

Доклад относно извършена проверка на състоянието на съоръженията за въвеждане на временна организация на движението на АМ „Хемус“ при тунел „Ечемишка“ (северна тръба)

■ Въведение:

Европейски център за транспортни политики, извърши независима проверка на състоянието на временната организация на движението въведена във връзка с ремонт, който се извършва на АМ „Хемус“ при тунел „Ечемишка“ – северна тръба. Проверката се извършва след като от ЕЦТП е подадена молба до председателя на съвета на директорите на „Автомагистрали“ ЕАД и тя е разрешила посещение на инспекционен екип на неправителствената организация.

Съобразно разрешението издадено от г-жа Десислава Христова в присъствието на представители на дружеството „Автомагистрали“ ЕАД в 11:00 ч. на 08 Септември 2021 г. Огледът стартира от базата на дружеството при АМ „Хемус“.

Всички проверки са извършвани в присъствието на двамата представители на „Автомагистрали“ ЕАД.

Представители на „Автомагистрали“ ЕАД:

1. Михаил Рашков;
2. Георги Коцев;



От страна на Сдружение „Европейски център за транспортни политики“ участници в проверката са:

1. Диана Русинова – председател на УС на ЕЦТП, главен експерт;
2. Теодор Атанасов – член на ЕЦТП, експерт фолия и маркировки;
3. Инж. Андрия Новакович – експерт от Република Сърбия, експерт фолия и маркировки;
4. Иван Павлов – член на ЕЦТП, електронни пътни знаци с променящи се съобщения;
5. Георги Георгиев – член на ЕЦТП, електронни пътни знаци с променящи се съобщения;



Всички елементите от организацията на движението в участъка където е въведен ВОД са проверени. Поради липсата на предоставен одобрен и влязъл в сила проект за въвеждане на временна организация, то пътните знаци и маркировките са проверени единствено за съответствие с действащото нормативно законодателство.

■ Нормативна база:

Задължение на Агенция „Пътна инфраструктура“ е да осъществява дейностите по изграждането, ремонта и поддържането на републиканските пътища, в това число и на магистралите, които са част от тях. Чрез чл. 36 от Закона за пътищата (ЗП) се въвежда

изискване, което казва, че: проектирането, строителството, ремонтът и поддържането на пътищата се извършват при спазване на техническите норми и правила, определени с наредби на министъра на регионалното развитие и благоустройството.

1. Наредба № 2 на МРРБ за сигнализирането на пътищата с пътна маркировка;
2. Наредба № 3 на МРРБ за временната организация и безопасността на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътищата и улиците;
3. Наредба №18 на МРРБ за сигнализирането на пътищата с пътни знаци;
4. Всички други стандарти по БДС и EN, действащи към момента на проверката.

■ Проверка на пътните знаци и пътната маркировка

Със Закона за пътищата се уреждат обществените отношения, свързани със собствеността, ползването, управлението, стопанисването, изграждането, ремонта, поддържането и финансирането на пътищата, както и с управлението на безопасността на пътната инфраструктура в Република България. Пътищата се делят на републикански и местни. Републикански пътища са автомагистралите, скоростните пътища и пътищата от първи, втори и трети клас, които осигуряват транспортни връзки от национално значение и образуват държавната пътна мрежа. Отделни републикански пътища са включени в трансевропейската пътна мрежа. В конкретния случай автомагистрала „Хемус“ е част от републиканската пътна мрежа (РПМ). Автомагистралите са национални обекти, а републиканските пътища са изключителна държавна собственост.

Републиканските пътища се управляват от Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ). Управлението на пътищата включва: оперативно планиране на изграждането - проектиране и строителство, и поддържането на пътищата. В задълженията на стопанина на пътя влиза също така и организиране, възлагане, финансиране и контрол на дейностите, свързани непосредствено с проектирането, изграждането, управлението, ремонта и поддържането на пътищата. Друго задължение на АПИ, което е наложено от Закона за пътищата е: осигуряване на общественото ползване на пътищата чрез регулиране и контрол на автомобилното движение, даване на разрешения и въвеждане на забрани за ползване на пътищата.

