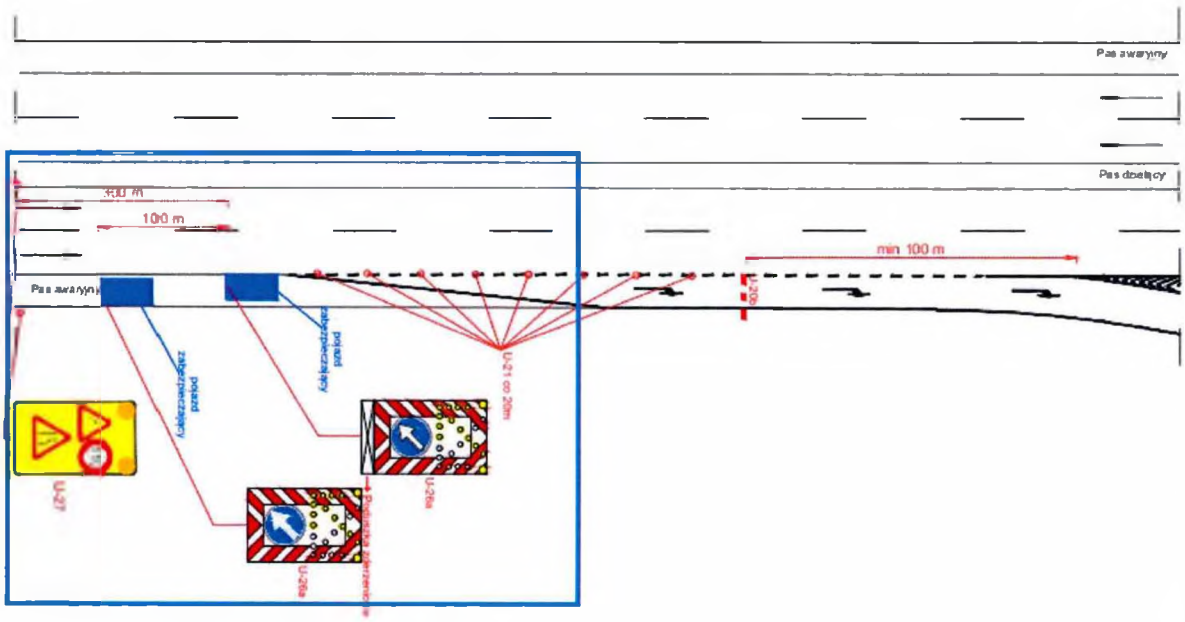
UWAGA!
- w przypadku robót wykonywanych ręcznie maksymalny zakres robót 1000 m

Droga o przekroju 1x2 V=90 km/h (obszar niezabudowany)

