

СТАНОВИЩЕ

От **Диана Русинова** – председателя на управителния съвет на „Европейски център за транспортни политики“ и **инж. Димитър Кирилов** – главен експерт към „Европейски център за транспортни политики“

членове на Държавната приемателна комисия, назначена със Заповед № РД-19-866/05.11.2021 г., на Началника на Дирекция за национален строителен контрол, за установяване годността за ползване на строежи:

„Модернизация на път I-8 „Калотина-п.в. Храбърско“ от км 15+500 до м 30+170 и етапна връзка“ и подобекти:

- нова тръбна канална мрежа за нуждите на АПИ;

- отводняване от км 20+360 до км 21+040, селскостопански надлез при км 15+727 и надстрояване на съществуваща стена от км 15+867 до км 15+90

находящ се в обхвата на действащия подробен устройствен план – парцеларен план, съгласно одобрения на основание Заповед № РД-02-15-104/13.05.2019г. на министъра на регионалното развитие и благоустройство технически проект

„Модернизация на път I-8 „Калотина-п.в. Храбърско“ от км 15+500 до км 30+170 и етапна връзка“ и подобекти:

- реконструкция на ВЛ 110 kV „Варовик“ (пресичания при км 23+916 и при км 28+801);

- реконструкция на водопроводи (водопровод Ø110 при км 23+360; водопровод Ø110 при км 24+480; водопровод Ø200 при км 25+249; водопровод Ø250 при км 26+390);

- реконструкция на електропроводи с напрежение 20 kV (ЕЛ-20 kV "Три уши" при км 17+492; ЕЛ-20 kV "Люляк" км 21+611; Отклонение от ЕЛ-20kV "Полигон" при км 21+820 вляво; ЕЛ-20 kV "Хладилна Мебел" км 23+747 вляво; ЕЛ-20 kV "Полигон" при км 24+549; Два ЕЛ-20 kV в обхвата на П.В. Сливница 1 при км 0+220 и при км 0+229; Отклонение от ЕЛ-20 kV "Хладилна Мебел" при км 26+751; ЕЛ- 20 kV до трафопост при км 27+330; ЕЛ-20 kV "Полигон" при км 27+592; ЕЛ-20 kV при км 27+640; ЕЛ-20 kV "Полигон" при км 28+898);

- реконструкция на ТТ и ОК (съществуващи кабели на БТК – ОК 60 вл., ОК 24 вл. и ТЗБ – 37x4x1,2 при км 28+900 и при км 28+940);

- реконструкция на Телекомуникации (съществуващи оптични кабели на А1 ЗОК 12 вл. и ОК 48 вл. при км 16+160 - под паважен път);

находящ в обхвата на действащия подробен устройствен план – парцеларен план, съгласно одобрения на основание Заповед № РД-02-15-168/13.09.2019г. на министъра на регионалното развитие и благоустройство технически проект

„Модернизация на път I-8 „Калотина-п.в. Храбърско“ от км 30+170 до км 32+449.08 = 32+447.20 с етапна връзка“ и подобект:

- армонасипни стени при жп надлез на км 31+063

находящ се в обхвата на действащия подробен устройствен план – парцеларен план, съгласно одобрения на основание Заповед № РД-02-15-179/01.10.2019 г. на министъра на регионалното развитие и благоустройство технически проект

„Модернизация на път I-8 „Калотина-п.в. Храбърско“ от км 15+500 до км 30+170“ и подобекти:

- реконструкция на ВЛ 110kV „Варовик“ (пресичания при км 27+897);

- реконструкция на водопроводи (водопровод Ø250 от км 26+955 до км 27+335);

находящ се в обхвата на действащия подробен устройствен план – парцеларен план, съгласно одобрения на основание Заповед № РД-02-15-212/03.12.2019 г. на министъра на регионалното развитие и благоустройство технически проект

„Модернизация на път I-8 „Калотина-п.в. Храбърско“ от км 15+500 до км 30+170 и етапна връзка“ и подобекти:

