



ДИСКУСИОННА КРЪГЛА МАСА на тема

„Одит и Инспекции по безопасност на пътната инфраструктура”

16 април 2015, София



Одит по Пътна Безопасност

- Наредба №РД-02-20-14 / 29.09.2011 на МРРБ

Инспекция по Пътна Безопасност на съществуващи пътища

- Насоки за управление на безопасността на пътната инфраструктура на АПИ
- ❖ Директива 2008/96/ЕО на - *за управление на безопасността на пътните инфраструктури*



PILOT4SAFETY – пилотен проект – ЕК

- **цел**- да се приложи подхода на Директива 2008/96/ЕО за пътища в Европа (извън TEN-T)
- **фокус** - само върху ОПБ и ИПБ, тъй като тези процедури в най-голяма степен влияят върху факторите на пътната безопасност
- **обмен на добри практики** - учебни програми и помагала за квалификация на лицата, занимаващи се с ПБ.



Процедури по Пътна Безопасност съгласно Директива 2008/96/ЕО



- Оценка на въздействието върху ПБ на етап планиране (Член 3)
- Одити по ПБ на етап проектиране (Член 4)
- Категоризиране и управление на пътната мрежа, в т.ч. в процеса на експлоатация (вкл. на УКПТП) (Член 5)
- Инспекции по ПБ на съществуващи пътища (Член 6)



Определение за Одит по Пътна Безопасност – възприето в PILOT4SAFETY



Одитът по пътна безопасност представлява

- систематична и независима оценка на проект
- предназначена да открие потенциални проблеми, свързани с безопасността на възможно най-ранен етап от планирането и строителството
- да смекчи или елиминира тези проблеми и
- да ограничи риска за различните групи участници в движението

