Transport Policies
EUROPEAN CENTER

Вид документ: **ДОКЛАД** **Изх. № ДР-69-22-[4]/18.10.2023 г.**

Тема: **Визуален оглед чрез посещение на място, установяване на точното местоположение на пътни знаци съобразно ПОД и анализ на вид и състояние на УПЗ**

Екип в състав:

1. **Диана Русинова – главен експерт;**
2. **Георги Георгиев – експерт;**
3. **Иван Павлов – експерт;**
4. **Димитър Кирилов – експерт;**

Причина за проверката: **По сигнал на граждани от граждани**

Дата на първоначален оглед: **17 Октомври 2023 г./ 13:00 ч. GMT +3**

Въведение:

Настоящото се изготвя във връзка с получени множество сигнали от различни граждани чрез електронната поща на Сдружение „Европейски център за транспортни политики“ (signals@euctp.com), относно проблеми, свързани с управляеми пътни знаци (УПЗ), монтирани на АМ „Хемус“ преди тунел „Витиня“ в посока Варна между км 31+000 до км 32+269.

Този документ представлява независимо мнение на група експерти за това доколко организацията на движението преди тунел „Витиня“ отговаря на изискванията на действащия проект и други нормативни документи. Проверени са също така и различни твърдения за това дали поставени пътни знаци и управляеми пътни знаци отговарят на минималните изисквания на действащите на територията на Република България и на ЕС правила и норми.

Докладът се изготвя на базата на проучване, протекло в рамките на една календарна година. Първоначалният сигнал, който е и поводът за започване на проучването, е изпратен до ЕЦТП на 29 ноември 2022 г. възоснова, на което е взето решение за извършване на проверка на място. Първата инспекция е извършена от екип на ЕЦТП на 04 декември 2022 г.

По време на проверката се установи, че в тъмната част на денонощието знаците светят силно и има риск от това участниците в движението да бъдат заслепени. Поради тази причина се взе решение за това да се събере допълнителна техническа информация. Чрез заявление с наш изходящ № ДР-69-22/09.12.2022 г. ние отправихме запитване до фирма „Автомагистрали“ ЕАД с питане за това на каква стойност са поставените управляеми знаци, кой ги е поставил и кой ги е произвел. Поискахме също така да ни бъдат представени и всички налични декларации и сертификати от производителя на

знаците. Срокът за отговор по реда на Закона за достъп до обществена информация съгласно чл. 28, ал. 1 от Закона е 14 дни от датата на регистриране на заявлението. В конкретния случай нашето писмо е заведено под входящ номер РД-18-1991/09.12.2022 г. в „Автомагистрали“ ЕАД. В нарушение на ЗДОИ получихме отговор на 05.01.2023 г. чрез Решение № РД-18-1991-1/05.01.2023 г., в което без каквито и да е мотиви се предоставя не пълен, а частичен достъп до обществена информация, като важни данни за това кой е производителят, каква е стойността им и имат ли тези знаци необходимата документация, за да могат тези знаци да се продават на територията на ЕС липсваха

Междувременно поради липсата на мотивиран отказ или решение за предоставяне на информация от страна на „Автомагистрали“ ЕАД в законоустановения срок, ние бяхме принудени да изпратим същите въпроси към министъра на регионалното развитие и благоустройството. Заявлението ни беше входирано с номер 94-00-1/03.01.2023 г. На основание чл. 32, ал. 1 от ЗДОИ министърът на регионалното развитие изпраща заявлението ни по компетентност до Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ), като същото е заведено под входящ номер 04-16-47/09.01.2023 г. Чрез Решение номер РД-04-5/23.01.2023 г., т.е. почти два месеца след първоначалното искане на информация, държавата ни е предоставила някакви данни. От това решение става ясно, че пътните знаци са поставени във връзка с ремонта на пътен тунел „Витиня“, проект на стойност 63 572 341,32 лв. с ДДС. От информацията от АПИ става ясно, че поставените пътни знаци преди тунел „Витиня“ дясна тръба, са част от съгласуван проект за постоянна организация на движението на тунела, изготвен във връзка с ремонта на дясната тунелна тръба. Знаците били монтирани през 2017 г., но поради тяхното дефектиране се наложило същите да бъдат сменени през 2022 г. Стойността на новите знаци била: доставка на управляем пътен знак В24 – 9 943,92 лв. без ДДС, доставка на управляем пътен знак В26 – 9 943,92 лв. без ДДС, доставка на управляем пътен знак Ж15 – 10 794,36 лв. без ДДС.

Във връзка с липсата на отговори от страна на официалните институции и съмненията на експертите на ЕЦТП относно това, че поставените знаци не покриват минималните изисквания, действащи на територията на ЕС и България бе взето решение и бе изпратен сигнал до главния прокурор на Република България. Сигналът е заведен под входящ номер ГП16/2023 г. Извършена била проверка от страна на Върховна административна прокуратура (ВАП) на основание чл. 145, ал. 1, т. 3 от ЗСВ. Прокуратурата поискала становище от АПИ, като в доклад Агенцията уведомили ВАП за това, че знаците са поставени от фирма „Автомагистрали“ ЕАД. Приложили документи за знаците, които са произведени от фирма „Конет Софт“ ЕООД и предоставили същите документи, които са изпратени и до ЕЦТП чрез Решение РД-ОИ-5/23.01.2023 г. Тези документи не съдържат Декларация за постоянство на експлоатационните показатели във връзка с БДС EN 12966-1:2005+A1:2009/11. АПИ уведомили също така ВАП, че били започнали някаква проверка по случая и „Автомагистрали“ ЕАД с писма с вх. номера 53-00-2968/09.03.2023 г. и номер 53-00-3030/10.03.2023 г. са уведомили АПИ, че въпросните управляеми пътни знаци на АМ „Хемус“, преди тунел „Витиня“, дясна тръба, а именно В24, В26 и Ж15 са подменени и отговарят на изискванията на стандарт БДС EN 12966-1. Интересно обстоятелство представлява това, че в Решение за достъп до обществена информация (ОИ) на дружеството „Автомагистрали“ ЕАД с номер РД-18-1991-1/05.01.2023 г. до ЕЦТП е посочено изрично: „По въпрос 1 Ви уведомяваме, че същите отговарят на всички

стандарти и законоустановени норми“. На въпрос 4 твърдят, че: „Пътните знаци напълно отговарят на одобрения Технически проект, част „Управление на движението“. Не става ясно как, ако знаците към 05.01.2023 г. са отговаряли напълно на изискванията на проекта, то поради каква причина след проверката на ВАП се е наложила тяхната подмяна и те са били подменени. Това повдига въпроса кога фирма „Автомагистрали“ ЕАД са излъгали - в отговора по реда на ЗДОИ до ЕЦТП или пред прокуратурата, кое от двете твърдения е истина? Странно е и това, че очевидно става дума за разминаване в твърденията на държавното дружество „Автомагистрали“ ЕАД в отговора по реда на ЗДОИ и пред ВАП, обстоятелство което прокуратурата не е изследвала, а е видно, че става дума за информация с невярно съдържание.

В решението за предоставяне на достъп до обществена информация на държавното дружество „Автомагистрали“ ЕАД също така се изказва твърдението, че: „Относно искането Ви да се предостави информация, че знаците отговарят на специфичните изисквания, заложени в стандарт БДС EN 12966-1, Ви информирам, че считано от 17.02.2011, цитираният по-горе стандарт е отменен“. По същество това е невярно и за да го докажем се обърнахме към Български институт по стандартизация с въпрос за това дали стандарт БДС EN 12966-1:2005+A1:2009/11 е отменен. А от там чрез писмо с техен изходящ номер 26-00-02/11.01.2023 г. ни уведомяват за следното: „Хармонизираният стандарт, публикуван в официален вестник на Европейския съюз, е БДС EN 12966-1:2005+A1:2009, въведен като БДС EN 12966-1:2005+A1:2011. Тъй като нито БДС EN 12966:2015, нито БДС EN 12966:2014+A1:2019 са публикувани в OJ като хармонизирани стандарти (от 2015 г. до сега), единственият хармонизиран стандарт остава БДС EN 12966-1:2005+A1:2011“. За нас остава непонятно как е възможно фирма, собственост на държавата, да не знае тези факти и да не прави разлика между отменен и хармонизиран стандарт. ЕЦТП знае със сигурност и за други случаи, при които същата фирма е купувала фалшиви управляеми/електронни пътни знаци и е изразходила значителни финансови ресурси неправомерно за това. Т.е. това не е първият път, при който държавната фирма закупува негодни и опасни средства за организация на движението за сметка на данъкоплатците.

Чрез писмо с наш изходящ номер ДР-06-23/03.01.2023 г. сме уведомили и Старши Комисар Живко Коцев (настоящ Главен секретар на МВР) за проблема с въпросните пътни знаци. В писмото сме поискали поставените пътни знаци, произведени от фирма „Конет Софт“ ЕООД да бъдат премахнати от експлоатация, поради това, че съгласно действащото национално и европейско законодателство са негодни. До настоящия момент от страна на ОДМВР София няма никакъв отговор за това дали и какво са предприели.

На 23 март 2023 година получихме нов сигнал от гражданин за това, че движейки се по АМ „Хемус“ преди тунел „Витиня“ в посока Ботевград е бил заслепен от слънцето, отразяващо се в лицевата страна на поставените управляеми електронни пътни знаци. Незабавно още същия ден екип на ЕЦТП посети мястото и извърши проверка дали твърденията в сигнала са достоверни. Заварихме нови пътни знаци, произведени от фирма „Отосиманци“, видно от поставените на гърба стикери. Констатирахме, че твърденията в сигнала са достоверни и в действителност лицевата страна на новопоставените знаци отразява твърде силно околната светлина и водачът може да бъде заслепен от отражението на слънцето в челния панел на знака. Беше взето решение да се

извърши проверка и за тези знаци. Чрез заявление с наш изходящ № ДР69-22-2/30.03.2023 година сме изпратили заявление по реда на ЗДОИ до министъра на МРРБ. Важно уточнение е, че в това заявление не се съдържа никакъв снимков материал. Писмото е входирано с вх. номер в МРРБ 94-00-50 от 30.03.2023 г.

МРРБ препраща по компетентност писмото до АПИ, което там е с регистрационен индекс № 04-16-856 от 11.04.2023 г. Чрез решение № РД-ОИ-38 от 24.04.2023 година ни се предоставя пълен достъп във връзка със зададените въпроси. Уведомяват ни, че монтираните знаци В24 и В26 са всеки на стойност от 4971,96 лв., а знак Ж15 е на стойност 5397,18 лв. Знаците били одобрени от АПИ в част „Управление на движението“ към сертификат № 152. Знаците били закупени от „Автомагистрали“ ЕАД, като това било извършено във връзка с договор с №РД-37-9 от 04.09.2017 г. Към заявлението също така ни се предоставя проект за организация на движението и обяснителна записка за обект „Ремонтно-възстановителни превантивни дейности на пътен тунел „Витиня“ – дясна тръба на АМ „Хемус“, съгласно Договор за възлагане на обществена поръчка на обект: „Поддържане (превантивно, текущо, зимно и ремонтно-възстановителни работи) на АМ „Хемус“ от км 0V000 до км 78V554“. АПИ отговарят също така, че смяната на монтираните през декември 2022 година знаци с нови през март 2023-а се е наложило на основание направена проверка от страна на АПИ, при която било установено, че сертифицираните от „Автомагистрали“ ЕАД със сертификат №152 пътни знаци не отговорят на изискванията на Наредба №18 за сигнализация за пътищата с пътни знаци и на изискващия се от тях стандарт. Прилагат също така пакет с документи и снимки, от които става ясно, че знаците са произведени от фирма „Отосиманци“ от Гърция.

Във връзка с направените от нашия екип констатации при проверката на 23.03.2023 година е изготвен нов допълнителен сигнал до Главния прокурор с наш изходящ № ДР-07-23-1, който представлява допълнение към предходния сигнал от 04.01.2023 г. В сигнала възразяваме срещу прекратяването от страна на ВАП на преписката. Поради липсата на информация за състоянието на нашия сигнал чрез нов сигнал с №ДР-07-23-3 от 07.06.2023 г. изпращаме допълнителна информация, доказваща, че новите знаци, произведени от фирма „Отосиманци“, също не отговарят на действащите нормативни изисквания в ЕС и в Република България.

На 30.08.2023 година сме получили допълнителна резолюция №15, от която разбираме, че отново е възложена проверка, както и, че АПИ е извършила проверката, а на база на твърденията на АПИ прокуратурата е взела решение да прекрати преписката. След като се запознахме внимателно с мотивите на прокуратурата и с твърденията на АПИ, на официалния изпълнител „Автомагистрали“ ЕАД и на „ГБС инфраструктурно строителство АД“ от страна на експертите на ЕЦТП бе взето решение да се извърши подробна проверка за доказване или отхвърляне на всяко едно от изложените в документите от институциите твърдения, факти и обстоятелства. Във връзка с това извършихме подробен оглед на място на всички средства за сигнализация на движението, в т.ч. и на управляемите пътни знаци и сравнихме получените данни с проекта, възоснова на който е извършен ремонтът на тунела „Витиня“ и на който във всеки един документ на институциите се твърди, че е бил спазен законът. По отношение на новопоставените знаци от фирма „Отосиманци“ поради това, че пътен знак В26 (50 км в час - дясно) е бил ударен от камион или автобус и разпръснат на парчета на магистралата успяхме да съберем въпросните парчета, чрез което безспорно доказахме,

че тези знаци, както и поставените от „Конет Софт“, не отговарят на нормативните изисквания, важащи на територията на Република България и ЕС. Освен това се свързахме с фирма „Отосиманци“, откъдето ни отговориха, че техните знаци могат само да примигват и посочиха, че не произвеждат знаци, които могат да бъдат управлявани по някакъв начин от разстояние. Получихме и оферта от тази фирма, от която стана ясно, че знаците в България са продадени на цена два пъти и половина над обичайната търговска стойност, на която тази фирма ги продава.

Запитахме и друг производител на знаци по стандарта, като за същия знак ни дадоха цена, която е с 50% по-ниска от стойността на знаците, монтирани на АМ „Хемус“. Всички твърдения, изложени от АПИ и „Автомагистрали“ ЕАД, са потвърдени и от министъра на МРРБ в питане на народен представител (изх.№ на МРРБ 02-02-461 от 23.10.2023 г.).

