



**Състояние и предизвикателства
пред безопасността на пътната
инфраструктура в България.
Планиране. Финансиране.**



Според **Световната здравна организация**, около 1,24 милиона души умират всяка година в резултат на пътнотранспортни произшествия. В **Европа** по данни на Годишния доклад на ERF за 2013г. *„всяка седмица 500 човека губят живота си по пътищата на Европа, а 1,5 милиона души биват ранявани всяка година”* , което се равнява на около 70 души в Европа на денонощие, които губят живота си по пътищата, което е 3-ма души на час, а ние тук с Вас днес сме около 3 часа В световен мащаб жертвите на денонощие са съпоставими с броя на пасажерите от 3 пътнически самолета от типа „Джъмбо Джет”

Отчитайки "глобалната епидемия" в броя на пътнотранспортните произшествия, както и числеността на загиналите и ранените в тях, се изяснява ключовото значение на пътната безопасност.

Въз основа на тревожните статистики на Световната здравна организация за годишния брой на смъртните случаи по пътищата в целия свят Организацията на обединените нации /ООН/ обяви през 2010г. **Глобалният план за Десетилетието за действие за безопасност по пътищата за периода 2011-2020г.** Планът насърчава държавите и заинтересовани страни да прилагат действия, които да допринесат за намаляване на процента на смъртните случаи по пътищата.



В унисон с Глобалния план на ООН в България е приета **НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЯ за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020.**

ОСНОВНА ЦЕЛ НА СТРАТЕГИЯТА е да се намали броя на убитите от ПТП с 50% към 2020г., както и да се намали броя на ранените с 20% към 2020г., при база 2010г.

Статистиката до момента показва, че въпреки реализирания спад на смъртните случаи в периода 2011 – 2013г., през 2014г. отново се наблюдава увеличение. Съпоставяйки резултатите в **България** с тези в Европа се констатира, че %-ът на смъртни случаи по пътната инфраструктура в България е един от най-високите.

Освен Глобалния план на ООН за Десетилетието за действие за безопасност по пътищата за периода 2011-2020г. в Европа с **Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури** се въвеждат изисквания за управление на безопасността на трансевропейската пътна мрежа /TEN-T roads/, включващи инспекции и одити по пътна безопасност.



Изискванията на цитираната европейска директива са въведени в българското законодателство с измененията и допълненията, направени в Закона за пътищата (обн. - ДВ, бр. 39 от 20.05.2011г.). Съгласно тези изменения се предвижда по пътищата в РБългария, които съставляват част от трансевропейската пътна мрежа, **задължително да се правят одити и инспекции по пътна безопасност** независимо дали тези пътища се намират в етап на планиране, проектиране, строителство или експлоатация.

Задължението за извършване на одити и инспекции по пътна безопасност, въведено в законодателството ни съгласно европейската директива, е част от общата политика на Общността по отношение на безопасността. Очевидна е позицията на ЕС, че пътната безопасност е от първостепенно значение.

Но къде е проблемът ?

Задължението за извършване на одити и инспекции по пътна безопасност обхваща единствено пътищата /извън населените места/ – част от Трансевропейската транспортна мрежа. Статистиката на МВР обаче показва, че огромната част от пътно-транспортните произшествия стават не по трансевропейската пътна мрежа, а по републиканската, общинската и уличната мрежа. Над 90% от загиналите при ПТП, както и от тежко ранените, оставащи инвалиди за цял живот, са пострадали по националната пътна мрежа. Не можем да останем безразлични към този факт.



