



Уважаеми Дами и Господа,

Магистрала А1 „Тракия“ е автомагистрала в Южна България, част от Паневропейски транспортен коридор 8. Магистралата свързва София и Бургас и е с обща дължина 449км.

„Тракия“ е първата автомагистрала в България и има изключително значение за икономиката и транспорта на страната. През 1964 г. е взето решение за изграждането ѝ като част от автомагистрален пръстен, влючващ още магистралите „Хемус“ и „Черно море“.

### Логове в процес на изграждане по ОП „Транспорт“

#### **ЛОТ 2 – СТАРА ЗАГОРА – НОВА ЗАГОРА**

На 12 ноември 2009 година министърът на регионалното развитие в правителството на Бойко Борисов - Росен Плевнелиев обявява началото на тръжната процедура за избор на изпълнител на ЛОТ 2 от автомагистрала „Тракия“. Дължината на този лот е 31,8 km и обхваща участъка от км 210+100 до км 241+900. Строителството започва на 9-ти Юни 2010 г. Срокът за изпълнение е Август 2012г. Изпълнението на проекта се осъществява от **Обединение „Магистралаи Трейс“**, в което влизат: „Трейс Груп Холд“, дъщерното му дружество „Пи Ес Ай“, „СК 13 Холдинг“, Виастрой инженеринг“ и „Пътно строителство Добрич“, след спечелен търг с цена от **137,868 млн. лв. с ДДС**.

#### **ЛОТ 3 – НОВА ЗАГОРА - ЯМБОЛ**

Дължината на участъка е 34.3 km от км 241+900 до км 276+200. Първата копка бе направена на 2-ри август 2010 г. Срокът за изпълнение е Август 2012г. На 8 юни 2010 г. за изпълнител бе обявена гръцката **фирма „Актор“**, която предложи цена от **133 973 907 млн. лв.**

#### **ЛОТ 4 – ЯМБОЛ - КАРНОБАТ**

С дължина от 49.1 km, това е най-големият от неизградените участъци. Този лот обхваща трасето от км 276+200 до км 325+280, който съвпада с началото на изградения участък Карнобат – Бургас. На 6 Октомври 2010г. се постави начало на строителните работи на обекта. Срокът за изпълнение е Януари 2013г. На 6 Юни 2010 г. бяха отворени технически оферти, а ценовите - на 29-ти същия месец. На 31-ви август е подписан договорът с изпълнителя на строителството на участъка, **сдружение „Тракия IV“ ДЗЗД** София, съставено от девет български фирми: „Холдинг Пътища“, ГАЛЧЕВ ИНЖЕНЕРИНГ ГРУП“ АД, гр. Благоевград, „ПЪТНОСТРОИТЕЛНА ТЕХНИКА“ ЕАД, гр. София, ПЪТИНЖЕНЕРИНГ М“ ЕАД, гр. Монтана, „АБ“ АД, гр. Хасково, „БУРГАСПЪТСТРОЙ“ АД, гр. Бургас, „ПЪТИНЖЕНЕРИНГСТРОЙ – Т“ АД, гр. Търговище, „МОСТСТРОЙ“ АД, гр. София, „ВИДАПЪТСТРОЙ“ ЕАД, гр. Видин.

Договорената стойност е 209,646 млн. лв. (официално цената бе обявена без ДДС – **174 705 600 млн. лв.**). През октомври 2010 строителите се натъкват на блато по трасето, което може да оскъпи проекта.

## **ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ**

Над 1.3 милиона души загиват по пътищата на света всяка година. Други 50 милиона души получават наранявания, много от които остават инвалиди за цял живот. Травмите от пътно – транспортни произшествия са причина номер едно за смъртността на младите хора по целият свят. До 2015г. нараняванията от ПТП ще бъдат причина № 1 за влошаване на здравословното състояние на децата над 5 годишна възраст в развиващите се страни. Травмите от ПТП са се превърнали в огромна тежест за болниците и здравната система като цяло. Икономическите загуби в резултат на ПТП по пътищата на света надвишават стотици милиарди евро годишно. Прогнозата е, че ако не се вземат съответните мерки, убитите по пътищата на света през 2020г. ще надминат 1.90милиона души.

Подкрепяйки безрезервно постановките на „Десетилетие на действия за безопасност на движението по пътищата” ние следва да предприемем конкретни краткосрочни и дългосрочни мерки за изпълнение основните цели на десетилетието и намаляне броя на жертвите от ПТП с 50% при база 2010г. Това означава, че към 2020г. броят на загиналите в България не трябва да надвишава 388.

