

Участниците в седмата конференция „Безопасна пътна инфраструктура“ приеха съвместна декларация



Мирослав Еленков

Проведе се седмата годишна конференция „Безопасна пътна инфраструктура“. Организатор на събитието бе Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“ (ББАПБ), а вестник „Строител“ бе медиен партньор. Във форума в Хисаря взеха участие 160 делегати, експерти, научни специалисти, одитори по пътна безопасност, представители и ръководители от държавната администрация. Сред официалните лица бяха зам.-министърът на регионалното развитие и благоустройство Валентин Граматиков, зам.-министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Христина Велинова, старши комисар Борислав Муеров, зам.-директор Главна дирекция „Национална полиция“, инж. Ивайло Денчев, и.г. председател на УС на Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ), инж. Иван Табаков, Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, Кристиан Кръстев, зам.-кмет по „Транспорт и градска мобилност“ в Столичната община, Тодор Чоноф, зам.-кмет по „Транспорт“ в община Пловдив, инж. Стефан Чайков, председател на УС на Българска браншова камара „Пътища“. С видео обръщение се включи Брендън Халеман, вицепрезидент за Европа и Централна Азия на Международната пътна федерация (IRF).

Традиционно събитието откри председателят на УС на ББАПБ г-р ин.н. Николай Иванов,

който е и член на УС на Камарата на строителите в България. „Благодаря на всички отзовали се на поканата ни да проведем съвместно седмата конференция на ББАПБ. Нека да обсъдим всичко положително, което заедно сме успели да свършим, и да отчетем доброто, което сме направили за пътната безопасност в страната“, заяви Иванов и гаде думата на зам.-министър Валентин Граматиков, който поздрави участниците и пожела успех на събитието.

„Имате възможност да излезете с предложения за подобряване качеството на пътната инфраструктура. Надявам се в най-скоро време да ги видим

В новия бюджет на АПИ ще бъдат отделени повече средства за безопасна инфраструктура

Снимки авторът



приложени на практика. Заедно можем с малки крачки да приведем пътищата до нива, съобразени с изискванията на европейските стандарти. Нека направим така, че всичко онова, което е заделено като ресурс за развитие на пътната инфраструктура, да бъде използвано по правилния начин“, каза Граматиков.

Зам.-министър Христина Велинова информира, че преди началото на учебната година са инспектирани всички фирми, които превозват деца и ученици. Резултатите показват, че от общо 791 проверени автобуса са съставени 4 акта и са издадени 44 предписания. По гумите и най-често срещаните нарушения са липса на аптечка, обезопасителен тръгълник, а един автобус не е преминал технически преглед. „Проверките ще продължат и пред самите учебни заведения, като инспекторите ще следят дали са изпълнени направените предписания и спазват ли се всички изисквания за превоз на деца и ученици“, добави Велинова. Тя обърна внимание и на особено притеснителната статистика за загиналите млади водачи. За първите шест месеца на 2021 г. от общо 200 загинали 20 са млади шофьори, като при 19 причината за произшествието е по вина на водача. При 7 от тези случаи е открит алкохол или наркотици в кръвта.

„В Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията се работи по редица мерки. Беше затегнат контролът при провеждането на теоретичните изпити на

кандидатите за водачи, предстои да се подобри контролът при техническите прегледи, както и да се въведат съвременни системи за проверки на пътя при превозите на хора и товари“, отбеляза Христина Велинова.

„От името на служебните работи Бойко Рашков искам да благодаря на ББАПБ за организирането на тази конференция. Тя е изключително важна за нас. Както знаете, всеки един човек има задължения към себе си, към близките и обществото. Това важи особено за безопасността при движение“, посочи старши комисар Борислав Муеров. Той изтъкна, че служителите от отдел „Пътна полиция“ изпълняват ежедневно своите задължения, свързани с пътната безопасност, и наред с това участват и в комисиите по приема на обекти от пътната инфраструктура. „Това е нелека задача, но аз мисля,

че с общи усилия, без да прехвърляме работата от една институция на друга, може да постигнем госта неща“, посочи Муеров.