През август 2023 година с наше писмо с наш изходящ №ДР-59-23/23-08.2023 г. изпратихме до министъра на МРРБ същото заявление за достъп до обществена информация, съдържащо същите въпроси, поставени в наше заявление с наш изх. № ДР-69-22-2/30.06.2023 г. Единствената разлика в заявлението е, че прилагаме снимки на знаците, поставени от „Отосиманци“. Министърът на МРРБ е препратил нашето заявление по компетентност до АПИ възоснова, на което получихме решение №РД-ОИ-86/26.09.2023 г., в което за наша изненада установихме, че АПИ твърди, че знаците на АМ „Хемус“ преди тунел „Витиня“ дясна тръба са произведени от фирма „Конет Софт“, онези, които уж са били сменени или поне така се твърдеше в предходния отговор на питането ни по ЗДОИ. Освен всичко, към вече познатите ни документи, предоставени от предишното ръководство на АПИ, се появява декларация за експлоатационни показатели №013/2022, където се посочва, че системата за оценяване и проверка на постоянството на експлоатационните показатели на строителния продукт, които са заложени в приложение 5 е система 1. Декларират експлоатационни показатели относно строителен продукт, обхванат от хармонизиран стандарт EN 12966. В точка 9 от същата декларация наред с показатели, които са характерни за стандарт 12966 фирма „Конет Софт“ декларира по отношение на характеристиките на зрителната работоспособност за коефициент на обратно отражение RA1, което е относимо само и единствено за пътни знаци, произведени по стандарт БДС EN 12899-1 „Неподвижно закрепени вертикални пътни знаци. Част 1: Неподвижно закрепени пътни знаци“ (стандартни ламаринени знаци) и по същество няма нищо общо със стандарт 12966. Тази декларация се появява в последствие, защото тя не е фигурирала нито в първоначално предоставената информация по ЗДОИ до ЕЦТП, нито е представена пред ВАП при първата извършена проверка.

Вместо да потвърждават неверни данни МРРБ, АПИ, а дори и от Прокуратурата са можели да направят елементарна проверка на сайта на МРРБ в „Звеното за контакт относно продукти в строителството“. Нещо повече, нотифицираните органи за строителни продукти са под надзора на нотифициращия орган, който е МРРБ. За нас остава непонятно как е възможно не само АПИ или Прокуратурата, но дори и министъра на МРРБ да не са извършили необходимата проверка на собствения си сайт, за да установят, че фирма „Конет Софт“ никога не е имала издаван валиден сертификат за първоначално изпитване не само на управляеми електронни знаци, но за никакви строителни продукти.

В писмата на институциите има изложени факти и обстоятелства, които си противоречат. Освен това институциите са допуснали разпространяването на информация с невярно съдържание. Нещо, което са можели да проверят и да предотвратят, ако са имали желание или са притежавали необходимата квалификация и компетентност.

Във връзка с изложеното дотук се изготви настоящия доклад.

Нормативна рамка и отговорности:

Законът за пътищата урежда 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. Този закон се прилага и за улиците в населените места, които едновременно са участъци от републикански или общински пътища.

Пътищата образуват единна пътна мрежа и служат основно за превоз на пътници и товари. Пътната мрежа трябва да се развива съобразно транспортните и социалните потребности на обществото, инфраструктурата на населените места и изискванията в нормативните актове, свързани с националната сигурност, опазването на околната среда и безопасността на движението. Републиканските 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. Републиканските пътища са изключителна държавна собственост.

Участъците от републиканските и общинските пътища в границите на урбанизираните територии и селищните образувания трябва да имат ограничени връзки с уличната мрежа и движението по тях се осъществява с предимство. Трасетата на републиканските и общинските пътища по уличната мрежа на населените места и селищните образувания се определят с общия устройствен план.

Републиканските пътища се управляват от Агенция "Пътна инфраструктура". Управлението на пътищата включва: оперативно планиране на изграждането - проектиране и строителство, и поддържането на пътищата; осигуряване на проекти и строителство на пътища, включително възлагане на обществени поръчки и на концесии за тези дейности; организиране, възлагане, финансиране и контрол на дейностите, свързани непосредствено с проектирането, изграждането, управлението, ремонта и поддържането на пътищата; организиране и осъществяване защитата на пътищата, включително на пътните съоръжения и на принадлежностите на пътя; осигуряване на обществеността ползване на пътищата чрез регулиране и контрол на автомобилното движение, даване на разрешения и въвеждане на забрани за ползване на пътищата; упражняване на контрол на превозните средства с оглед правилната експлоатация на пътищата и предпазването им от разрушаване; осигуряване на информация и на прогнози за пътния трафик; други дейности, определени с този закон и с правилника за прилагането му, които не са свързани с ползване и разпореждане.

Агенцията осъществява дейностите по изграждането, ремонта и поддържането на републиканските пътища. Агенцията и общините осъществяват съвместно по взаимна договореност дейностите по изграждането, поддържането и ремонта на

републиканските пътища в границите на урбанизираните територии при условията и по реда, определени с правилника за прилагането на закона. Изграждането, ремонтът и поддържането на подземните съоръжения, тротоарите, велосипедните алеи, паркингите, пешеходните подлези, осветлението и крайпътното озеленяване по републиканските пътища в границите на урбанизираните територии се организират от съответната община.

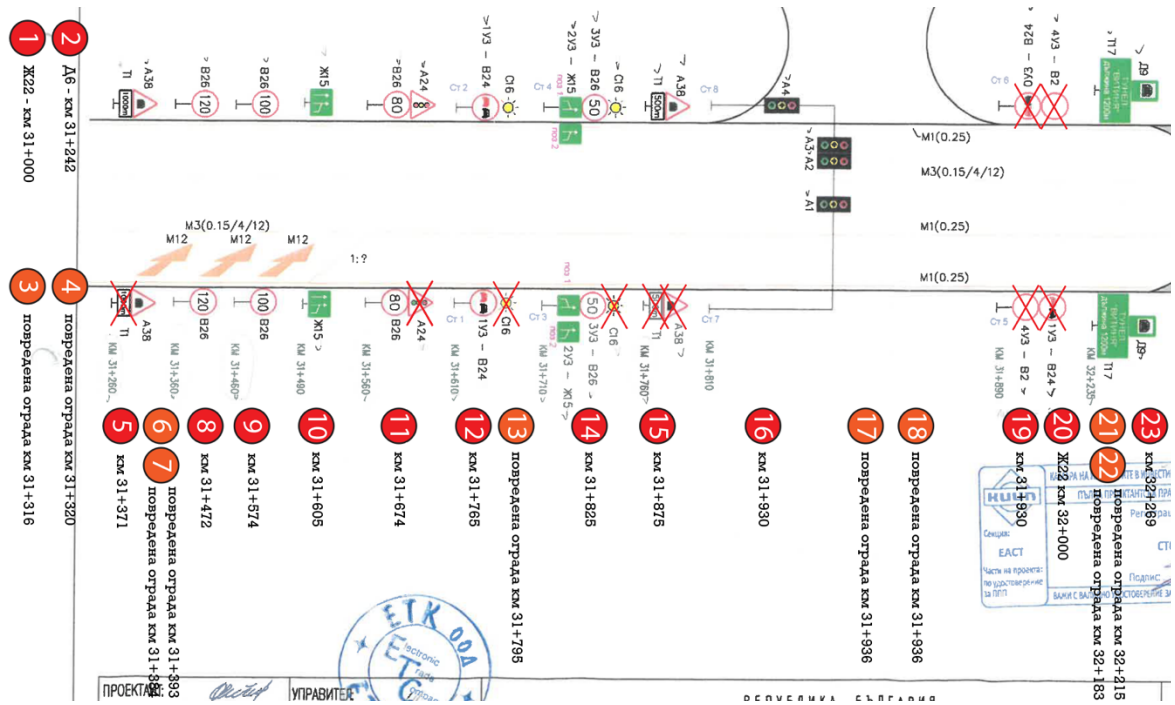
Съгласно закона за пътищата длъжностно лице, което не изпълни задължението си по чл. 36б, ал. 7 от ЗП за извършване на процедурите по чл. 36б, ал. 1 т. 2 – 5 от ЗП, се наказва с глоба в размер 500 лв., ако деянието не съставлява престъпление. При повторно нарушение по ал. 1 глобата е в размер 1000 лв.

Констатации извършени при огледа на място:

Начална точка на огледа при километрична табела на АМ „Хемус“ при км 31+000 до км 32+269 с посока на движение към гр. Варна. Сравняване на километричното положение на пътните знаци съобразно проект за организация на движението предоставен от АПИ по реда на ЗДОИ. Проверка за това дали поставените средства за организация на движението в този участък от пътя отговарят на действащите законов и подзаконови нормативни актове, както и на регламенти или директива на ЕС ако има такива и ако те са приложими за конкретния случай. По време на инспекцията са проверени и констатирани и други дефекти, които биха могли да окажат влияние върху безопасността на движението в изселвания участък от АМ „Хемус“.

Визуален оглед за състоянието на организацията на движението: пътни знаци и пътни маркировки
Съкращения в таблицата
Н2 – Наредба №2 на МРРБ за сигнализиране на пътищата с пътна маркировка
Н18 – Наредба №18 за сигнализирането на пътищата с пътни знаци
ЗДвП – Закон за движението по пътищата
ЗП – Закон за пътищата
АПИ – Агенция „Пътна инфраструктура“
ЕЦТП – Европейски център за транспортни политики
АМ – Автомагистрала
ЗДОИ – Закон за достъп до обществена информация
УПЗ – Управляем пътен знак
ВАП – Върховна административна прокуратура
ПЗПС – Пътни знаци с променящи се съобщения
ПТП – Пътнотранспортно произшествие

ОСП – Ограничителна система за пътища
ВОБД – Временната организация и безопасността на движението по пътищата
НЗ – Наредба №3 за временната организация и безопасността на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътищата и улиците
БИС – Български институт по стандартизация



ПОД съобразно, който е извършвана проверка за съответствие на реално изпълнената организация на движението. Схемата отразява и други дефицити, които са били идентифицирани по време на инспекцията

Посока на движение от гр. София ↓ към гр. Варна ↑	
1. Пътен знак Ж22 ляво км 31+000	
	Пътен знак Ж22 при км 31+000. Това е изходната точка, от която започва проверката за съответствие между проекта и организацията на движението на място между км 31+000 до км 32+269. Проверката е извършена с измервателно колело марка „Симекс“, като отправната точка е километричния знак при км 31+000.

2. Пътни знаци Д6 ляво – дясно при км 31+242

Д6 – ляво км 31+242 *Д6 – ляво км 31+242* *Стикер (чл. 6, ал.4 Н18)*

Д6 – дясно км 31+242 *Основа на ПЗ Д6.* *Стикер (чл. 6, ал.4 Н18)* *Начин на захващане на знака към носещата конструкция*

Пътен знак Д6 – ляво: е разположен на км 31+242. Знакът е с повреди по лицевата му страна, което го прави негоден за употреба. По този начин поставеният пътния знак не покрива изискванията на Н18, чл. 6, ал. 5, където е указано, че „*Лицето на пътния знак не трябва да има отвори или следи от такива и да съответства на клас Р3 по БДС EN 12899-1, като пътните знаци за временна организация и безопасност на движението I и II типоразмер може да съответстват на клас Р2 със съгласието на възложителя*“, както и на чл. 9, ал. 1, т. 1 от Н18, където е определено, че: „*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: 1. своевременното им разпознаване и възприемане от участниците в движението през деня и през нощта*“. Поставеният знак, предвид състоянието му, няма да се вижда хубаво през деня и изобщо няма да се вижда през нощта, поради намалената му светлоотразителност.

Нарушено е и изискването на чл. 6, ал. 6 от Н18: „*Основата на пътния знак трябва да има устойчивост на корозия, съответстваща на клас SP2 по БДС EN 12899-1, а металният стълб от опорната конструкция трябва да е горещопоцинкован в съответствие с БДС EN ISO 1461 "Горещопоцинковани покрития на готови продукти от чугун и стомана. Технически изисквания и методи на изпитване." със средна маса на покритието не по-малка от изискванията в таблица 3, а за скрепителните елементи - в таблица 4 на същия стандарт*“.

Носещата конструкция на пътния знак има видими следи от корозия, което е в противоречие на чл. 6, ал. 8 от Н18, където е определено, че: „*Материалите, използвани за носещи конструкции и свързващи елементи, трябва да съответстват на приложимите части от БДС EN 10025. Стоманата за изработване на носещите конструкции трябва да е с качество не по-ниско от S 235 JR съгласно БДС EN 10025-*

1 „Горещовалцувани продукти от конструкционни стомани. Част 1: Общи технически условия на доставка. Национално приложение (NA)“.

Пътният знак е произведен през 2006 г. видно от поставения задължителен стикер съгласно чл. 6, ал. 4 от Н18 и следователно същият е извън експлоатационна годност и е несветлоотразителен, поради това, че е на над 17 г. Също така от стикера става ясно, че светлоотразителна повърхност на лицевата страна на знака е от фолио клас I или „Инженерно фолио“, което е търговското наименование за RA1 на производителя 3M. Съгласно чл. 8, ал.2 и Приложение 10 към Н18 на автомагистрала се поставят знаци с клас на светлоотразителност R3A/R3B.

Пътен знак Д6 – дясно: е разположен на км 31+242. Знакът е произведен през 2011 г. видимо от поставената табела на гърба му, съобразно изискванията на чл. 6, ал. 4 от Н18. Пътният знак не покрива минималните изисквания на Приложение №10, към чл. 8, ал. 2 от Н18, защото е с клас на светлоотразителност RA2, а съобразно изискванията трябва да бъде с R3A и R3B. Знакът е негоден за употреба на автомагистрала съобразно действащите нормативни изисквания.

Пътният знак е закрепен на подвижна конструкция, която е поставена в канавката за отводняване. По този начин е нарушено изискването на чл. 15, ал. 2 от Н18: „*Закрепването на пътните знаци и на другите средства за сигнализиране на пътищата трябва да осигурява тяхната стабилност и независимо от атмосферните условия да не позволява падането, завъртането или изместването им*“.

По знака има видими следи от корозия и деформации по лицевата му страна. Всичко това го прави негоден за употреба по пътищата отворени за обществено ползване в ЕС и Република България.

Знакът е захванат към носещата конструкция посредством планка, която е изцяло корозирала. Поради това, че знакът е неустойчив, той е завързан с тел към оградата, което е недопустимо по смисъла на Н18 и изискванията на *БДС EN 12899-1 „Неподвижно закрепени вертикални пътни знаци. Част 1: Неподвижно закрепени пътни знаци“, БДС EN ISO 1461 „Горещопоцинковани покрития на готови продукти от чугун и стомана. Технически изисквания и методи на изпитване“ и БДС EN 10025-1 „Горещовалцувани продукти от конструкционни стомани. Част 1: Общи технически условия на доставка. Национално приложение (NA)“*.