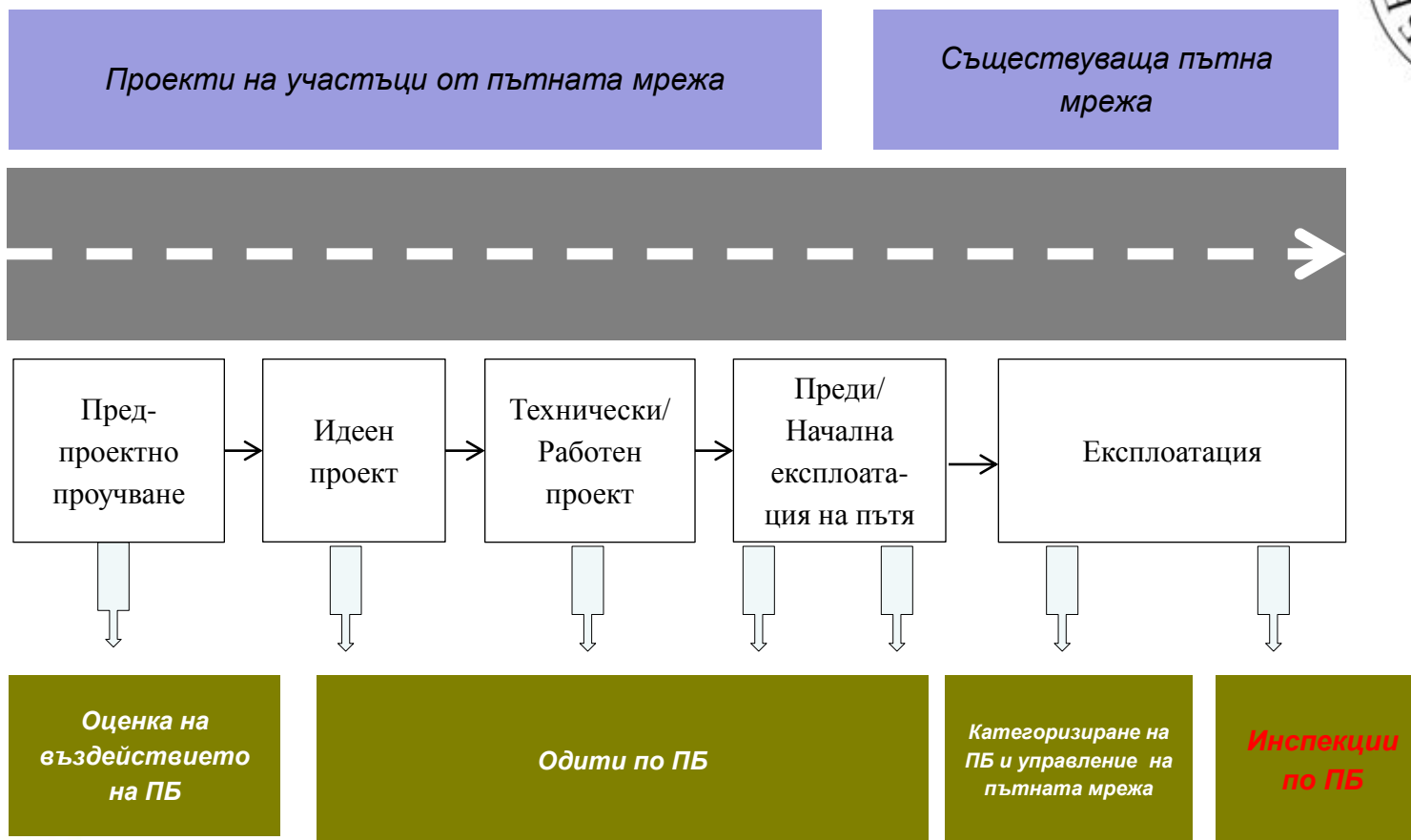


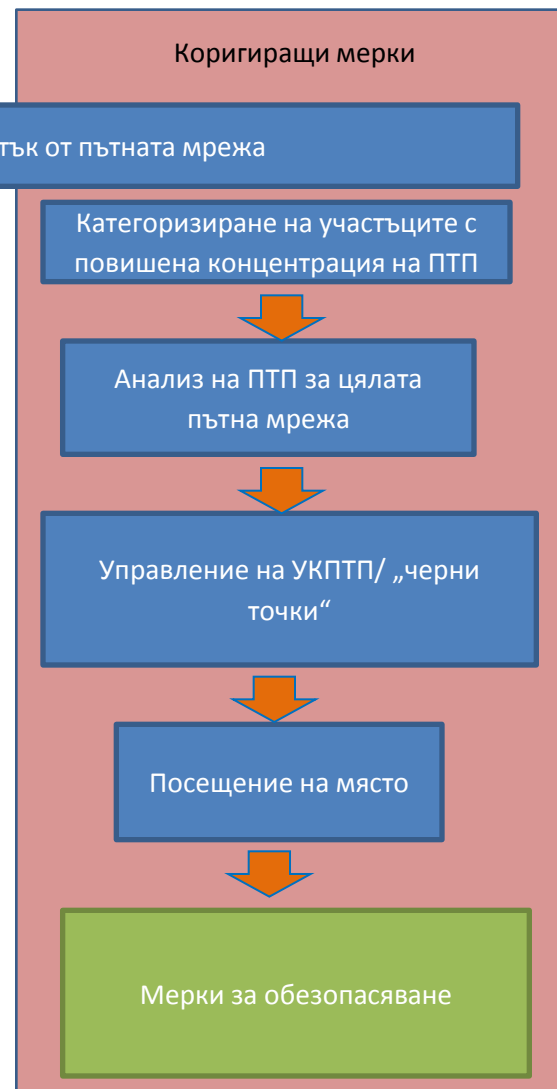
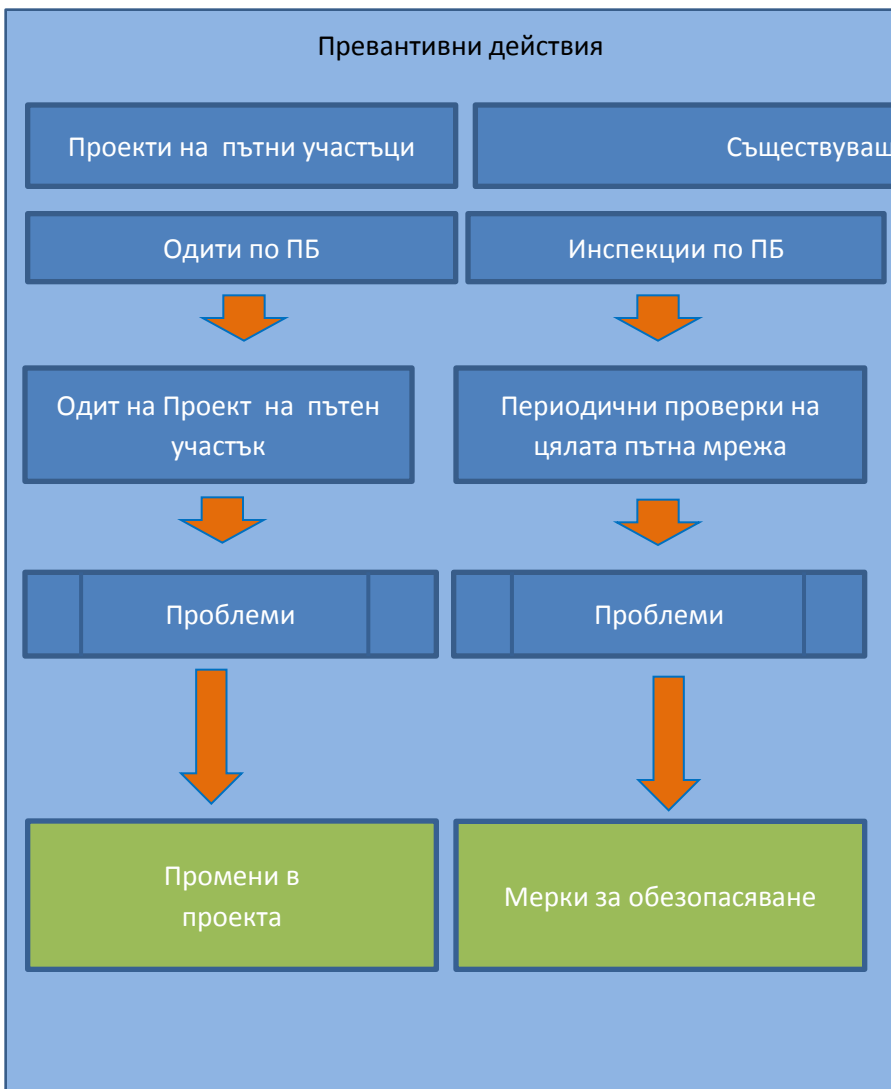
Определение за Инспекция по Пътна Безопасност възприето в PILOT4SAFETY

- **превантивно средство** за управление на безопасността, което се прилага от пътните администрации като част от глобалното управление на безопасността.
- систематично полево обследване, което се провежда **периодично** на всички пътища или пътни участъци,
- гарантира адекватни **нива на пътна безопасност**.
- провежда се от **обучени експерти по пътна безопасност**, с цел да се идентифицират опасни условия и дефекти, които могат да доведат до възникване на сериозни инциденти.
- завършва с **официален доклад** за установените опасности и проблеми, свързани с пътната безопасност.



Връзка между процедурите на ОПБ и ИПБ







Ползи и Разходи при ОПБ

Ползи

- спестяване разходи от предотвратени ПТП, след прилагане на препоръките от одита.
- по-високо качество на Проектите
- по-добри съоръжения за уязвимите участници
- по-висока осъзнатост по отношение на пътната безопасност

Разходи

- варират значително спрямо фазата на одита
- преки разходи - времето, на одиторите и допълнителното време на проектантите
- непреки разходи - допълнителните разходи в строителството за изпълнение препоръките на одиторите





