

Цели и приоритети за пътната безопасност през 2017 г.

Здравейте Колеги и Приятели!

В понеделник тази седмица един наш Колега Иван Димитров служител на Автомагистрала загина при изпълнение на служебните си задължения на АМ Хемус. Предлагам да замълчим за минута и да почетем паметта му.

Благодаря Ви!

През последните 10 години, благодарение на усилията на държавата и пътния бранш, се изградиха значителен по обем и дължина нови и/или рехабилитирани автомагистрала и пътни участъци с европейско и държавно финансиране. Дължината на РПМ се увеличи значително. Предстои продължаването на строителството и доизграждането на АМ Срума, Хемус и Черно море, скоростни пътища Видин -Ботевград и Русе-Велико Търново.

Отчитайки това обаче, днес въпреки, че за повечето от Вас това няма да е нещо ново искам да поговорим за нещо друго и заедно да търсим решение.

Един трагичен инцидент в началото на годината, в тунел „Ечемишка“, определи приоритета на пътната агенция за тази година. А може би и за следващите. Приоритет стана осигуряване на безопасността на пътните съоръжения.

Друг трагичен инцидент от началото на тази седмица, недалеч от това място, при Жерково, още повече ни задължава да замълчим и да действваме заедно, защото от нашата работата зависи живота на колегите и на близките ни.

Трагедии, за съжаление, станаха поводи да видим къде са пропуските в работата ни и да се опитаме да вземем спешни мерките за предотвратяване на подобни инциденти.

Сигурността на пътуващите и въпросите, които всички граждани вече си задават при преминаването през тунели и под мостове, ни задължават да допълним и променим приоритетите си – намиране на средства за

финансиране на ремонта на пътните съоръжения и осигуряване на тяхната безопасност.

От вчера буквално са последните примери, които не ни дават право да отлагаме и бездействаме.

Дупка се отвори в плочата на мост на 37-ми километър на АМ „Хемус“. Сами виждате и състоянието на пътната настилка и съоръженията.

През 2017 г. за ремонти, възстановяване и подмяна на пътни принадлежности са предвидени 27,5 милиона лева.

Пътната безопасност са не само 500-те хиляди лева за знаци и маркировка за обезопасяването на пътя през Кресна, не само ограничителните системи за мотористи по пътя за Рилския манастир, не са само електронните табели и безопасното проектиране на пътища. Пътната безопасност е ежедневната ни работа и реакцията на ежедневните сигнали не само от граждани и медии, но и от всички Вас.

Общата площ на мостовите съоръжения по републиканската пътна мрежа е около 1 880 000 м². Имаме 34 тунела и 3 774 броя мостове. Половината от тунелите са квалифицирани от Института по пътища и мостове като съоръжения с умерен или висок риск за инциденти, а над 200 от мостовите съоръжения са в критично състояние и имат нужда от спешен ремонт. Това показаха докладите от таз годишната инспекция за състоянието на тунелите и мостовете по републиканските пътища, съвпадащи или не с трансевропейската пътна мрежа на територията на България, направен от Вас и Междуведомствена комисия в края на месец февруари.

Проверката, възложена от АПИ на всички 34 тунела по републиканските пътища, показва, че 16 съоръжения са с умерен и висок риск.

Недобро е състоянието на двата тунела край Велико Търново, на обходния път на Ловеч, „Витиня“, „Ечемишка“ и „Топли дол“ на АМ „Хемус“. Тунелът при Ловеч предстои да бъде ремонтиран по проект по ОП „Региони в растеж“.

Част по мерките по обезопасяването на съоръженията се изпълняват чрез програмите за текущ ремонт. За ремонт и привеждане в нормална и нормативна експлоатационна пригодност на тунелите по пътната мрежа за тази и следващата година са необходими над 150 милиона лева.

В по-голяма част от тунелите комисията е констатирала пукнатини, нестабилни парчета бетон и участъци, в които са открити хидроизолацията и армировката или същите са компрометирани. Установена е корозия в по-голяма или по-малка степен по елементи на стоманените конструкции в тунелните тръби. В някои от тунелите липсва дренаж за отвеждане на запалими и токсични течности от вътрешността, не функционират евакуационните осветления и резервни електрически захранвания. Установено е несъответствие на съществуващото водоснабдяване за пожарогасене и пожароизвестяване и съществуващите в това отношение наредби. Констатирано е и неработещи видеонаблюдения.

Инцидентът в „Ечемишка“ наложи затваряне и на лявата тръба на тунела за предприемане на спешни обезопасителни мерки. Временните решения обаче не променят факта, че е необходим цялостен ремонт на тръбата, какъвто се извършва в момента в десните тръби на „Ечимишка“ и „Витиня“.