3. Фундамент на пътен знак изграден в канавка при км 31+316

Фундамент на пътен знак, който е бил направен в отводнителното съоръжение

В канавката е бил поставен пътен знак като за целта е излят фундамент и в миналото е имало забити метални носещи стълбчета. Поради това, че е избрано да се постави там пътния знак на практика се получава така, че е нарушена функцията на отводнителното съоръжение. В същото време канавката е пълна с трева, пясък, пръст и други фракции, като и с битови отпадъци. Това прави невъзможно съоръжението да функционира правилно и да отвежда безопасно водата от платното за движение.

Между канавката и оградата на магистралата също така има храсти, непочистена трева и дървета, които допълнително влошават състоянието на крайпътните съоръжения.

4. Липсващо парче от мрежата на автомагистралата км 31+320

Оградите покрай пътищата обикновено служат за това да възпрепятстван внезапното навлизане на животни или хора към платното за движение. Обичайно скоростта на движение по автомагистралите и скоростните пътища е по-висока и поради тази причина е необходимо повече време и по-голямо разстояние за реакция на водачите. Именно поради това стопаните на пътя трябва да положат усилия и да приложат мерки, с които да възпрепятстват внезапното навлизане към платното за движение на животни или хора.

Липсата на ограда или повредите по нея могат да доведат до настъпването на тежко пътнотранспортно произшествие с жертви и тежко ранени. Републиканските пътища се стопанисват и управляват от АПИ (чл. 8, ал. 2 и чл. 19, ал. 1, т. 1 от ЗП). В същото време в чл. 19, ал. 2, т. 1, 3 и 4 от ЗП е определено, че „*Управлението на пътищата включва: оперативно планиране на изграждането - проектиране и строителство, и поддържането на пътищата; организиране, възлагане, финансиране и контрол на дейностите, свързани непосредствено с проектирането, изграждането, управлението, ремонта и поддържането на пътищата; организиране и осъществяване защитата на пътищата, включително на пътните съоръжения и на принадлежностите на пътя*“. От тази гледна точка, АПИ в конкретния случай не

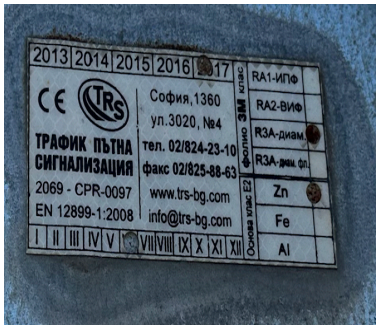
изпълняват задълженията възложени им чрез Закона за пътищата, с което застрашават живота и здравето на участниците в движението в този участък от АМ „Хемус“.

4.1. Дупка в мрежата при отводнителното съоръжение на км 31+325

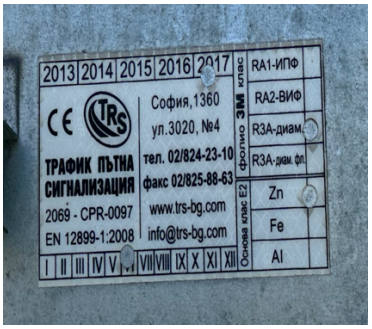
При км 31+325 отводнителното съоръжение е оставено без защита, там не само, че няма ограда, но вероятно и никога не е имало. По този начин има риск през канавката да навлязат диви животни като лисици, вълци и други. Дупката в мрежата позволява безпроблемното им навлизане към платното за движение. Често в този участък от пътя има ударени животни, което води до повреди по автомобилите, а понякога е и причина за настъпване на ПТП.

5. Пътни знаци А38+Т1 при км 31+371

Пътен знак А38 и табела Т1 ляво



Стикер по чл. 6, ал. 4 от Н18 за знак А38



Стикер по чл. 6, ал. 4 от Н18 за табела Т1

Пътен знак А38 и табела Т1 дясно	*Стикер по чл. 6, ал. 4 от Н18 за табела Т1*	*Стикер по чл. 6, ал. 4 от Н18 за знак А28*

Знаците от ляво и от дясно са поставени при км 31+371, а съгласно одобрения проект то те трябва да са на км 31+260 (111 m по-близо до тунела, което означава, че водачите ще имат по-малко време за реакция и по-кратък път).

Пътен знак и допълнителна табела А38+Т1 ляво: са изработени от трети клас светлоотразително фолио. Те притежават задължителните стикери съгласно чл. 6, ал. 4 от Н18 на гърба си. По пътния знак и допълнителната табела има видими следи от корозия. Съгласно информацията от стикера те са произведени през 2017 г. и за този клас пътни знаци гаранционният срок е 10 г., т.е. все още тези знаци са в гаранция.

По лицевата страна на табела Т1 ясно се вижда, че фолиото е повредено (виж долен ъгъл под надпис 100м), което представлява нарушение на чл. Н18 чл. 6, ал. 5, където е указано, че „*Лицето на пътния знак не трябва да има отвори или следи от такива и да съответства на клас Р3 по БДС EN 12899-1, като пътните знаци за временна организация и безопасност на движението I и II типоразмер може да съответстват на клас Р2 със съгласието на възложителя*“.

Нарушени са изискванията на чл. 6, ал. 7 от Н18, където е определено, че: „*Основата на пътния знак по отношение на защитата на ръбовете трябва да съответства на клас Е2 по БДС EN 12899-1, а за пътен знак с променливи размери - на клас Е3 по БДС EN 12899-1. Пътните знаци за временна организация и безопасност на движението I и II типоразмер и останалите пътни знаци I типоразмер могат да съответстват на клас Е1 по БДС EN 12899-1 със съгласието на възложителя. Защитата на ръба трябва да е непрекъсната по цялата периферия на основата*“.

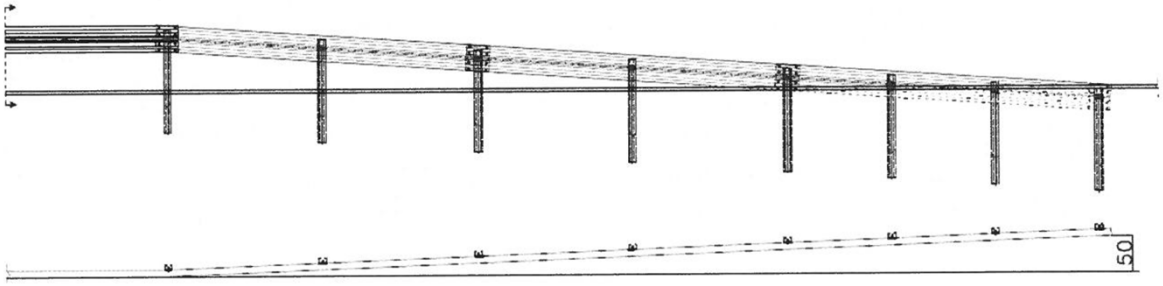
Пътен знак и допълнителна табела А38+Т1 дясно: Носещата конструкция на пътния знак е наклонена на една страна, което подсказва, че по всяка вероятност има проблем с основата. По основата на пътния знак и тук има следи от корозия, като от двата налични стикера по чл. 6, ал. 4 от Н18 става ясно, че и те са произведени през 2017 г. и все още са в гаранционен период.

На лицевата страна на табела Т1 липсва светлоотразяващото фолио. По този начин табелата е негодна за употреба по пътищата отворени за обществено ползване. Отделно поради липсата на информация се създават и редица опасности. Знаците са сложени също така не на 1000 m преди тунела а на 900 m, което крие редица опасности и риск от ПТП.

6. Повреден краен елемент на ОСП при км 31+384

При км 31+384 има повредена ограничителна система за пътища от дясната страна на платното за движение. Защитното съоръжение не отговаря на съвременните изисквания за пътна безопасност, както и на „*Указанията за изпълнение на начални и крайни елементи на ограничителни системи за пътища*“ на АПИ от 2021 г. и на *БДС EN 1317 „Ограничителни системи за пътища“*.

➢ При ограничителни системи с шини с две вълни за пътна част – началото е съгласно т. 5.2 и фиг. 3, а краят съгласно т. 5.3 и фиг. 4



Извадка от „Указанията за изпълнение на начални и крайни елементи на ограничителни системи за пътища“ на АПИ от 2021 г. – фиг. 3, стр. 3.

7. Табела с текст даваща информация, че пътят е в ремонт при км 31+393

При км 31+393 е поставена табела с текст на жълт фон. Табелата е поставена по всяка вероятност при ремонта на тунел „Витиня“, който продължи повече от 4 г. Табелата е следвало да бъде свалена след приключване на ремонтните дейности, но тя не е била премахната. Ангажимент на АПИ е да се грижи за това средствата за организация на движението да съответстват на проекта за постоянна ОД.

Табела с текст Т17 не следва да се използва по този начин тъй като по своя смисъл това не е знак, който дава някаква конкретна информация на участниците в движението. Това е информационна табела, а поставянето на такава табела в обхвата на пътя представлява нарушение на чл. 4, от Н18, където е указано, че: „*В обхвата на пътя не се допуска да се поставят рекламни и други видове материали с форма и цвят, които наподобяват пътните знаци или другите средства за сигнализиране на пътищата или пречат за тяхното възприемане*“.

В същото време в чл. 5, ал. 1 от Н18 е посочено, че: „*Условията и редът за използване на пътните знаци и на другите средства за сигнализиране на пътищата при извършване на строителство или ремонт, на дейности по поддържането, при аварийни ситуации и др. в обхвата на пътя се определят с Наредба № 3 от 2010 г. за временната организация и безопасността на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътищата и улиците*“. От друга страна в Н3 в чл. 9, ал. 1 е указано, че: „*Пътните знаци за въвеждане на ВОБД отговарят на изискванията на Наредба № 18 от 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци и са съгласно приложение № 2*“. В Приложение №2 към Н3 не фигурира възможността за поставянето на подобна табела с подобни призиви за разумно шофиране.

Дори и да приемем, че това е пътен знак и мястото му е в обхвата на пътя, то лицевата му страна е издраскана с бяла боя, което съобразно чл. 9, ал. 1, т. 1 и т. 2 от Н18 отново го прави негоден за употреба. Необходимо е да се провери поради каква причина от страна на АПИ или ОПУ София не са го премахнали.

Поставянето на подобни табели в обхвата на пътя представлява не само нарушение на нормативната уредба в Република България, но и не дава никаква добавена стойност към безопасността на движението по пътищата, защото този информационен знак не дава никакви конкретни указания на водачите, а именно това е смисълът на поставянето на пътни знаци по пътищата отворени за обществено ползване.

8. Пътен знак В26 (120 км/ч) при км 31+472

Пътен знак В26 – ляво *Стикер по чл. 6, ал. 4* *Пътен знак В26 -дясно* *Стикер по чл. 6, ал. 4*

Съгласно действащия проект за организацията на движението пътните знаци В26 ляво и дясно трябва да са поставени на км 31+360, а в действителност те са поставени на км 31+472. По този начин разтоянието до тунел „Витиня“ е по-малко отколокото проектантът е определил в проекта. Колкото по-късо е разтоянието до определена опасност сигнализирана с пътен знак, толкова по-малко е времето за реакция на водачите и толкова по-голяма е вероятността да настъпи пътен инцидент.

9. Пътен знак В26 (100 км/ч) при км 31+574

Пътен знак В26 – дясно *Стикер по чл. 6, ал. 4* *Пътен знак В26 -ляво* *Стикер по чл. 6, ал. 4*

Съгласно действащия проект за организацията на движението пътните знаци В26 ляво и дясно трябва да са поставени на км 31+460, а в действителност те са поставени на км 31+574. По този начин разтоянието до тунел „Витиня“ е по-малко отколокото проектантът е определил в проекта. Колкото по-късо е разтоянието до определена опасност сигнализирана с пътен знак, толкова по-малко е времето за реакция на водачите и толкова по-голяма е вероятността да настъпи пътен инцидент.

10. Пътен знак Ж15 при км 31+605

Ж15 – дясно *Стикер по чл. 6, ал. 4* *Ж15 – ляво* *Стикер по чл. 6, ал. 4*

Transport Policies
EUROPEAN CENTER

Съгласно действащия проект за организацията на движението пътните знаци Ж15 ляво и дясно трябва да са поставени на км 31+490, а в действителност те са поставени на км 31+605.

Пътен знак Ж15 – дясно: По знака има видими следи от корозия, въпреки, че е произведен през 2017 г. и гаранционният период от 10 г. не е изтекъл. Нарушени са изискванията на чл. 6, ал. 7 от Н18, където е определено, че: „*Основата на пътния знак по отношение на защитата на ръбовете трябва да съответства на клас Е2 по БДС EN 12899-1, а за пътен знак с променливи размери - на клас Е3 по БДС EN 12899-1. Пътните знаци за временна организация и безопасност на движението I и II типоразмер и останалите пътни знаци I типоразмер могат да съответстват на клас Е1 по БДС EN 12899-1 със съгласието на възложителя. Защитата на ръба трябва да е непрекъсната по цялата периферия на основата*“. Следите от корозия са ясно видими и около задължителния стикер по чл. 6, ал. 4 от Н18.

От приложения снимков материал може да се види, че светлоотразителното фолио се е отлепило от основата на пътния знак в следствие на появилата се корозия.

Знакът е наклонен на една страна, което показва, че носещата конструкция е инсталирана неправилно, знакът е бил ударен или просто не покрива минималните изисквания на Н18 посочени в чл. 6, ал. 8.

Пътен знак Ж15 – ляво: По пътния знак, включително и по лицевата му страна има следи от корозия, което показва, че основата му не отговаря на изискванията на клас Е2 по *БДС EN 12899-1* (чл. 6, ал. 5 и ал. 7 от Н18), както и на *БДС EN ISO 1461* „*Горещопоцинковани покрития на готови продукти от чугун и стомана. Технически изисквания и методи на изпитване*“. От приложения снимков материал може да се види, че светлоотразителното фолио се е отлепило от основата на пътния знак в следствие на появилата се корозия.

11. Пътни знаци А24+В26 (80 км/ч) при км 31+674

А24+В26 – ляво

Стикери по чл. 6, ал. 4

В26 – дясно

Стикер по чл. 6, ал. 4

Съгласно действащия проект за организацията на движението пътните знаци А24+В26 (80 км/ч) ляво и дясно трябва да са поставени на км 31+560, а в действителност те са поставени на км 31+674 или 114 m по-напред спрямо локацията определена от проекта.

Пътни знаци А24+В26 (80 км/ч) ляво: Пътните знаци отговарят на изискванията на Наредба 18, но не са поставени на правиното място съобразно приетия проект за организаиця на движението.