- шумозащитна ограда от км 15+630 до км 15+780 в ляво;

- шумозащитна ограда, комбинилана с мрежа за птици от км 20+000 до км 21+000 в ляво;

- мрежа за птици и стоманен стълб на мрежа за птици:

- от км 19+000 до км 20+000 и от км 21+000 до км 22+000 в ляво;**
- от км 19+000 до км 22+000 в дясно**

находящ се в обхвата на действащия подробен устройствен план – парцеларен план, съгласно одобрения на основание Заповед № РД-02-15-104/13.05.2019г. на министъра на регионалното развитие и благоустройство технически проект

„Модернизация на път I-8 „Калотина-п.в. Храбърско“ от км 15+500 до км 32+449.08 = 32+447.20 и етапни връзки“ и подобекти:

- реконструкция на мрежа ниско напрежение от км 15+484 до км 15+680;

- външно функционално осветление на ПВ „Сливница 1“, ПВ „Сливница 2“ и площадки за отдых при км 31+620-ляво и дясно;

- електрозахранване на табло за външно функционално осветление за ПВ „Сливница 1“ (при км 25+850);

- реконструкция на канал Ф300 Б при км 25+850;

- реконструкция на водопровод Ф100Е при км 0+100.00 на обслужващ път при ПВ „Сливница 1“;

- реконструкция на междустълбие 44-46 на ВЛ 110 kV „Варовик“ при км 28+798 (идентичен с км 28+801 по технически проект);

- електрозахранване на трафопост и МКТП за ПВ „Сливница 2“ (при км 29+206.86);
- водопровод, захранващ с вода площадки за отдих при км 31+620;
- санитарни помещения в дясна площадка за отдих и при км 31+620;
- санитарни помещения в лява площадка за отдих и при км 31+620;
- електрозахранване на трафопост и МКТП за площадки за отдих при км 31+620;
- реконструкция на мрежа ниско напрежение при км 32+024 и км 0+286;

находящ се в обхвата на действащите подробни устройствени планове – парцеларни планове, съгласно одобрения на основание Заповеди № РД-02-15-104/13.05.2019г. и № РД-02-15-179/01.10.2019г. на министъра на регионалното развитие и благоустройство технически проект:

След извършен оглед на строежа и на представената документация констатирахме:

На лице са съществени разминавания между проектната документация и реално изпълнените дейности по отношение на пътната маркировка и пътните знаци.

В предоставената ни проектна документация в обяснителната записка отнасяща се до организация на движението на стр. 3 (реална стр. 7) е записано, че „Маркировката е предвидено да се изпълнява с бяла боя с перли тип строителен шприц пластик с минимална дебелина на слоя 0,6мм, като крайната непрекъсната маркировка ограждаща аварийната лента да се изпълни с надлъжна релефна шумна маркировка...“. Констатира се, че пътната маркировка, в това число и тази при отбивките и паркингите е изпълнена само с релефна шумна маркировка. Това противоречи на не само на проектната документация, но и на чл. 20а от Наредба №2 за сигнализирането на пътищата с пътна маркировка, където изрично е указано, че: (1) Крайната линия на автомагистрала, скоростни пътища, скоростни градски магистрали, пътища от I клас със средно дневна годишна интензивност на движението над 4000 авт./ден и пътищата от транс европейската пътна мрежа се изпълнява с надлъжна релефна шумна пътна маркировка. (3) Крайната линия от страната на средната разделителна ивица на автомагистрала, скоростни пътища, скоростни градски магистрали, както и заустващите и шлюзовите линии по чл. 19 и 20 не се изпълняват с надлъжна релефна шумна пътна маркировка.