„Вие създадохте традиция, в която експертите от АПИ участват редовно

и могат да споделят своята визия за пътната безопасност. Това е цел, която не е обвързана с определени периоди от време, и за да се постигне, трябва да се работи много дълготрайно и по-активно“, подчерта инж. Ивайло Денчев. Той съобщи, че Агенцията усилено работи в това направление. „Тази година проведохме обучение на служителите в районите пътни служби на тема пътна безопасност. Предвиждаме в новия бюджет на Агенцията да отделим повече средства за мерки и за постигане на по-дълготрайни цели за безопасната инфраструктура. Защото само с ангажира-

ност, но без ресурси няма как да се случат нещата“, каза още инж. Денчев.

В изказването си Тодор Чоноф бе категоричен, че ключов

приоритет в политиките на община Пловдив е осигуряването на безопасни пътни артерии.

„Темата е изключително сериозна, защото става въпрос за опазване на човешкия живот, а няма по-важно от него. Въпросът, който стои пред нас, местните власти, и става все по-сложен, е по-голямата динамика на нашето ежедневие и все по-натовареният трафик във вътрешноградските и междуградските пътища в страната като цяло“, посочи още Чоноф. Според него чрез работата на Центъра за управление на трафика се регулира и контролира потокът от моторни превозни средства, давайки предимство на градския транспорт, но наблюдаванията са, че броят на автомобилите непрекъснато расте. Справките сочат, че по улиците и булевардите на Пловдив всеки ден се движат над 200 000 автомобила, а други 134 000 влизат, излизат или преминават транзитно през града.

„За по-голямата безопасност на движението община Пловдив се грижи за хоризонталната маркировка, особено внимание обръщаме на стотиците пешеходни пътеки най-вече около училища и детски заведения, поставяме мантинели, антипаркинги колчета. Опитваме се да маркираме все повече с шприц пластик, тъй като трайността на маркиранията акрилатна боя със светлоотразителни

перли е до 6 месеца, докато студеният шприц пластик издържа до година и половина“, поясни Тодор Чоноф.

Той подчерта, че Пловдив е град с паважна настилка по някои улици, което също е предизвикателство, защото върху нея боята се задържа за много по-кратко време. „Затова там продължаваме прилагането на експериментални технологии, като цветни павета или блокове, с които да се постигне по-дълготраен ефект“, обясни зам.-кметът. Той допълни, че Градът по тепетата е с една от най-добре развитите вело mreжи в страната – близо 55 км, с което велосипедистите са разграничени от автомобилното движение.

В края на изказването си Тодор Чоноф отбеляза, че община Пловдив е установила работещ диалог с институции, които имат отношение към пътната безопасност – АПИ, МВР, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, и е в ежедневен контакт и координация с тях за подобряване на условията на движение по улиците.

Сред останалите теми, разисквани на конференцията, бе процентът на безопасност на пътищата. Изследване на всички пътища сочи, че един от най-опасните е Проходът на Републиката. Обсъдени бяха мерките, които да се предприемат за безопасността на движението, за намаляване на смъртните случаи чрез ефективно управление на пътната инфраструктура като осъществяване на превантивни ремонти, за които са подготвени 129 проекта. Стана ясно, че през 2020 г. са извършени ремонтни дейности на над 1000 км. Особено внимание се обърна и на полагането на хоризонталната маркировка, за която се изисква съобразяване с климатичните особености, както и изчакване на определените срокове след полагане на последния износващ слой асфалт.

В края на събитието участниците обобщиха резултатите от конференцията „Безопасна пътна инфраструктура“ в съвместна декларация.

Видео репортаж, изработен от в. „Строител“, може да се види на сайта на изданието <https://vestnikstroitel.bg/> и на YouTube канала на вестника.





В Седмата годишна конференция „Безопасна пътна инфраструктура“, която се проведе на 16 и 17 септември 2021 г. в гр. Хисаря, СПА хотел „Хисар“, взеха участие 160 делегати, експерти, научни специалисти, одитори по пътна безопасност, представители и ръководители от държавната администрация.

В съответствие с изискванията за безопасност в условията на пандемията от COVID-19 организаторите бяха предприели всички необходими мерки. Предварително бяха поставени условия към участниците да представят съответен документ за поставена ваксина, преболедуване от COVID-19 или отрицателен тест. Измерваше се температурата на всеки влизащ на територията на хотела. На определени места пред и в хотела, включително и в залите, бяха поставени дезинфектанти, беше предоставена предпазна маска на всеки участник. С цел спазване на дистанция делегатите бяха разположени в две зали, също така бяха организирани три изнесени работни площадки в хотела с видеосиенал.