ЗАКЛЮЧЕНИЕ 1:

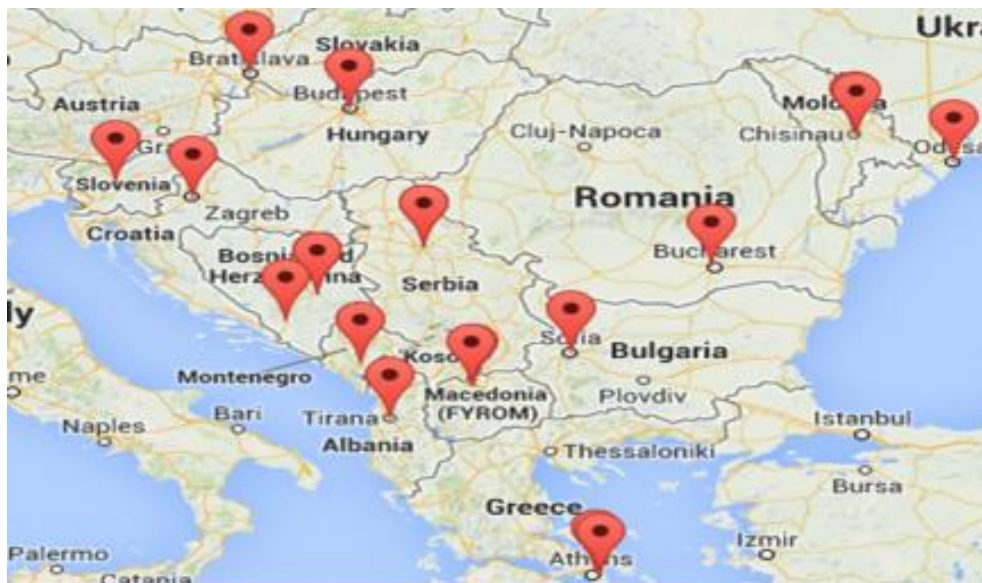
- Необходимо е тези одити и инспекции **да станат задължителни за прилагане и по отношение на републиканската и общинската пътна мрежа в страна.** Само по този начин ще успеем да изпълним целите си, поставени в Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата за периода 2011 – 2020г.
- Докато одит по пътна безопасност се предвижда за новостроящи се и новопроектиращи се обекти, то инспекции се предвиждат за пътищата в експлоатация. Всички експерти и специалисти от пътния бранш възлагаме **големи очаквания точно от инспекциите за безопасност на съществуващата пътна мрежа**, защото точно чрез тях може да се види реалното състояние на пътна инфраструктура в страната. Републиканската пътна мрежа е около 20 000 км, а общинската още 20 000 км. Инспекциите по пътна безопасност трябва да започнат първо от автомагистралите, а на следващ етап – да се приложат и за първокласните, второкласните и третокласните пътища, което ще бъде в унисон с обявления от правителството приоритет тези пътища също да бъдат ремонтирани и обезопасени.



В **България** в рамките на проекта **SENSoR** на EuroRAP са оценени **641 км** пътища – част от трансевропейската пътна мрежа. Въпреки че инспектираните километри представляват една много малка част (едва 1,5 %) от националната пътна мрежа, това е едно похвално начало за управлението на пътната ни безопасност. За съжаление обаче резултатите са разочароващи, тъй като **70% от инспектираните участъци са оценени с по-малко от 3 звезди.**

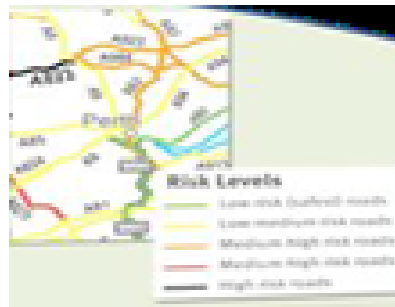
/Данните са взети от доклада, изготвен от SENSoR за България/

Проектът **SENSoR** на EuroRAP започна през есента на 2012г. и приключи в края на 2014г. Проектът обхваща **14 държави** от Югоизточна Европа - Гърция, Словакия, Унгария, Словения, Република Молдова, Сърбия, Бившата югославска република Македония, Босна и Херцеговина, Хърватия, Албания, Черна гора, България, Румъния и Украйна.





Методът, който се използва при SENSor се състои от следните няколко **стъпки**:



- **Маркиране на риска /Risk Mapping/:**

Въз основа на реални катастрофи и пренос на данни се съставят цветово кодирани карти, показващи риска от смърт и сериозни наранявания – т.нар. **Карти на риска**



- **Пътни инспекции /Road Inspections/:**

Проверки на високорисковите пътища чрез използването на специално оборудвани превозни средства, софтуер и обучени анализатори.