По отношение на **пътната маркировка** трябва да се следи спазването на :

- ***Техническа спецификация на НАПИ 2009г.***
- ***Наредба №2 от 17.01.2001г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка.*** С наредбата се определят видовете пътна маркировка, условията, редът и правилата за използването ѝ за сигнализация за пътища, отворени за обществено ползване.
- ***БДС EN 1436:2007+A1:2009*** Материали за пътна маркировка. Експлоатационни характеристики на пътната маркировка.
- ***БДС EN 1790*** Предварително формувани пътни маркировки
- ***БДС EN 1423*** Светлоотражателни стъклени перли
- ***БДС EN 1463-1*** За пътни кабари
- ***Наредба № 3 за временната организация и безопасността на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътищата и улиците,*** която определя условията и редът за създаване на временна организация и безопасност на движението (ВОБД) при извършване на строителни и монтажни работи (СМР) по пътища и улици, видът и начинът на поставяне на

Пътната маркировка е едно от най-икономическите и ефективни средства за организиране и регулиране на движението. Чрез добре изпълнената и качествена пътна маркировка се канализира движението, подава се своевременна информация за режимите и посоките на движението, предупреждават се участниците в движението за предстоящите опасности независимо от времето, метеорологичните условия и др. Добре изпълнената и качествена маркировка намалява грешките и нарушенията на участниците в движението водещи да тежки ПТП.

По отношение на **пътните знаци и указателни табели:**

- ***Технически изисквания при изпълнение на пътни знаци и указателни табели от светлоотражателни материали***” – издание 2010 г., за основи на пътни знаци и табели са предложени и нови материали, и технологии.

- БДС EN 12899-1 Неподвижно закрепени вертикални пътни знаци. Част 1: Неподвижно закрепени пътни знаци
- БДС EN 12899-4 Неподвижно закрепени вертикални пътни знаци. Част 4: Управление на производството
- БДС EN 12899-5 Неподвижно закрепени вертикални пътни знаци. Част 5: Първоначално изпитване на типа
- БДС 1517:2006 Пътни знаци. Размери и шрифт
- Наредба № 1 Наредба за организиране на движението по пътищата
- Наредба № 01/18 Наредба за сигнализация на пътищата с пътни знаци
- Наредба № 5 Установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия по пътищата
- Наредба № 3 за временната организация и безопасността на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътищата и улиците
- НСИОССП Наредба за съществените изисквания към строежите и оценяване съответствието на строителните продукти
- Закон за движението по пътищата
- Закон за транслитерация

От особена важност за безопасността на движението е информацията от вертикалната сигнализация да е ясна, лесно и своевременно възприемана от участниците в движението в зависимост от скоростта на движението.

И това изискване следва да намери своето място както в проектите за организация на движението, така и в задачите за подържане на съответните пътни участъци. Важен момент в тази връзка е и определяне нормативно степента на светлоотразителност на фолиото за пътните знаци в зависимост от класа на пътя и скоростта на движение.

Разположението на знаците, включително и тези с променливо значение и светлинните сигнали над платното за движение при скоростните пътища и магистралите е задължително условие в много европейски държави и има за цел да не се отклонява вниманието на водачите от лентата за движението.

*Тръбните стойки и порталните рамки с цел по икономична експлоатация следва да се изпълняват от неръждаем материал или подцинковани съгласно EN 1461 с дебелина на покритието 70μ и разходна норма 500 gZn/m<sup>2</sup>, а не както бе до сега, да се използват готови поцинковани тръби с цинково покритие 250 gZn/m<sup>2</sup>.*

**Изискванията** относно ограничителните пътни системи, заложили в тръжните процедури на построените вече Лот 1 и Лот 5, както и в подписаните вече договори за изграждане на Лот 2, Лот 3 и Лот 4 от АМ „Тракия“ са съобразно **националните технически документи и правила**, които предвиждат, че стоманените предпазни огради трябва да отговарят на изискванията на „Техническата документация за стоманени предпазни огради и парапети за автомобили” – ИАП, 2004г. и „Технически правила за приложение на стоманени предпазни огради по Републиканските пътища” – ГУП, 1994г.

На **01.01.2011г.** обаче изтече преходния период за съвместното прилагане на националните технически спецификации относно стоманените предпазни огради и БДС EN 1317-5:2007 „Изисквания към продуктите и оценка на съответствието на ограничителни системи за пътни превозни средства”.

От тази дата стоманените предпазни огради трябва да се пускат на пазара и/или в експлоатация единствено след оценяване и удостоверяване на съответствието им съгласно БДС EN1317-5:2007+A1:2009, т.е. производителите на стоманени предпазни огради трябва да издават ЕО Декларация за съответствие въз основа на 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**.

Стоманените предпазни огради, заложи в проектите за Лот 2, Лот 3 и Лот 4 от АМ „Тракия“ са съобразно с Техническата документация на ИАП, 2004г. и на Технически правила на ГУП, 1994г., които са технически доста остарели и не отговарят на изискванията на **Регламент № 305/2011** на Европейския парламент и на Съвета за определяне на хармонизирани условия за предлагането на пазара на строителни продукти от 09.03.2011, който отменя Директива 89/106/ЕИО.

Имайки предвид действащите нормативни документи, както и че Автомагистрала „Тракия“ се строи днес, Сдружението препоръчва тези стоманени предпазни огради да **бъдат заменени**, като предлагаме варианта за изпълнение на пътните ограничителни системи.