Ефективност на мерките след провеждане на ИПБ върху ПТП с ранени



Мерки	ПТП, които се повлияват	Очаквано намаление на броя на ПТП (%)
Премахване на препятствията за видимостта	Всички видове ПТП	0-5%
Намаляване на наклона на откосите	ПТП с напускане на платното	5-25%
Осигуряване на зона, свободна от препятствия	ПТП с напускане на платното	10-40%
Предпазни огради при насипи	ПТП с напускане на платното	40-50%
Буфери на края на предпазната ограда	Блъскане в край на предпазна ограда	0-10%
Олекотяване на стълбовете за осветление	Блъскане в стълб	25-75%
Сигнализиране на опасни криви	ПТП с напускане на платното в криви	0-35%
Подмяна на погрешни пътни знаци	Всички видове ПТП	5-10%



Най-характерни недостатъци, откривани в Проектите за Магистрали

- Лошо отводняване
- Недостатъчно разстояние между пресичания
- Неосигурена минимална дължина на ускорителните шлюзове.
- Липсващи, недостатъчни или неправилно поставени съоръжения за пасивна сигурност
- Неблагоприятна комбинация на пространствените елементи на трасето (оптическо потъване на трасето)



Най-характерни недостатъци, откривани в Проектите за Пътища извън урбанизираните територии

- **Необвързаност на радиусите в последователни хоризонтални криви**
- **Недостатъчна дължина на прав участък между хоризонтални криви (по-малки от минималната)**
- **Неблагоприятна комбинация на пространствените елементи на трасето (оптическо потъване на трасето)**
- **Липса на корелация между елементите на трасето и типа на кръстовището**
- **Небезопасено ляво завиващо движение**



Най-характерни недостатъци, откривани в Проектите за Пътища извън урбанизираните територии

- Липса на обособено велосипедно движение
- Недостатъчен напречен наклон в криви
- Недобро отводняване
- Не добре стабилизирани банкети
- Липсващи, недостатъчни или неправилно поставени съоръжения за пасивна сигурност
- Неправилна хоризонтална маркировка в изпъкнали вертикални криви и хоризонтални криви с недостатъчно разстояние за видимост
- Несъгласуваност между хоризонтална и вертикална сигнализация





Най-характерни недостатъци, откривани в Проектите за Пътища в урбанизирани територии

- Небезопасено пресичане на пешеходци и велосипедисти
- Липса на защита за ляво завиващите
- Дълги времена за изчакване (дълга фаза)
- Опасно разположение на зоните за паркиране / временно спиране



Недостатъци и Проблеми в снимки от Пътища по РПМ





Недостатъци и Проблеми в снимки от Пътища по РПМ





Недостатъци и Проблеми в снимки от Пътища по РПМ





Недостатъци и Проблеми в снимки от Пътища по РПМ





Недостатъци и Проблеми в снимки от Пътища по РПМ





Недостатъци и Проблеми в снимки от Пътища по РПМ





Недостатъци и Проблеми в снимки от Пътища по РПМ





Недостатъци и Проблеми в снимки от Пътища по РПМ





Шумон Шумон 5
Бурган Бурган 152
95 Бурган Бурган

24/09/2014 15:53



BG H 2600 BA

24/09/2014 15:52



Някои въпроси за обсъждане

Одити по Пътна безопасност

- Изискване на **Застраховка на Одитора** по ПБ, съгласно ЗП
- **Ограничителни системи за пътища /ОСП**

Съгласно изискването на т. 3.4.1.1 „Технически правила за проектиране на ограничителни системи за пътища на АПИ“ от 2010г. *“...На пътища с 2 платна и допустима скорост $V_{доп.} > 50 \text{ km/h}$, в страничните ивици до ръба на настилката се изграждат непрекъснати предпазни огради със степен на задържане $H1$“*



Някои въпроси за обсъждане

Инспекции по Пътна Безопасност

- съгласно Насоките за управление на безопасността на пътната инфраструктура на АПИ – **извършват се само от служители на съответното ОПУ** и да притежават опит
- съгласно препоръките на добрите европейски практики, би следвало да се провежда се от **обучени експерти по пътна безопасност**



БЛАГОДАРЯ ЗА ВНИМАНИЕТО!

Инж. Росица Спасова

Одитор ПБ