Пътен знак В26 (80 км/ч) дясно: Съгласно приетият и утвърден план за организаиця на движението от дясно трябва да има пътни знаци А24 и В26, но А24 липсва. По отношение на знак В26 има сериозни проблеми. Знакът е произведен през 2005 г. видно от задължителния стикер на гърба му по чл. 6, ал. 4 от Н18. Знакът не покрива изискваията и на чл. 6, ал. 5, ал. 6 и ал. 7 от Н18 тъй като по лицевата му страна има ясно видими следи от корозия, както и на гърба му. Носещата конструкция не покрива изискванията на чл. 6, ал. 8 от Н18. Знакът не отговаря и на изискванията на чл. 8, ал. 2 и Приложение №10 към същия член тай като светлоотразителната повърхност на лицевата страна на знака е от фолио клас RA2 (Високоинтензивно фолио – търговското наименование на продукта на 3М за RA2), а трябва да бъде R3A и R3B.

Носещата конструкция на пътния знак е наклонена на дясно, което прави лицевата му страна трудно видим от платното за движение. Самият знак е завъртян на дясно, което допълнотелно затруднява възможността той да бъде видян и разпознат от участниците в движнеието. По-ниският клас на светлоотразителност, лирсата на знак А24 превръщат организацията на движнеито не само в грешна, но така този участък от пътя е и опасен. В тъмната част на денонощието знакът, който ограничава скоростта до 80 км/ч ще остане невидим поради описаните тук дефекти.

12. УПЗ С16+В24 при км 31+765

УПЗ В24 – дясно *УПЗ В24 – ляво* *Стикер по чл. 6, ал. 4 от Н18*

Управляемите пътни знак В24 съгласно проекта за постоянна организация на движението трябва да са поставени при км 31+610, а в действителност се намират при км 31+765 или 100 m по-напред от предвиденото от проектанта.

От дясната страна липсва С18 над пътен знак В24, въпреки че такъв трябва да има съобразно проекта. Повърхността на лицевата страна на знаците отразява светлината, което противоречи на декларираното съответствие със стандарт EN 12966:2005+A1:2009.

Предназначението на поставените УПЗ преди тунел „Витиня“ е определено в т. V. „*Режими на работа и управление на светофарната уредба*“ част от обяснителната записка към проекта. Там е записано следното:

„*Съгласно нормативните изисквания за дясната тунелна тръба е заложена възможността за пренасочване на движението от дадена лента в съседната лента или спирането му.*

Пренасочването или спирането ще се осъществява посредством сигналите на разположените извън тунелните тръби управляеми променливи пътни знаци…“

От описанието дадено в обяснителната записка, която е неразделна част от проекта за организация на движението безспорно става ясно, че става дума за ПЗПС (VMS). По този начин проектантите са се опитали да приложат разпоредбите на Приложение 1 „Мерки за безопасност“ т. 2.15.1 и Приложение III „Поставяне на знаци в тунелите“, т. 2.3 от Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година относно минималните изисквания за безопасност за тунелите на трансевропейската пътна мрежа, където е указано следното:

„*Във всички тунели с дължина над 1000 м се инсталират светофари преди входа така, че тунелите да могат да бъдат затворени при авария. Допълнителни средства, като електронни информационни табла и бариери, могат да бъдат предвидени за гарантиране на адекватно спазване на знаците*“. Следва са се приеме, че под електронни информационни табла се има предвид пътни знаци с променящи се съобщения, тъй като в текстовете на други езици е записано следното: „*In all tunnels longer than 1 000 m, traffic signals shall be installed before the entrances so that the tunnel can be closed in case of an emergency. Additional means, such as* ***variable message signs*** *and barriers, can be provided to ensure that instructions are obeyed*“.

Следва да се има предвид, че изискванията на Директивата са приложими за тунел „Вития“ тъй като неговата дължи е 1125 m, а в този участък от АМ „Хемус“ където се намира тунелът, е част от транс европейската пътни мрежа с № Е79.

В България изискванията на Директивата са транспонирани чрез *Наредба № 1 от 4 април 2007 г. за минималните изисквания за безопасност в тунели по републиканските пътища, които съвпадат с трансевропейската пътна мрежа на територията на Република България*. В Приложение №1 към чл. 2, ал. 1 от Наредбата е определено следното: „*Във всички тунели с дължина над 1000 m се инсталират светофари пред входа така, че тунелите да могат да бъдат затворени при авария. За спазване на наложените ограничения на движението могат да се монтират допълнителни средства, като електронни информационни табла и бариери*“.

Наредбата е влязла в сила на 24 април 2007 г., така че обективно погледнато при реализирането на дейностите по „*Ремонтно-възстановителни и превантивни дейности на пътен тунел „Вития“-дясна тръба на АМ „Хемус*“ през 2017 г. правилата регламентирани в Директивата и Наредбата са били валидни.

При така изяснената нормативна рамка става ясно, че проектантът е допуснал грешка като е заложил пътни знаци с променящи се съобщения, а реално такива няма. Това са обикновени стационарни светещи знаци без да има възможност на тях да се показва повече от една пиктограма.

Независимо от това изискванията за пътните знаци с променящи се съобщения за страните членки на ЕС са регламентирани в хармонизирания Стандарт EN 12966:2005+A1:2009, който е въведен в България като БДС EN 12966:2005+A1:2011

(писмо с № 26-00-02/11.01.2023 г. на БИС). Оценката на строителните продукти по Регламент 305/2011 ЕЕС се извършва именно по този стандарт.

В приложение ZA на БДС EN 12966:2005+A1:2011 е описана подробно системата за оценяване на съответствието, която за въпросните продукти (ПЗПС) е **система 1**. Тя предполага оценяване от нотифициращ орган, издаване на декларация за постоянство на експлоатационните показатели и поставяне на маркировка „CE“. Това е така, защото маркировката „CE“ е задължителна за продуктите, за които съществуват спецификации на ЕС и за които се изисква поставяне на тази маркировка, какъвто е и конкретния случай (писмо с №74-00-01/03.10.2023 г. на БИС).

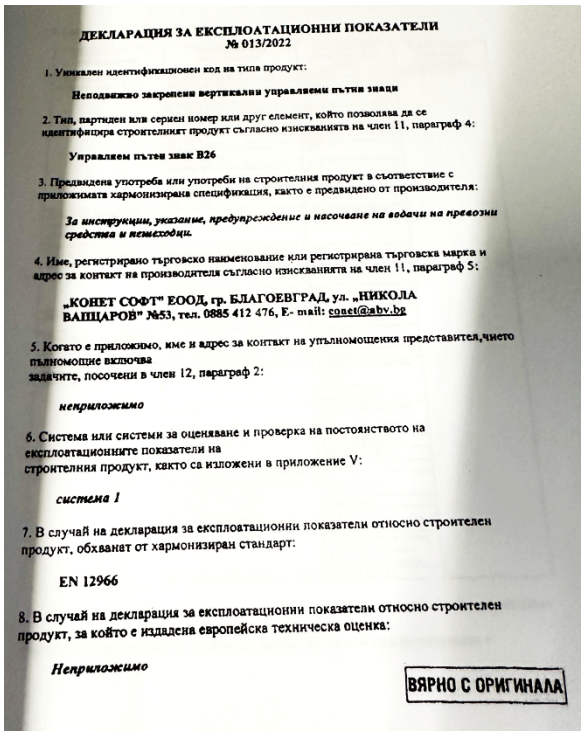
По този начин декларираното от Министъра на РРБ в писмо до народен представител с изх. №02-02-461/23.10.2023 г. по отношение на знаците поставени преди тунел „Витиня“ дясна тръба (вх. номер в НС АД-49-354-09-354/23.10.2023 г.) **е абсолютно невярно**. В питането на народния представител е поискана следната информация: *„…на какви национални или европейски изисквания отговарят тези знаци*“. Министърът е отговорил, че:

„*УПЗ са произведени от фирма „Конет Софт“ ЕООД България. Приложено представям декларации за експлоатационни показатели, съгласно изискванията на стандарт EN 12966 и на регламент *305/221 на Европейския Парламент и на Съвета на строителните продукти и Декларации за съответствие за управляеми пътни знаци В24, В26 и Ж15. Всички характеристики на монтираните управляеми пътни знаци са описани в приложение Декларации за експлоатационни показатели.*

Знаците попадат в т. нар. доброволна сертификация, при която производителят може сам да възложи изпитване на продукта, на акредитирана лаборатория и сам, чрез издаването на декларация за съответствие да гарантира, че продуктът е безопасен и надежден за експлоатация“.

*Забележка: Регламент 305/221 не съществува, също така не съществува и Съвет НА строителните продукти.

Видно от становището на Български институт по стандартизация, тезата на МРРБ, че производителят може сам да възложи изпитване на продукта и сам да гарантира е **абсолютно НЕВРЯНА**. Отделно се твърди, че производителят на знаците е фирма „Конет Софт“ ЕООД, а в действителност на място екип на ЕЦТП констатира, че реален производител на знаците поставени преди тунел „Витиня“ е фирма „Отосиманци“ – Гърция. Министърът на РРБ е дал грешна информация в отговорът си до народния представител.



ДЕКЛАРАЦИЯ ЗА ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ПОКАЗАТЕЛИ
№ 013/2022

1. Уникален идентификационен код на типа продукт:

Неподвижно закрепени вертикални управляеми пътни знаци

2. Тип, партиден или сериен номер или друг елемент, който позволява да се идентифицира строителният продукт съгласно изискванията на член 11, параграф 4:

Управляем пътен знак B26

3. Предвидена употреба или употреби на строителния продукт в съответствие с приложимата хармонизирана спецификация, както е предвидено от производителя:

За инструкции, указание, предупреждение и насочване на водачи на превозни средства и пешеходци.

4. Име, регистрирано търговско наименование или регистрирана търговска марка и адрес за контакт на производителя съгласно изискванията на член 11, параграф 5:

„КОНЕТ СОФТ" ЕООД, гр. БЛАГОЕВГРАД, ул. „НИКОЛА ВАПЦАРОВ" №53, тел. 0885 412 476, E- mail: conet@abv.bg

5. Когато е приложимо, име и адрес за контакт на упълномощения представител,чието пълномощие включва задачите, посочени в член 12, параграф 2:

неприложимо

6. Система или системи за оценяване и проверка на постоянството на експлоатационните показатели на строителния продукт, както са изложени в приложение V:

система 1

7. В случай на декларация за експлоатационни показатели относно строителен продукт, обхванат от хармонизиран стандарт:

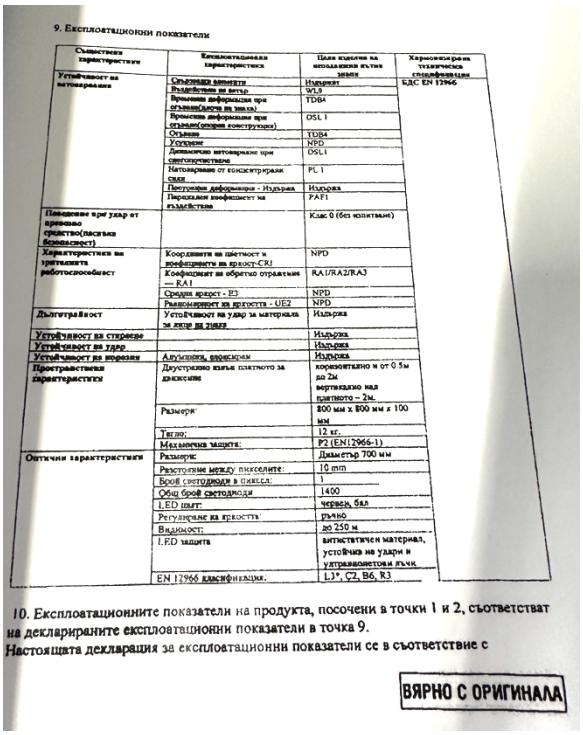
EN 12966

8. В случай на декларация за експлоатационни показатели относно строителен продукт, за който е издадена европейска техническа оценка:

Неприложимо

ВЯРНО С ОРИГИНАЛА

Декларация за експлоатационни показатели №013/2022 г. стр. 1 представена от министъра на регионалното развитие и благоустройството



9. Експлоатационни показатели

Съществени характеристики	Експлоатационни характеристики	Цели изделия на неподвижни пътни знаци	Хармонизирани технически спецификации
Устойчивост на натоварвания	Съпротива срещу ветрен натиск	Издържат	БДС EN 12966
	Въздействие на ветрен натиск	WL8	
	Временна деформация при огъване(ключ на знака)	TD84	
	Временна деформация при огъване(опорна конструкция)	DSL1	
	Огъване	TOB4	
	Усукване	NPD	
	Динамично натоварване при светкавичната	DSL1	
	Натоварване от консистиращи снеги	PL 1	
	Постоянна деформация - Издържа	Издържа	
	Пределен коефициент на плъзгането	PAF1	
Поемане при удар от превозно средство(пасивна безопасност)		Клас 0 (без изпитване)	
Характеристики на пътеводните работоспособност	Координати на цветност и коефициенти на яркост-CRI	NPD	
	Коефициент на обратно отражение — RA1	RA1/RA2/RA3	
	Средна яркост - E3	NPD	
	Равномерност на яркостта - UE2	NPD	
Дълготрайност	Устойчивост на удар за материала за екран на знака	Издържа	
Устойчивост на стареене		Издържа	
Устойчивост на удар		Издържа	
Устойчивост на корозия	Алуминиев, корозиоустойчив	Издържа	
Пространствени характеристики	Доустойчиво взиране платното за движение	коригиратено м от 0.5м до 2м вертикално над платното – 2м.	
	Размери	800 мм х 800 мм х 100 мм	
	Тегло:	12 кг.	
	Механична защита:	P2 (EN12966-1)	
Оптични характеристики	Размерис	Диаметър 700 мм	
	Разстояние между пикселите:	10 mm	
	Брой светодиоди в пикселе:	1	
	Общ брой светодиоди	1400	
	LED цвят:	червен, бял	
	Регулиране на яркостта	ръчно	
	Видимост:	до 250 м	
	LED защита	антистатичен материал, устойчив на удари и ултравиолетови лъчи.	
	EN 12966 класификация.	L3*, C2, B6, R3	

10. Експлоатационните показатели на продукта, посочени в точки 1 и 2, съответстват на декларираните експлоатационни показатели в точка 9.
Настоящата декларация за експлоатационни показатели се в съответствие с

ВЯРНО С ОРИГИНАЛА

Втора страница към Декларацията, в която производителят е декларирал различни видове експлоатационни показатели

Представената Декларация за експлоатационни показатели към писмо на министъра на регионалното развитие и благоустройството с изх. №02-02-461/23.10.2023 г. като част от документите удостоверяващи съответствие на продукта с националните и европейските норми и изисквания е **документ с невярно съдържание**.

