

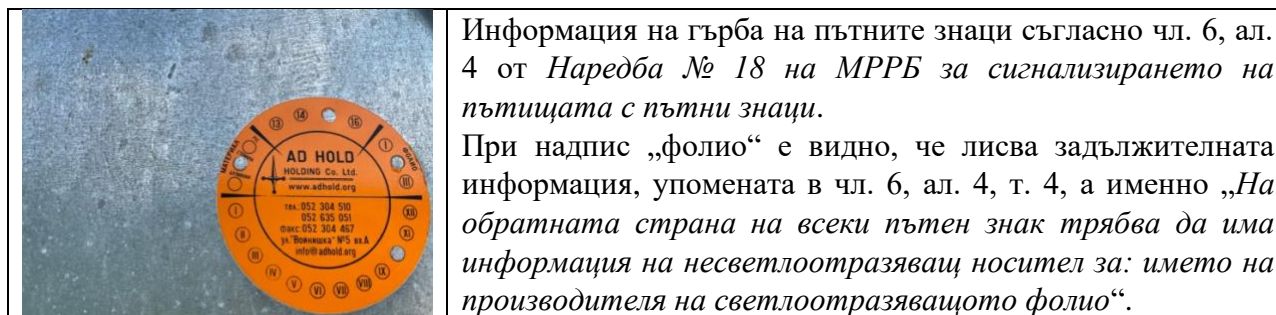
ДОКЛАД

Относно: състоянието на пътните знаци, поставени в обхвата на пътя на път I-4 (гр. София-гр. Варна, преди гр. Търговище) от отбивка при с. Пролаз приблизително при км 219+600 до отбивка за с. Разбойна, приблизително при км 228+300

През 2021 г. на електронната поща на **Европейския център за транспортни политики (ЕЦТП)** получихме множество сигнали за проблеми, свързани с поставените в обхвата на път I-4 от отбивка при с. Пролаз приблизително при км 219+600 до отбивка за с. Разбойна, приблизително при км 228+300. В сигналите се твърдеше това, че в тъмната част на денонощието пътните знаци не се виждат. За същото имаме изпратени и множество снимки и клипове.


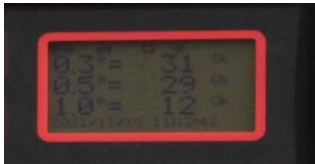



През месец май 2021 г. инспекционният екип на ЕЦТП направи проверка на място, като измери цветовите координати и светлоотразителността на поставените в този участък от пътя знаци. В резултат установихме, че те са произведени през октомври 2015 г. от производителя „АД Холд“ ЕООД. Същото се установи от наличието на задължителната информация съгласно чл. 6, ал. 4 от *Наредба № 18 на МРРБ за сигнализирането на пътищата с пътни знаци*. Констатира се, че не е налично изискваното име на производителя на светлоотразителното фолио, така както е записано в чл. 6, ал. 4, т. 4 от цитираната вече наредба.

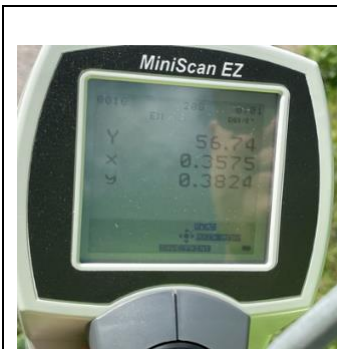


В чл. 8, от Наредба №18 е поставено изискването за това светлотехническите показатели на пътните знаци да не са по-ниски от изискванията на БДС EN 12899-1. В чл. 8, ал. 2 изрично е посочено, че „изискванията към светлотехническите характеристики на пътните знаци в зависимост от мястото им на поставяне се определят съгласно Приложение №10“ към Наредбата. В цитираното приложение е записано, че минималните характеристики за видимост на пътните знаци и другите средства за сигнализиране в зависимост от класа на пътя и улицата от мястото на поставяне за пътища I клас, какъвто е случаят, следва да са не по-ниски RA2 (отдясно), R3A и R3B (отляво).

Измерени са всички пътни знаци, монтирани в обхвата на пътя в посочения участък и изводите са сходни с посочения пример по-долу:

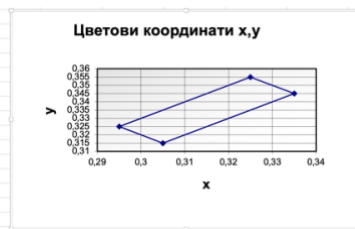
	<p>Анализ на светлоотразителните характеристики: B26 Бял цвят – 0 cd.lux⁻¹.m² при изискване ≤ 180 Червен цвят – 31 cd.lux⁻¹.m² при изискване ≤ 25</p>
<p>Бял цвят</p> 	<p>Анализът на светлотехническите характеристики на измерените пътни знаци показва пълна липа на светлоотразителност при белия цвят и стойност около минималните изисквания за червения. Това води до ефекта, който е описан и в сигналите до ЕЦТП, а именно - <u>през нощта се вижда контурът на пътния знак, но не и неговото предписание.</u></p>
<p>Червен цвят</p> 	<p>Проверката показва, че е нарушено изискването на чл. 14, ал. 2 минималното разстояние за видимост на пътния знак (в m), в зависимост от скоростта на движение V (в km/h), е както следва: т. 3 при V до 90 km/h - 150 m, което пък от своя страна води до това, че не е изпълнено изискването на чл. 9 пътните знаци и другите средства за сигнализиране се поставят отдясно на платното за движение, с лицевата си страна срещу посоката на движение, така че да не се закриват от други пътни знаци, препятствия, съоръжения или принадлежности в обхвата на пътя на място, което осигурява: т. 1 своевременното им разпознаване и възприемане от участниците в движението през деня и през нощта; 2. безпрепятствено движение на пътните превозни средства и на пешеходците.</p>

