



БЪЛГАРСКА БРАНШОВА АСОЦИАЦИЯ ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

гр. Пловдив, Околовръстен път, кв. Коматево, имот № 15006, тел: 032/ 69-18-67
www.bbars.bg; e-mail: bbars@abv.bg

Изх. № 414 /03.12.2010г.

Вр. № 08.02-1721 ✓

06.12.2010г.

До

Г-н Бойко Борисов –

Министър-председател на Република България

До

Г-н Цветан Цветанов –

Министър на вътрешните работи и Председател на
ДОККПБДП към МС

До

Г-н Росен Плевнелиев –

Министър на регионалното развитие и благоустройство

До

Г-н Божидар Йотов-Председател на УС на
Агенция „Пътна инфраструктура”

Относно: Клас на задържане на ограничителните пътни системи по изграждащите се
отсечки от АМ „Тракия” – Лот 2, Лот 3 и Лот 4 и
от АМ „Марица” – Лот 1 и Лот 2, както и
от предстоящите за изграждане участъци по АМ „Хемус” и АМ „Струма”

Уважаеми Г-н Борисов,
Уважаеми Г-н Цветанов,
Уважаеми Г-н Плевнелиев,
Уважаеми Г-н Йотов,

Сдружение “**БЪЛГАРСКА БРАНШОВА АСОЦИАЦИЯ ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ**”
/ББАПБ/ осъществява общественополезна дейност, която е насочена към подобряване на
пътната безопасност и която има за цел да работи активно за хармонизирането на
българските стандарти за пътна безопасност с европейските и международни стандарти,
норми и изисквания, както и да съблюдава тяхното спазване. В Асоциацията членуват
изявени специалисти и експерти в областта на пътната безопасност, както и водещите
фирми-производители, доставчици и изпълнители на пътни принадлежности за
обезопасяване на националната пътна мрежа.

ББАПБ приветства правителствената политика в пътната инфраструктура и изцяло я
подкрепя, като счита, че пътния сектор е един от най-важните за държавата в момента.

На **01.01.2011г.** изтича преходния период за съвместното прилагане на БДС EN 1317-5:2007 „Изисквания към продуктите и оценка на съответствието на ограничителни системи за пътни превозни средства” с **националните технически спецификации относно стоманените предпазни огради**. Крайната дата на периода за съвместно прилагане на стандарта съвпада с датата на оттегляне на **протичорещашите национални технически спецификации**.

От **01.01.2011г.** ограничителните пътни системи във всички страни-членки на ЕС задължително трябва да бъдат придружени с **СЕ маркировка**. С това маркиране производителите на предпазни огради удостоверяват своята система за производствен контрол и декларират съответствието на техните продукти с първоначалното им изпитване с краш тест съгласно европейския стандарт EN1317.

Изискванията относно ограничителните пътни системи, заложи в тръжните процедури, както и в подписаните вече договори за изграждане на Лот 2, Лот 3 и Лот 4 от АМ „Тракия” са съобразно националните технически документации и правила.

Така например в спецификациите за Лот 2, Лот 3 и Лот 4 от АМ „Тракия”, в т. 9110, т.9111 и т. 9112 от **Раздел 9100 ПРЕДПАЗНИ ОГРАДИ** е записано, че стоманените предпазни огради трябва да отговарят на изискванията на „Техническата документация за стоманени предпазни огради и парапети за автомобили” – ИАП, 2004г. и „Технически правила за приложение на стоманени предпазни огради по Републиканските пътища” – ГУП, 1994г., както и че изграждането на еластичните огради трябва да удовлетворява изискванията на БДС EN 1317-1:2001 и БДС EN 1317-2:2001.

Стоманена предпазна ограда, отговаряща на изискванията на Техническата документация на ИАП, 2004г. и на Технически правила на ГУП, 1994г., въпреки че никога не е тествана на удар, е най-близка по вид и по тегло, а оттам и по цена, до стоманена предпазна ограда, отговаряща на изискванията на БДС EN 1317-1:2001 и БДС EN 1317-2:2001, от клас на задържане N2, имаща нормална способност на задържане.