Съгласно изискванията на Наредба № 3 чл. 4. (1) Възложителите на СМР по чл. 1, ал. 1 отговарят за изработването и съгласуването на проекта за ВОБД в случаите на дълготрайни СМР, включително и за СМР по чл. 151 от Закона за устройство на територията (ЗУТ). Въпреки, че изрично е поискан от екипа на ЕЦТП да се предостави такъв проект, то от страна на „Автомагистрали“ ЕАД не е предоставен. Това не следва да означава, че няма, но на този етап не може да се каже със сигурност дали има или няма.

По време на проверката от страна на екипа на ЕЦТП са спазени изискванията на Наредба №3 чл. 6, където е указано, че: „Лицата, които извършват СМР в обхвата на пътя или улицата, трябва да носят отличителен знак (С12) "Облекло с ярък цвят и светлоотразителни ленти" съгласно приложение № 1“.

Разпоредбите на чл. 7. от Наредба 3 разрешават „за въвеждане на ВОБД при извършване на СМР в обхвата на пътя или улицата се използват самостоятелно или съчетани помежду им пътна маркировка, пътни знаци, пътни светофари и други средства за сигнализиране“. В конкретния случай не е констатирано да е използвана пътна маркировка, нито светофари. Временната организация на движението е въведена само и единствено чрез пътни знаци.

Чл. 9 от Наредба №3 въвежда изискване за това „Пътните знаци за въвеждане на ВОБД отговарят на изискванията на Наредба № 18 от 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци (ДВ, бр. 73 от 2001 г.) и са съгласно приложение № 2.“ В Приложение 2 и по-конкретно на стр. 58 от ДВ, бр. 73, 2001 г, ясно се вижда, че на автомагистрала освен пътни знаци и ограничителни табели С.4.3 се използва и пътна маркировка, каквато в конкретния случай липсва.

При проверката на пътните знаци се идентифицираха множество проблеми и противоречия с изискванията на Наредба №18 за сигнализирането на пътищата с пътна маркировка.

■ Констатации:

Използваните ограничителни табели С4 са в лошо състояние, те са надрани, използваното фолио е най-ниският клас, който не се допуска на автомагистрала RA1, трябва да е R3A и R3B. Някой от ограничителните табели дори са изработени от фолио, което се използва в рекламната индустрия и не е сертифицирано за употреба на пътя. Често пъти ограничителните табели са поставени неправилно и сочат в обратната посока.



При тези ограничителни табели С4.3 прави впечатление, че в основата имат буквата Т. не е ясно кой е производителя, което е нарушение на чл. 6, ал. 4от Н18, но фолиото, което е използвано е със светлоотразителност 0 миликандела за лукс на кв. м. Тези табели са негодни за употреба по българските пътища. Необходимо е да се провери кой и на какво основание ги е доставил и кой е допуснал те да бъдат поставени на АМ „Хемус“.



При тази ограничителна табела е видно, че използваният продукт „Oralite 5431-DP/DIN 67520 и. 617“1 отговаря на продукт с характеристики за фолио клас RA1 (виж: <https://www.orafol.com/products/europe/en/technical-data-sheet/oralite-5431-ind-commercial-grade-hazard-warning-tape-id5989-technical-data-sheet-europe-en.pdf>), което е недопустимо за употреба на магистрала в България. фолиото няма необходимата „СЕ“ Маркировка, тоест не е хомологирано и не би следвало да се поставя на пътя. Освен това, ограничителни табели (бализи), също попадат в обхвата на изискванията на Н18, която изисква всички пътни знаци и останалите средства за сигнализиране да отговарят на БДС EN 12899-1 и да имат стикер от производителя с

	минимално необходимата информация върху него.
	Констатирани са повредени ограничителни табели, които са захвърлени в разделителната ивица между двете платна за движение на магистралата. Може да се допусне, че тези ограничителни табели са били блъснати и така са счупени поради това, че те не са светоотразяващи и не се виждат в тъмната част на денонощието.
	Възможно и тези ограничителни табели да са били счупени от трафика и изхвърлени, но също така е възможно да са се оказали излишни при подреждането на ВОД и да се оставени по този начин от служители на „Автоматистрали“ и в двата случая става дума за липса на утвърдени процедури (за съхраняване на средствата за ВОД или за почистване на участъци където има въведена временна организация на движението)
	Светещите лампи, които трябва да подпомагат водачите в тъмно време не са поставени над ограничителния елемент С4.3, а са поставени под знак Г9. Лампата е увита с тиксо и захваната с тел, също така тя не свети.
	Тези ограничителни табели в комбинация с пътен знак Г10 са повредени. Те са надраскани и ожулени, което е компрометирало светлоотразителните способности на фолиото, от което са изработени и през тъмната част на денонощието са невидими. Поставени са на различна височина, което нарушава изискванията на НЗ и Н18
	Този пътен знак е ограничителната табела са били ударени след, което не са били подменени. Съществува опасността те да паднат поради повредата им и да застрашат пътната безопасност.



