

Д-р ик.н. Николай Иванов, председател на УС на ББАПБ и член на УС на КСБ:

ББАПБ препоръчва да се прецизират и правилникът за прилагането му

Мартин Славчев Ренета Николава

Д-р Иванов, темата за тежката катастрофа край Свезе от 25 август е сред най-коментираните в медиите. Като експерт в пътната безопасност какво е Вашето мнение?

Най-напред искам да изразя от свое име и от името на Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“ (ББАПБ) искрени съболезнования към близките на загиналите. Пожелаваме скорошно и пълно възстановяване на всички, които в момента са в болнични заведения и се борят за живота си. Още текат следствените действия. Възможно е да е имало лошо стечение на обстоятелствата и няколко фактора, които да са допринесли за тази трагедия, като например неготам добро сцепление на асфалтовата настилка, липсата на колани в автобуса и може би най-важното - превишената скорост при мокър път. На пръв поглед 53 км при ограничение 40 км/час не изглежда голяма разлика. Това обаче е с 30% по-висока скорост от допустимата. Всички ние като водачи, когато вали дъжд или при снеговалеж, трябва да съобразим скоростта си с тези метеорологични условия. Когато настилката е мокра, хлъзгава и няма добро сцепление между нея и гумата, независимо дали зад волана стои Люис Хамилтън или възрастен човек със забавени реакции и намалено зрение, техните възможности за правилна и безопасно шофиране са изравнени от физичните закони. Ако вземем с по-голяма скорост в съответната криза или завои, центробежните сили действат върху автомобила и той се озовава в обратното на зоната „стоп“.



Крайно време е най-ниската цена при търгове за проектиране, строителство и рехабилитация и надзор да не е водещ критерий

турата, то тя трябва да бъде установена от процесуално-следствените действия и евентуално доказана от съдебната система в България. Рехабилитацията на обекта е извършена съгласно ОП „Транзитни пътища V“. Според условията на програмата и действащите закони в Република България проектантът взема решение какво да се случи на обекта. Той работи съгласно действащите норми. Проектът се одобрява, строителят изпълнява този вариант, а надзорът проверява дали всички извършени дейности съответстват на проекта, нормите и Закона за устройство на територията (ЗУТ). Проектът се приема от приемателна комисия, ръководена от Дирекцията за национален строителен контрол, и се издава Разрешение за

ползване. Междувременно - в зависимост от етапите на изпълнение - автомобилното движение по рехабилитираната се път върви, тъй като няма друга алтернативна връзка, която да осигурява транспортното обслужване на прилежащите населени места.

Според Вас мантинелата би задръжала превозно средство с такъв габарити?

Пътно-ограничителната система е изпълнена и монтирана съгласно проекта и/или разпоредбите на проектанта, според изискванията на ЗУТ с клас на задръжане N2W5. В N2W5 абривиятурата N2 означава - съгласно европейска норма 1317, част 2, че тази ограничителна система може да задръжи лек автомобил до 1500 кг при скорост на удара 110

км/час, ъгъл 20 градуса и да задръжи кинетична енергия от силата на удара до 82 kJ.

W е критерият, който определя зоната на действие на ограничителната система, т.е. колко тя ще се деформира, а W5, че зоната на действие е ≤1,7 метра, съгласно нормативните документи. Сами виждате, че класът на тази система не позволява задръжане на автобус. Системите за тежки превозни средства са H2, които трябва да задръжат автобус с общо тегло 13 000 кг, при скорост на удара 70 км/час, ъгъл 20 градуса и да поемат сила на удара 288 kJ. W може да бъде от 1 до 8, право на проектанта и да избере точното W, което означава колко се деформира системата при удар на автобус в зависимост от конкретната ситуация.