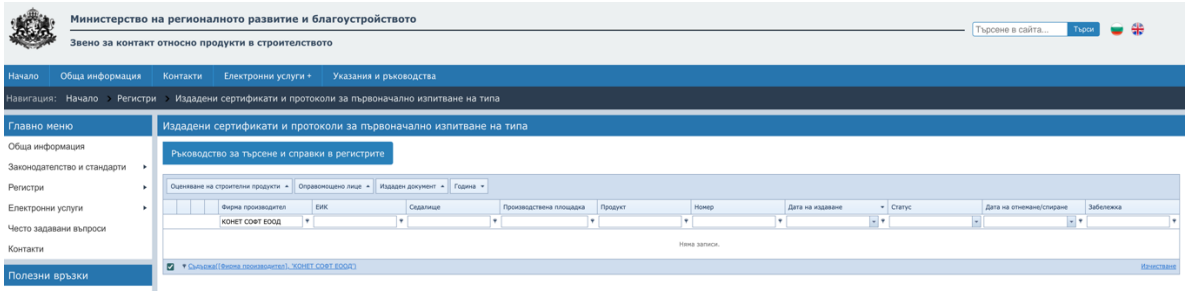
На първо място както вече беше уточнено съгласно указанията дадени от БИС, че оценката на съответствието на ПЗПС (УПЗ) се осъществява по система 1, това е реално декларирано и от т. нар. производител фирма „Конет Софт" ЕООД. Това изключва възможността производителят да си декларира сам, че продуктът му отговаря на определени изисквания и норми. В конкретния случай има посочен някакъв номер на декларация, но липсва номера на нотифицираното лице, което е одобрило продукта и го е пуснало на пазара на ЕС. Фирма „Конет Софт" ЕООД също така е декларирала съответствие със стандарт EN 12966, но не става ясно дали става дума за хармонизираната версия или за друга, въпреки че това е без значение, защото фирмата няма право да декларира каквото и да е по този стандарт.

Странно е, че в официален отговор на МРРБ също така се приема за истина декларация на фирма, която ако можеше да издава подобен документ щеше да фигурира в регистъра на министерство в „Звеното за контакт относно продукти в строителството". В свое писмо с изх. № 74-00-01/03.10.2023 г. БИС информират, че:

„*Нотифицираните органи за строителни продукти са под надзора на нотифициращият орган, който е Министерство на регионалното развитие и благоустройството.*

За информация можем да посочим, че на сайта на Министерството на регионалното развитие и благоустройството, в сектор Звено за контакт относно строителни продукти в строителството се поддържа актуална информация за европейското и българското законодателство в областта на строителните продукти, за хармонизираните технически спецификации, както и за нотифицираните органи за оценяване на съответствието на строителни продукти с техния обхват“.

Би следвало МРРБ да са в състояние да проверят дали фирмата, която им е изпратила тази Декларация има правото да я издаде. На теория би трябвало от МРРБ да знаят също така, че продуктите по БДС EN 12966:2005+A1:2011 се оценяват по система 1, а не както са написали в писмото си, че ПЗПС попадат в т. нар. „доброволна сертификация“, това просто не е вярно. Проверка по този въпрос направена от ЕЦТП показа, че тази фирма никога не е имала правото да произвежда каквито и да било продукти по Стандарта или по който и да е стандарт във връзка с Регламент 305/2011 ЕЕС. В същото време при справката стана ясно, че ако фирмата е била сертифицирана някога, то това щеше да е видно на сайта на МРРБ. „Конет Софт“ ЕООД никога не са притежавали валиден сертификат по БДС EN 12966:2005+A1:2011 или какъвто и да е друг за производство на строителни продукти, за които се изисква сертифициране.



Справка от сайта на МРРБ – Звено да контакт относно строителните продуки

На втората страница от представения от фирма „Конет Софт“ ЕООД документ ясно се вижда, че същите са декларирали „координати на обратно светлоотражение RA1/RA2/R3A“, което е невъзможно за прекъснати пътни знаци произведени по стандарт БДС EN 12966:2005+A1:2011. Ако допуснем, че лицевата страна на знаците е светоотразяваща, защото това е декларирано от производителя, то това противоречи на другите им твърдения, че знаците покриват изискванията на Стандарт 12966 и са с черно матово антирефлексно покритие. Принципно стандарт БДС EN 12899-1 допуска производството на знаци чиято лицева страна е светоотразяваща, но в конкретния случай е декларирано друго. Вероятно този, който е писал декларацията не е бил наясно с това, че има съществени разлики между двата стандарта и е преписал декларация от производител на обикновени пътни знаци по 12899-1.

Въпреки всичко изброено до тук, отново не става ясно, защо веднъж от МРРБ твърдят, че поставените пътни знаци произведени от фирма „Конет Софт“ ЕООД отговарят на всички действащи нормативни изисквания, а след това ги подменят с други произведени от „Отосиманци“ Гърция.

В обяснителната записка към проекта е записано следното:

„Разработеният проект предвижда използването на контролер за управление на светофарната сигнализация в дясната тръба; управление на светофарите на портала и на режима на работа на управляемите пътни знаци преди входа на тунела страна София.

Контролерът ще се монтира в диспечерския пункт и ще управлява променливите пътни знаци на входа на тунела, светофарните секции на портала преди и тези в тръбата.

При бъдещ ремонт на лявата тръба ще трябва да се използва чрез допълване този контролер или нов и ще управлява променливите пътни знаци на входа на тунела страна Варна и светофарните секции на портала преди и в тръбата.

...При извършване на дълготрайни ремонтни работи, когато преминаването на движението от едната тръба ще се пренасочи в другата тръба и движението става двупосочно, <u>това трябва да се извършва след изготвянето и утвърждаването на проект за ВОБД</u> “.

В същото време в Допълнително постановление на ВАП №15/2023 г. на стр. 3 в писмо на „Автомагистрали“ ЕАД до ЦА на АПИ (вх. номер 53-00-9982/15.08.2023 г.) се твърди, че:

„*… поставените управляеми пътни знаци не са част от постоянната организация на движение, а се използват само при аварийни ситуации и временна организация на движението за извършване на инспекции и ремонти на тунела*“.

По същество това твърдение на „Автомагистрали“ ЕАД **не следва да се приеме за вярно**. То противоречи на текстовете на обяснителната записка. В нея се казва, че при бъдещи ремонти на дясната тръба ще трябва да се използва контролерът монтиран в диспечерския пункт и управляващ УПЗ чрез допълване или изцяло нов и че той ще управлява променливите пътни знаци, а не се казва, че УПЗ ще се използват само при ремонт, както се твърди в писмо с №53-00-9982/15.08.2023 г. Изрично се казва, че при необходимост от въвеждане на временна организация това може да стане само след изготвянето и съгласуването на проекта за ВОБД, а не че УПЗ са част от ВОБД и могат по всяко време да се използват като такива, напротив те са част от проекта за постоянна организация. Това не означава, че УПЗ не може да се използват с това предназначение, но следва да се провери до колко диспечерския пункт реално съществува, както и дали УПЗ могат да се контролират от контролер или от каквото и да било.

В запитване за оферта до „Отосиманци“ се поиска информация за това по какъв начин УПЗ, които те произвеждат, могат да бъдат управлявани. От фирмата изрично отговарят, че техните продукти не могат да бъдат управлявани, а имат само функция когато бъдат запалени да присветват. Изискване на техническата спецификация е, обаче, работата на знаците да може да се следи чрез GPRS модем:

„*Чрез GPRS модем има възможност дистанционно да се следи за състоянието на показателите на различните контролно-информационни системи в тунел „Витиня“ и режимите на работа на сигнализацията му*“.

Transport Policies
EUROPEAN CENTER

Това означава, че УПЗ категорично са част от постоянната организация на движението на тунел „Витиня“ и твърдението в писмото на „Автомагистрали“ ЕАД, повторено от АПИ пред ВАП, че УПЗ са само за ВОБД **е абсолютно невярно**.

В обяснителната записка също така е записано следното изискване по отношение на степента на защита на УПЗ:

„*Степента на защита на светофарите и променливите пътни знаци не трябва да бъде по-ниска от IP 65*“.

В същото време от „Автомагистрали“ ЕАД и „ГБС-Инфраструктурно строителство“ АД в доклада си до АПИ по проверката на ВАП твърдят различно нещо, а именно:

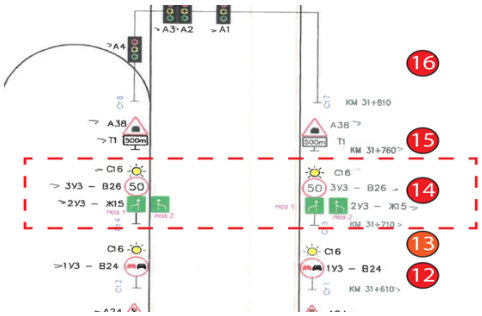
„*Кутията на знака е с ниво IP 54*“ (стр. 4 от Резолюция на ВАП №15/2023 г.).

Последното очевидно се разминава с изискванията на проекта и на практика с поставянето на пътен знак с по-ниска степен на защита не са спазени изискванията на проекта. Странно, че от фирмата изпълнител в доклад до АПИ по проверка на ВАП твърдят и декларират, че всички изисквания на проекта са спазени като до тук става ясно, че има сериозни разминавания спрямо изпълненото и изискванията на проектанта посочени в проекта.

13. Повредена ограда при км 31+795

При предишни проеврки в този участък извършвани от ЕЦТП (в периода август 2023 г.) отново установихме, че оградата е била компроментирана. В края на октомври тя продължава да е в същото състояние. Дупката в оградата е с дължина от 50 m. Това означава, че през нея лесно моган да преминат животни, което ще е особено опасно. От приложената снимка също така много ясно се вижда и как се поддържа отводнителната система в този участък. Канавката е превзета от паднали камъни, храсти, пясъчни наноси и бинтови отпадъци.

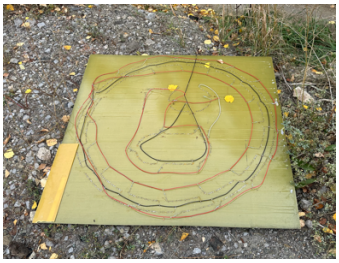
14. Пътни знаци С16+В26 (50 км/ч)+Ж15 при км 31+825



В проекта е указано, че УПЗ – С16+В26+Ж15 се намират при км 31+710, но в действителност те са поставени при км 31+825, което е с 115 m п-близо до тунела от предвиденото от проектанта.

Посоченото километрично положение на пътните знаци в проекта и измереното на място се разминават с +115 m, т. е. знакът е поставен 115 m по-напред от определеното в проекта.

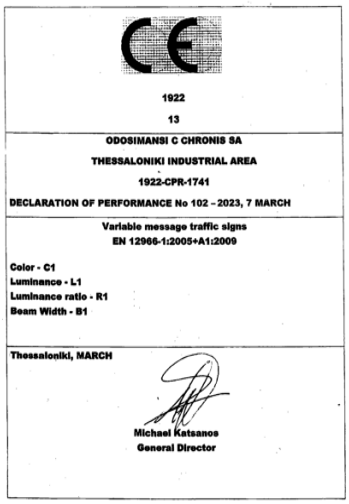
При посещението на място се установи, че пътните знаци от дясно (В26+Ж15) са били ударени от огледалото на тежкотоварен автомобил или автобус. Същото е видно от това, че на приблизително 50 m след знака има парчета от него и счупено огледало от камион.



Остатъци от пътните знаци след удар с огледало на тежкотоварен камион и остатъци от огледалото на камиона.

Поради това, че пътният знак се е раздробил на съставни части след пътния инцидент стана възможно същият да бъде огледан от експерти на ЕЦТП.

За пътния знак от страна на АПИ (решение по реда на ЗДОИ с № РД-ОИ-38/24.04.2023 г.) са представени следните документи, удостоверяващи, според тях, че същият е годен и безопасен да се използва на територията на ЕС:



CE

1922

13

ODOSIMANSI C CHRONIS SA

THESSALONIKI INDUSTRIAL AREA

1922-CPR-1741

DECLARATION OF PERFORMANCE No 102 – 2023, 7 MARCH

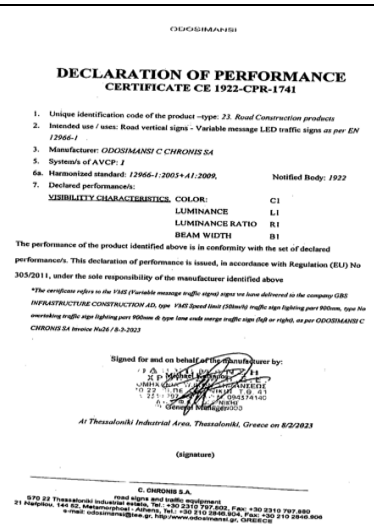
Variable message traffic signs
EN 12966-1:2005+A1:2009

Color - C1
Luminance - L1
Luminance ratio - R1
Beam Width - B1

Thessaloniki, MARCH

Michael Katsanos
General Director

„CE“ маркировка, от която е видно, че производителя е декларирал САМО светлинни показатели на изделието, както и номер на нотифициращото лице, което му е издало сертификата за експлоатационни показатели



ODOSIMANSI

DECLARATION OF PERFORMANCE
CERTIFICATE CE 1922-CPR-1741

1. Unique identification code of the product –type: *23. Road Construction products*
2. Intended use / uses: Road vertical signs - Variable message LED traffic signs *as per EN 12966-1*
3. Manufacturer: *ODOSIMANSI C CHRONIS SA*
5. System/s of AVCP: *1*
6a. Harmonized standard: *12966-1:2005+A1:2009,* Notified Body: *1922*
7. Declared performance/s:

VISIBILITY CHARACTERISTICS, COLOR: C1
LUMINANCE L1
LUMINANCE RATIO R1
BEAM WIDTH B1

The performance of the product identified above is in conformity with the set of declared performance/s. This declaration of performance is issued, in accordance with Regulation (EU) No 305/2011, under the sole responsibility of the manufacturer identified above

**The certificate refers to the VMS (Variable message traffic signs) signs we have delivered to the company GBS INFRASTRUCTURE CONSTRUCTION AD, type VMS Speed limit (50km/h) traffic sign lighting part 900mm, type No overtaking traffic sign lighting part 900mm & type lane ends merge traffic sign (left or right), as per ODOSIMANSI C CHRONIS SA invoice No24 / 8-3-2023*

Signed for and on behalf of the manufacturer by:

At Thessaloniki Industrial Area, Thessaloniki, Greece on 8/2/2023

(signature)

C. CHRONIS S.A.
road signs and traffic equipment
S70 22 Thessaloniki industrial area, Tel.: +30 2310 797.603, Fax: +30 2310 797.880
21 Kapitou, 144 52, Metamorphosi - Athens, Tel.: +30 210 2846.904, Fax: +30 210 2846.906
e-mail: odosimansi@tee.gr, http://www.odosimansi.gr, GREECE

Това е декларация за експлоатационни показатели, от която са видни нотифициращото лице, фирмата производител, система 1, по която е оценен продукта съгласно Регламент 305/2011 г. и отново САМО светлинните показатели на знака

В допълнителна Резолюция на ВАП с №15/2023 г. се посочва, че във връзка с разпоредена от тях проверка по сигнал на ЕЦТП от страна на фирмата доставила пътните знаци „ГБС Инфраструктурно строителство“ АД са посочили следните твърдения, които прокуратурата без да провери е взела за истина:

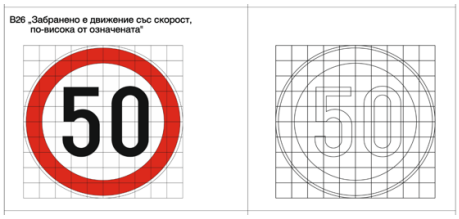
„*Поставените управляеми пътни знаци имат стикери, които са залепени на гърба на знака, където е видна „CE“ маркировката и друга информация на* ***несветлоотразяващ носител*** *съгласно чл. 6 от Наредба №18 от 23 юли 2001 г. за Сигнализация на пътищата с пътни знаци*“.