В момента има три действащи нормативни документа относно изискванията за пътни ограничителни системи:

- **Регламент № 305/2011** на Европейския парламент и на Съвета за определяне на хармонизирани условия за предлагането на пазара на строителни продукти
- **БДС EN 1317**
- **Технически правила за приложение на ограничителни системи за пътища по Републиканската пътна мрежа на АПИ ит 2010г.**

**1-ви вариант:** Пътните ограничителни системи да отговарят на:

- **Регламент № 305/2011** на Европейския парламент и на Съвета за определяне на хармонизирани условия за предлагането на пазара на строителни продукти,
- **БДС EN 1317**

Без да удовлетворяват изискванията на **Технически правила за приложение на ограничителни системи за пътища по Републиканската пътна мрежа**.

Тези два документа категорично определят изискванията към СПО без да определят класа на задържане.

В този случай предлагаме да бъде монтирана предпазна ограда **с клас на задържане N2**, като най-близки по вид и по тегло, а оттам и по цена на оградите отговарящи на Техническата документация на ИАП, 2004г. и на Технически правила на ГУП, 1994г. С такова тегло са и еластичните огради, оферирани от фирмите, изпълнителки на отделните участъци от АМ „Тракия“.

Ако се избере този вариант няма да има основание за повишаване на цената, но рискуваме да бъдат спряни европейските средства.

### **НЕДОСТАТЪЦИ:**

1. Пътно ограничителна система с клас на задържане N2 ще издържи само на удар с лек автомобил:

Пътна ограничителна система с клас на задържане **N2** трябва да има успешно издържан краш тест – ТВ 11 и ТВ 32.

- **ТВ 11** – е удар с лек автомобил с обща маса 900 кг., със скорост на удара 100 км/ч и при ъгъл на удара 20 градуса
- **ТВ 32** – е удар с лек автомобил с обща маса 1 500 кг., със скорост на удара 110

км/ч и при ъгъл на удара 20 градуса

2. Предпоставка за нови трагедии, подобни на тази на АМ „Тракия” на км 130+585

**2-ри вариант:** Пътните ограничителни системи да отговарят на:

- **Регламент № 305/2011** на Европейския парламент и на Съвета за определяне на хармонизирани условия за предлагането на пазара на строителни продукти
- **БДС EN 1317**
- **Технически правила за приложение на ограничителни системи за пътища по Републиканската пътна мрежа** на АПИ ит 2010г.

В този случай следва да се поставят следните видове огради:

- за средна разделителна ивица по автомагистралите - **H2**
- за крайната ивица – **H2**
- за съоръжение - **H2 или H4b**

За сравнение ще Ви дам един пример - В Хърватска и Сърбия – държави, които не са членки на ЕС, за средна разделителна ивица по автомагистралите използват **ограда с клас на задържане H2W8**, а за крайната ивица – **ограда с клас на задържане H1W5**. Дори в момента в Сърбия се изгражда АМ „Нови Сад-Суботица” и се провеждат търгове за предстоящо строителство на АМ „Ниш-Димитровград” – граница с РБългария, където изискванията относно пътните ограничителни системи са да бъдат с клас на задържане **H2W8 и H1W5**.

Специалистите и експертите на ББАПБ изготвиха сравнителна таблица, показваща средното оскъпяване на Лот 2,3 и 4 на автомагистралата при подомняната на пътните ограничителни системи съгласно **Технически правила за приложение на ограничителни системи за пътища по Републиканската пътна мрежа** :

#### **СРАВНИТЕЛНА ТАБЛИЦА:**

.....

Тук е мястото да вмъкнем, че един човешки живот в България по европейската статистика е 1 600 000лв.

Колеги, не трябва да забравяме, че трябва да се вземе решение, което да не окаже влияние върху крайният срок за пускане на магистралата. Съгласно графика за изпълнение, монтажа на пътни ограничителни системи на ЛОТ 2 на АМ „Тракия” трябва да започне през месец Септември тази година, а както знаем крайният срок за пускане на магистралата в експлоатация е м. Август 2012г. Ако се вземе решение за провеждане на нова тръжна процедура ще се забави строителството на целият обект. Влияние върху крайният срок ще окаже и изпращането за одобрени на апликационна форма до Европейската комисия. Считаме, че с оглед най-бързо и ефективно решение на създалата се ситуация, допълнителните работи следва да се финансират със средства от Републиканският бюджет. Също така трябва да се вземе предвид, че:

- няма готов проект за Пътна безопасност
- съгласно **Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури** на пътища, които съставляват част от трансевропейската пътна мрежа, независимо дали се намират в етап на проектиране, строителство или експлоатация, трябва да се прави оценка на въздействието върху пътната безопасност, проверки за пътна безопасност, управление на безопасност на пътната инфраструктура и т.н.

Според нас **вземайки решение за увеличаване на класа на задържане на стоманените предпазни огради** на посочените по-горе обекти, действително ще се стигне до увеличаване на предвидената цена за пътните предпазни огради, но това увеличение би било незначително спрямо крайната цена по изграждането на участъците от автомагистралите, вземайки в предвид факта, че **еластичните огради са предпазния колан на пътя**.

Считаме, че увеличаването на класа на задържане на пътните ограничителни системи ще спаси много човешки животи, ще намали пораженията при пострадалите от пътно-транспортните произшествия и не на последно място ще придаде европейски вид на първокласната пътна мрежа в Република България.