

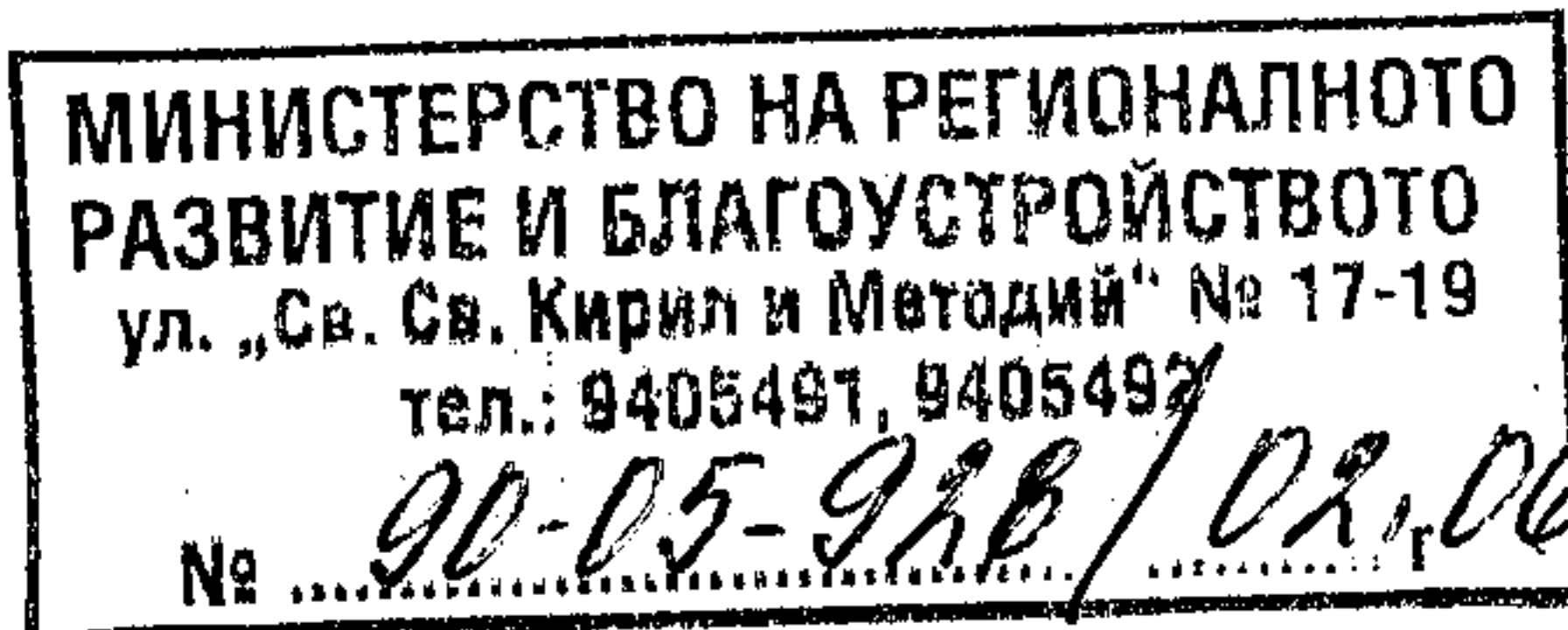
БЪЛГАРСКА БРАНШОВА АСОЦИАЦИЯ ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ



адрес за кореспонденция: гр. Пловдив, Околовръстен път, кв. Коматеево
www.bbars.bg; e-mail: bbars@abv.bg



Изх. № 380 / 01.06.2011г.