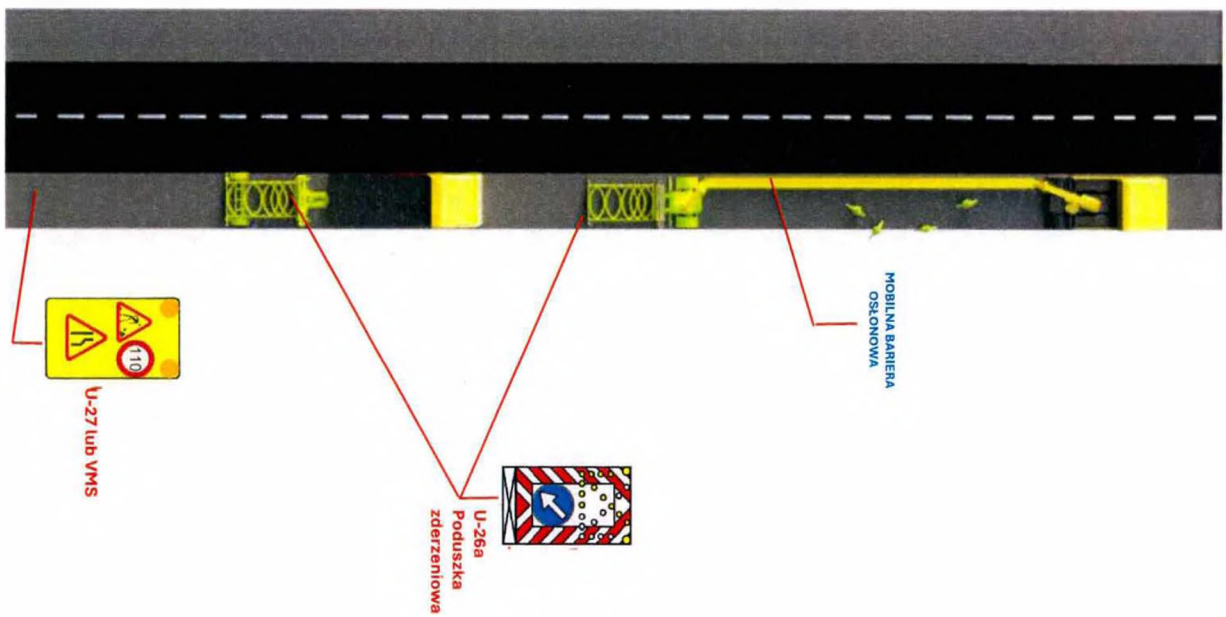


Załącznik nr 5

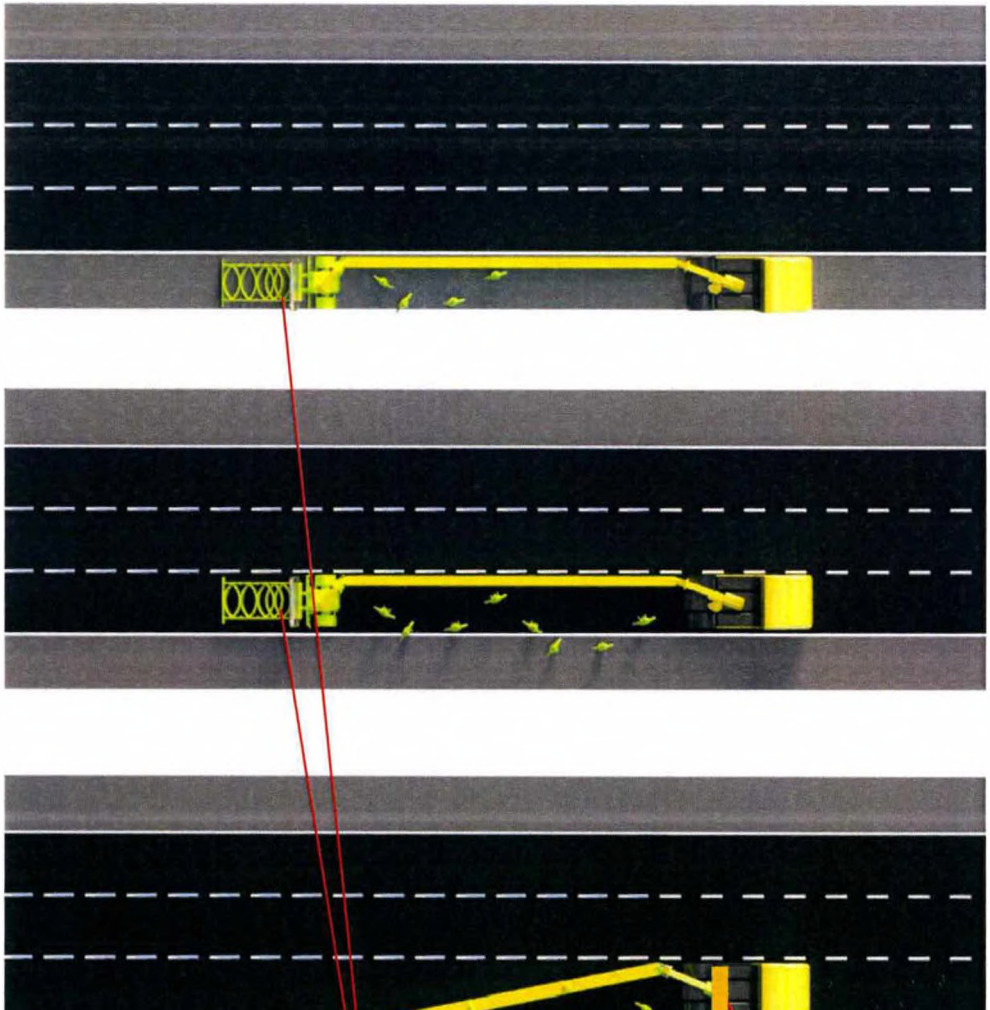
rys. III.7 Roboty krótko trwające, zajęcie pasa wyłączenia



