



УНИВЕРСИТЕТ
ПО АРХИТЕКТУРА
СТРОИТЕЛСТВО
И ГЕОДЕЗИЯ

Факултет по Транспортно
строителство
Катедра „Пътища“

ХИСАРЯ
21- 22 АПРИЛ 2016

ЗНАЧИМОСТ НА ОДИТИТЕ И ИНСПЕКЦИИТЕ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ. ПРОЕКТИ ЗА ВРЕМЕННА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ВИЖЕНИЕТО

проф. д-р инж. Румен Миланов



ПОДХОДИ ПРИ ОЦЕНКА НА ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ:

- 1. ЕКСПЛОАТОЦИОННИ РАЗХОДИ.**
- 2. ЕКСПЕРТИЯТ ПОДХОД /ОДИТ/**



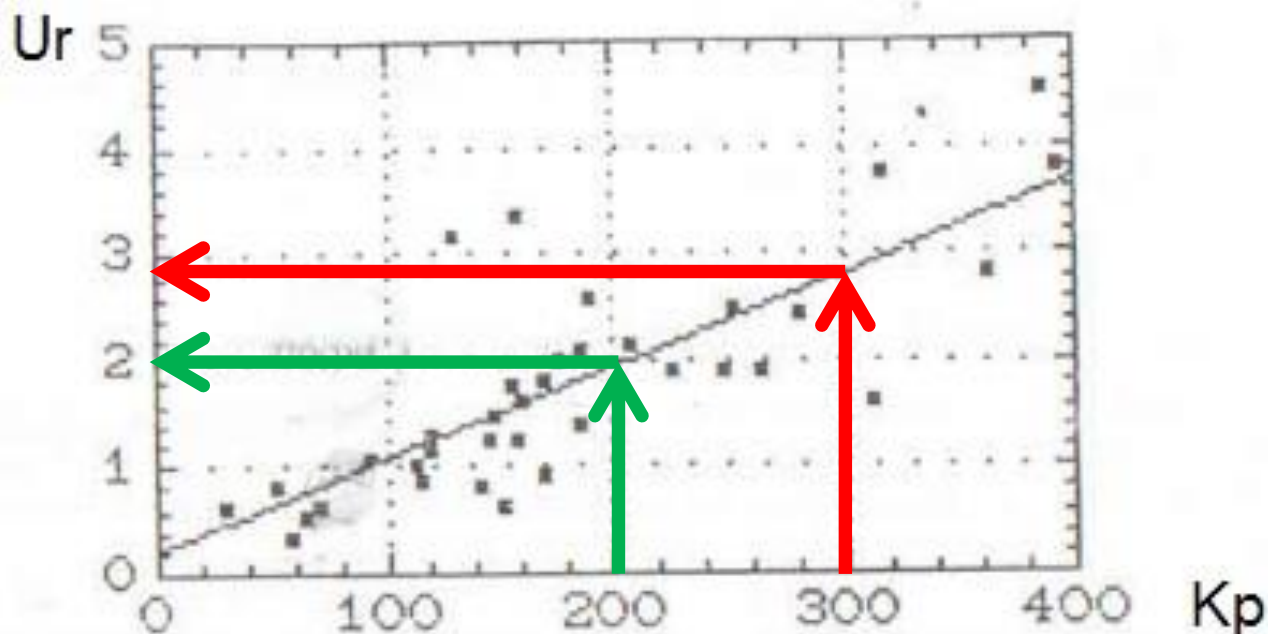
УНИВЕРСИТЕТ
ПО АРХИТЕКТУРА
СТРОИТЕЛСТВО
И ГЕОДЕЗИЯ

Факултет по Транспортно
строителство
Катедра „Пътища“

ХИСАРЯ
21- 22 АПРИЛ 2016

ЕКСПЛОАТОЦИОННИ РАЗХОДИ

проф. д-р инж. Румен Миланов



$K_p \rightarrow U_r \rightarrow \text{ПТП (З + Р)} \Rightarrow \text{ЩЕТИ + Эксплоатационни разходи}$



ПОЛОЖИТЕЛНИ СТРАНИ:

На база вероятностният подход, точно определяне на ПОЛЗИ–РАЗХОДИ.

ПРОБЛЕМИ:

Изисква постоянно действаща система за определяне на относителния показател на аварийност, зависимостта от геометричните и пътно–динамичните параметри и размера на щетите от ПТП.