- **Оценяване – от 1 до 5 звезди /Star Rating/:**

Оценките показват вероятността от катастрофа и колко добре пътя ще предпазва от смърт или сериозно нараняване в случай на катастрофа. Прилага се 5-звездна скала, базирана на типичната международна практика, при която 5 звезди се дават на път, при който вероятността от катастрофа, която може да доведе до смърт или сериозно нараняване, е много ниска и обратно 1 звезда се дава на път, при който тази вероятност е най-голяма.



- **Разработване на инвестиционни планове по-безопасни пътища:**
/Development of Safer Roads Investment Plans/

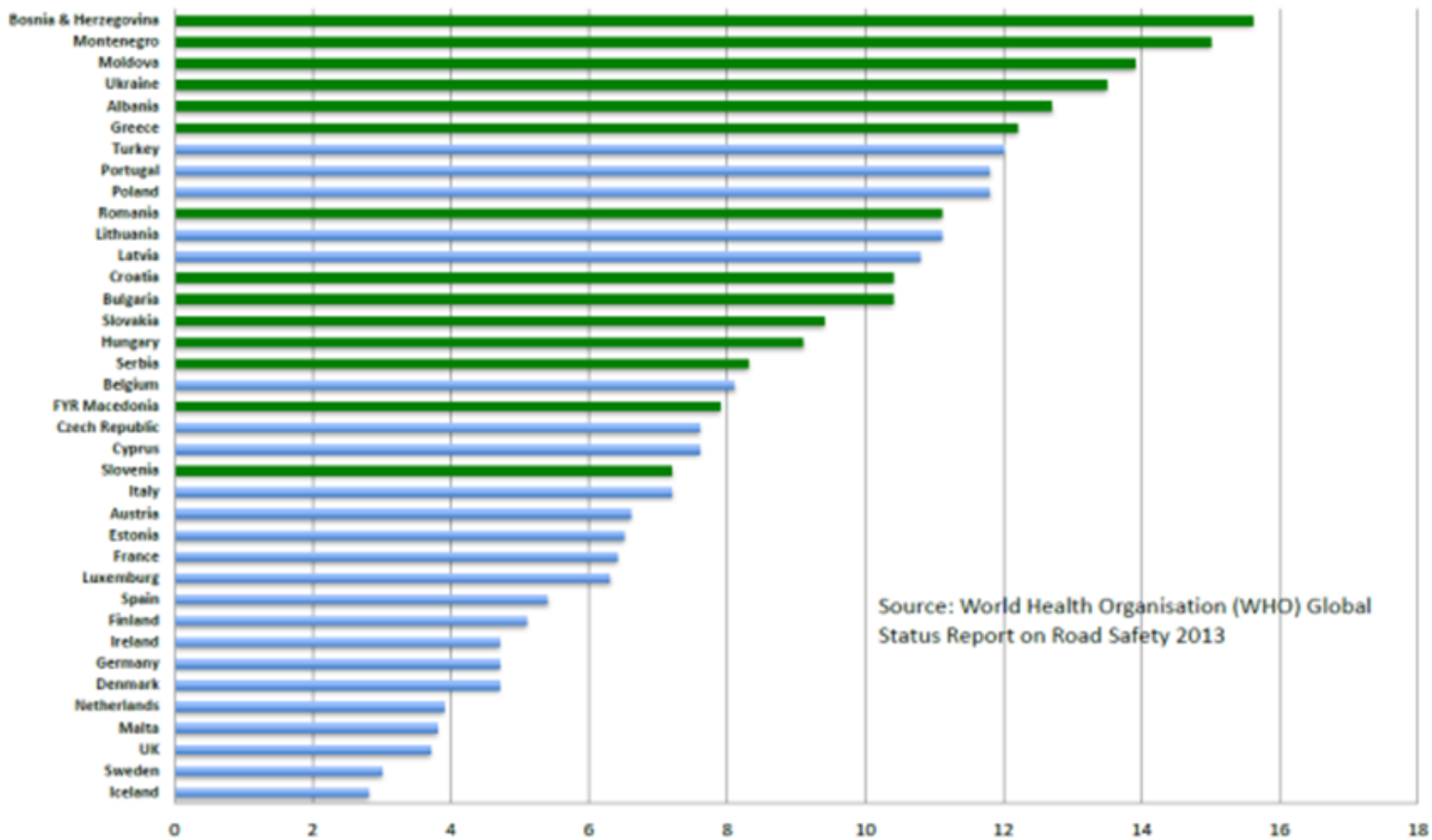
Разработва се подробен доклад и План за инвестиции за по-безопасни пътища, предлагайки над 70 доказани възможности за подобряване на пътната инфраструктура.