Участниците в конференцията бяха приветствани от г-н Валентин Граматиков, заместник-министър на регионалното развитие и благоустройството, г-жа Христина Велинова,

заместник-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията, старши комисар Борислав Муеров, заместник-директор Главна дирекция „Национална полиция“, инж. Ивайло Денчев, председател на Управителния съвет на АПИ, инж. Иван Табаков, Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, г-жа Кристина Ангелова, Областна администрация Пловдив, г-н Тодор Чонов, заместник-кмет „Транспорт“, община Пловдив, и други. Получени бяха видео приветствия от г-н Брендън Халеман, вицепрезидент Европа и Централна Азия, IRF.

На конференцията бяха изнесени осем доклада и направени научно-приложни съобщения с определена научно-практическа насоченост. Фокусът на докладите беше съсредоточен върху възможностите за повишаване ролята на пътната инфраструктура за намаляване на травматизма по пътищата. Обсъдена бе дейността по изпълнение на международните проекти, свързани с безопасността на пътната инфраструктура и на действията на ангажираните институции по изпълнение задачите от Националната стратегия за подобряване на безопасността на

движението в периода 2021 - 2030 година. Специално внимание бе отделено на приложението на положителните европейски и световни практики, свързани с безопасността на пътната инфраструктура, които все още не са намерили място в действащата нормативна база у нас.

Изтъкнато беше, че съществуват сериозни проблеми по отношение предварителното планиране на финансовото осигуряване на дейностите по безопасност на пътната инфраструктура.

В третия панел се проведе интензивна дискусия между всички участници във връзка с поставените проблеми в докладите, както и по отношение на подходите за повишаване ролята на пътната инфраструктура за осигуряване на безопасността на движението на базата на конкретна пътнотранспортна обстановка по пътищата.

Във основа на въпросите относно безопасността на пътната инфраструктура, поставени в докладите и съобщенията, както и разискванията в процеса на дискусията, ние, участниците в конференцията, се обединяваме и приемаме заключителна декларация.

Заключителна декларация

На участниците в Седмата годишна конференция „Безопасна пътна инфраструктура“

1. Изказваме благодарност на организаторите за създадените прекрасни условия за провеждане на конференцията, за подходящо подбраната тематика и компетентните лектори, както и за отделеното специално внимание към дискусиите, за да могат максимален брой участници да изразят своята позиция.

2. Ефективното управление на безопасността на пътната инфраструктура е от ключово значение за подобряване безопасността на движението по пътищата и намаляване на произшествията от пътнотранспортни произшествия социални и финансови загуби.

В тази връзка цялостната оценка на безопасността на пътната мрежа като част от управлението е необходима, за да се получи пълна картина за нивото на безопасност на пътната мрежа. Тази информация предоставя възможност за приоритизиране на действията и предприемане на необходимите мерки, както и за по-ефективното разпределение на наличния бюджет с цел повишаване безопасността на движение. Получените резултати могат да послужат като допълнителен инструмент на отговорните институции за осигуряване на необходимото финансиране. По-високото ниво на безопасност на пътната мрежа ще подпомага водачите за вземане на правилни решения, ще ги пази и ще привлича тяхното внимание при преминаване през опасните участъци.

3. Икономическите оценки (анализ Ползи - Разходи) са ценен инструмент за сравнение, приоритизиране и подбор на мерки в областта на пътната безопасност и могат да бъдат метод за идентифициране на коригиращите действия, които предлагат най-висока икономическа и социална възвръщаемост на инвестицията за определен период от време. Отговорните институции при планирането на действията за повишаване нивото на пътна безопасност следва да използват като входни данни резултатите от проведените процедури за управление на пътната безопасност - цялостна оценка на пътната мрежа, данни от конкретни одит или инспекция или др. Необходимо е осигуряване на дългосрочно и предвидимо целево финансиране на проекти, конкретно насочени към повишаване нивото на безопасност на пътната инфраструктура.

4. Считаме, че броят и тежестта на определени видове пътнотранспортни произшествия, като челните удари, ударите в крайпътното пространство, в кръстовищата, на пешеходните пътеки и други места с повишен риск, могат да бъдат регулирани значително с подходящи инфраструктурни решения.