УНИВЕРСИТЕТ
ПО АРХИТЕКТУРА
СТРОИТЕЛСТВО
И ГЕОДЕЗИЯ

Факултет по Транспортно
строителство
Катедра „Пътища“

ХИСАРЯ
21- 22 АПРИЛ 2016

ЕКСПЕРТНИЯТ ПОДХОД – ОДИТ НА ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ

Исторически бележки

проф. д-р инж. Румен Миланов



УНИВЕРСИТЕТ
ПО АРХИТЕКТУРА
СТРОИТЕЛСТВО
И ГЕОДЕЗИЯ

Факултет по Транспортно
строителство
Катедра „Пътища“

ХИСАРЯ
21- 22 АПРИЛ 2016

УПРАВЛЕНИЕ НА ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ

КОНЦЕПЦИЯ ЗА УСТОЙЧИВА ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

И

ДИРЕКТИВА 2008/96/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

19 ноември 2008 г. за управлението на
безопасността на пътната инфраструктура



ЦЕЛТА Е:

- ▶ Водачите и пешеходците да могат бързо и с лекота да разпознават опасностите при пътните условия и да предприемат най-правилните решения.



- ▶ Основен подход в концепцията е съпоставяне на “разходи” и “ползи”, т.е. сравняване на вложените средства и постигнатото намаляване на аварийността.



- ▶ Директивата въвежда следните процедури за:
 1. Оценка за въздействие върху пътната безопасност за инфраструктурни проекти;
 2. Проверки за пътна безопасност на инфраструктурни проекти (одит), която се провежда на следните етапи от инвестиционния процес:



- Прединвестиционни проучвания;
- Идейни проекти;
- Технически и/или работни проекти;
- Преди въвеждане на пътя в експлоатация;
- По време на началната експлоатация на пътя.



3. Категоризиране и управление на безопасността на пътната мрежа в експлоатация:

- категоризиране на участъци с концентрация на ПТП /УКПТП/;
- категоризиране и управление на безопасността на пътната мрежа.

4. Инспекции за безопасност.



- ▶ **ЗАКОН ЗА ПЪТИЩАТА** е актуализиран с изискванията на Директива 2008/96.
- ▶ **НАРЕДБА №РД-02-20-14** от 29 септември 2011г. за обхвата и съдържанието на оценката на въздействието върху пътната безопасност и на одита за пътна безопасност, условията и реда за извършването им и за придобиване и признаване на професионална квалификация „одитор по пътна безопасност“



- ▶ НАРЕДБА № 5 от 23 септември 2003 г. за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия и за категоризиране безопасността на пътищата.
- ▶ НАСОКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА /АПИ/



▶ **ОСНОВНИЯТ ПРОБЛЕМ НА
ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ СА
ПЪТИЩАТА И УЛИЦИТЕ В
ЕКСПЛОАТАЦИЯ.**



- ▶ **Инспекции за пътна безопасност** са насочени към отстраняване на дефекти/рискове, които са предпоставки за възникване на ПТП. Те са два вида:
 - Периодични на съществуващата републиканска пътна мрежа;
 - За участъци от пътищата, където се извършват строителни и монтажни работи.



Вид на инспекцията	Клас на пътя	Периодичност
Дневна	АМ и скоростни пътища	1 месец
	I	3 месеца
	II	3 месеца
	III	6 месеца
Нощ	АМ и скоростни пътища	1 месец
	I	6 месеца
	II	6 месеца
	III	12 месеца



- ▶ **Отстраняване на дефектите, определени в групи.**
- ▶ **Първа група.** Незначителни дефекти, които не се считат за опасни / рискови. Дефектът е предмет на следващата инспекция.
- ▶ **Втора група.** С ниско въздействие на пътната безопасност. Съществуват дефекти, но е малко вероятно да създадат опасност/риск. Отстраняват се до 30 календарни дни.



- ▶ **Трета група.** С висока степен на въздействие. Значителни дефекти, които могат да доведат до висока опасност/риск. Отстраняват се до 7 календарни дни.
- ▶ **Четвърта група.** Много високо въздействие на пътната безопасност. Много значителни дефекти, които създават висока опасност/риск. Предприемат се действия за тяхното отстраняване в рамките на инспекцията или до 24 часа.