Прави се възможното ремонтите на двата тунела да приключат до средата на месец юни.

По-голямата част от мостовите съоръжения по РПМ са построени в периода от 50-те до 80-те години на миналия век, като по-старите са изградени през 30-те. Конструкциите и технологиите, по които са изградени тогава са многообразни, като се започне от такива, изградени от каменна зидария, до съвременни, предварително напрегнати стоманобетонни конструкции, изградени по модерни технологии.

В съответствие с годината на изграждане, съоръжения са били проектирани по действащите по това време норми. Както е известно, натоварванията и въздействията върху мостовите съоръжения постоянно се увеличават. В същото време през последните 20 години са изпълнявани предимно рутинни и временни ремонтно – възстановителни програми като подмяна на хидроизолации, настилки, дилатационни фуги, парапети и някои други

козметични мерки. С изключение на ремонтите по автомагистралите, за съоръженията не са извършвани проверки за тяхната носимоспособност и съответствието им със съвременните натоварвания и въздействия. През годините от 1994 до момента, част от мостовите съоръжения са рехабилитирани по различни програми, но само тези, които попадаха в пътните участъци за рехабилитация.

Инспекцията на мостовите съоръжения над 5 метра, която беше извършена през март, показва, че в момента са необходими незабавни действия и финансиране на ремонт на десетки критичните съоръжения - състоянието на 211 броя е критично. Те се нуждаят от цялостен ремонт или от пълно разрушаване и изграждане на нови съоръжения. Индикативната стойност на проектантските и строително – монтажните работи възлиза на над 150 милиона лв. с ДДС. Към момента в програмите на АПИ са включени за изпълнение само 16 броя съоръжения за 12 милиона лева, с ДДС. Както е известно, бюджетът на АПИ е крайно недостатъчен за финансирането на тези дейности.

Ако бъде осигурено допълнително финансиране и ремонтите започнат през тази година, то до края на 2020г. считаме, че пътния бранш има ресурса да подобри техникo – експлоатационното състояние на най-критичните съоръжения по РПМ. За проектиране и ремонт на тези съоръжения са нужни близо 150 милиона с ДДС, както вече отбелязах. Ако това не се случи - то тогава може да се очаква поетапно затваряне на отсечки заради ненадеждни и опасни съоръжения.

За да няма повече инциденти, останалите 3 563 съоръжения, които към настоящия момент не са в критично състояние, е необходимо да бъдат предприети мерки за подобряване на експлоатационните им характеристики и носимоспособност съгласно европейските норми или за тяхното облекчаване откъм големина на подвижните товари. За следващите 5-6 години за 100% обследване и определяне на действителната носимоспособност, проектиране, ремонт и строителен надзор на 30% от тези съоръжения индикативно са нужни близо 685 милиона лева с ДДС.

Необходимост има не само от конструктивни решения, но и от сериозни дейности по обезопасяването на пътните съоръжения – неравности по платното, ограничителни системи, пътни табели....

Също така следва да помислем и обърнем внимание и на дребните на вид или луксозни според някои мерки за подобряване безопасността:

- монтаж на знаци за спазване на дистанция в тунелите,
- маркировка за мъгла положена на равни разстояния в аварийната лента на автомагистралите,
- рекламирана постоянна радио честота за състоянието на РПМ, трафика и метео прогнозата
- монтиране на интелигентни информационни системи по всички автомагистралаи и високопланински проходи
- инспектиране, почистване, нанасяне на антикорозионна защита или подмяна на портални рамки с указателни табели - към момента не е ясно до каква степен съществуващите са корозирали и каква е загубата на материал и носимоспособност
- монтаж на предпазни портални рамки така, че да предпазим от удари мастовите конструкции, независимо дали те са републиканска, общинска или друга собственост
- забавителни шикани в началото и края на малките населени места чрез изграждане на разделителни острови така, че шофьорите да бъдат принудени да намалят скоростта
- изкуствено намаляване на габарита на платната за движение на места с концентрация на ПТП - в световен мащаб е доказано, че 25 см амалвяване на платното за движение води до намаляване на средната скорост с 5км/час.

Още един от проблемите за Агенцията е липсата на високо-квалифицирани експерти и пътни инженери, ниското заплащане, както и голямото текучество на кадри.

От 1511 служители на пътната агенция, само 138 са инженери пътно и транспортно строителство. Не омаловажаваме труда на останалите експерти, но поставяме проблема за образованието и квалификацията на служителите.

Считаме също така, че за повишаване на безопасността на предлагания от АПИ продукт е изграждането в структурата на агенцията на една нова дирекция отговаряща за и контролираща пътната безопасност във всички дейности на агенцията.

Благодаря Ви!