При този ограничителен елемент е видно, че има няколко слоя фолио. Това може да обърка водачите. Подобен подход е нормативно недопустим и по всяка вероятност не е в този вид в следствие на дейности на производителя, вероятно става дума за намеса на по-късен етап от потребителя.

По време на изследването се констатира, че нито един пътен знак от тези, които са използвани не отговаря на изискванията на Н18, това означава, че тези знаци са негодни и не би трябвало да се намират на пътя. Грешките са от това знаците да са видимо повредени от лицевата им страна, до това да се използва по-нисък клас на светлоотразителност на филията или знаците да са излезли извън експлоатационна годност.



Знакът Г1 е пробит, което нарушава изискванията на Н18, чл. 6, ал. 5, където е указано, че лицето на пътния знак не трябва да има отвори или следи от такива.

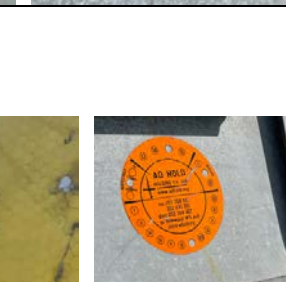
Пътният знак е RA1 а трябва да е с фолио клас R3A и R3B



Пътните знаци B26 и от двете страни на платното за движение са с фолио клас на светлоотразителност RA2 в нарушение на чл. 8, ал. 2 и Приложение 10 от Н18, където е поставено изискване за фолио клас R3A и R3B.



Указателната табела Ж15 е със светлоотразително фолио RA2 вместо R3A и R3B. Освен това е компрометирана, като повърхността ѝ е повредена. Възможно е тя да не бъде видяна в тъмната част на денонощието на време и от необходимата дистанция, дефинирана в чл. 14, ал. 2, т. 4 от Н18 от водачите и това да доведе до пътен инцидент.



При този пътен знак B26 в началото на участъка с ВОД от към гр. Ботевград е използвано светлоотразително фолио RA1, което противоречи на чл. 8, ал. 2 и Приложение 10 към Н18. Фолиото трябва да е R3A и R3B. В случая е допусната нарушение и на чл. 6, ал. 4, защото на обратната страна на знака поставената информация е невярна. Там е посочено, че пътният знак е RA2, но в действителност отпред на хомологизацията ясно се вижда, че е RA1. Използването на по-ниска клас фолио е опасно, а в случая е нарушен и икономическият интерес на предприятието „Автоматострали“, защото по-

		ниският клас е с 25 до 30% по-евтин от по-високия.
		Използваните пътни знаци са в лошо състояние, надрани и увредени са. Този пътен знак отново не може да бъде използван за сигнализиране на автомагистрала. Той е RA2, а трябва да е с фолио клас R3A и R3B
		Лицевата страна на този знак е повредена. Той е с компрометирано фолио, а също така е намазан с боя. Знакът е с фолио клас RA2, а трябва да е с фолио клас R3A и R3B
		Този пътен знак Г10 е единственият, който е с фолио клас R3A и R3B, но той е произведен през 2006 г. и е излязъл извън експлоатационна годност. Знакът обаче е увреден в следствие на експлоатационни грешки и не може да се използва като средство за организация на движението.
Използваните светещи табели са силно корозирали, което ги прави опасни. Те също така не покриват изискванията на БДС EN 12966-1:2005+A1:2009. На гърба на знаците няма CE стикер, който да доказва, че покриват изискванията на H18 и Европейските нормативи.		
		Този пътен знак не покрива изискванията за електронни пътни знаци с променящи се съобщения БДС EN 12966-1:2005+A1:2009, което е видно както от състоянието му, така и от липсващата CE маркировка. Той е силно корозирал до степен, при която може да бъде опасен за експлоатация. Също така той не може да бъде видян през светлата и тъмната част на денонощието поради лошото му състояние и липсата на сензори за осветеност, които управляват и коригират интензитета на светене.
		Този пътен знак се е разпаднал в следствие на корозия, защото не е изработен от подходящи за знак с променящи се съобщения материали – анодизиран алуминий. Светещите елементи изобразяващи пиктограмата трябва да покриват изискванията БДС EN 12966-1:2005+A1:2009 (L3, B4, R2, C2), а е изработен от обикновени лампички (коледни лампички). Това го дефинира като обикновено самотелно електронно табло, а не като електронен пътен знак с променящи се съобщения, покриващ Европейските нормативи.