Методът, който е използван при проекта SENSoR, е изключително полезен, тъй като при него се преминава от измерване и оценяване към действие чрез оценка на рисковете, пред които участници в движението са изправени от инфраструктурата и чрез идентифициране на потенциални подобрения, чрез които могат да се спасят най-много животи с наличните пари. Получените резултати са ценен инструмент за органите, заинтересованите страни и инвеститорите, за да се определят правилно приоритетите и да се вземе най-доброто решение за осъществяване на рентабилни и ефективни инвестиции на пътната инфраструктура.



Road Trauma in SENSoR's coverage area



Размер на смъртните случаи на 100 000 души



Според изследването на SENSor **размерът на смъртните случаи в България** е около 10,5 на 100,000 души, който е един от най-високите в Европа.

За сравнение държави от Европа като Исландия, Швеция, Великобритания, Малта и Холандия размерът на смъртните случаи е **под 4** на 100 000 души.

На Балканите – държави като Словения, Македония, Сърбия, Унгария и Словакия също са с по-малко смъртни случаи по пътищата в сравнение с България:

- Словения – около 7 на 100 000 души;
- Македония – около 8 на 100 000 души;
- Сърбия – малко над 8 на 100 000 души;
- Унгария и Словакия – около 9 на 100 000 души.

В периода 21-23 април 2015г. в Рейкявик, Исландия се проведе **Годишното Общо събрание на членовете на EuroRAP**, на което присъствах и аз в качеството си на Председател на УС на ББАПБ. На заседанието министърът на вътрешните работи на Исландия заяви, че за предходната година смъртните случаи в Исландия са били **0** броя, а до момента имат 5 жертви, като считат това за трагедия. Верно е, че Исландия е слабо населена, но забележете целта: **0 жертви на година.**



БЪЛГАРСКА БРАНШОВА АСОЦИАЦИЯ

ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

ДЪРЖАВА	КИЛОМЕТРИ
1. Гърция	3,340km
2. Словакия	1,866km
3. Словения	3,537km
4. Унгария	2,923km
5. България	641 km
6. Румъния	537km
7. Сърбия	137km
8. Бивша югославска република Македония	552km
9. Босна и Херцеговина	312km
10. Черна гора	539km
11. Албания	507km
12. Хърватия	346km
13. Молдова	2,480km
14. Украйна	1,616km
ОБЩО	19,315km



По проекта SENSoR са инспектирани, маркирани, анализирани и оценени около 19,000 km в 14-те държави от Югоизточна Европа.

По отношение на **България** едва 641 км – част от трансевропейската пътна мрежа - са оценени в рамките на проекта SENSoR. Оценяването е осъществено от гръцката компания „Транспортни решения“ с представител Стелиос Ефстатиадис (S. Efsthadiadis & Associates, LLP (Транспорт Solutions)).

Проектът в България е извършен с подкрепата на партньори по проекта, правителствени и полицейски служби.



Оценяването е извършено въз основа на индивидуалния относителен риск за четири групи потребители – **пътници в автомобили, мотоциклетисти, пешеходци и велосипедисти.**

Резултатите от оценяването са представени в следващата фигура за всяка една от групите.