До
Г-жа Галина Тодорова – Главен секретар на
Министерство на регионалното развитие и благоустройство

До
г-жа Соня Георгиева – Началник на отдел “Хармонизация на
техническата нормативна уредба” в Дирекция “ТПН” към МРРБ

На Ваш изх. № 90-05-928/16.05.2011г

Относно: Актуализация на изискванията на подзаконовите нормативни актове за проектиране на пътища в областта на пътната безопасност

Уважаеми Г-жо Тодорова и Г-жо Георгиева,

Сдружение “БЪЛГАРСКА БРАНШОВА АСОЦИАЦИЯ ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ” /ББАПБ/ осъществява общественополезна дейност, която е насочена към подобряване на безопасността на движението по пътищата и която има за цел да работи активно за разясняването на новите изисквания, закони, стандарти и Европейски директиви, свързани с пътната безопасност, както и да съблюдава тяхното спазване.

Хармонизирането на законите, подзаконовите нормативни актове и административните разпоредби на страните членки на ЕС, в това число и на РБългария, по отношение на строителните продукти с цел влагане на по-качествени и тествани съгласно европейското законодателство продукти, както и с цел повишаване изискванията към управлението на безопасността на пътната инфраструктура, е един от начините за подобряване на пътната безопасност, за което Сдружение “БЪЛГАРСКА БРАНШОВА АСОЦИАЦИЯ ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ” е готово да съдейства.

От учредяването си “БЪЛГАРСКА БРАНШОВА АСОЦИАЦИЯ ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ” винаги е подкрепяла държавната администрация в лицето на МРРБ, Агенция „Пътна инфраструктура” и Областните пътни управления при актуализацията на изискванията в областта на пътната безопасност. Благодарение на усилената им работа към днешна дата нормативните изисквания и стандарти относно пътните знаци, пътната маркировка и предпазните ограничителни системи - трите компонента, касаещи пряко безопасната инфраструктура, са хармонизирани с европейските изисквания.

Във връзка с повишените европейски изисквания към управлението на безопасността на пътната инфраструктура, Сдружението Ви представя няколко предложения за изменение и допълнение на текстове в закони и подзаконови нормативни актове, както следва:

- Относно: Предложение за допълване на Наредба № 17 на МРРБ от 2001 г.

1. Предлагаме Наредба № 17 от 23.07.2001г. за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали да бъде допълнена с нов член със следния текст:

Чл. 56а. Определянето на продължителностите на времената за освобождаване, преходните интервали, разрешителните сигнали и цикъла става по методика, дадена в Приложение № 28.

2. МРРБ да даде указания към надзорните фирми и одобряващите органи на проектите при прилагането на чл.7 ал.8 от Закона за Камарите на архитектите и инженерите в инвестиционното проектиране /ЗКАИИП/ да използват разпределението на КИИП на компетентностите на проектантите по отделните части на проектите.

МОТИВИ

При изпълнението на проекти за временна организация на движението при различни строително-монтажни работи наши експерти констатираха, че проектантите са от най-различни секции на КИИП – електроинженери, геодезисти и други, а не проектантите от секцията „Транспортно строителство и транспортни съоръжения” - най-компетентните проектантите в тази област. Този факт определя ниско качество на проектите, застрашава се безопасността на движението, нарушава се нормалното протичане на трафика. За нормалното и безопасно регулиране на трафика огромно значение има транспортно-техническата част, която трябва да се изготвя именно от най-компетентните проектантите в тази област, от секцията „Транспортно строителство и транспортни съоръжения”. В Наредба №17 на МРРБ от 2001 г. обаче липсва такава методика.

Сдружение “БЪЛГАРСКА БРАНШОВА АСОЦИАЦИЯ ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ” може да предостави изявен експерт в областта на организацията и регулирането на движението, с разработки и опит в теорията и практиката на проектирането на светофарни уредби, както и да окаже помощ при изготвяне на Заданието.

- Относно: Предложение за допълнение на Наредба № 2 за сигнализацията на пътищата с пътна маркировка.

Предлагаме Ви в Наредба № 2 за сигнализацията на пътищата с пътна маркировка да се направят следните допълнения:

1. В ал.1 на чл.25 след края на второто изречение се поставя запетая и се добавя „на които преминаването на пътни превозни средства и пешеходци не се регулира със светлинни сигнали.”