Еластична ограда с клас на задържане N2 трябва да има успешно издържан краш тест – ТВ 11 и ТВ 32.

- **ТВ 11** – е удар с лек автомобил с обща маса 900 кг., със скорост на удара 100 км/ч и при ъгъл на удара 20 градуса
- **ТВ 32** – е удар с лек автомобил с обща маса 1 500 кг., със скорост на удара 110 км/ч и при ъгъл на удара 20 градуса
-

Стоманена предпазна ограда с клас на задържане N2 тежи средно 15 кг/м.л., което е много близко до теглото на оградите, които сме използвали до този момент в Република България. С такова тегло са и еластичните огради, оферирани от фирмите, изпълнителки на отделните участъци от АМ „Тракия”.

Специалистите и експертите, членуващи в Сдружение “БЪЛГАРСКА БРАНШОВА АСОЦИАЦИЯ ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ” имат наблюдения за използваните видове предпазни огради по автомагистралите във почти всички държави от Европейския съюз.

За сравнение ще посочим данни за някои от тях:

В Германия, Франция, Австрия, Словения, Румъния и др. в средната разделителна ивица по автомагистралите се използва **ограда с клас на задържане N2**, а за крайната ивица – **ограда с клас на задържане N1**.

Еластична ограда с клас на задържане **N1** притежава повишена способност за задържане и трябва да има успешно издържан краш тест – ТВ 11 и ТВ 42.

- **ТВ 11** – е удар с лек автомобил с обща маса 900 кг., със скорост на удара 100 км/ч и при ъгъл на удара 20 градуса
- **ТВ 42** – е удар с товарен автомобил без ремарке с обща маса 10 000 кг., със скорост на удара 70 км/ч и при ъгъл на удара 15 градуса

Еластична ограда с клас на задържане **N2** притежава повишена способност за задържане и трябва да има успешно издържан краш тест – ТВ 11 и ТВ 51.

- **ТВ 11** – е удар с лек автомобил с обща маса 900 кг., със скорост на удара 100 км/ч и при ъгъл на удара 20 градуса
- **ТВ 51** – е удар с автобус с обща маса 13 000 кг., със скорост на удара 70 км/ч и при ъгъл на удара 20 градуса

В Италия масово се използват стоманени предпазни огради с още по-висок клас на задържане – **N3**, **N4a** и **N4b**, последните две от които са с много висока степен на задържане и съответно доста по-скъпи.

В Хърватска и Сърбия – държави, които не са членки на ЕС, също за средна разделителна ивица по автомагистралите използват ограда с клас на задържане **N2W8A**, а за крайната ивица – ограда с клас на задържане **N1W5A**, където индекс W отчита деформацията на ограничителната система, а индекс A определя ускорението на водача в моторното превозно средство след удара в оградата.

Дори в момента в РСърбия се изгражда АМ „Нови Сад-Суботица” и се провеждат търгове за предстоящо строителство на АМ „Ниш-Димитровград” – граница с РБългария, където изискванията относно пътните ограничителни системи са да бъдат с клас на задържане **N2W8** и **N1W5**

Пътни ограничителни системи с клас на задържане **N2W8A** и **N1W5A** са с ориентировъчно средно тегло между 25 и 27 кг/м.л., което е с около 75 % по тежко от предпазните огради, отговаряща на изискванията на Техническата документация на ИАП, 2004г. и на Технически правила на ГУП, 1994г., както и от стоманените предпазни огради с клас на задържане **N2** съгласно EN 1317.

За сравнение оградите с клас на задържане **N3**, **N4a** и **N4b** са с още по-високо тегло, като най-тежките достигат тегло **70-80 кг/м.л.**

Предвид всичко гореизложено и в съответствие с националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 – 2020г., Сдружение “БЪЛГАРСКА БРАНШОВА АСОЦИАЦИЯ ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ” препоръчва проектите, по които се изграждат Лот 2, Лот 3 и Лот 4 от АМ „Тракия”, както и тръжните документи за изграждането на участъците от АМ „Марица”, АМ „Хемус” и АМ „Струма” да бъдат препроектирани, съответно изменени/допълнени по отношение на ограничителните пътни системи до клас на задържане на предпазните огради, както следва:

- за средна разделителна ивица по автомагистралите - **N2W7**,
- за крайната ивица – **N2W7** или **N1W5**, които са с относително равно тегло.