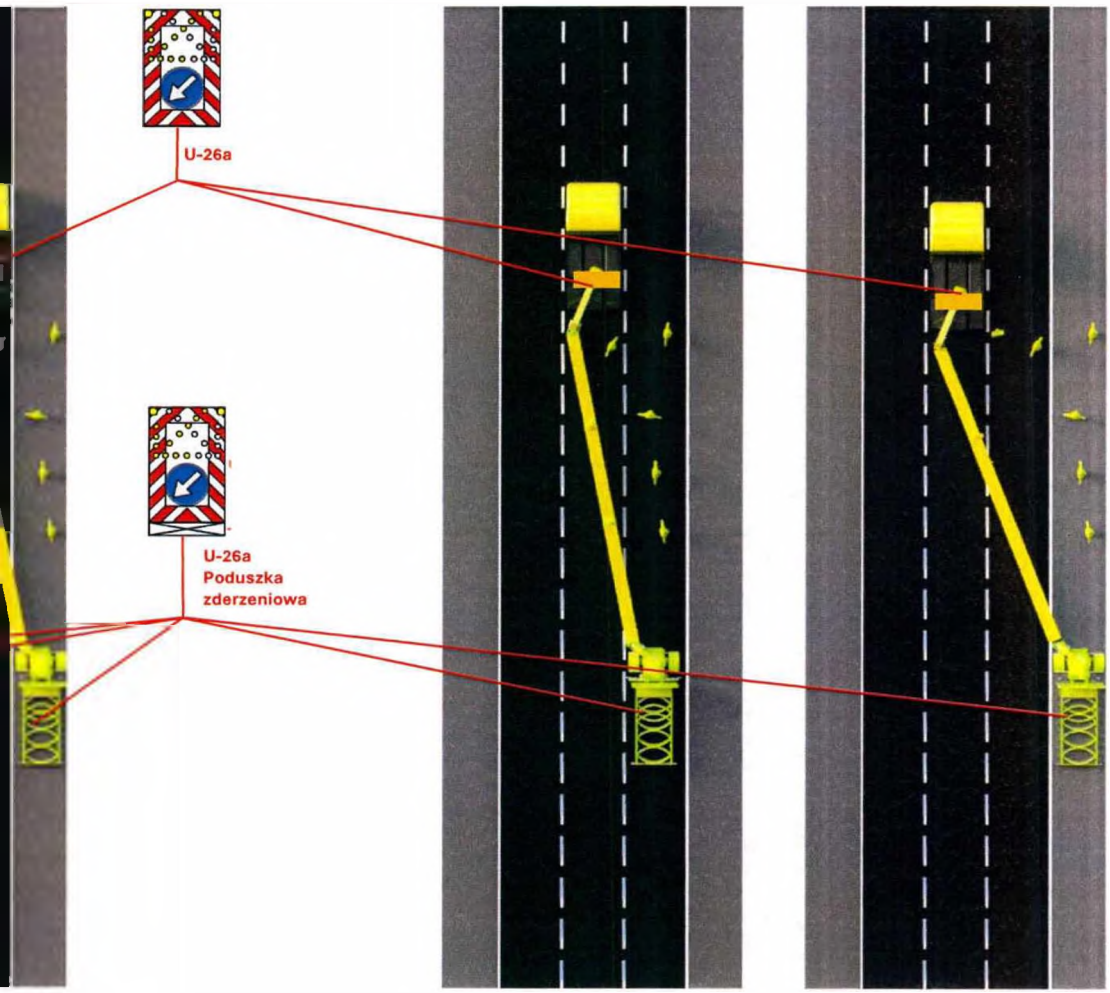
Autostrada V=140 km/h

