



АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
ЦЕНТРАЛЕН ИНСТИТУТ НА ПЪТНИТЕ ТЕХНОЛОГИИ,
НАЦИОНАЛНИ И ЕВРОПЕЙСКИ НОРМИ И СТАНДАРТИ

1517 СОФИЯ, ул. „Бесарабия“ №114, тел: 02 / 945 03 50, факс: 02 / 945 06 83, e-mail: crbi@abv.bg

Изх. №

Дата

Г-н Л. Лазаров
Б. Иванов

ДО
Г-Н БОЖИДАР ЙОТОВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

 АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ ЦИПТНЕНО
Изх. № <i>УЧ-2866-2777 27.12.2010</i>

инж. Р. Минчев
инж. Веселин Иванов

ДОКЛАД

 АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
<i>04-16-1797/28.12.10</i>

от н.с.инж. Веселин Иванов Димитров –
 Изпълняващ Длъжността Директор на Централен институт на пътните технологии,
 национални и европейски норми и стандарти

ОТНОСНО: Писмо на Българска Браншова Асоциация Пътна Безопасност
 Ваш Вх. № 04-16-1797/06.12.2010г. за „клас на задържане на ограничителните пътни системи по изграждащите се отсечки от АМ „Тракия“ – Лот 2, Лот 3 и Лот 4 и от АМ „Марица“ Лот 1 и Лот 2, както и за предстоящите за изграждане участъци по АМ „Хемус“ и АМ „Струма““ до Г-н Бойко Борисов – Министър-председател на Република България; до Г-н Цветан Цветанов – Министър на вътрешните работи и Председател на ДОККПБДП към МС; до Г-н Росен Плевнелиев – Министър на регионалното развитие и благоустройство и до Г-н Божидар Йотов – Председател на УС на Агенция „Пътна инфраструктура“

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ЙОТОВ,

Целите на сдружение „Българска Браншова Асоциация Пътна Безопасност“, да работи активно за „хармонизиране“ на българските стандарти за пътна безопасност с европейските и международни стандарти, норми и изисквания, както и да съблюдава тяхното спазване, е похвално. Трябва да отбележим, че в България всички стандарти, отнасящи се до пътната безопасност, са хармонизирани. Определението за хармонизиран стандарт е „европейски стандарт (EN), разработен по мандат на Европейската комисия и Европейската асоциация за свободна търговия (EFTA), който поддържа съществените изисквания на директивите от Нов подход. Прилагането на хармонизираните стандарти е доброволно, но е най-лесният начин за доказване на съответствието на продуктите със съществените изисквания на директивите.“ БДС EN 1317, отнасящ се за ограничителни системи за пътища, е хармонизиран европейски стандарт съгласно мандата, даден на Европейския Комитет по Стандартизация (CEN) от ЕК и от Европейската асоциация за свободна търговия (EFTA). Този стандарт поддържа съществените изисквания на директивите от Нов подход, каквато е Директивата за строителните продукти 89/106/ЕЕС, и е въведен в България през 2004 г. От август 2010 г. са в сила актуални версии на части 1, 2 и 3 на EN 1317 и трябва да получат статут на БДС до януари 2011 г. Част 5 на стандарта (в сила от 2009г.) дава основните изисквания към производителите, начина за оценяване и поставяне на СЕ маркировка за съответствие на продукти за изграждане на ограничителни системи за пътища. В тази връзка задължение на производителите е поставянето на СЕ маркировка и осъществяването на процедурата за това.

Наше задължение е чрез ТС да не ограничаваме свободното движение на стоки в ЕС. В тази връзка е готов и е представен за съгласуване и одобрение Проект на

актуализираната версия на „Технически правила за приложение на СПО по Републиканските пътища“. Документа е структуриран по подобие на немския и в него ясно са определени критериите за това къде и какво предпазно съоръжение да се поставя. С цел взаимозаменяемост и лесно поддържане на вече изградени СПО, в ТС присъства и Техническа документация за стоманени предпазни огради и парапети за автомобили” (ТД-СПО) от 2004 г. Това е документ на АПИ и в него са показани елементи за изграждане на СПО еднакви и подобни на такива прилагани в ЕС, което също не противоречи и не ограничава свободното движение на стоки в съюза. Пример - шините с две и три вълни, различните видове стълбчета, всички видове прави и наклонени конзоли, листовите обтегачи, парапетите за автомобили, свързващите елементи и др., както и изискванията за горещо поцинковане изцяло се покриват с тези в Германия, Италия, Испания, Франция, Обединеното кралство, Чехословакия, Австрия, Унгария, Румъния, Гърция и т.н. Може да се направи актуализация и на ТД-СПО от 2004г. в частта отнасяща се за заварени стълбчета и конзоли – да отпаднат, а да се включат елементи за защита на мотоциклетисти и велосипедисти, както и надлъжни профили, къси листови и въжени обтегачи, буфери срещу удар и преходни елементи с цел допълнителна безопасност и повишаване характеристиките на оградата съгласно БДС EN 1317.

По отношение на влезли в сила договори за изграждане на участъци от републиканската пътна мрежа изпълнителите са длъжни да спазват утвърдените проекти. Изменения и допълнения по тях се допускат и правят по установен от АПИ ред. В ЦИПТНЕНС не е представян за преглед, съгласуване и информация проект за изпълнение на СПО от цитираните в писмото новоизграждащи се пътни участъци и не можем да се произнесем за тях.