Вследствие на пълната корозия захранването на знака е станало достъпно както за атмосферните условия така и за хората, което го прави изключително опасен и непокриващ Европейските нормативи за безопасност дефинирани в БДС EN 12966-1:2005+A1:2009..

При извършената проверка се констатира, че лицевата страна на пътните знаци е увредена. Почти всички са надрани, ожулени или изцапани. Екипът извършващ проверката беше допуснат до зоната където се съхранят пътните знаци, която не са поставени на пътя.

Повечето от тях се установи, че са RA1 или RA2, което показва, че по принцип предприятието не е поръчвало пътни знаци от клас R3A и R3B.

Проверката в склада на „Автомагистрали“ ЕАД показва, че пътните знаци се съхраняват на пода, един върху друг в легнало положение и много рядко в изправено. Те не се опаковат със защитно фолио, нито се поставят лице с лице, така че да не бъде компрометирано светлоотразителното фолио.

■ Примери:









■ Изводи:

Състоянието на средствата за организация на движението, които се използват за въвеждане на ВОД, показва, че в предприятието „Автомагистрали“ ЕАД е допуснало съществени пропуски, като липсващи процедури и конкретни изисквания към съхранението на пътните знаци. Този дефицит също така не е отчетен от нито една контролираща институция, което вероятно се дължи на липсата на какъвто и да било контрол. В задълженията на стопанина на пътя (АПИ), съгласно чл. 19, ал. 2, т. 5 от Закона за пътищата (ЗП), се посочва, че управлението на пътищата изисква осигуряване на общественото ползване на пътищата чрез регулиране и контрол на автомобилното движение, даване на разрешения и въвеждане на забрани за ползване на пътищата. Също така в ЗП, чл. 36и, ал. 2 се указва, че условията и редът за създаване на организация за безопасност на движението по пътищата се определят с наредбите по чл. 3, ал. 3 и 4 от Закона за движението по пътищата (ЗДвП). Контролът по спазването на изискванията заложи в чл. 36и е възложен на МВР и АПИ чрез чл. 36и ал. 4 от ЗП като там е определено, че контролът върху дейностите по ал. 2 се осъществява от оправомощени длъжностни лица на службите за контрол на Министерството на вътрешните работи и на Агенция "Пътна инфраструктура". В тази връзка може да се направи обоснован извод, че контролиращите органи не са изпълнили задълженията си, които произтичат от Закона за пътищата по отношение на въведената временна организация на движението на АМ „Хемус“ при тунел „Ечемишка“. По този начин е създадена опасност за движението по пътищата и пряко е застрашена пътната безопасност.

Лошото състояние на пътните знаци се дължи преди всичко на това, че предприятието „Автомагистрали“ или има занижени изисквания по отношение на съхраняването, транспортирането и монтажът им, или отговорните длъжностни лица не осъществяват необходимия контрол. Увреждането на лицевото покритие на пътните знаци води до това, че те стават негодни за употреба. На екипа на ЕЦТП не е представена методология, в която да е видно каква е вътрешната процедура утвърдена от „Автомагистрали“ ЕАД за съхраняването на пътните знаци служещи за въвеждането на ВОД.