2. В ал.2 на чл.25 след края на изречението се поставя запетая и се добавя „на които преминаването на пътни превозни средства и пешеходци се регулира със светлинни сигнали.”

МОТИВИ

В чл.21 ал.3 т.3 и в чл.24 ал.1 на наредбата са определени два вида маркировка, с които се сигнализира пешеходна пътека – М8.1 тип „зебра” и М8.2. В чл.25 е указано къде се прилага едната и другата маркировка – в алинея 1 за М8.1 тип „зебра” и в алинея 2 за М8.2.

Пешеходната пътека М8.1 тип „зебра” се сигнализира с пътни знаци Д17 „Пешеходна пътека”, а пешеходната пътека М8.2 не се сигнализира с пътни знаци.

Според второто изречение на ал.1 и според ал.2 на чл.25 на кръстовища могат да се поставят и двата вида маркировка. Това води до опасни прецеденти – на светлинно регулирано кръстовище се поставя пешеходна пътека М.8.1 тип „зебра”, а на кръстовище без светлинно регулиране пешеходна пътека М.8.2. И в двата случая е възможно пешеходецът да бъде подведен и да вземе неправилно решение.

На немалко светлинно регулирани кръстовища има маркирани пешеходни пътеки М8.1 тип „зебра“, които са сигнализирани със знаци Д17. При това положение се получава противоречие между наличието на забранителен сигнал и възможността за ползване на „зебрата“ от пешеходците. В тези случаи правилното решение е да се използва пешеходна пътека М8.2, която показва къде трябва да преминат пешеходците при разрешителен сигнал на светофара и тя не дава (като маркировка) някакво предимство на пешеходеца пред пътните превозни средства, подобно на „зебрата“.

За пълна яснота за водачите и пешеходците пешеходни пътеки М8.1 тип „зебра“ следва да се използват само на кръстовища без светлинно регулиране и пешеходни пътеки М8.2 – само на кръстовища със светлинно регулиране.

Този принцип е заложен и в германските правила за маркиране на улиците и пътищата „Richtlinien fuer die Markierung von Strassen, 1 Teil“ (RMS-1). В точка 4.6.1 е казано, че пешеходни пътеки (съответстващи на българските М8.2) се поставят там, където напречния пешеходен поток се регулира със светлинни сигнали. В противен случай те не трябва да се прилагат.

- **Относно: Предложение за допълнение към Закона за движението по пътищата**

В алинея 3 на член 24а предлагаме накрая да се добави текст

„и по главната улична мрежа в населените места“

МОТИВИ

Изкуствените неравности върху пътната настилка се поставят на места по уличната мрежа в населените места, където превозните средства трябва да минават с по-ниска скорост – райони на училища, детски градини, детски площадки, жилищни зони. Намалявайки скоростта на движение се намалява и опасността от възникване на пътнотранспортни произшествия.

Текстът в Законопроекта допуска да се поставят изкуствени неравности по всички класове улици в населените места. Редно е да се ограничи тяхното приложение по главната улична мрежа в населените места по аналогия с републиканските пътища извън населените места. Главната улична мрежа (скоростни градски магистрали I клас, градски магистрали II клас, районни артерии III клас и главни улици IV клас) е основен носител на движението в населените места, тя трябва да има висока пропускателна способност при сравнително равномерна скорост на движение. Разрешената максимална скорост на движение в населените места е 50 км/час. Поставянето на изкуствени неравности по тези улици ще предизвика рязко намаляване на скоростта до размер 10 – 20 км/ч, което се отразява отрицателно както върху пропускателната способност на улицата, така и върху ходовите части на товарните автомобили и автобусите. Увеличават се и задръжките на движението.

При второстепенните улици (събирателни V клас и обслужващи VI клас) в районите на училища, детски градини, детски площадки и в жилищни зони скоростта от 50 км/час може да се окаже твърде висока и там прилагането на изкуствените неравности е оправдано. По тези улици няма висока интензивност на движението, съставът му е предимно от леки автомобили, задръжките не са съществени.