При нашата проверка установихме, че е вярно това, че има стикери с поставена „CE“ маркировка, **<u>но не е вярно</u>**, че те са върху несветлоотразяващ носител, което е в противоречие на чл. 6, ал. 4 от Н18, където изрично е записано следното: „*На обратната страна на всеки пътен знак трябва да има информация на несветлоотразяващ носител за:…*“

В Резолюцията на ВАП се посочва още, че по данни на „ГБС Инфраструктурно строителство“ АД: „*Предоставеният проект за ремонт на пътен тунел „Витиня“, част „Организация на движението“ за дясна тръба“, отговаря на изискванията на Наредба № РД-02-20-2 от 21 декември 2015 г. за техническите правила и норми за проектиране на пътни тунели, като са доставени и монтирани управляеми пътни знаци с най-големият типоразмер IV, с диаметър 900 mm за знаци тип В за магистрали, съгласно БДС 1517 „Пътни знаци. Размери и шрифтове“.*

Поради липса на други данни ние приемаме, че в действителност доставените пътни знаци покриват изискванията на *Наредба № РД-02-20-2 от 21 декември 2015 г. за техническите правила и норми за проектиране на пътни тунели.* В същото време **не приемаме за истина** твърдението, че въпросните УПЗ отговарят на изискванията на *БДС 1517 „Пътни знаци. Размери и шрифтове“*, поради това, че на първо място това е стандарт, който е приложим за пътни знаци произведени по *БДС EN 12899-1*

„Неподвижно закрепени вертикални пътни знаци“. На второ място дори и да приемем, че същият стандарт е валиден и за УПЗ произведени във връзка с *БДС EN 12966-1:2005+A1:2011 „Вертикални пътни знаци. Пътни знаци с променящи се съобщения“*, то пътните знаци не покриват изискванията на *БДС 1517* в случая като прилагаме следните доказателства за това:



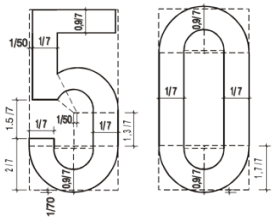
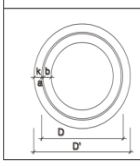
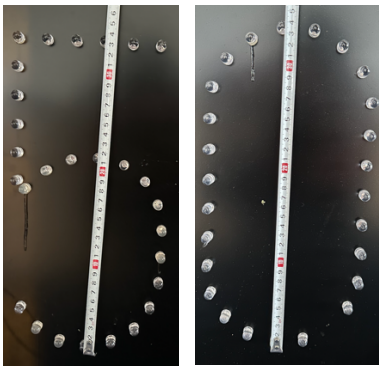
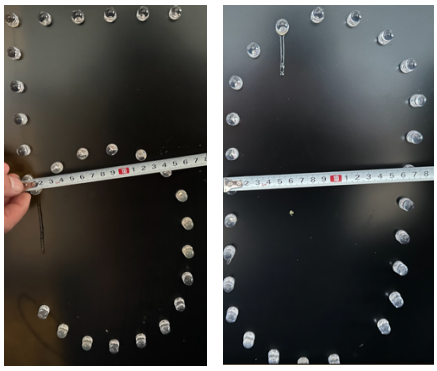


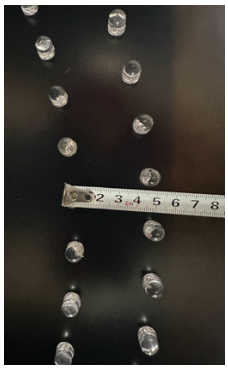
Таблица Б.19 Размери в милиметри

Форма	Номер на знака	Типоразмер	D	D'	a	b	k
	Б5 В24, В26	II	600	700	10	60	50
		III	700	900	15	80	100
		IV	900	1100	20	100	100

Съгласно *БДС 1517* височината на цифрите за IV типоразмер пътни знаци = 380 mm, а широчинната 5 = 188 mm и 0 = 192 mm. Широчината на червената част на кръга в знака е = 100 mm. Реално изделието не покрива тези параметри, защото:







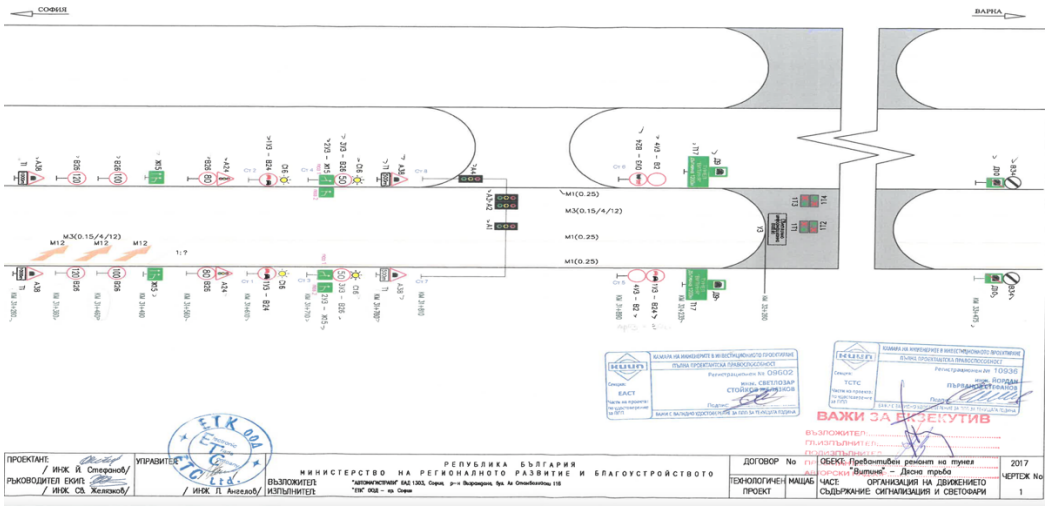
Височина на 5= 340 mm/380 mm Височина на 0 = 340 mm/380 mm	Широчина на 5 = 160 mm/188 mm Широчина на 0 = 160 mm/192 mm	Широчина на кръг = 50 mm/100 mm

*С червен цвят са размерите по *БДС 1517*

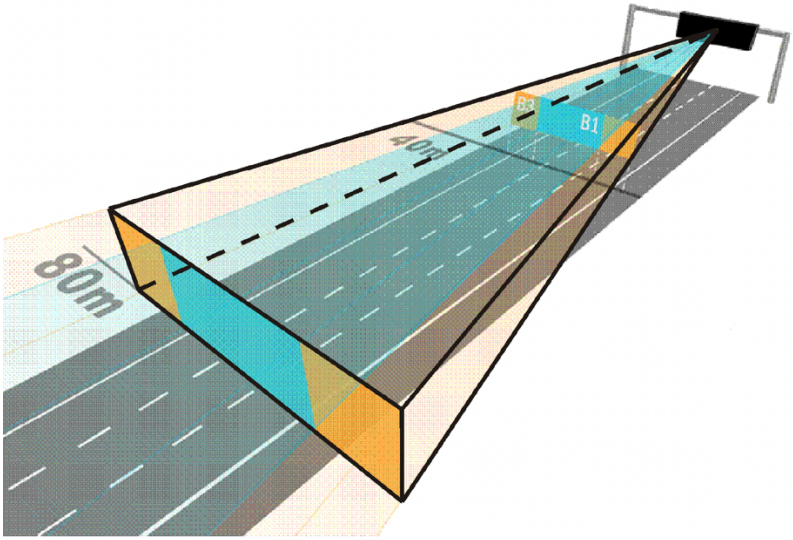
От направените измервания е **ВИДНО**, че декларираното от „ГБС Инфраструктурно строителство“ АД пред „Автомагистрали“ ЕАД, респективно пред ВАП **НЕ Е ВЯРНО** и знакът **не покрива** минималните изисквания на *БДС 1517 „Пътни знаци. Размери и шрифтове“*.

В становището на „ГБС Инфраструктурно строителство“ АД, което е цитирано в Резолюция №15/2023 на ВАП се посочва изрично, че „*Предоставеният проект за ремонт на пътен тунел „Витиня“, част „Организация на движението“ отговаря на изискванията на Наредба РД-02-20-2...*“, а малко по-надолу се твърди точно обратното, че „*В становището се набляга на обстоятелството, че поставените*

управляеми пътни знаци не са част от постоянна организация на движението, а се използват само при аварийни ситуации и временна организация на движението за извършване на инспекции и ремонти на тунела“. По същество последното твърдение на „ГБС Инфраструктурно строителство“ АД **<u>НЕ Е ВЯРНО</u>**, защото в предоставеният ни ПОД от АИП по реда на ЗДОИ чрез Решение РД-ОИ-38/24.04.2023 г. в проекта за постоянна организация на движението в чертеж №1/2017 г. в част „Организация на движението част „Сигнализация и светофари“ е посочено че УПЗ са част от проекта за постоянна организация, а не част от ВОБД.



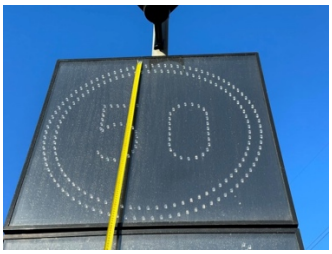
В случая в проекта за ПОД е посочено, че пътните знаци трябва да бъдат поставени отстрани на платното за движение в дясно и да се повторят от ляво. Също така, както вече описахме по-горе следва да се има предвид, че производителят на УПЗ е декларирал в декларацията за експлоатационни показатели ъгъл на разпределение на светлината B1. В Стандарт *БДС EN 12966-1:2005+A1:2011 „Вертикални пътни знаци. Пътни знаци с променящи се съобщения“*, в таблица Д.4 „*Примери за приложения на класовете за широчина на лъча*“, поради това, че B1 е с много тесен ъгъл е указано, че този вид УПЗ (ПЗПС) е подходящ за „*високоскоростен път с две ленти за движение плюс една за безопасност (аварийна лента или лента за принудително спиране), знак, поставен на портална рамка над платното за движение, обикновено с размери в диапазони D и E от таблици Д.4, Д.5 и Д.6 от стандарта*“, а в случая лентите за движение според ПОД в този участък от АМ „Хемус“ са три. При това положение подходящ за случая е описаният в таблица Д.4 от Стандарта ъгъл на разпределение на светлината B3, като там е указано, че той се прилага за „*Високоскоростен път, четири ленти за движение плюс една за безопасност, знак, монтиран на високо ниво над движението или отстрани на пътя и изискващ по-голяма широчина на светлинния сноп/лъч, за да покрие всички ленти, обикновено размери в диапазони D и E от таблици Д.4, Д.5 и Д.6.от Стандарта*“. По този начин при знаци монтирани отстрани, както е указано в ПОД в конкретния случай, за да може да бъдат покрити и трите ленти за движение единственият възможни вариант е чрез знаци с ъгъл на разпределение B3, а не така както са изпълнени – B1.

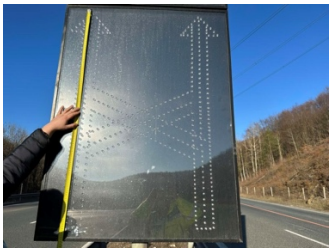


Тази схема ясно показва начинът, по който се разпределя светлината, като схемата от Стандарт *БДС EN 12966-1:2005+A1:2011*. Тук ясно може да се види разликата между ъгъл B1 и B3 при монтаж на УПЗ (ПЗПС) над платното за движение. Ясно се вижда, че при дистанция от 80 m при три ленти за движение знакът ще бъде видим и при двата варианта (B1 и B3). При дистанция 40 m обаче ъгъл B1 става невидим за средната и за крайна дясна лента, но следва изрично да отбележим, че в случая този знак е поставен над платното за движение, което не е така на АМ „Хемус“, там знаците са поставени отстрани.

За да може да се инсталира правилно УПЗ (ПЗПС) отстрани до платното за движение е необходимо да се спази и хоризонталния ъгъл на разпределение, който да компенсира тесният ъгъл на светене на светодиодите със завъртане на УПЗ на подходящ ъгъл така, че да бъде видим от всички ленти за движение. Това може да се постигне само с ъгъл B3. Ъгъл B1 и B2 не могат да направят това компенсиране затова и в Стандарта е препоръчано при монтаж с такъв тесен ъгъл да става с премостващо съоръжение над пътното платно.

Тези указания на Стандарта не са случайни. Когато бъде поставен пътен знак с по-малък ъгъл от необходимия за приложението си отстрани на пътя, то той няма да се вижда добре от всички ленти за движение. Най-често знаците остават напълно невидим в средната и крайната лява лента. Независимо, че пътните знаци на АМ „Хемус“ са поставени и от ляво и повторени от дясно то при ъгъл B1 винаги ще има мъртва зона. За да се избегне този ефект са дадени и препоръчителните ъгли на разпределение на светлината за различните случай. За да се гарантира безопасността на движението по пътищата не бива да се прилагат минималните изисквания на Стандарта, а организаторите на движението трябва да се стремят към по-високи показатели за повече безопасност за всички участници, като те трябва да се съобразят с това, че по пътищата се движат хора на различни възрасти, с различно зрение, различни МПС и различни умения.