Пропуск е също така, това, че вероятно дружеството е провеждало неправилно процедурите по закупуването на пътни знаци за временна организация на движението. Това е довело до употребата на знаци, които не отговарят на минималните нормативни изисквания. Вероятно те са с най-нисък клас на светлоотразителност поради това, че именно този клас е поръчан от Възложителя („Автомагистрали“ ЕАД) и доставчиците това са им предоставили. Тук се касае за грешка при заданието, по-малко вероятно е да е злонамереност от страна на доставчиците. ЕЦТП допуска, че това е поискано от „Автомагистрали“ ЕАД и това им е било доставено. Закупуването на по-нисък клас може да се дължи и на непознаване на нормативната уредба, но това не е извинение, което може да бъде прието. Принципно употребата на висок клас R3A и R3B (заедно) може да се използва за въвеждане на ОД на пътища от I, II или III клас без това да създава опасност за движението, но обратното не е валидно.

Всички електронни табла в обхвата на тунела в това число и информационната електронна табела на входа на тунел „Ечемишка“ не могат да се дефинират като

електронни пътни знаци с променящи се съобщения. Това ги прави неприложими в обхвата на магистралата, защото са предпоставка за пътни инциденти.

Липсата на задължителната пътна маркировка говори за това, че стопанинът на пътя (АПИ) не е осъществил контролът, който му е вменен чрез ЗДвП. Контролните органи към МВР също не са извършили необходимите действия. Всичко това подсказва за едно тенденциозно negliжиране на участъци от пътя където има въведена организация на движението.

■ Препоръки:

Необходимо е да се изработи процедура, която да задължава отговорните лица в дружеството периодично да обхождат участъците с ВОД и да почистват отпадъците, отломките или други предмети, които биха могли да застрашат пътната безопасност. В това число спадат и повардените и счупени пътни знаци.

Необходимо е да се изработи процедура за правилно транспортиране и съхраняване на пътните знаци. Към момента. При наличната, ако изобщо има такава те не се съхраняват по подходящ начин и в следствие пътните знаци стават негодни за употреба и следва да бъдат бракувани.

Препоръчително е при закупуване на пътни знаци за ВОД дружеството „Автоматистрали“ да поръчва такива съответстващи на клас на филията R3A и R3B. Предвид това, че фирмата извършва дейност преди всичко на автомагистрали и в редки случаи на по-нисък клас пътища се предполага, че следва да се слагат пътни знаци с подходящ клас фолио. Дори и да се наложи да се постави пътен знак с по-висок клас на фолиото на път различен от автомагистрала няма да представлява нарушение. Нарушение обаче е обратното на магистрала да се слагат по-ниски класове на светлоотразителност.

Необходимо е да се утвърди процедура и да се определи отговорно лице, което при обход на участъка с ВОД и наличие на повреден пътен знак да изисква неговата незабавна подмяна.

Негодните пътни знаци, в това число и електронните се препоръчва да бъдат отстранени незабавно, като се подменят с годни и отговарящи на действащата нормативна уредба.

Необходимо е да се направи проверка по какъв начин са закупувани пътните знаци и какви са били техническите параметри (задания), по които са изисквани от доставчиците, от които са закупени. Необходимо е да се изработи годно техническо задание, което да послужи в бъдеще за подмяна на негодните пътни знаци, които се използват в момента.

■ Заключение:

Пътните знаци в това състояние, в което се намират в момента застрашават пътната безопасност и съществува риск от възникване на пътно транспортни произшествия.

Всички знаци, които са използвани за въвеждане на временна организация на движението на АМ „Хемус“ в участъка при тунел „Ечемишка“ северна тръба са с по-ниският клас на светлоотразителност, което е живото застрашаващ дефицит. Може да се допусне грешка като се поставят един или два знака с по-нисък клас, но когато всички знаци такива това подсказва системна грешка от страна на ръководството на дружеството, както и липсата на контрол.

Контролните органи, в това число и МВР са проявили небрежност по отношение на задълженията им. По този начин изпълнителя „Автомагистрали“, който очевидно няма утвърдени правила за вътрешен контрол, са допуснали на автомагистрала „Хемус“ да се поставят средства, които вместо да въвеждат ред са довели до недопустим хаос.

Системното negliжиране на правилата за организация на движението е опасна тенденция, която води до нарастване на пътните инциденти, особено в участъци където има въведени извънредни мерки под формата на временна организация на движението.

■ Изготвили:

№	Име и фамилия	Длъжност	/подпис/
1.	Диана Русинова	главен експерт	
2.	Теодор Атанасов	експерт	
3.	Иван Павлов	експерт	
4.	Георги Георгиев	експерт	