Пътници в автомобили

Мотоциклетисти

Пешеходци

Велосипедисти

Star Ratings	Vehicle Occupant		Motorcycle		Pedestrian		Bicycle	
	Length (kms)	Percent	Length (kms)	Percent	Length (kms)	Percent	Length (kms)	Percent
5 Stars	1.1	0%	0.0	0%	0.4	0%	0.4	0%
4 Stars	15.0	2%	0.3	0%	0.3	0%	0.0	0%
3 Stars	191.8	28%	63.1	9%	0.5	0%	6.4	1%
2 Stars	160.5	23%	154.8	22%	19.9	3%	103.5	15%
1 Star	322.4	47%	472.6	68%	336.1	49%	256.1	37%
Not applicable	0.0	0%	0.0	0%	333.6	48%	324.4	47%
Totals	690.8	100%	690.8	100%	690.8	100%	690.8	100%



Както се вижда от таблицата по-горе, почти на никоя (по-малко от 0.5%) от изследваната национална пътна мрежа е дадена оценка 5 звезди, и само 2% е оценена с 4-ри звезди за пътниците в автомобила. Приблизително една четвърт от мрежата (28%) придобива 3 звезди, а почти половината от мрежата (47%) е оценена само с 1 звезда. Оценката за мотоциклетистите е най-лоша, тъй като 68% от мрежата принадлежи към 1 звезда, която означава най- високо рисковата категория.

Данните сочат още, че България има един от най-високите проценти на смъртни случаи по пътищата на един милион жители в Европейския съюз. Освен това, България остава една от най-опасните страни на ЕС за пътнотранспортни произшествия поради поведението на водачите и лошото качество на пътищата.



ЗАКЛЮЧЕНИЕ 2:

За да може в България да постигнем трайни резултати по отношение на безопасността на пътната инфраструктура е необходимо да взаимодействаме и да използваме метода на EuroRAP, а именно:

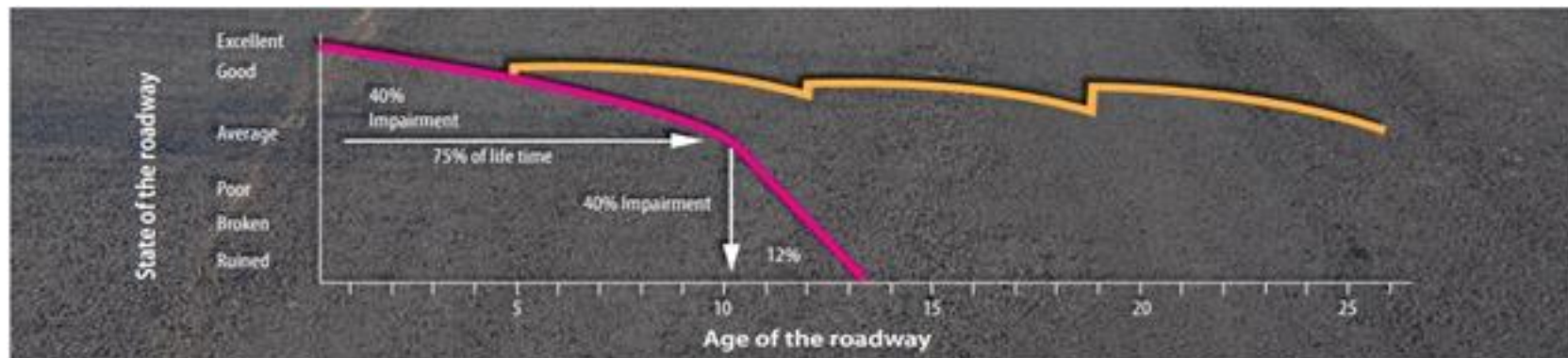
1. необходимо е да се направи оценка на състоянието на цялата републиканска и общинска пътна мрежа в страната, т.е да се организира пълна инвентаризация на всички пътни елементи в страната. Това ще осигури ясна картина на състоянието на пътната инфраструктура;
2. на следващо място е необходимо да се оцени риска от смъртност и нараняване по пътищата;
3. на трето място трябва да се изготви един план за ремонт, рехабилитация и поддръжка на цялата пътна инфраструктура в страната с визия за период 10г – 15г., като се използва целия наличен ресурс в държавата - проектанти, пътни специалисти и експерти, одитори по пътна безопасност, както и експерти и представители на браншовите организации и сдружения.
4. на последно място е изключително важно този план да бъде финансово обезпечен от държавата, т.е да се осигури финансиране на необходимите средства за ремонт, рехабилитация и поддръжка на пътната инфраструктура в страната и съответно нейното надграждане, независимо дали това финансиране ще е с европейски средства, средства от държавния бюджет или заемни средства.