- **Относно: Контрола по време на изпълнението и приемането на обекти на пътната инфраструктура.**

Според нас проблемите, които следва да бъдат решени са по отношение на **контрола по време на изпълнението и приемането на обекти на пътната инфраструктура.**

По много от изпълняваните в момента инфраструктурни проекти по ОП „Регионално развитие“, ОП „Транспорт“, Програма „Транзитни пътища V“, Проектите за рехабилитация на пътната инфраструктура и по поръчките за Текущ ремонт и поддръжка **съоръженията за пътна безопасност и по-конкретно пътните ограничителни системи и пътните знаци не се изпълняват съобразно изискванията на действащите хармонизирани европейски стандарти.**

Съгласно БДС EN 1317, уреждащ изискванията по отношение на пътните ограничителни системи, **производителите на стоманени предпазни огради** трябва да издават **ЕО Декларация за съответствие** и да има **ЕС Сертификат**, издаден от нотифицирано лице за оценяване на съответствието. С тези два документа се удостоверява съответствието на продукта с нормативните изисквания и именно те са основание за издаване на **СЕ маркировка**, която от **01.01.2011г** е задължителна за ограничителните пътни системи.

Съгласно БДС EN 12899, уреждащ изискванията по отношение на **пътните знаци**, всяка партида пътни знаци задължително да бъде придружена от **ЕО декларация за съответствие**, издадена от производителя или негов упълномощен представител, в съответствие с чл.23 ал.1, т.4 и чл. 25 ал. 1 от Наредбата за съществените изисквания към строежите и оценяване съответствието на строителните продукти /НСИСОССП/, както и с подробна **инструкция на производителя за съхранение, монтаж и поддържане на монтираните пътни знаци и пътни знаци „на склад“**.

Сдружението е подало множество сигнали /около 40 на брой/ до Агенция „Пътна инфраструктура“, ДНСК, до Главния изпълнител и до консултанта на съответния обект за **констатираните нарушения по отношение на съоръженията за пътна безопасност**.

Препоръчваме МРРБ чрез компетентните си органи да извърши проверки по тези обекти по отношение на монтираните пътни ограничителни системи и пътни знаци, като очакваме компетентните органи да предприемат спешни мерки за отстраняване на нередностите чрез демантиране и заменяне на вложените продукти с такива, отговарящи на стандартите – за сметка на Изпълнителя на съответния обект. Само по този начин ще може успешно да се осъществи политиката по безопасност на движението.

За предотвратяването на такива нередности по отношение на пътната инфраструктура считаме, че в националното техническо законодателство следва да бъдат въведени някои от текстовете от **Регламент № 305/2011** на Европейския парламент и на съвета от 09.03.2011 година за **определяне на хармонизирани условия за предлагането на пазара на строителни продукти** и за отмяна на Директива 89/106/ЕИО на Съвета, а именно:

чл. 56 от Регламента:

- Когато **органите за надзор на пазара** на една държава –членка имат основателни причини да считат, че **даден строителен продукт**, който е обхванат от хармонизиран стандарт или за който е била издадена европейска техническа оценка, **не отговаря** на декларираните експлоатационни показатели и представлява риск за изпълнението на основните изисквания към строежите, те **извършват оценка по отношение на съответния продукт**.

- Когато в процеса на тази оценка органите за надзор на пазара открият, че строителния продукт не отговаря на изискванията, установени в настоящия регламент, те **без отлагане изискват от съответния икономически оператор да предприеме всички подходящи коригиращи действия, за да приведе продукта в съответствие с тези изисквания, по-специално с декларираните експлоатационни показатели, или да изтегли продукта от пазара, или да го изведе в определен от тях разумен срок, съобразен с естеството на риска**.

- Когато съответния икономически оператор не предприеме подходящи коригиращи действия в рамките на определения му срок, органите за надзор на пазара предприемат всички подходящи временни мерки, за да **забранят или ограничат предоставянето на строителния продукт на националния пазар или за изтеглянето на строителния продукт от пазара, или за неговото изземване**.