5. Считаме, че отсъствието на конкретни записи в нормативната база, свързана с безопасността на пътната инфраструктура, ограничава възможността за прилагане на високо-ефективни и ниско струващи инфраструктурни решения в проектите в насока:

5.1. Видимостта на пътната маркировка и вертикалната сигнализация, предназначена за водачи и пешеходци, е от особено значение както по отношение на качеството на материалите, така и по отношение на тяхното поставяне и поддържане;

5.2. Сигнализация и обезопасяване на различните пешеходни преходи в зависимост от

мястото на приложение с цел ограничаване на конфликта „водач - пешеходец“;

5.3. Еднозначно прилагане на начални, крайни и преходни елементи в ограничителните системи, както и използването на атенюатори, буфери и терминали;

5.4. Мерки за успокояване на движението в населените места, край детските и учебни заведения;

5.5. Мерки за успокояване на движението при входовете на населените места;

5.6. Нужна е промяна в Наредба 18 за сигнализацията на пътищата с пътни знаци относно изискванията за класа на светлоотразителност на пътните знаци при тяхното използване на различни места;

5.7. Нужна е промяна в Наредба 2 за сигнализацията на пътищата с пътна маркировка относно използването на структурни маркировки и съответни изисквания към хоризонталната маркировка в начален и експлоатационен период.

6. Сериозна опасност за участниците в движението е негодното отводняване на пътните платна в населените места и скоростните пътища. В тази връзка докладваните на настоящата конференция положителни решения следва да намерят място в нормативната база, а от там и в проектите.

7. Считаме, че при всяко тежко пътно-транспортно произшествие следва да се създаде механизъм, съобразно който да се възлага на експерти да извършат цялостна оценка на състоянието и влиянието на пътната инфраструктура за настъпване на пътнотранспортното произшествие и набелязване на инфраструктурни решения, които да ограничават възможността за повторение на подобно събитие. Експертната група да включва представители на стопаните на пътя (АПИ, община), одитори по пътна безопасност и Пътна полиция. Мерките да се оценяват по степен на влияние, да се довеждат до знанието на обществеността и да се включват за реализиране през следващата календарна година.

8. Пътната инфраструктура е предназначена за ползвателите. Сериозна опасност за живота и здравето на водачите и пътниците представляват пътнотранспортните произшествия в крайпътното пространство. Над 25% от загиналите по пътищата се в резултат на удар в крайпътни препятствия. В тази връзка предлагаме на стопаните на пътищата да възложат разработването на конкретна програма за изпълнение на мерки за ограничаване броя и намаляване тежестта на тежките пътнотранспортни произшествия в крайпътното пространство.

9. Челните удари между превозните средства са пътнотранспортни произшествия с изключително тежки последствия от гледна точка на загинали и ранени граждани. При тези произшествия над 70% от загиналите и ранените граждани нямат вина за произшествието. Защитата на невинните жертви по пътищата следва да е грижа на държавата с прилагане на мерки, които да ограничават и премахват възможността за настъпване на челни удари.

10. Считаме, че е необходимо при проектиране на нови пътища, реконструкция, ремонт

или рехабилитация на съществуващи пътища, вкл. при обезопасяване на нови опасни места, обновяването на ограничителни системи, които не отговарят на изискванията на фамилията стандарт БДС EN 1317, да е задължително. Проектантите да вземат под внимание освен степен на задръжане и зона на действие на ограничителните системи за пътища и степента на силата на удара. Това ще доведе до повишаване защитата на участниците в движението, респективно намаляване на жертвите в ПТП и постигане на максимално ефективна и безопасна пътна инфраструктура. Апелираме всички проектанти, консултанти, надзорни фирми и държавни институции да бъдем максимално отговорни към живота и здравето на всеки един от нас и да предписваме, приемаме и монтираме предпазни огради със степен на силата на удара А, по изключение В и В никакъв случай С.