Нещо повече, в процеса на експлоатация на участъка системата е била урняна няколко пъти и успешно е задръжала различни МПС-та, включително при последната катастрофа с ТИР, който - предполагам - се е движел с много по-малка скорост, за да успее да бъде задръжан. Тя е ремонтирана от община Свезе, част от елементите, като шини, стълбчета и свързващи компоненти са били погменени с други несъответстващи с други изискванията на ЗУТ. Тук идва и въпросът за прецизирането на текста в Закона за пътищата и правилника за прилагането му относно това чия трябва да бъде отговорността по отношение

пътно-ограничителните системи, пътните знаци и информационните табели, когато републиканско прасе преминава през урбанизирана територия. Необходимо е изготвянето на нова наредба за ограничителните системи, подобно на Наредба №2 за сигнализация на пътищата с пътни знаци. В момента има Технически правила за приложението на ограничителните системи от 2010 г. Този документ е на Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ) и е задължителен само за републиканската пътна мрежа. Ако се приеме наредба на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за ограничителни системи, тя ще обхваща и общинските пътища, улциите и булевардите, където е необходимо да има системи за безопасност.

Какви препоръки бихте отправили към Агенция „Пътна инфра-

Текстовете в Закона за пътищата

структура“?

Наскоро АПИ създаде нова дирекция „Пътна безопасност и планиране на действията по републиканската пътна мрежа“. Нашата препоръка е, след като тя бъде формирана и стане работеща, да разполага с бюджет, който да бъде управляван и насочван само за дейности, свързани с пътната безопасност. Също така при проектиране на нови пътища, рехабилитация на съществуващи и превантивни ремонти е необходимо безопасността на крайпътното пространство да бъде изведена като основен приоритет, защото опасностите там годишно са причина за около 22% от общо загиналите при ПТП в страната – стълбове и ступи на мостовете, дърветата, пътни окопи, скалови изкопи и насипи и др.

Крайно време е и най-ниската цена при търгове за проектиране, строителство и рехабилитация и надзор да не е водещ критерий. Печелившия трябва да бъде икономически най-изгодната оферта, с водещ критерий техническо предложение и качество на изпълнението.

Смятате ли, че бюджетът на Агенцията ще бъде достатъчен за покриването на необходимите промени?

Може би от около 15 и повече години бюджетът на АПИ за технически ремонт и поддръжане на пътища е крайно недостатъчен. Всички ние, пътувайки, виждаме, че средствата не са им достатъчни за технически ремонт, извършване на пътищата, изсичане на храсти и окосяване на тревни площи, почистване на канавки, паднали на платното камъни, маркиране и т.н. Всяка година се пускат в експлоатация нови магистрални участъци, а бюджетът на АПИ за текущ ремонт и поддръжане остава един и същ. Препоръчваме спешно да се отдели средства може би в размер на 100 - 150 млн. лв., които да бъдат използвани за подобряване на участъци в страната, за да бъде подобрен пътната безопасност. Парите за пътна безопасност, освен че са инвестирани в човешки живот и здраве, е доказано, че се връщат между 5 и 10 пъти в няколкгодишен план от спестени средства за болнична помощ, обезщетения за смърт и сериозни наранявания, плащания от Министерството на труда и социалната политика към тежко ранените и т.н.

Според Вас какви промени трябва да се направят в законова уредба на страната?

Съгласно директива 2008/96/ЕО за управление на безопасността на пътните инфраструктури, одитите и инспекциите по пътна безопасност са задължителни за пътищата, които са част от TEN-T. TEN-T е 6,5% от републиканската пътна мрежа и само 1,3% от всички пътища и улици, по които се осъществява лек трафик на пътното движение. В страната ни има 19 902 км републикански пътища, 21 485 км местни и 61 024 км улици. Ние от ББАПБ препоръчваме да се разшири обхватът на одитите и инспекциите по пътна безопасност, които да включват всички републикански и общински пътища в страната (автострасти, 1-ви, 2-ри, 3-ти и 4-ти клас). Промени трябва да станат с изменение и допълване на текста в Закона за пътищата и съответната наредба. Също така препоръчваме на АПИ да възложи инспекции на пътна безопасност по цялото протежение на Искърското дефиле. В България имаме 60 сертифицирани

ма ли е нова политика за осигуряване на по-висока безопасност по нашите пътища? Много често си задаваме въпроса защо смъртността по нашите пътища е над 95 убити на 1 милион жители, а средният показател за страните членки на Европейския съюз е 49. Разбира се, че има и страни, при които този показател е около 30. Резонно е да се запитаме защо та са постигнали такова ниво, като се има предвид, че при тях обстановката