Това е и най-често използвания клас на еластичните огради в Германия, Франция, Словения, Румъния, Сърбия и Хърватска.

Според нас **вземайки решение за увеличаване на класа на задържане на стоманените предпазни огради** на посочените по-горе обекти, действително ще се стигне до увеличаване на предвидената цена за пътните предпазни огради, но това увеличение би било незначително спрямо крайната цена по изграждането на участъците от автомагистралите, вземайки в предвид факта, че **еластичните огради са предпазния колан на пътя**.

Считаме, че увеличаването на класа на задържане на пътните ограничителни системи ще спаси много човешки животи, ще намали пораженията при пострадалите от пътно-транспортните произшествия и не на последно място ще придаде европейски вид на първокласната пътна мрежа в Република България.

При вземане на окончателно решение по поставения въпрос Ви молим да отчетете факта, че стойността на дори и един спасен човешки живот ще надхвърли стойността на увеличената цена по изграждането на пътната инфраструктура.

В очакване на Вашия отговор !

При необходимост от допълнителна информация и/или разяснения може да се свържете с нас на:

- GSM – 0890 400000 – Николай Иванов – Председател на УС
- Тел/факс: 032/69-18-67; e-mail: bbars@abv.bg

Приложение:

- **Таблица 1 – Критерии за изпитвания на удар** и **Таблица 2 – Степени на задържане от Европейска норма EN 1317-2**

С уважение:



/Николай Иванов - Председател на УС/



Таблица 1 - Критерии за изпитвания на удар

Изпитване	Скорост на удара km/h	Ъгъл на удара радуси	Обща маса на превозното средство kg	Вид на превозното средство
ТВ 11	100	20	900	Лек автомобил
ТВ 21	80	8	1 300	Лек автомобил
ТВ 22	80	15	1 300	Лек автомобил
ТВ 31	80	20	1 500	Лек автомобил
ТВ 32	110	20	1 500	Лек автомобил
ТВ 41	70	8	10 000	Товарен автомобил без ремарке
ТВ 42	70	15	10 000	Товарен автомобил без ремарке
ТВ 51	70	20	13 000	Автобус
ТВ 61	80	20	16 000	Товарен автомобил без ремарке
ТВ 71	65	20	30 000	Товарен автомобил без ремарке
ТВ 81	65	20	38 000	Автовлак

Таблица 2 - Степени на задържане

Степени на задържане	Изпитване за приемане
Задържане при удар под малък ъгъл Т1 Т2 Т3	ТВ 21 ТВ 22 ТВ 41 и ТВ 21
Нормално задържане N1 N2	ТВ 31 ТВ 32 и ТВ 11
Повишена способност за задържане H1 H2 H3	ТВ 42 и ТВ 11 ТВ 51 и ТВ 11 ТВ 61 и ТВ 11
Много високо задържане H4a H4b	ТВ 71 и ТВ 11 ТВ 81 и ТВ 11

ЗАБЕЛЕЖКА 1: Задържането при удар под малки ъгли трябва да се прилага само при временни предпазни огради. Временните предпазни огради могат да се изпитват и за повишена способност за задържане при удар.

ЗАБЕЛЕЖКА 2: Успешно изпитано съоръжение при дадена степен на задържане трябва да се счита, че отговаря на условията на изпитване на по-ниска група, с изключение на това, че N1 и N2 не трябва да включват Т3.

ЗАБЕЛЕЖКА 3: Тъй като разработването на предпазни огради с много висока способност на задържане в различните страни е станало при използването на съвсем различни типове тежкотоварни автомобили, в този стандарт са дадени едновременно две изпитвания ТВ 71 и ТВ 81. Двете степени на задържане H4a и H4b не трябва да се разглеждат като еквивалентни, но между тях няма йерархично подреждане.