

БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО В РАБОТНАТА ЗОНА

При извършване на строителни и ремонтни работи по пътищата и улиците проблемът с провеждането на съществуващото движение се решава по следните начини:

- 1) Отклонява се по обходни маршрути. Тогава работната зона е свободна от трафик, с изключение на технологичния транспорт.
- 2) Пропуска се покрай работната зона при съответни мерки за безопасност. Възможно е въздействие от работната зона към трафика и от трафика към работната зона.

Въпреки по-големите опасности, най-често се прилага вторият начин, поради по-добрите икономически и експлоатационни показатели.

Нерядко по нашите пътища при строителните и ремонтните работи през летния период се наблюдава едносменна работа и почивка през събота и неделя. Правилно ще бъде да се оцени ефекта от оскъпяването на обекта чрез въвеждането на 1,5-сменна работа без почивни дни и съответно съкращаване на сроковете върху безопасността на движението и намаляването на общите задръжки на трафика.

В публикуваната статистика на пътно-транспортните произшествия (ПТП) едва от 2009 г. се отразяват случаите на блъскане на лице, работещо на пътя. В тригодишния период 2009 -2011 г. са станали общо 20 пътно-транспортни произшествия с 3 загинали и 21 ранени. Можем да предпологаме, че това са основно лица, извършващи строително-монтажни работи на пътя. Но към лицата, работещи на пътя, спадат работниците по сметоизвозването, по поддържането на уличните шахти и други технически инфраструктури, дори и тези които сменят съдържанието на билбордовете. По правило те са без необходимите атрибути за обозначаване и безопасност – жилетки, каски. Тук има широко поле за действие на контролните органи – да не се допускат до работа на пътя без необходимите атрибути.

Според Закона за движението по пътищата "Препятствие на пътя" е нарушаване целостта на пътното покритие, както и предмети, вещества или други подобни, които се намират на пътя и създават опасност за движението. При кърпежите на пътните настилки с предварителното фрезование на практика се създават такива препятствия, които намаляват скоростта на движение, изменят траекторията на автомобила, а при запълване при дъжд на фрезованата площ с вода не се забелязват от водачите и могат да станат причина за пътно-транспортно произшествие.

Редно е фрезването като операция да се присъедини към технологичния процес на кърпенето, т.е. да се фрезова такава площ, която ще бъде запълнена същия ден.

Осигуряването на временната организация и безопасността на движението при извършване на строителни и монтажни работи (СМР) по пътищата и улиците трябва да става съгласно изискванията на Наредба №3 на министъра на регионалното развитие и благоустройството от 2010 г. В зависимост от продължителността и вида им СМР са:

- 1. краткотрайни - при които времетраенето от започването до окончателното им завършване е в границите на две денонощия;**
- 2. дълготрайни - при които времетраенето от започването до окончателното им завършване е повече от две денонощия;**
- 3. аварийни - при които се извършват неотложни работи вследствие на внезапна авария в обхвата на пътното платно;**
- 4. подвижни - които се извършват през светлата част на денонощието в движение с ниска скорост и честа смяна на работното място.**

Извършването на краткотрайни или аварийни работи в тъмната част на денонощието по уличната мрежа в населените места се допуска само при наличие на осветление.

Аварийните СМР са краткотрайни или дълготрайни.

За краткотрайни и подвижни СМР, които не са завършени през светлата част на денонощието и при които е влошена нормалната експлоатация на пътя (улицата), се осигурява денонощна сигнализация до пълното им завършване.

Спорна е дефинираната продължителност на краткотрайните работи – до 2 денонощия. В предишната наредба тя беше 1 денонощие. Осигуряването на денонощна сигнализация води до повишаване на разходите и на опасността от ПТП. Например в Приложение №15 пътните знаци могат да останат през нощта, но сигналистите – не. По правило при дължина на работната зона над 50 м трябва да има светофарна уредба.

В схемите в приложенията към наредбата са дадени подробно почти всички възможности за сигнализиране на работните зони. Спазването им от проектанта и от строителя, както и постоянен контрол от страна на пътната полиция осигуряват висока степен на безопасност на движението.

Какви пропуски и грешки най-често в тази област.

1) Съгласуват се и се одобряват проекти за ВОБД, изготвени от некомпетентни проектанти – вместо от специалност “Транспортно строителство” от “Електро”, “В и К” и т.н., особено за по-малки обекти. Това подлага на риск безопасността на движението.

- 2) Понякога стремежът към икономии от строителя води до “икономисване” на някои знаци и други средства, използване на знаци с по-нисък клас фолио и с различен типоразмер. Това може да доведе до неефективно функциониране на временната организация на движението.
- 3) Подценява се от страна на проектанта съдържанието на указателните табели. Показаната по-долу табела може да бъде чертеж за проектанта, но не и указателна табела за водачите на автомобили.



- 4) При формирането на ширините на лентите за движение не се взема пред вид и ширината на динамичния габарит (+2x0,50 м), с което се намалява пропускателната способност.
- 5) Не се спазва правилото за стъпаловидно намаляване на скоростта на движение пред работната зона. Много често се използва само знак В26 за скоростта в самата работна зона. Получават се куриози – от 90 км/час да преминеш на 40 км/час или 20 км/час.
- 6) Не се спазва изискването в чл.52 на наредбата поставянето на сигнализацията да започва от най-отдалечените знаци, а премахването – от най-близките знаци до работната зона. Не са редки случаите на непремахнати знаци дълго време след завършването на СМР.
- 7) Чл.37 ал.4 и чл.71 ал.2 от наредбата допускат при определени условия използването на регулировчик (сигналист) или преносима светофарна уредба. Но при някои краткотрайни и при дълготрайни работи през нощта регулировчика го няма. Това създава реална опасност от сблъскване на автомобили. Считаю, че в тези случаи трябва да се използва само преносима светофарна уредба.

8) С неудобството на експерт трябва да кажа, че в населените места масово се среща сигнализирането от добросъвестни граждани на аварийно възникнали препятствия, най-често липсата на капаци на улични шахти (виж снимката). Представете си до какво тежко ПТП може да доведе попадането на колело на автомобил в шахтата. Общините трябва да осигуряват освен контрол на инфраструктурата и съответната сигнализация за бързо реагиране при възникване на аварийни ситуации.



В заключение можем да констатираме, че имаме един добър нормативен акт, регламентиращ временната организация и безопасност на движението по пътищата и улиците при извършване на СМР.

Повече усилия, прецизност и взискателност трябва да бъдат положени от страна на проектантите, възложителите и изпълнителите на СМР, от съгласувателните и одобряващите проектите институции и от контролните органи.

15.02.2012 г.

Инж. Петко Табаков

Научно-технически

съюз по транспорта

p.tabakov@abv.bg

Доклад за Международната Конференция на тема: "Пътна Безопасност" на „Българската Браншова Асоциация Пътна безопасност" и European Union Road Federation (ERF) на 22 февруари 2012 г. в София.