Извърши се и измерване на координатите на цветност и коефициент на яркост съобразно изискванията на Приложение №10, таблица 7 към чл. 8, ал. 2 от Наредба №18. Беше установено следното, като то е валидно за всички знаци в изследвания участък от пътя:



Изследване на координатите на цветност на пътен знак А27 – бял цвят:

БЯЛ		фактор β	
x	y	B1	B2
0,305	0,315	≥0,27	≥0,40
0,335	0,345		
0,325	0,355		
0,295	0,325		
0,305	0,315		
проверка:			
0,3575	0,3824		

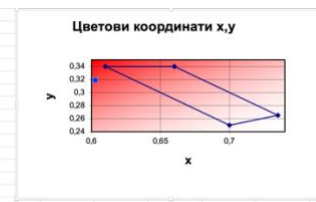


Измерените координати излизат извън допустимите граници за бял цвят съгласно Наредба №18 и БДС EN 12899-1.



Изследване на координатите на цветност на пътен знак А27 – червен цвят:

ЧЕРВЕН		фактор β	
x	y	B1	B2
0,735	0,265	≥0,03	≥0,03
0,7	0,25		
0,61	0,34		0,06
0,66	0,34		
0,735	0,265		
проверка:			
0,6028	0,3188		



Измерените координати излизат извън допустимите граници за червен цвят съгласно Наредба №18 и БДС EN 12899-1.

Беше направена проверка за това дали тези пътни знаци се намират все още в срок на годност. Тъй като не разполагаме с договора за доставка и монтаж, сключен между АПИ и изпълнител, не може да се направи категорично заключение за това дали те все още са в гаранция. В същото време беше направена справка с „Технически изисквания при изпълнение на пътни знаци и информационни табели от светлоотразителни материали“ на АПИ от 2010 г. На стр. 19 в т. 8 „Гаранции“ е упоменато, че „Гарантираният експлоатационен период за пътните знаци, табели и свързващи елементи се определя от производителя и се отразява в Договора с Възложителя. В съответствие с Наредба № 2 от 31.07.2003 г. за въвеждане в експлоатация на строежите в Република България, съгласно чл. 20 ал. 4 т.9, минималните гаранционни срокове за изпълнени строителни и монтажни работи, съоръжения и конструкции за носене на табели, монтирани вдясно или над платното за движение, трябва да бъдат с минимална 10 годишна гаранция при ново строителство и минимална 4 годишна гаранция при основен ремонт и рехабилитация“.

В същия документ е отбелязано, че: „Гаранцията за монтиран пътен знак се дава и поема съвместно от производителя на лицето на знака и производителя на светлоотразяващия материал. Тя включва клауза за запазване на характеристиките за видимост в съответствие с приложените сертификати и/или протоколи от изпитване. Стойностите за специфичния

коэффициент при обратно отражение не трябва да бъдат по-ниски от 80 % от минималните стойности за съответния цвят, посочени в таблици 1, 2 ,3 и 4 на настоящите Технически изисквания за целия гарантиран експлоатационен период“. В случая обаче липсва информация кой е производителят на фолиото и не може да се определи кой носи солидарно гаранцията за крайния продукт.

В техническите норми на АПИ също така е поставено изискване за това: „Гарантираният експлоатационен живот на светлоотразяващото фолио трябва да е доказан чрез протоколи от изпитване на естествено стареене в съответствие с БДС EN 12899-1, издадени от акредитирана лаборатория или орган за контрол“. Тук е необходимо да се провери кой е сертифицирал и пуснал на пазара продукт, който не отговаря на европейските норми.

Съществен пропуск представлява липсата на ясна регулация в *Наредба №18* по отношение на гаранцията за пътните знаци. Недопустимо е да има толкова съществено разминаване между утвърдените практики, касаещи гаранционния срок на пътните знаци в ЕС и приложимите норми в България. От тази гледна точка е странно това, че толкова важен елемент от пътната безопасност като състоянието на пътните знаци е регулирано не в закон или подзаконен нормативен акт, а в някаква вътрешна регулация на АПИ. Този пропуск ощетява пътната безопасност, като пътните знаци, които се поставят в населените места, не подлежат на тези регулации, защото вътрешните правила на Агенция „Пътна инфраструктура“ важат само за РПМ тъй като не са нормативен акт. Освен всичко утвърждаването на вътрешни правила относно гаранцията на пътните знаци и липсата им в *Наредба №18* представлява и възможност за корупция и ощетяване на данъкоплатеца. Тези правила се изменят не от работни групи, а от служители на АПИ по неясни правила и без обществено обсъждане или поне дискусия в експертен състав, което представлява риск.

Изследваните пътни знаци са негодни за поставяне на пътища от РПМ, тъй като не покриват изискванията на *Наредба №18* , но също така не покриват и минималните изисквания на БДС EN 12899-1. Липсва задължителната „СЕ“ маркировка на лицевата страна на пътния знак, но също така производителят на пътните знаци не е декларирал и кой е производителят на светлоотразителното фолио, каквото задължение има. След извършената проверка се установи по категоричен начин, че пътните знаци, които се намират в обхвата на пътя, на практика са напълно негодни за употреба. Важно е да се отбележи, че участъкът е обозначен като участък с концентрация на пътно транспортни произшествия и е престъпно точно там знаците да не покриват минималните норми и на практика да са невидим в тъмната част на денонощието, при мъгла или лоши метеорологични условия.

ЕКИП на ЕЦП
2022 г.