11. Напоследък зачестиха случаите на тежки катастрофи със загинали и ранени граждани в зоните, където при интензивно движение се извършват строително-ремонтни работи. За да защитим живота и здравето на работниците в тези зони, следва да се прилага по-надеждни средства за защита при въвеждането на ВОБД. Един от най-добрите методи за обезопасяване на работниците е използването на „Разделители на движението тип „Стена“ (С23)“, съгласно чл. 11 от Наредба 3 за ВОБД. Тези изделия са преминали първоначални изпитвания, съгласно БДС EN 1317, и имат степен на задръжане: Т1, Т2 или Т3. У нас те нямат широко приложение, което е необходимо да се промени. Убедени сме, че прилагането на тези съоръжения ще доведе до по-надеждна защита на живота и здравето както на служителите, които изпълняват своите служебни задължения на пътя, така и на участниците в движението, които биха допуснали грешка. Апелираме към всички - проектанти, специалисти в областта и надзорни органи, да използват при въвеждане на ВОБД временните ограничителни системи, съгласно БДС EN 1317, за да успеем да постигнем Визия нула загинали и тежко ранени.

12. Нарастващото транспортно натоварване и необходимостта от създаването на безопасни условия за придвижване по пътищата налага периодичната актуализация на действащите в момента закони, норми и правила. Изготвяне на указания, методики, наръчници за добри практики и други нормативни документи ще създаде условия за прилагане на най-добрите европейски и световни практики. В тази връзка апелираме за актуализация на Техническата спецификация на АПИ от 2014 г. и разработване и приемане на „Наредба за условията и реда за използване на ограничителни системи за пътища и изискванията към тях“. Считаме, че това ще създаде условия за повишаване качеството на пътната инфраструктура и ще осигури по-голяма безопасност за неините ползватели.

13. Силно неприемлив за нас като експерти е големият брой тежки пътнотранспортни произшествия в зоната на пешеходните пътеки. След като иницирахме от нашата конференция поставянето на надписи за пешеходците „погледни“, унес считаме, че една от причините за тези пътнотранспортни произшествия е не-

достатъчната предварителна информираност за водачите, че приближава пешеходна пътека. Липсват ясни правила за изпълнение на организацията на движението в районите на пешеходните пътеки в зависимост от скоростта на движението, интензивността на движението, видимостта и др. Считаме, че е необходимо да бъдат разработени ясни и точни правила за изпълнението и поддържането на пешеходните пътеки при различни условия.

14. Успешното решаване на проблемите на безопасността на движението по пътищата е в пряка зависимост от наличието на добре подготвени кадри. В тази насока проблемът е изключително сериозен. Няма достатъчно кадри по Организация и безопасност на движението в общините, в комисиите по пътна безопасност, в пътната полиция, както и в специализираните звена, свързани с пътната инфраструктура. В тази връзка считаме от името на участниците в конференцията да се обърнем към компетентните органи и към управляващите програмите в средните и висши учебни заведения да се повиши обучението в тази насока.

15. Изключително притеснителен е големият брой пътнотранспортни произшествия с тежки последици в населените места. За периода 2011 – 2020 г. в населените места са загинали 2246 човека и са били тежко ранени 52 467. От тях 1655 загинали и 45 091 ранени в градовете и 591 загинали и 7376 ранени в селата. Една от причините за това състояние е и отсъствието на достатъчно кадри по организация и безопасност на движението в общините. В тази връзка предлагаме на организаторите и по-специално на ББАПБ да се активизират контактите с общините от гледна точка на обмен на положителни практики и проблеми.

16. Голяма част от проблемите, свързани с безопасността на пътната инфраструктура, са поради недостатъчното или липса на финансиране. Считаме, че пътната инфраструктура е предназначена за ползвателите и тя трябва да осигурява едновременно тяхната мобилност и безопасност. Опазването на живота и здравето на ползвателите е приоритет и този приоритет следва да намери ясна позиция в плановите за финансиране на дейностите. Също така считаме, че по-голямо внимание следва да се отдели на превантивното поддържане и на своевременното ремонтиране на повредите по пътната инфраструктура в резултат на пътнотранспортни произшествия.

17. Конференцията се превърна в уникален специализиран форум по проблемите на безопасността на пътната инфраструктура. Превид високата ефективност на проведената конференция, интензивния обмен на положителни практики, подобряване на взаимодействието и координацията между експертите от отделните институции, научните организации, частния бизнес и неправителствените организации, предлагаме на Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“ да планира и организира провеждането на Осма годишна конференция „Безопасна пътна инфраструктура“ през 2022 година.

От участниците в Седмата годишна конференция „Безопасна пътна инфраструктура“ 16-17 септември 2021 г., град Хисаря, СПА хотел „Хисар“ 17.09.2021 г.