В обяснителната записка също така по отношение на пътната маркировка е записано, че тя трябва да отговаря на изискванията на чл. 7 от Наредба №2 за сигнализирането на пътищата с пътна маркировка, "...в началото на гарантирания от изпълнителя експлоатационен срок нощната видимост, изразена чрез коефициента на яркост при обратно светлоотражение при суха настилка R1, трябва да бъде най-малко клас R5, дневната видимост изразена чрез Qd, трябва да бъде клас Q4. В края на гарантирания от изпълнителя експлоатационен срок стойностите на R1 и Qd трябва да бъдат R3 и Q3“. При измерване с рефлектометър се констатира, че светлоотразителността на пътната маркировка е R1=231 Lux на m², което не отговаря на R5. Показателя Qd е както следва Qd=171 Lux на m², което

отговаря на изискванията за Q4. В обяснителната записка няма поставено изискване за R_w. Липсата на изискване за светлоотразителност при мокра настилка е пропуск.

На много места се забелязва, че т.нар. „структурна“ или шумна маркировка е с нарушена цялост. Вероятно това се дължи на лоша адхезия поради липсата на праймер или слой акрилатна боя преди полагането на самата структурна маркировка. В отделни участъци липсват цели парчета. Маркировката е пожълтяла. При изследване при 100x увеличение се забелязва на отделни места до 40% загуба на светлоотразителни перли.

В обяснителната записка има допуснато противоречие по отношение на изискванията за пътните знаци. Записано е, че „За вертикалната сигнализация, са предвидени стандартни и индивидуални пътни знаци III-ти и IV-ти типоразмер. Всички знаци, намиращи се в дясно и вляво по посока на движението, да се изпълняват със светлоотразително фолио клас R3A“. Това противоречи на изискванията на Наредба №18 за сигнализирането на пътищата с пътни знаци. В Раздел II на Наредба №18 „Технически изисквания“, чл. 7, ал. 1, т. 2, буква г) IV типоразмер за автомагистрала и скоростни пътища. Трети типоразмер пътни знаци е допустим само на пътища I или II клас от РПМ.

В приложение №10, към чл. 8, ал. 2 от Наредба №18 за сигнализирането на пътищата с пътни знаци по отношение на минималните класове за коефициента на обратно отражение на светлоотразяващата повърхност на пътните знаци и другите средства за сигнализиране в зависимост от класа на пътя и улицата и от мястото на поставяне са отразени в Таблица 1: за автомагистрала, скоростни пътища, скоростни градски магистрали I клас: отдясно, отляво или над платното за движение – едновременно R3A и R3B. В рекапитулацията на пътните знаци има знаци III типоразмер и изискване към светлоотразителното фолио само за R3A. Пътните знаци B26 въвеждащи ограничение на скоростта от 110 км/ч са с диаметър 90 см, което съответства на III типоразмер, същото е недопустимо и представлява нарушение на минималните нормативни изисквания въведени чрез Наредба №18.

По отношение на ограничителните системи за пътища и поставените на тях светлоотразители тип C14.1 се констатира, че същите са изработени от фолио с клас на светлоотразяващата повърхност RA2, а същото противоречи на изискванията описани по-горе отнасящи се до чл.8, ал. 2 и Приложение 10 към Наредба №18.

Необходимо е да се уточни дали този път е скоростен път и съответно трябва да се обозначи началото му крайт му с пътен знак Д7а, или това е магистрала. Видно от предоставените чертежи, е че това е автомагистрала поради наличието на пътен знак Д5 в проекта за организация на движението. От тази гледна точка трябва да се обяснят и разминаванията при пътните знаци и пътните маркировки с изискванията на Наредба №2 и Наредба № 18

Във връзка с гореизложеното, даваме следното становище:

Считаме, че обекта не е в състояние, което може да покрие минималните нормативни изисквания. Част от съоръженията са в състояние, което пряко застрашава пътната безопасност. Пътната маркировка е негодна, а пътните знаци са по-малки или са със сгрешен клас на светлоотразителност. **Предвид направените констатации считаме, че този строеж не се намира ие негоден за ползване или въвеждане в експлоатация.**

06 декември 2021 г.
Гр. София

П:

/Диана Русинова – председател на УС на ЕЦТП/

П:

/инж. Димитър Кирилов – главен експерт към ЕЦТП/