В новоремонтирания тунел „Витиня“ на АМ „Хемус“ вече има модерни системи на извествяване, звукова сигнализация и осветление

е лесно наранено, то не може да понесе удар на определено ниво. Така например за пешеходеца тази гранична скорост е 30 км/час. От 10 бълнати души с 30 км/час 9 оцеляват, 1 има вероятност да зазине. При удар със 70 км/час 9 загинават, 1 има малка вероятност да оцелее. Тези две характеристики на човека, че греша и че тялото му лесно се уврежда, са определящи при проектиране и изграждане на пътнотранспортната система. С това следва да



Навременната сигнализация е важна за пътната безопасност

е лесно наранено, то не може да понесе удар на определено ниво. Така например за пешеходеца тази гранична скорост е 30 км/час. От 10 бълнати души с 30 км/час 9 оцеляват, 1 има вероятност да зазине. При удар със 70 км/час 9 загинават, 1 има малка вероятност да оцелее.

Тези две характеристики на човека, че греша и че тялото му лесно се уврежда, са определящи при проектиране и изграждане на пътнотранспортната система. С това следва да

са съобразени останалите елементи на системата - пътна инфраструктура, автомобилни парк, медицинска помощ. 3. Безопасността на движението е споделена отговорност между участниците в него и проектантите на системата, тези, които правят нормите, и тези, които отговарят за образованието и обучението, за контрола, за пътната инфраструктура, за нивото на автомобилния парк и за качествена доболнична и специализирана медицинска помощ. Тук не можем да изключим високата лична безопасност на участниците в движението и

на факта, че останалите елементи на системата трябва да подпомагат човекът да не греша, а когато сгреша - да не получава животонесъвместими удари. 4. Всички елементи на системата - повечето на участниците в движението, безопасността на пътна инфраструктура, на автомобилния парк и качеството на медицинската помощ, трябва да бъдат на високо ниво. В тази насока считам, че ние не трябва да откриваме колелото, а просто да се въздемем в европейския и световен опит в тази насока и да създадем условия за внедряване в нашата действителност на практиките, доказали своята ефективност. „Визия Нула“, както и много други модели за политика на пътна безопасност (например в Холандия и във Великобритания) се опират на пътни основни компоненти, така наречените правила на трите E-та:
✓ О б р а з о в а н и е (Education) - инвестирани в обучението на безопасността на движението по пътищата с цел опазване на здравето и живота на хората по пътищата.
✓ В заимоделие със законодателната и изпълнителната власт чрез ардументирани предложения за актуализиране на нормативната уредба и техническите изисквания, регламентиращи дейността, свързани с пътната безопасност.
✓ Хармонизиране на българските стандарти за пътна безопасност с европейските и международните стандарти и изисквания и др.
Използвам случая да пожела на всички читатели на вестник „Строител“, на управителите на строителните фирми, както и на техните служители, работници и семейства много здраве и просперитет!

Снимки: В. „Строител“

медицинската помощ при ПТП.

Изпълнение (Enforcement) - качествено реализиране на проектите по пътищата, прилагане и спазване на правилата и законите за движение по пътищата, както и налагане на наказания при неспазването им.

За да се постигне промяна в мисленето на цялото общество, промяна в отговорността на институциите, препоръчваме Министерският съвет да внесе в Народномото събрание „Визия Нула“, за която ББАПБ неведнъж е изказвала мнение. И принципите на „Визия Нула“ да бъдат ръководно начало в дейността на институциите, имащи отношение към безопасността на пътното движение.

Какво ще кажете за включението? Всички експерти на ББАПБ ще продължат да работят за постигане на основните цели на Асоциацията, а именно:
✓ Участие в процеса за подобряване на безопасността на движението по пътищата с цел опазване на здравето и живота на хората по пътищата.
✓ Взаимоделие със законодателната и изпълнителната власт чрез ардументирани предложения за актуализиране на нормативната уредба и техническите изисквания, регламентиращи дейността, свързани с пътната безопасност.

Хармонизиране на българските стандарти за пътна безопасност с европейските и международните стандарти и изисквания и др.
Използвам случая да пожела на всички читатели на вестник „Строител“, на управителите на строителните фирми, както и на техните служители, работници и семейства много здраве и просперитет!