Цитираните задължения и правомощия на органите за надзор на пазара предлагаме да бъдат въведени в националното техническо законодателство - например в **Наредбата за съществените изисквания към строежите и оценяване съответствието на строителните продукти /НСИСОССП/**, където е записано, че **надзорът** върху строителните продукти, съответстващи на европейските технически спецификации, които се пускат на пазара или влизат в строежите, включително проверката за наличие на ЕО декларация за съответствие, на СЕ маркировка за съответствие и на указания за прилагане на български език, **се осъществява от органите на надзор на пазара** или друг нормативен документ.

Освен въвеждането на тези права и задължения на органите на надзор на пазара е необходимо да се **засили контрола върху тях** относно спазването на тези изисквания, защото допускайки влизането само на качествени и тествани съгласно европейските спецификации продукти ще се подобри безопасността на пътната инфраструктура.

Съгласно законодателството на Европейския съюз Република България има задължение да предприеме действия за подобряване на безопасността на пътната инфраструктура. Основните изисквания за управлението на безопасността на пътната инфраструктура се въвеждат от **Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент**.

Във връзка с тази Директива на 28.04.2011г. в гр. София се проведе кръгла маса на тема **„Одитите по Републиканската пътна мрежа – важен фактор за безопасността на движението”**. В кръглата маса взеха участие представители на МРРБ, МИТС, МВР, ДОККБПДП, АПИ, ББА Пътна Безопасност, СПИК, БАИТС, ББК „Пътища”, УАСГ, както и представители на най-големите пътно строителни холдинги и компании, както и водещи проектантите и консултантите. Една от основните цели на кръглата маса бе да **окаже експертно съдействие** на държавната администрация на Република България при приемането на промените в Закона за изменение и допълнение на Закона за пътищата, с който се въвежда Директива 2008/96/ЕО за управлението на безопасността на пътните инфраструктури.

След проведените разисквания и дискусии участниците в кръглата маса отправиха няколко предложения към компетентните органи:

1. Да се изготвят **Насоки за приложение на Директива 2008/96/ЕО** за управлението на безопасността на пътните инфраструктури съгласно чл.8 на същата Директива.
2. Да се направят **допълнения към нормите за проектиране на пътища в частта Пътна Безопасност**.
3. Да се изготвят **Указания за проектиране на безопасна пътна инфраструктура**.
4. Да се използва по-ефективно капацитета на **инструкторите по одит на пътна безопасност**, които са сертифицирани от правоимащи европейски структури.
5. Да се предложат участници от неправителствени организации /напр. ББАПБ и СПИК/ в Работната група на МРРБ за подготовка на Наредба, която следва от Закона за пътищата.
6. В периода 2012 – 2013 година да се извършат одити за пътна безопасност на **75%** от първокласната пътна мрежа на страната.

Всички специалисти и експерти в Българска Браншова Асоциация Пътна Безопасност са на мнение, че **основния инструмент** за успешното управление на безопасността на пътните инфраструктури е **чрез одити за пътна безопасност**. С тях ще се осигури независима, подробна и систематична проверка за техническа безопасност, свързана с проектните характеристики на пътен инфраструктурен проект, която обхваща всички етапи от планирането до въвеждането в експлоатация.

Необходимо е да се предвиди извършването на **периодични инспекции на пътната инфраструктура** с оглед установяване несъответствията на свързаните с пътна безопасност характеристики и предотвратяването на пътнотранспортни произшествия на пътищата от републиканската пътна мрежа в експлоатация.

Надяваме се отправените от нас предложения да са Ви от полза при актуализацията на подзаконовите нормативни актове, свързани с пътната безопасност, в областта на проектирането, изпълнението, контрола по време на изпълнението и приемането на обекти на пътната инфраструктура !



С уважение:

/Николай Иванов - Председател на УС/