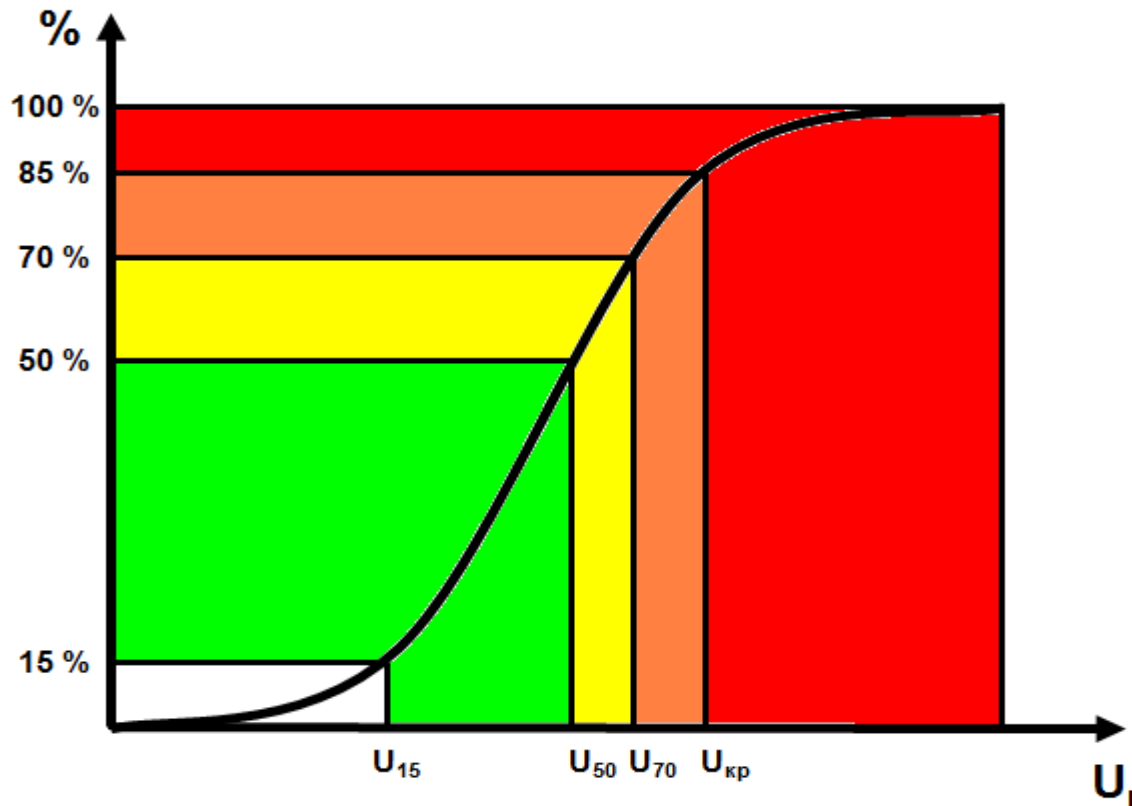


Повишаване ефективността на инспекциите

- ▶ Използване възможностите на пътната полиция за придобиване на своевременна информация ;
- ▶ Планиране на инспекциите на база състоянието на аварийността;
- ▶ Включване в **целевите инспекции** на одитори и представители на пътната полиция.



Категоризиране на безопасността на пътната мрежа.





УНИВЕРСИТЕТ
ПО АРХИТЕКТУРА
СТРОИТЕЛСТВО
И ГЕОДЕЗИЯ

Факултет по Транспортно
строителство
Катедра „Пътища“

ХИСАРЯ
21- 22 АПРИЛ 2016

НАРЕДБА №3 ЗА ВРЕМЕННАТА ОРГАНИЗАЦИЯ И БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПРИ ИЗВЪРШВАНЕТО НА СТРОИТЕЛНИ И МОНТАЖНИ РАБОТИ ПО ПЪТИЩАТА И УЛИЦИТЕ

проф. д-р инж. Румен Миланов



УНИВЕРСИТЕТ
ПО АРХИТЕКТУРА
СТРОИТЕЛСТВО
И ГЕОДЕЗИЯ

Факултет по Транспортно
строителство
Катедра „Пътища“

ХИСАРЯ
21- 22 АПРИЛ 2016

**ПРИ ИЗВЪРШВАНЕ НА ДЪЛГОТРАЙНИ
СТРОИТЕЛНИ И МОНТАЖНИ РАБОТИ (СМР) СЕ
ИЗРАБОТВА ПРОЕКТ ЗА ВРЕМЕННА
ОРГАНИЗАЦИЯ И БЕЗОПАСНОСТ НА
ДВИЖЕНИЕТО (ВОБД) / ГЛАВА СЕДМА, ЧЛ. 76 /.**

