

Високата пътна безопасност гарантира живота

Фирмите да се пазят от гаражни производители

Публикувано на: 8 април 2011г. в 15:08 часа ([брой #14](#))



**Николай Иванов – председател на УС на сдружение „Българска
браншова асоциация Пътна безопасност” (ББАПБ)**

Представяването от мен сдружение „Българска браншова асоциация Пътна безопасност” (ББАПБ) осъществява общественополезна дейност, насочена към подобряване на безопасността на движението по пътищата и която има за цел да работи активно за разясняването на новите изисквания, закони, стандарти и европейски директиви, свързани с пътната безопасност, както и да съблюдава тяхното спазване.

В изпълнение на тази си дейност на 17.03.2011г. в сградата на УАСГ ББАПБ съвместно със Сдружението на пътните инженери и консултанти организира конференция на тема: Пътна безопасност.

Конференцията представляваше научно – приложен форум, на който специалистите в пътния сектор – инженери, консултанти, проектанти и надзорни фирми, запознаха присъстващите с новостите в европейските практики, свързани с пътните ограничителни системи и сигнализацията с пътна маркировка и пътни знаци.



По отношение на ограничителните пътни системи инж. Николай Стоянов изнесе лекция на тема: „Технически правила за приложение на ограничителни системи за пътища по републиканската пътна мрежа 2010 г.”, ст.н.с. д-р инж. Румен Гуглев – лекция на тема „Оценяване на съответствието на строителните продукти спрямо европейските технически спецификации”, а г-н **Николай Иванов** представи лекция на тема „Български държавен стандарт **EN1317**”.
Ограничителните системи за пътища трябва да са в съответствие с изискванията на **БДС**

EN1317 „Ограничителни системи за пътища”. След въвеждането в Република България на този стандарт изискванията в областта на ограничителните пътни системи бяха съобразени с европейските. Съответствието с изискванията на стандарта трябва да бъде доказано чрез представянето на доклади от проведени или споделени изпитвания, както и документи, удостоверяващи оценката на съответствието съгласно Наредбата за съществените изисквания към строежите и оценяване съответствието на строителните продукти. Съгласно тези документи производителите на стоманени предпазни огради трябва да издават ЕО декларация за съответствие и да има ЕС сертификат, издаден от нотифицирано лице за оценяване на съответствието. С тези два документа се удостоверява съответствието на продукта с нормативните изисквания и именно те са основание за издаване на СЕ маркировка.

В Република България СЕ маркировка по отношение на ограничителните пътни системи стана задължителна от 01.01.2011 г.

На тази дата изтече преходният период за съвместното прилагане на **БДС EN1317-5:2007** „Изисквания към продуктите и оценка на съответствието на ограничителни системи за пътни превозни средства” с националните технически спецификации относно стоманените предпазни огради. Крайната дата на периода за съвместно прилагане на стандарта съвпада с датата на оттегляне на противоречащите национални технически спецификации, като ТС на ИАП 2004 и ТС на ИАП 2009. След тази дата всички стоманени предпазни огради, изпълнени съобразно изискванията на техническата документация на ИАП 2004 г. или на техническата документация на ИАП

2009 г., които никога не са изпитвани на удар съгласно **БДС EN1317** чрез краш тест и са с недоказана степен на задържане, НЕ могат да се произвеждат и/или пускат в експлоатация, нито могат да се приемат от надзорните фирми.



Искам да се обърна към всички надзорни и консултантски фирми с предупреждението, че на пазара все още има фирми, т.нар. гаражни производители, които внасят от други европейски страни едно минимално количество стоманени предпазни огради, придружени със съответната ЕО декларация (декларация за оценено съответствие на производителя), която след това използват за произведените от тях незначително къде стоманени предпазни огради със съмнителен произход, с различни марки и дебелини на стоманата, с различни скрепителни елементи и монтирани в несъответствие с инструкциите на производителя – титуляр на СЕ маркировката. Фирмите, осъществяващи строителен надзор и консултантски услуги по инфраструктурните проекти, трябва да бъдат изключително внимателни и строго да съблюдают спазването на новите изисквания, защото в противен случай се ощетява републиканският бюджет, нанасят се щети на националната пътна мрежа и се оказва неблагоприятно влияние върху безопасността на движение по пътищата, което е в разрез с Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на

България за периода 2011–2020 г. чрез намаляване на жертвите от ПТП с 50%. От друга страна, приемайки предпазни огради, които не са придружени с необходимите документи и/или имат съмнителни ЕО декларации (които не вършат работа), ще се постави под съмнение пускането в експлоатация на съответния обект. Нашият призив към всички надзорни и консултански фирми е да не се отнасят безотговорно и да не приемат фалшиви документи, защото това може да доведе до спиране на европейските финансови средства. Република България, като член на ЕС, е длъжна да се ръководи и да спазва хармонизираните европейски стандарти, но за съжаление голяма част от търговете за инфраструктурните проекти в страната, които предстои да бъдат изградени, като участъците от АМ „Тракия“ – лот 2, лот 3 и лот 4, АМ „Люлин“, обектите по ОП „Регионално развитие“, по програма „Транзитни пътища V“ и по търговете за текущ ремонт и поддръжка, се проведеха по проекти, съобразени с остарелите технически спецификации и правила.

Според специалистите и експертите, членуващи в сдружението, решението по възникналия проблем е следното:

Стоманените предпазни огради, отговарящи на остарелите изисквания на ТС на ИАП 2004, ТС на ИАП 2009 и на техническите правила на ГУП, 1994 г., да бъдат заменени със стоманени предпазни огради с клас на задържане №2, имащи нормална степен на задържане.

Този тип ограда, освен че отговаря на новите технически правила и удовлетворява изискванията на БДС EN 1317-1:2001 и БДС EN 1317-2:2001, е и най-близък по вид и по тегло до предвидените в проектите, а оттам и по цена, което няма да доведе до промяна на цената за изпълнение на тези инфраструктурни проекти.

Трябва да се има предвид, че ако класът на задържане на стоманените предпазни огради не бъде съобразен с БДС EN 1317 и в процеса на експлоатация на пътя стане нещастен случай, съществува реална възможност застрахователните компании да се задълбочат в документацията, в резултат на което да предявят искове в големи размери срещу собственика на пътя, строителната компания и консултанта.

Надяваме се, че с наша помощ БДС EN1317 и нормативните разпоредби относно СПО да бъдат спазвани стриктно, с което ще се спасят много човешки животи, ще се намалят пораженията при пострадалите от пътнотранспортните произшествия и не на последно място, ще се придаде европейски вид на първокласната пътна мрежа в Република България и ще се повиши пътната безопасност