В проекта за организация на движението, както и в становището на „ГБС Инфраструктурно строителство“ АД посочено в Резолюция №15/2023 г. на ВАП е записано, че *„… като са доставени и монтирани управляеми пътни знаци с най-големият типоразмер IV, с диаметър 900 mm за знаци тип В за автомагистрали, съгласно БДС 1517 „Пътни знаци. Размери и шрифтове“*. Не случайно в настоящия доклад вече обърнахме внимание, че *БДС 1517* е приложим за пътни знаци произведени по стандарт *БДС EN 12899-1 „Неподвижно закрепени вертикални пътни знаци“*, който стандарт не е декларирана в конкретния случай. Тук се твърди, че тези знаци отговарят на *БДС EN 12966-1:2005+A1:2011 „Вертикални пътни знаци. Пътни знаци с променящи се съобщения“*. Ако са спазени изискванията на *БДС EN 12966-1:2005+A1:2011* то подходящ би бил типоразмера „Е“ за знаци с кръгла форма, чиито размери са определени в Раздел D точка D2.2 и следователно знакът трябва да бъде с минимален диаметър на кръга 1250 mm и широчина на червената линия, с която се изписва кръга 90 mm ± 10%. Този типоразмер е подходящ за магистралите на територията на Република България, защото максималната разрешена скорост е 140км/ч. Въпреки всичко при измерване на широчината на кръга се установи, че тя е едва 50 mm, което не покрива нито изискванията на *БДС EN 12966-1:2005+A1:2011,* нито тези на *БДС 1517*. Това прави поставените пътни знаци **<u>напълно негодни за употреба</u>**. Допълнително следва да се обърне внимание, че е допусната грешка и в самия проект, защото там е указано знаците да бъдат монтирани отляво и отдясно на платното за движение.

В Резолюция 15 на ВАП е посочено, че: „*Твърдението в т.1, че за конкретния цитиран знак В26 трябва да се подбере типоразмер Е съгласно информационното, а не нормативното приложение Д на хармонизираната техническа спецификация, е несъстоятелно и неаргументирано тъй като цитираните размери са в съответствие с таблица Б.2. на приложение Б на БДС 1517:2006 за типоразмер IV, който е задължителен за пътни знаци поставени на автомагистрали поставени на автомагистрали в Република България*“.

По същество изказаното твърдение в Резолюцията **не е вярно**, защото в *БДС 1517:2006* таблица Б.2 се отнася за пътните знаци Б5, В2, В30, В1, Г1, Г19, В1 и В34, а в случая става дума за пътни знаци В24, В26 и Ж15. Знаците В24 и В26 са фиксирани в Таблици Б19 и Б20, а не както се твърди в таблица Б.2. Но дори и да приемем, че става дума за техническа грешка и вместо Б.20 е изписано Б2, то реално знаците не покриват изискванията и на таблиците Б.19 и Б.20, както вече по-горе описахме.

В Регламент 305/2011 в Приложение ZA1 се дава възможност за това производителя да декларира поне една съществена характеристика. Регламентът подкрепя всички хармонизирани стандарти посочени в NANDO системата на ЕС. В конкретния случай това е направено. Производителя, обаче, е декларирал светлинни показатели само.

Въпреки това не може да се приеме за вярно твърдението изказано от доставчика „ГБС Инфраструктурно строителство“ в Резолюцията на ВАП за вярно: „*В становището си „ГБС Инфраструктурно строителство“ АД потвърждават, че поставените от тях УПЗ, отговарят на Регламент 305/2011 на ЕП, като са приложили Декларация за експлоатационни позасадели на строителния продукт от която същото е видно*“. На първо място декларация за експлоатационни показатели се издава от производителя на изделието, а не от доставчика. Единствената приложена Декларация е по отношение на *БДС EN 12966-1:2005+A1:2011* от дата 08.02.2023 г. Към документацията няма приложени лабораторни изпитвания от акредитирани лаборатории, които да доказват декларираните параметри. Липсва също така декларация за експлоатационни показатели на носещата конструкция на пътните знаци. В Н18, чл. 6, ал. 8 има поставено изискване за това: „*Материалите, използвани за носещи конструкции и свързващи елементи, трябва да съответстват на приложимите части от БДС EN 10025. Стоманата за изработване на носещите конструкции трябва да е с качество не по-ниско от S 235 JR съгласно БДС EN 10025-1 "Горещовалцувани продукти от конструкционни стомани. Част 1: Общи технически условия на доставка. Национално приложение (NA)*“. Такива декларации изобщо липсват, което означава, че „ГБС Инфраструктурно строителство“ АД са предоставили невярна информация.

Допълнително не следва да се приема за вярно и декларираното от производителя на знака „Одосиманци“ С.А по отношение на светлината. Съгласно хармонизирани стандарт БДС EN 12966-1:2005+A1:2011 челният панел на електронните пътни знаци трябва да бъде изработен така, че да поглъща светлината от околната среда и да отразява възможно най-малко от нея, което се характеризира с един от основните параметри дефиниран в стандарта – якостно отношение R. Якостното отношение е баланс между излъчената светлина от знака и отразената светлина от знака. В идеалният случай стойността на отразената светлина би трябвало да се поддържа най-ниска за да се избегне т. нар. „фантом ефект“. Това е ефект, при който светлината от слънцето отразена от повърхността на челният панел на знака е твърде ярка и заглушава пиктограмата на електронният пътен знак – знакът става напълно не четим за участниците в движението. Съгласно лепенката наподобяваща „CE“ маркировка залепена на гърба на електронния пътен знак производителя декларира якостно отношение R1. Съгласно точка 7.4. от хармонизираният стандарт в таблица 5 са дефинирани различните типове якостно отношение R1, R2 и R3. Като R3 е най-рестриктивното. Наложително е за магистрала да се използва електронен пътен знак с якостно отношение минимум R2. Считаме, че е възможно знаците монтирани на тунел „Витиня“ на Автомагистрала „Хемус“ да не покриват дори декларираното якостно отношение R1, защото челният панел на знака трябва да бъде изработен от черно матово покритие, а в случая знаците са изработени с огледален материал отразяващ силно околната светлина.

Друг ефект, който се наблюдава при тази огледална повърхност е пълното отразяване на слънчевата светлина при слънце намиращо се ниско над хоризонта, което може да доведе до заслепяване на водачите и да създаде предпоставки за ПТП. Това отразяване се наблюдава върху асфалтовото покритие на пътното платно.

От приложените снимки много ясно си личи, че има поставена допълнителна предпазна повърхност, която силно светлоотразява светлината. Самото покритие на пътните знаци не е матово, както се твърди, а също е отразяващо светлината. На последната снимка се вижда как листата по земята се отразяват в черното покритие.

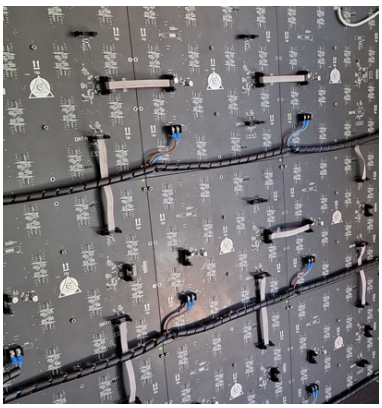
Поради това, че пътните знаци са били ударени при пътен инцидент и са били счупени много ясно може да се види, че твърдението ни за двата слоя – предпазно стъкло и челен панел, е напълно вярно, а твърденията на „Автомагистрали“ ЕАД и „ГБС Инфраструктурно строителство“ АД **не са били верни и по този начин прокуратурата е била подведена**.

В приложение Е на *БДС EN 12966-1:2005+A1:2011* „Специфични въпроси, свързани с проектирането“ е посочено, че най-външния слой от повърхността на знака (челния панел) не трябва да води до огледално отражение, което би объркало участниците в движението по пътя. В приложение Е.3 е определено, че когато е необходимо поставянето на предпазен екрани, то той трябва да бъдат здраво прикрепени към корпуса на VMS. Екранът трябва да е изработен от материали, устойчиви на UV лъчи и надраскване, и трябва да може да се сваля, за да се улесни поддръжката. Производителите трябва да опишат подробно мерките, които са предприели, за да предотвратят образуването на конденз върху предния екран. Въпреки, че това приложение към Стандарта може да се тълкува като информационно, а не със задължителен характер, то непременно производителите трябва да се стремят да предоставят продукти, които в максимална степен гарантират безопасността на участниците в движението, защото дори и минимална неточност като „фантом ефектът“ или конденз на челния панел могат да костват нечии живот.

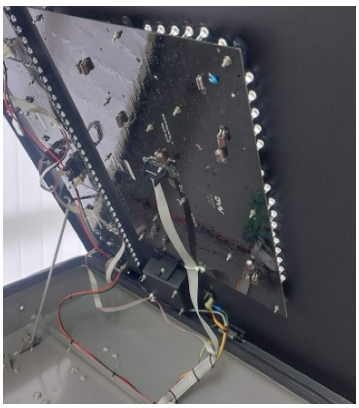
Въпреки отказът на институциите да разследват обективно и задълбочено проблемът с тези пътни знаци, наш екип извърши допълнителни проучвания на самите знаци. Това беше възможно поради това, че знаците В26+Ж15 поставени отдясно при км 31+825 са били ударени при ПТП и бяха намерени на части в канавката и по платното за движение.

Констатациите, които направихме са, че монтажът на светодиодите не е надежден. Използвана е стъкло-текстолитана основа, на която са закрепени светодиодите посредством ръчно запояване. Това е ненадеждно и не се среща при другите производители на пътни знаци изработващи изделия по *EN 12966-1:2005+A1:2011*.

Светодиодна матрица на производителя от Гърция „Отосиманци“



Светодиодна матрица на производител от България „Сейф конвой“



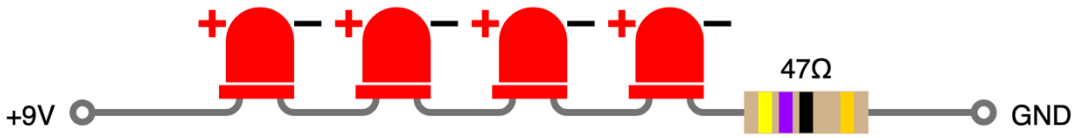
Светодиодна матрица на производител от Сърбия „ДМВ“

От приложените примери може много ясно да се види, че другиту фирми сертифицирани и произвеждащи идзеля по *EN 12966-1:2005+A1:2011* изработват коренно различни продукти. Ясно се вижда, че и производителя в България и този в Сърбия използват машинно насищане на елементите, докато Гръцкия производител използва ръчен и „хвърчащ“ монтаж на тяхната елементна база. Машинното насищане на елементи в контролирана среда гарантира надеждното запояване на компонентите и безпроблемната им работа при експлоатация независимо от температурните колебания в околната среда или вибрации. При ръчното сглобяване нищо не гарантира, че продуктът може да работи надеждно при неблагоприятни външни - метеорологични условия и не само. Също така от страна на Гръцкия производител липсват декларирани температурни режими на работа на изделието и по този начин не става ясно кога и дали изобщо ще работи.

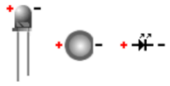
Прилагаме и пример за електрониката налична в най-обикновен звънец, чиято стойност е приблизително равна на реалната стойност на изделието, което от АПИ,

„Автомагистрали“ ЕАД и „ГБС Инфраструктурно строителство“ АД е представена за управляем пътен знак. В приложения пример отново платката е наситена машинно.

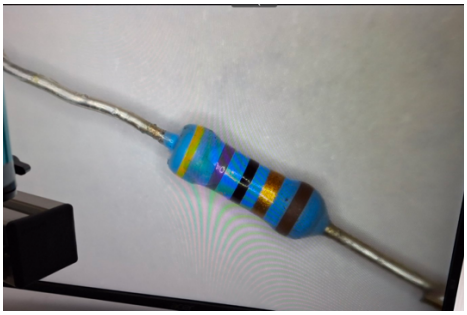
Благодарение на това, че знакът на фирма „Отосиманци“ е лепен ръчно и е използвана елементарна схемотехника, то стана възможно лесно да анализираме начина, по който е сглобен самият знак и как той работи. За захранване на диодите е използвана елементарна схема.



- Ще имате нужда от 1 x 47 ом 1/8 ват резистор.
- Резисторите от 47 ом са цветово кодирани: Жълт, Виолетов, Черен, Златен.
- Всеки резистор от 47 ом консумира 7.943 миливат.
- Общата енергия консумирана от резисторите е 7.943 миливат.
- Общата енергия консумирана от светодиодите е 109.2 миливат.
- Общата енергия консумирана от веригата е 117.143 миливат.
- Целият поток който е предизвикан от веригата е 13 милиампер.
- Стойностите на резистор са изчислени на базата на ±5% толеранс.
- Моля свържете светодиодите в правилната посока както е показано по-долу.
- Винаги оставяйте известно разстояние между резисторите за да дишат. Те могат да загреят.



Под микроскоп направихме анализ на цветния код на използваното съпротивление със стойност 47Ω . Никъде в изделието не беше намерена електроника, която да управлява самите светодиоди, които да светят с определен интензитет и сензор, който да подава информация от околната среда за осветеността към контролера (дневен или нощен режим). След установяване на броя на светодиодите (225 бр. общо), с които се изписват конкретните пиктограми и броя на съпротивленията към тях установихме, че на всеки 4 бр. светодиода се пада по 1 бр. съпротивление. Тъй като броят на диодите е некратен на 4, то при някои от съпротивленията се падат по 3 бр. диоди, което води до неравномерност на светенето, тай където са по-малък брой знакът свети по-ярко от местата, където има по 4 бр. диоди. Тази схема не позволява фиксиране на интензитета на диодите и контролирането му за съответно дневен и нощен режим, което обаче е изискване по *EN 12966-1:2005+A1:2009.* По подобен елементарен начин ще изглежда схемата на лампички за Коледната елха.



Производителят в своята декларация за експроатационни показатели е декларирал интензитат на светене L1, което означава, че гарантира постоянен интензитет на светене за дневен и нощен режим. При коледните лампички няма конкретни

изисквания за интензитета на светене, но в случая това е пътен знак и в *EN 12966-1:2005+A1:2009* има конкретни изисквания, следователно декларираното от производителя в декларацията за експлоатационни показатели, няма как да е истина.