Твърденията на г-н Иванов, собственик и управител на фирма Юпитер-05, фирма за производство и монтаж на СПО и Председател на УС на „Българска Браншова Асоциация Пътна Безопасност” (ББАПБ), че СПО отговаряща на изискванията на действащите документи на АПИ отговаря единствено на степен на задържане N2 е неточно, тъй като:

1. В ТС от 2009г.е записано следното:

„Изграждането на стоманена предпазна ограда трябва да удовлетворява изискванията на БДС EN 1317-1 и 2:2001, които са: Временните стоманени предпазни огради трябва да имат способност за задържане T1, T2 и T3. Постоянните стоманени предпазни огради трябва да имат нормална способност за задържане N1 и N2 или повишена способност за задържане H1, H2 и H3, в зависимост от конкретната ситуация. Когато превозното средства задължително трябва да бъде задържано на пътното платно, изискването е за много висока способност за задържане H4a и H4b. В такъв случай се изпълнява стоманената предпазна ограда, комбинирана с предпазен парапет за автомобили, стоманена предпазна ограда от типа 3N или твърда предпазна ограда. Последните случаи се използват при автомагистрала и съоръжения по тях, високи насипи, пътища в близост до реки, водоеми, железопътни линии и други опасни обекти.”

Този запис дава право на проектанта да прецени какъв вид СПО да предвиди, според класа на задържане, зоната на действие и въздействията върху пътниците, съобразено с натоварването, геометрията, наличието на препятствия и др. специфични особености на пътя;

2. „Техническа документация за стоманени предпазни огради и парапети за автомобили” (ТД-СПО) от 2004 г. изцяло съдържа елементи за изграждане на СПО, масово използвани в Европа и на които са провеждани многократно изпитвания на удар съгласно EN 1317 краш-тестове. В ЦИПТНЕНС разполагаме с доказателства - Доклади от такива изпитвания потвърждаващи твърдението ни че СПО, изградена с елементи от ТД-СПО от 2004 г., би покрила и най-високите степени на задържане, съгласно БДС EN 1317, достатъчно е проектанта на оградата да подбере подходящите елементи за сглобяването ѝ и да се спазят технологичните изисквания към монтажа. Това отново дава право на проектанта да прецени къде каква конструкция да предложи. Задължение на производителя е да проведе процедурата по сертифициране на конструкцията;

3. Актуалните версии на части 1, 2 и 3 на EN 1317 са в сила от август 2010г. и трябва да получат статут на БДС до януари 2011 г. Това дава още по-големи възможности на производителите и проектантите за по-голям избор на комбинации от конструктивни елементи за СПО, така че да постигнат и допълнителните степени на задържане определени в част 2 на стандарта;

4. Официално сме информирали г-н Иванов, че "Техническите правила за приложение на СПО по Републиканските пътища" от 1994 г. подлежат на преработка с писмо до Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“ – наш.изх. № ЦИ – 1815 – 1778 от 31.08.2010г.;

5. С елементите единични на показаните на стр.23 до 28,32 до 34,36 до 43 и 45 до52 и сглобени по начин показан на стр. 8 до 10, 12 до 17,20 и 21 от ТД-СПО от 2004 г. фирми в Европа, производителки на СПО и изпитвали ги на удар са постигнали степен на задържане H2 и H3. Тук от значение е предвидената от проектанта конструкция;

6. Техническите характеристики, натоварването на пътя и конкретни ситуации определят показателите на предпазното съоръжение. Предложението, в средната разделителна ивица на автомагистралите (между ръбовете на настилката на двете платна) да се изгражда СПО със степен на задържане H2 и зона на действие W7 е опасно. У нас ширината на разделителната ивица най-често е 3,00m. СПО се монтира на 0,50m навън от ръба на настилката, което при едностранна СПО прави 2,00m разстояние между двете огради. При двустранна предпазна ограда с конзола, изградена в оста на разделителната ивица, разстоянието от СПО до ръба на лентата за изпреварване е 1.05m, което е зона на действие W3. С други думи, ако 13 тонен автобус се удари в СПО с характеристики H2W7, вероятността за навлизане в лентата за изпреварване на насрещното платно за движение е много голяма, тъй като съгласно БДС EN 1317-2 зона на действие W7 $\leq 2.5m$.

7. Представили сме на всички заинтересовани страни (включително Юпитер 05), производители и монтажници на СПО "Техническите правила за приложение на СПО по Републиканските пътища" от 2010г. за обсъждане, мнения и предложения. По програма до края на 2010г. процедурата по приемането им трябва да завърши и официално да влязат в употреба.

8. БДС EN 1317 не отменя действието на остарели (хиляди километри от РПМ в експлоатация) или в процес на изграждане СПО. Подмяната на морално и физически остаряла предпазна ограда е свързано с финансовите възможности на АПИ, с изключение подобряване на обезопасяването на опасни места и места с концентрация на ПТП.

Имайки предвид изложеното правим следното Заключение:

1. Проектите за предпазни съоръжения по изграждащите се отсечки от АМ „Тракия“ – Лот 2, Лот 3 и Лот 4 и Лот 1 и Лот 2 от АМ „Марица“ да бъдат съгласувани по установения ред с АПИ, имайки предвид влизането в сила на "Техническите правила за приложение на СПО по Републиканските пътища" от 2010г.;

2. Проектите за предпазни съоръжения за бъдещи пътни участъци от РПМ да отговарят на "Техническите правила за приложение на СПО по Републиканските пътища" от 2010г. и да са съгласувани и одобрени от АПИ по съответния ред.

3. АПИ да информира официално всички заинтересовани страни – проектантите на ограничителни системи за пътища, производители на елементи за предпазни огради и съоръжения и строители, за въвеждане в действие на "Техническите правила за приложение на СПО по Републиканските пътища" от 2010г..

С уважение,

н.с.инж. ВЕСЕЛИН ДИМИТРОВ

И.Д. Директор на
Централен институт на пътните технологии,
национални и европейски норми и стандарти