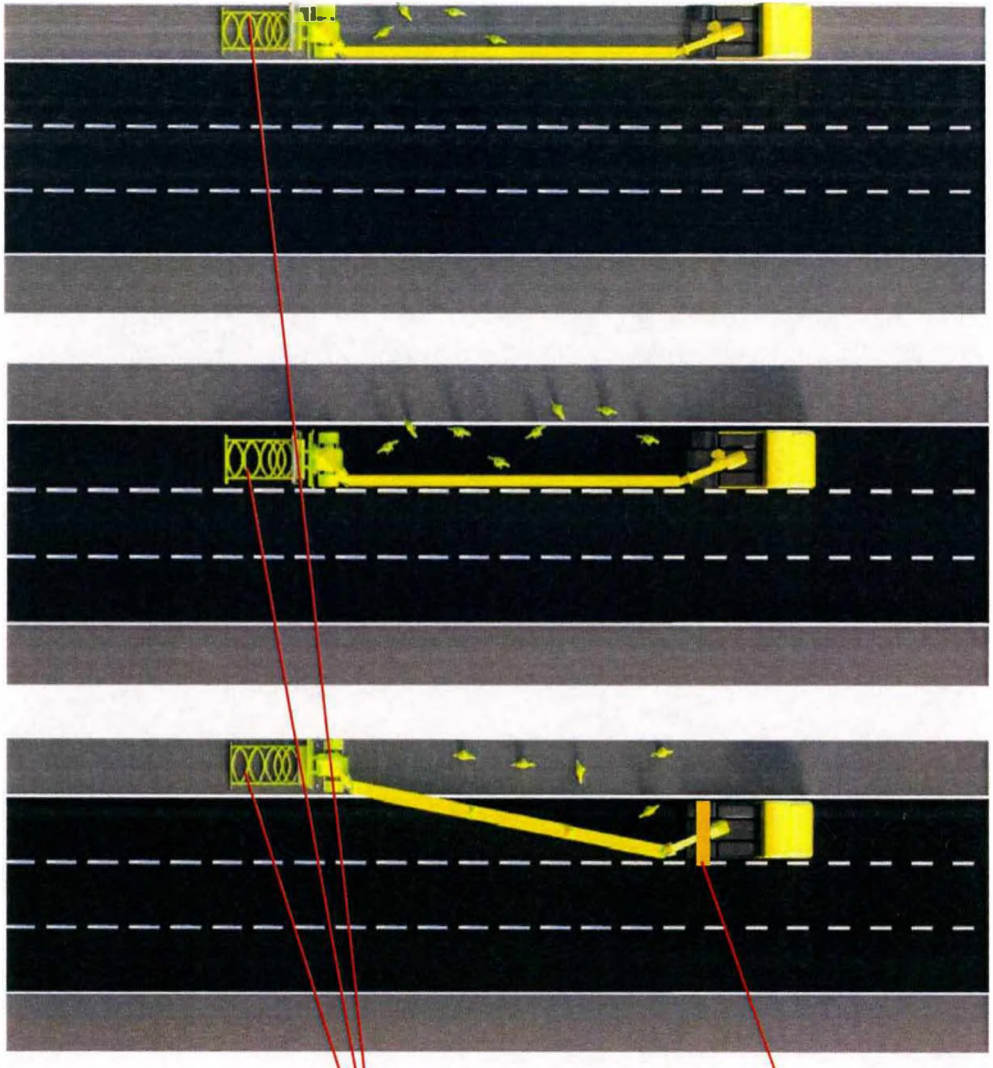


Załącznik nr 6



Załącznik nr 7





Załącznik nr 8