В проекта за организация на движението – част обяснителна записка предоставена по реда на ЗДОИ с номер на АПИ РД-ОИ-35/24.04.2023 г. е посочено, че: „*чрез GPRS модеми има възможност дистанционно да се следи за състоянието на показателите на различните контролно информационни системи на тунел „Витиня“ и режимите на работа за сигнализацията му*“. Същото е невъзможно не само, защото не бяха открити никакви следи за възможност за GPRS комуникация, а и защото при направено от ЕЦТП запитване до производителя за това какви изделия предлага, от там категорично отрекоха да произвеждат изделия, които подлежат на външен контрол. Следователно по този параметър изделията не покриват изискванията на проекта. Което прави невярно твърдението на доставчика „ГБС Инфраструктурно строителство“ АД и АПИ, че знакът отговоря на одобрения проект.

В обяснителната записка към проекта за организация на движението изрично е посочено, че: „*степента на защита на светофарите и променливите пътни знаци не трябва да бъде по-ниска от IP65*“, докато в същото време в Резолюция на ВАП №15/2023 г. се посочва от „ГБС Инфраструктурно строителство“ АД, следното: „*Кутията на знака е със ниво IP54“* следователно и тук изискванията на проекта не са спазени, което означава, че вероятно в становището си до ВАП „ГБС Инфраструктурно строителство“ АД, „Автомагистрали“ ЕАД или АПИ са предоставили невярна информация. Настоящият извод правим от това, че в Резолюция № 15/29.03.2023 г. е записано следното: „*АПИ е извършила проверка на поставянето на електронните пътни знаци на АМ „Хемус“, преди тунел „Витиня“, дясна тръба... 1. Поставените управляеми пътни знаци на АМ „Хемус“, преди тунел „Витиня“ дясна тръба, са част от съгласуван проект за организация на движението…*“. Ако са извършили реална проверка щяха да установят тези разминавания, които са изтъкнати и анализирани в настоящия Доклад от нашата неправителствена организация.

15. Пътни знаци А38+Т1 при км 31+875

Съгласно одобрения проект пътния днак А38 и допълнителната табела Т1 трябва да се намират при км 31+760 или около 471 m преди тачалото на тунелната тръба. Знаците се намират на км 31+875 или на 394 m преди тунела. Това означава, че участниците в движението имат 100 m по-малко, за да предприемат необходимите действия за

осигуряване на безопасността на движението, но не само по този начин организацията на движението не отговаря на проекта.

Поставеният от ляво пътен знак следва да повтаря същия от дясно, но от дясната страна знак А38 и табела Т1 липсват. Съгласно чл. 9, ал. 1 от Н18 „*Пътните знаци и другите средства за сигнализиране се поставят отдясно на платното за движение, с лицевата си страна срещу посоката на движение*“, съгласно ал. 2 „*При пътни условия, които не позволяват спазване на изискванията по ал. 1, всеки пътен знак, поставен отдясно, може да бъде повторен над или отляво на платното за движение*“. В случая може да се приеме, че са нарушени разпоредбите на Наредба №18

16. Светофарна уредба на портална рамка при км 31+930

Поставената светофарна уредба като конфигурация отговаря на посоченото в проекта и обяснителната записка. Дали обаче работи съгласно режимите указани в тези документи не може да бъде проверено от екипа на ЕЦТП.

Съгласно проекта светофарът трябва да се намира при км 31+810, а се намира със 120 m по-напред при км 31+930. По този начин водачите няма да имат 100 m до разклона (отбивката), а ще се намират непосредствено в обхвата й. ОД не е изпълнена според указанията на проекта и обяснителната записка.

17. Отвор в мрежата при канавката при км 31+936

При това отводнително съоръжение отново има отвор с големина позволяваща навлизането на животи към платното за движение. Канавката е заета над 50% с пясък, пръст и камъни, което я прави негодна за това да изпълнява функцията си по предназначение. Създават се рискове за възникването на аквапланинг поради задържането на вода върху платното за движение.

18. Отвор в мрежата при канавката при км 31+948

При км 31+948 също има отвор в оградата, който позволява навлизането на животни. По този начин за по-малко от 100 m има две точки, през които е възможно навлизането на животни към платното за движение. Това сериозно застрашава безопасността на движението.

19. Пътни знаци (УПЗ)В24+В2 при км 31+978

При км 31+890 трябва да има поставени управляеми променливи пътни знаци, които реално липсват. На мястото, на което се предполага, че би трябвало да бъдат има поставени единствено носещи тръби. Те се намират не на км 31+890, а 88 m по-напред от указаното в проекта място. Тук отново има нарушение на ПОД.

20. Пътен знак Ж21 км 32+000

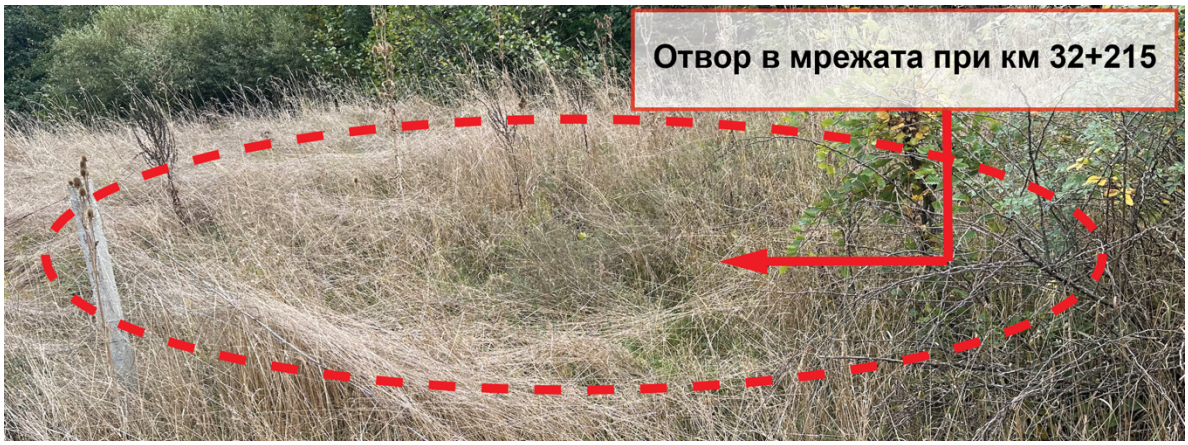
Разстоянието измерено между пътен знак Ж21 при км 31+000 и пътен знак Ж21 при км 32+000 е точно 1000.00 m, което показва, че двата километрични знака са поставени на точно 1 км разстояние един от друг. Доказва и това, че мерителното колело измерва точно разстоянията. Следователно изводите направени на базата на разстоянието между знаците и съвпадението им с километричните указания в проекта са верни.

Непосредствено след знак Ж21 има поставени тръби, които не стаява ясно за кои пътни знаци са предвидени, защото съгласно проекта в този участък от пътя няма други знаци.

21. Отвор в мрежата при канавката при км 32+183

Тук освен отвора, който е оставен при канавката има и паднало носещо бетоново колче част от оградата. Състоянието на оградата, банкета и канавката показват липса на достатъчно адекватна поддръжка от страна на стопанина на пътя.

22. Отвор в мрежата при канавката при км 32+215



Непочистената растителност и най-вече неокосената трева, която е с височина над 1,5 m са доказателство за това, че стопанинът на пътя системно не спазва задълженията си да поддържа пътищата отворени за обществено ползване така, че те да са безопасни. В този случай има повече от 50 m ограда, която липсва. При наблюдението осъществено от ЕЦТП се констатира, че оградата е в това състояние над 1 г.

23. Пътни знаци Д19+Т17 при км 31+269

Пътните знаци Д9 + указателната табела Т17 не са поставени при км 32+235, както е посочено в проекта, а се намират при км 32+269. Тук отново има разминаване между определеното от проектанта в проекта и изпълненото от изпълнителя.

По пътните знаци има следи от корозия. Те са произведени през 2017 г. и следователно техния гаранционен срок все още не е изтекъл. Би следвало при ежегодните проверки на АПИ да е констатиран дефектът и те да са били подменени гаранционно.

Изводи:

Изпълнената организация на движението между км 31+000 до км 32+269 не отговаря на приетия, одобрен и утвърден проект за постоянна организация на движението. ПОД не е изпълнен съобразно указанията на проектанта записани ясно и конкретно в обяснителната записка. Независимо от опитите на изпълнителя да убеди ВАП по отношение на извършваната проверка, то декларираното от изпълнителя не отговаря на истината. Трудно е да се каже поради каква причина принципно АПИ са приели обекта в този вид въпреки, че разминаванията са драстични и Агенцията е следвало да ги установи.

Въпреки, че от АПИ и изпълнителя „Автомагистрали“ ЕАД многократно във всичките си писма декларират, че пътните знаци преди тунел „Витиня“ дясна тръба са поставени съгласно одобрения проект, то при измерването направено от ЕЦТП се установи, че нито един знак не отговаря на километричните точки посочени в проекта. Това поставя под съмнение на първо място как АПИ е приело обекта и дали изобщо са проверявали тези обстоятелства и ако не са го направили то това показва, че са били абсолютно незаинтересовани от качеството на изпълнения проект.

От страна на АПИ и МРРБ, въпреки всички сигнали от ЕЦТП, не са си направи труда да проверят в собствената им система дали фирма „Конет Софт“ ЕООД има право да произвежда УПЗ (ПЗПС) по *БДС EN 12966-1:2005+A1:2011* информация, която принципно е достъпна свободно и не би трябвало да е проблем за АПИ или МРРБ да извършат подобна проверка.

Въпреки всички изпратени сигнали от страна на ЕЦТП никой не си направи труда да провери дали гръцката фирма „Отосиманци“ е произвела продукт годен да бъде поставян по пътищата отворени за обществено ползване. При изразени съмнения относно качествените характеристики на даден продукт държавата трябва да е най-

заинтересована да защити обществения интерес и да се стреми към качество. В случая се приемат декларации за истина и те не биват подложени дори на елементарна проверка като например да се изиска светлинния сертификат от независима лаборатория, или дори да се назначи независима експертиза за установяване на истината. Проверката на това, което се поставя на пътя не трябва да е приоритет на неправителствена организация, а на стопанина на пътя, защото НПО-то прави това доброволно или срещу заплащане, а държавната администрация е задължена по закон да го прави.

Държавата в лицето на АПИ и МРРБ са напълно незаинтересовани от състоянието на пътната инфраструктура. Влагат повече усилия в това да защитават недобросъвестни изпълнители от това да налагат санкции и да подобрят състоянието на пътищата ни. Този доклад нагледно отразява по какъв начин държавата се грижи за интересите на хората.

Препоръки:

Препоръчва се всички пътни знаци да бъдат поставени на съответното място определено от проектанта в одобрения и съгласуван проект.

Препоръчва се УПЗ да бъдат подменени с отговарящи на действащите нормативни изисквания. Поставените УПЗ следва незабавно да бъдат свалени.

Препоръчва се всички отвори и дупки в оградата отделяща магистралата от околните терени да бъдат затворени.

Препоръчва се липсващата пътна маркировка преди тунела да бъде изпълнена съобразно указания на проекта.

Препоръчва се да се установи дали фирма „Конет Софт“ ЕООД изобщо има право да произвежда каквито и да е пътни знаци или строителни продукти по Регламент 305/2011 ЕЕС. Ако се окаже, че същата няма право то следва да се търси отговорност за съставен документ с невярно съдържание.

Препоръчва се да се провери до каква степен фирма „Отосиманци“, която е била сертифицирана от нотифициращ орган в България в действителност покрива изискванията за сертификация по стандарт *БДС EN 12966-1:2005+A1:2011*, като се изискат най-малкото светлинния сертификат от независима акредитирана лаборатория, въз основа, на който им била издадена от нотифицираното лице сертификат за постоянство на експлоатационните показатели.

Препоръчва се пътните знаци, които имат корозия и са все още в гаранция да бъдат подменени незабавно.

Заключение

Агенция „Пътна инфраструктура“ е проявила пълна незаинтересованост по отношение на изпълнението на проекта. Допуснала е пътните знаци да бъдат поставени хаотично и извън определеното в проекта от проектанта. Твърде притеснително е това, че Агенцията вместо да защитава обществения интерес и да търси продукти с високо качество се задоволява с поставянето на нискокачествени и дори фалшиви пътни знаци и други средства за организация на движението. Освен всичко от АПИ се опитват да прикриват грешки на недобросъвестни изпълнители, вместо да им наложи санкция и да информира разследващите органи за потенциални измами.

Transport Policies
EUROPEAN CENTER

Състоянието на тази отсечка от АМ „Хемус“ с всички отвори и дупки в оградата, със запушените канавки и други отводнителни съоръжения, липсващата маркировка, показват, че АПИ не само не изпълняват задължителните по чл. 36 от ЗП ежегодни проверки на безопасността, но по този начин поставят в риск всички преминаващи през този участък от пътя.

Безопасността на движението между км 31+000 до км 32+300 е занижена и рискът от настъпване на инцидент е много висок.

Агенция „Пътна инфраструктура“ и МРРБ са до такава степен незаинтересовани от състоянието на безопасността и качеството на използваните продукти, че дори не са си направили труда да направят елементарна справка в собствения им сайт за това дали дадена фирма има право или не да произвежда строителни продукти. Твърденията на Агенцията, че за пътен знак може да се прави доброволна сертификация са абсурдни и показват, че или се опитват да прикрият извършено престъпление или са до такава степен некомпетентни, че не знаят основни неща и правила произтичащи от Българските и Европейски нормативни актове, с което поставят живота и здравето на всички ни в риск ежедневно.

Отказът на ВАП да възложи независима експертиза и да установи пълната истина е силно притеснителен до толкова, до колкото в случая става дума за живота и здравето на българските граждани.

Редно е да се запитаме ако е направен компромис с пътни знаци, които струват около тридесет хиляди лева общо, то при ремонт за над 65 мил. лв. колко други компромиса са направени? Реалната стойност на един УПЗ е между 800 – 2000 лв., а са продадени на държавата за над 5000 лв. без ДДС.

ЕЦТП не счита, че печалбата на дадена строителна фирма е по-важна от живота и здравето на гражданите, в държавата с най-много убити и ранени по пътищата.

Настоящият документ да се изпрати до:

ЕС:

Главна дирекция „Мобилност и транспорт“ при Европейската комисия; Европейска пътна федерация (ERF); Европейски съвет по пътна безопасност (ETSC).

Република България:

Министерски съвет на Република България, Министерство на регионалното развитие и благоустройството, Министерство на вътрешните работи, Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Агенция „Пътна инфраструктура“, Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, Областен управител на област София-град, Столична община;