

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

Вх. № 53-00-10550/

27.12.2010г.

Изх. № 414/27.12.2010г.

До
г-н Божидар Йотов –
Председател на УС на Агенция “Пътна инфраструктура”

До
инж. Румен Минчев -
Началник отдел “Технически норми и правила” към
Агенция “Пътна инфраструктура”

До
н.с.инж. Веселин Димитров -
Директор на ЦИПНЕНС

Уважаеми Господа,

От името на Сдружение “БЪЛГАРСКА БРАНШОВА АСОЦИАЦИЯ ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ” искам да Ви приветствам за новите „Технически правила за приложение на ограничителни системи за пътища по Републиканската пътна мрежа”.

Мнението на нашите специалисти и експерти е, че Техническите правила са много добре изготвени. Те ще бъдат в полза, както на проектантите, така и на пътно строителните фирми и фирмите, които произвеждат и монтират ограничителни системи за пътища в РБългария. Документите са достатъчно ясни и подробни и са много близки до тези в европейските страни. Подобни са и техническите правила в Германия.

Препоръките на Сдружение “БЪЛГАРСКА БРАНШОВА АСОЦИАЦИЯ ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ” са:

1. Да се добави следният текст:

“Възложителят на проектирането /Агенция “Пътна Инфраструктура”/ трябва задължително да одобри вида на ограничителната система за пътища”

Както е известно има няколко вида водещи шини и хоризонтални елементи: шина тип “А”; шина тип “В”; стоманени въжета по британски стандарти, които могат да отговарят на настоящата документация „Технически правила за приложение на ограничителни системи за пътища по Републиканската пътна мрежа”. Ако Възложителя изрично не уточни вида рискуваме пътищата в Републиканската пътна мрежа да бъдат буквално нашарени с различни типове стоманени предпазни огради, както и на един и същи път изпълняван от различни доставчици да има различни видове огради. Например: тип”А” и тип”В”, които от своя страна ще отговарят на „Технически правила за приложение на ограничителни системи за пътища по Републиканската пътна мрежа”, но ще затруднят значително поддръжката на Републиканската пътна мрежа.

2. При използване на **Едностранна предпазна ограда с обща действиевключваща зона на друга ограда разположена до ръба на пътната настилка** /фиг.16г, стр. 26/ , където това се налага е видно, че при сблъсък в една от оградите ще се нанесе поражение и върху другата ограда. Според нас е необходимо Възложителят да определи минимален срок за подмяна на ударената в следствие на ПТП ограда.

В документацията забелязахме и две **технически грешки**:

1. На стр. 15 в текст:

“Опасности, предизвикани от откоси и водни басейни, обезопасени в съответствие с фигура 7, може да бъдат обезопасени със следващ, по-висок клас на зона на действие – например W7 вместо W6. Това не трябва да влияе отрицателно на целите на обезопасяването и конкретната ситуация го позволява.”

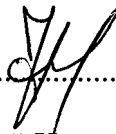
трябва да стане, както следва:

*“Опасности, предизвикани от откоси и водни басейни, обезопасени в съответствие с **фигура 6 и фигура 7**, може да бъдат обезопасени със следващ, по-висок клас на зона на действие – **например W6 вместо W7**. Това не трябва да влияе отрицателно на целите на обезопасяването и конкретната ситуация го позволява.”*

2. На стр. 28 в Таблица 7- **Изисквани степени на задържане при мостове и предпазни стени**, в графа *Опасност от II-ра до IV-та степен* и графа $V_{доп} \leq 50 \text{ km/h}$ е записано **Парапет**. **Необходимо е пояснение** дали става въпрос за пешеходен парапет или парапет за автомобили. В случай, че това се отнася за парапет за автомобили е добре да се уточни класа на задържане.

Надяваме се, че ще вземете под внимание всички наши препоръки.

С уважение:



/Николай Иванов - Председател на

