

# Стратегическият избор при ремонт на РПМ - реконструкция или рехабилитация

Инж. Росен Колевлев,  
член на УС на КСБ и  
чл.-кор. на МАНЕБ

Въпросите, свързани с начина на модернизация и съвременна поуръжка на Републичанската пътна мрежа (РПМ), винаги са били актуални и дискусии. В предишни свои публикации съм засягал темата за пътното поддръжка, а сега искам да се спра на видовете механизми за ремонт на РПМ.

Тези въпроси, които са стратегически важни за развитието на пътната инфраструктура и безопасността на гържиците, не са уточнени в гостатична степен в сега действащите нормативни документи. Това, от една страна, дава възможност на отговорните институции в лицето на Министерството на регионалното развитие и благоустройството и Агенция „Пътна инфраструктура“ да провеждат самостоятелна политика, но от друга, по-лесно се обслужват и персонални интереси, несъответстващи на общата стратегия.

В последно време сме свигнели на значителен преевс при извършване ремонта на РПМ на рехабилитациите над реконструкцията.

Основната разлика между двеме е, че при реконструкцията се извършва промяна на геометричните елементи на пътя (трасе, забарити, радиуси на криви, нови пътни съоръжения и т.н.) извън рамките на съществуващи сервитути на обекта, докато при рехабилитациите се работи само в границите на пътя. Във втория случай на практика се побтаря съществуващият път с подобрение над-вече на настичка и отводняване, без да се коригират основните параметри на обекта, което ще рече, че негоспатичите му се за-



Снег хвърлени гесетки милиони за ремонт резултатът в някои случаи е ограничаване на скоростта

пазват.

За да се направи прабилният избор на вида ремонта на различните пътни участъци от РПМ – реконструкция или рехабилитация, е необходимо да се вземат предвид много фактори. Трябва да се правят още от времето, когато този път е проектиран и строен, което дава свежене за използваните технически норми, какви са извършените ремонтни работи, значението на конкретния участък за автомобилния трафик, забезопасяване на зимно поддръжане (снегонавяване) и безопасност на движение (т.нар. черни точки) и т.н. Всичко това изисква шателно проучване, сериозна експертиза и време както за подготовка на тръжната процедура, така и за отчуждителни процедури при необходимост.

Рехабилитациите съществено преобладават в практиката на нашата пътна агминистратива над-вече заради отчужденията, които са свързани с време, средства и невъзможност за бърза реакция, както и поради липса на средносрочно планиране. В тази връзка,

ако се направи бегла преглед на сега съществуващата РПМ, може да се констатира, че:

✓ Преобладаващата част от републиканската мрежа е проектирана и строена преди повече от 50 години. В този период пътят се е проектирал за движение на едичен оразмерителен автомобил. Тягите характеристични на оразмерителни автомобили са много различни в сравнение със съвременните мотор-

ни превозни средства (МПС). През изминалия период интензивността на движение се е увеличила многократно – броят на автомобилите и мобилността растат неспестанно, особено след влизането на България в Европейския съюз. Най-общо се променя изискването, на които трябва да отговаря пътят като цяло.

Сегашните трасета трябва да съответстват на изискванията за движение не на едичен авто-

мобил, както беше преди, а на движение на поток от коли. Това най-елементарно означава по пътищата да се предвидят – прета лента за движение при големи наклони, голънтивани ленти при кръстовищата и при многобройните обекти, изникнали на пътя (бензиностанции, ресторанти и гр.), оптически вогене на пътя (правилници и верпикални криви и гр.), т.е. да се създават условия за движение не на едичен автомобил, а на автомобилен поток.

✓ На практика само с поддръжане на настичката, което се постига с рехабилитациите, вместо ефект се постига ефект – хубавите настички създават грешно впечатление за безопасен път, което води до увеличаване на скоростта и го повишена аварийност. Статистиката в последните години потвърждава тази теза.

✓ От гледна точка на безопасността на движение рехабилитиране на пътища с посочените гефенци в ситуация и надгеден профил е неуместно. Трябва да се предвидят или реконструкции, или на първо време при необходимост – временни ремонтни работи на средства за реконструкция. В противен случай т.нар. произшествия

вия по пътя поради „несообразна скорост“ ще продължават да растат и ще се получават т.нар. матипо пътищата от републиканската мрежа.

Въпреки това рехабилитацията е предпочитана процедура на госегащите пътни административни с оглед на многократно по-малкото усилие и подготовка, което са необходими за реализацията ѝ в сравнение с реконструкцията, както и заради интереса на опгенни лица и фирми.

**Препоръки:**

1. Да се направи пълно обследване на пътищата I и II клас от РПМ, които са главните транспортни коректори по посочените по-горе показателни, като задължително им се направи и огип по пълна безопасност.

2. Предвидените реконструкции и рехабилитации да бъдат ориентирани приоритетно към премахване на т.нар. месни места (bottlenecks) и да не се допускат рехабилитации без осигуряване на безпроблемно движение на автомобилния поток (freeflow), като се осигури възможност за хомогенна поносима скорост на движение.

3. Да се използват технически параметри при проектиране и ремонт на РПМ, съвместими с най-добрите европейски практики с оглед итеграцията на нашата РПМ с европейската, т.е. да не лудчи, както и сега, в коя връзка в Европа се намират, поне по пътищата.

4. Да се използват европейските средства за изграждане на обходни пътища и пътни възли на най-напогарените неправилни, особено там, където няма и няма да има в обзорно бъдеще масивни прали.

5. Да се престане с „хвърляне“ на средства през гоеворите за пълно поддръжане – масова практика гоегаа за ремонт на пътища, която води до повишена аварийност, човешки жертви и неправомерно разхождане на средства.

6. Да се използват програма за управление на строителството и ремонта на републиканската пътна мрежа, която да се свежда, независимо от управяващите в момента. Тази програма да е съобразена с възможностите в настичката момент, като не се допускат локални интереси.

Надявам се, че горенаписаното ще предизвика дискусии, които да гоеведат до положителни промени по засегнатите въпроси.