Като стана въпрос за финансирането искам да обърна внимание на един **основен проблем** - недостигът на инвестиции и в поддръжката на пътната инфраструктура генерира по-високи реални рискове от инциденти, проблеми, свързани с претоварването, повишен шум и др.

Проблемът е, че пътната инфраструктура често не се разглежда като финансов актив за обществото и икономиката, поради липсата до голяма степен на осъзнаване на нейната стойност. Последствията от непълното оценяване на тези активи са подобни на увеличаването на нашия дълг - всички ставаме по-бедни. Редица изследвания в Европа показват, че единственият начин да се управлява европейския пътен актив, така че той да отговарят на нуждите и очакванията ни, е да извършват редовни прегледи и инспекции и да предприема редовно планирана поддръжка.

Диаграмата по-долу ясно показва, че редовното финансиране и осъществяване на редовна рехабилитация на пътищата води до значително намаляване на общите разходи за поддръжката им.





Съгласно проучване на ООН икономическите последици от пътните катастрофи се **оценяват на 1-3% от БВП на съответната страна от света**, достигайки общо до 500 милиарда щатски долара.

По данни на Годишния доклад на ERF за 2013г. загубите за европейската икономика от пътни инциденти се оценяват на **2% от БВП** на Европа, достигайки до 250 милиарда евро.

В България смъртните случаи и ранените на един милион население са от 2 до 2,5 пъти по-високи в сравнение с някои западноевропейски страни, в резултат на което **годишните щети на икономиката ни се оценяват на 1 милиард и 400 милиона лева**, което несъмнено оказва значително отрицателно влияние върху българската икономика.



ЗАКЛЮЧЕНИЕ 3

- Изключително важно е **пътната безопасност да бъде изведена като приоритет в транспортната политика**, тъй като пътно-транспортните произшествия и риска от тях за здравето и живота на хората формират значителни външни разходи, понасяни от цялото общество.
- Необходими са инвестиции за повишаването на пътната безопасност, като освен чисто човешкия фактор, съществува и силна икономическа логика за необходимостта от инвестиции в пътната безопасност – изследвания, проведени на ниво ЕС показват, че на 1 евро инвестиции в пътна инфраструктура се очакват до 15 евро икономии от по-малко пострадали, по-ниски разходи за здравеопазване и щети, в резултат от намаляване броя на ПТП. Много е важно да се осъзнае, че **РАЗНОСКИТЕ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕ ПО ПЪТИЩАТА СА ИНВЕСТИЦИЯ, А НЕ РАЗХОД.**



- Необходимо е **да се увеличи финансовият** ресурс в областта на безопасността на движението по пътищата, защото в дългосрочен план подобни инвестиции при всички случаи биха намалили цената, която българската икономика плаща за катастрофите. Именно доброто финансиране е основната движеща сила на прогреса в намаляването на пътния травматизъм. Видно е, че средствата от ЕС са недостатъчни, което означава, че трябва да се отделят повече бюджетни средства, да се осигурят заемни средства - изобщо крайно наложително е да се положат основите на стабилен държавен механизъм за финансиране на различните дейности и инициативи в областта на безопасността на движението.
- „Финансовите институции отпускат пари, ако държавите поискат и ако се предвижда подобряване на пътната безопасност”