



БЪЛГАРСКА БРАНШОВА АСОЦИАЦИЯ ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ



адрес за кореспонденция: гр. Пловдив, Околовръстен път, кв. Коматево
www.bbars.bg; e-mail: bbars@abv.bg



Относно: Прилагането на БДС EN 1317-5:2007+A1:2009 „Ограничителни системи за пътища. Част 5: Изисквания към продуктите и оценка на съответствието на ограничителни системи за пътни превозни средства”

Уважаеми Госпожи/Господа,

Сдружение “БЪЛГАРСКА БРАНШОВА АСОЦИАЦИЯ ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ” осъществява общественополезна дейност, която е насочена към подобряване на безопасността на движението по пътищата и която има за цел да работи активно за хармонизирането на българските стандарти за пътна безопасност с европейските и международни стандарти, норми и изисквания, както и да съблюдава тяхното спазване.

С настоящето писмо бихме искали да Ви информираме, че съгласно нормативните изисквания в РБългария **ограничителните системи за пътни превозни средства**, които се влагат в строителството, трябва да са съобразени с **Директива 89/106/ЕЕС** на Съвета на Европейската общност, която е въведена в българското законодателство с част втора на **Наредбата за съществените изисквания към строежите и оценяване съответствието на строителните продукти** и с **БДС EN1317**.

Съгласно **БДС EN1317-5:2007+A1:2009** “Ограничителни системи за пътища. Част 5: Изисквания към продуктите и оценка на съответствието на ограничителни системи за пътни превозни средства” от **01.01.2011г.** **стоманените предпазни огради трябва да се пускат на пазара и/или в експлоатация единствено след оценяване и удостоверяване на съответствието им съгласно БДС EN1317-5:2007+A1:2009 /т.е. задължително с СЕ маркировка/.** След тази дата всички ограничителни пътни системи, изпълнени съобразно изискванията на техническата документация на ИАП 2004г. или техническата документация на ИАП 2009г., които никога не са изпитвани на удар съгласно БДС EN1317 чрез краш-тест, няма да могат да се пускат на пазара и/или в експлоатация, нито да бъдат приемани от консултантските и надзорните фирми.

В момента на всички обекти, по които се работи, са с одобрени проекти с изисквания за стоманени предпазни огради съгласно Техническата Спецификация на Агенция „Пътна инфраструктура” за 2004г. и 2009г. Този тип ограда е добре познатия ни СПО 97, но този тип ограда не е тестван съгласно стандарта и европейското законодателство чрез краш-тест и е с недоказана степен на задържане. Следователно за този тип ограда не може да се издаде ЕС Сертификат и да бъде поставена СЕ маркировка за съответствие. Също така на пазара все още има фирми, така наречените „гаражни производители”, които внасят от други европейски страни едно минимално количество стоманени предпазни огради придружени със съответната ЕО декларация /декларация за оценено съответствие на

производителя/ , която декларация след това използват за произведените от тях незнаяно къде стоманени предпазни огради със съмнителен произход, с различни марки и дебелини на стоманата, с различни скрепителни елементи и монтирани в несъответствие с инструкциите на производителя – титуляр на СЕ маркировката. Неспазвайки техническите изискванията и норми такива фирми ощетяват републиканския бюджет, нанасят щети на национална пътна мрежа и оказват неблагоприятно влияние върху безопасността на движение по пътищата, което е в разрез с Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Р. България за периода 2011 – 2020г. за намаляне на жертвите от ПТП с 50%.

Консултантските и надзорните фирми трябва да изискват представянето на ЕО Декларация за съответствие въз основа на ЕС Сертификат за цялото количество .

Специалистите и експертите, членуващи в Сдружение “БЪЛГАРСКА БРАНШОВА АСОЦИАЦИЯ ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ” имат наблюдения за използваните видове предпазни огради по различните класове пътища във почти всички държави от Европейския съюз. Затова ние предлагаме следното решение за всички преходни проекти: *Стоманена предпазна ограда, отговаряща на изискванията на Техническата документация на ИАП, 2004г. и на Технически правила на ГУП, 1994г., въпреки че никога не е тествана на удар, е най-близка по цена, до стоманена предпазна ограда, отговаряща на изискванията на БДС EN 1317-1:2001 и БДС EN 1317-2:2001, от клас на задържане N2, имаща нормална способност на задържане.*

Предпазна ограда с клас на задържане **N2** трябва да има успешно издържан краш тест – ТВ 11 и ТВ 32.

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

Стоманена предпазна ограда с клас на задържане **N2 тежи средно 15-16 кг/м.л.**, което е много близко до теглото на оградите, които сме използвали до този момент в Република България, които обаче не удовлетворяват изискванията на *БДС EN 1317*.

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

Искаме да обърнем внимание на фирмите, осъществяващи строителен надзор и консултантски услуги, че приемайки предпазни огради, които не са придружени с необходимите документи и/или имат съмнителни ЕО- декларации /които не вършат работа/, ще поставят по съмнение пускането в експлоатация на съответния обект. Нашият призив към тях е да **не се отнасят** безотговорно и да **не приемат** фалшиви документи, защото ББАПБ няма да се поколебае да сигнализира всички органи и институции под контрола на качеството на влаганите материали, което от своя страна може да доведе до спиране на финансовите средства

Не на последно място искам да обърна внимание, че ако класа на задържане на стоманените предпазни огради не бъде съобразен с БДС EN 1317 и в процеса на експлоатация на пътя стане нещастен случай, съществува реална възможност застрахователните компании да се задълбочат в документацията, в резултат на което да предявят искове в големи размери, както срещу собственика на пътя, така и срещу

резидент инженера.

В тази връзка считаме за изключително необходимо да се засили контрола по спазването и съблюдаването на българските стандарти и норми за пътна безопасност и по-конкретно контрола по спазването на БДС EN1317 и Наредбата за съществените изисквания към строежите и оценяване съответствието на строителните продукти

Благодарим предварително!

С уважение:

Николай Иванов – Председател на УС