проф. д-р инж. Румен Миланов

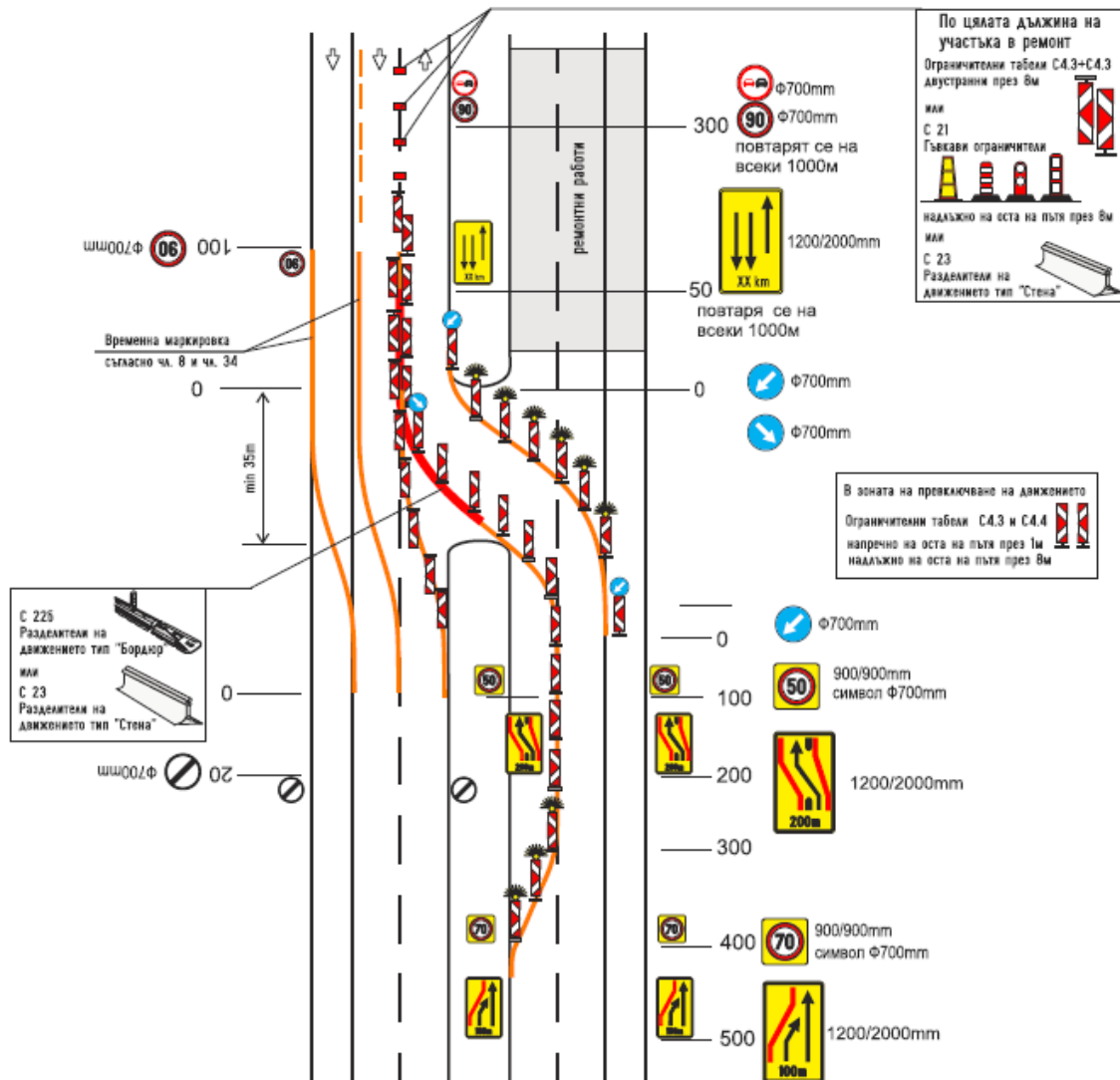


**ОСНОВНИЯТ ПРИНЦИП НА ПРОЕКТИРАНЕ НА
ВОБД Е ПРИЛАГАНЕТО НА ИДЕЙНИТЕ СХЕМИ
В НАРЕДБАТА.**

**ПРИЛАГАНЕТО НА СХЕМИТЕ ИЗИСКВА
СПАЗВАНЕ НА ПРИНЦИПНОТО РАЗПОЛАГАНЕ
НА ПЪТНИТЕ ЗНАЦИ И ТВОРЧЕСКАТА
ПОЗИЦИЯ НА ПРОЕКТАНТА.**



Приложение №64
към чл. 73, ал.1, т.1





РЕЗЕРВ В ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ

- Внедряването на интелигентни транспортни системи.
(Сравнението между автомобилната и пътната индустрия).



- ▶ Структуриране на човешкия фактор в областните и общински управи, в областните пътни управления и в пътната полиция. Въвеждане на единна система на подготовка, съобразена със спецификата на ведомствата.
- ▶ Организационна и управленска система за активиране ресурсите на човешкия фактор, свързан с пътната безопасност.



УНИВЕРСИТЕТ
ПО АРХИТЕКТУРА
СТРОИТЕЛСТВО
И ГЕОДЕЗИЯ

Факултет по Транспортно
строителство
Катедра „Пътища“

ХИСАРЯ
21- 22 АПРИЛ 2016

БЛАГОДАРЯ ЗА ВНИМАНИЕТО!



проф. д-р инж. Румен Миланов