

## АНАЛИЗ НА ПЪТНО-ТРАНСПОРТНИТЕ ПРОИЗШЕСТВИЯ ПРИ СБЛЪСКВАНИЯ

Не малка част от пътно-транспортните произшествия (ПТП) са при удар на превозно средство (ПС) в различни препятствия. В таблицата са дадени данни за ПТП при сблъсквания според вида им.

### ПЪТНО-ТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ, ЗАГИНАЛИ И РАНЕНИ ПРИ СБЛЪСКВАНИЯ СПОРЕД ВИДА ИМ, ПРЕЗ ПЕРИОДА 2006 – 2010 Г.

№	Вид на ПТП	от 01.01.2006 до 31.12.2010					
		ПТП	%	Загинали	%	Ранени	%
1	Общо ПТП	37 956	100	4 786	100	46 749	100
2	Блъскане в препятствие на пътя	138	0,36	11	0,23	164	0,35
3	Блъскане в стълб	1 247	3,29	187	3,91	1 646	3,52
4	Блъскане в дърво	2 562	6,75	650	13,58	3 367	7,20
	<b>Всичко по т.т.3 и 4</b>	<b>3 809</b>	<b>10,04</b>	<b>837</b>	<b>17,49</b>	<b>5 013</b>	<b>10,99</b>
5	Блъскане в предпазна ограда	1 334	3,51	170	3,55	1 633	3,49
6	Блъскане на пешеходец	11 409	30,06	1 147	23,97	10 846	23,20

Вижда се, че блъскането на ПС в дърво и стълб (т.т.3 и 4) е с особено опасни последици. За периода 2006 - 2010 г. делът на тези ПТП е 10,04% от всички ПТП в страната, а делът на загиналите е почти двойно по-голям – 17,49%. Всички други сблъсквания (като изключим най-опасния сблъсък между МПС) са със значително по-нисък дял на загиналите спрямо броя на ПТП. Тези данни показват слабата обезопасеност на тези препятствия встрани на пътя.

Разчетите на тежестта на ПТП (загинали/ПТП) при сблъсък на ПС в стълб или дърво встрани на пътя и при удар в предпазна ограда, показват следното:

-при удар на ПС в стълб или дърво встрани на пътя – 0,220 загинали/ПТП;

-при удар в предпазна ограда - 0,1274 загинали/ПТП.

За сравнение средната тежест за всички видове ПТП за периода 2006 – 2010 г. е 0,1261 загинали/ПТП. Средната тежест на ПТП за периода 2008 – 2010 г. е 0,074 загинали/ПТП в населени места и 0,230 загинали/ПТП извън населени места. Това означава, че тежестта на ПТП при удар на ПС в стълб или дърво извън населените места (статистика не е публикувана) пропорционално е около 3 пъти по-голяма, т.е. от порядъка на 0,684 загинали на ПТП.

Изводът е, че обезопасяването на дърветата и стълбовете по пътищата с предпазна ограда може да намали значително тежестта и последствията на ПТП. Броят на загиналите по т.т.3 и 4 е 837, след обезопасяване с предпазна ограда той може да бъде сведен до 485, т.е. с 352 загинали или 70 загинали по-малко на година. Не е реалистично да се мисли, че всички крайпътни дървета ще могат да бъдат обезопасени с предпазна ограда, но трябва да се започне работа в две направления:

1. поставяне на предпазна ограда (особено при рехабилитацията на пътищата по различни програми);
2. реконструкция на насажденията – премахване на тези, намиращи се на по-малко от нормативното разстояние 3 м от динамичния габарит и разреждането им по дължината на пътя.

Освен това пътната администрация периодично трябва да се следи и състоянието на крайпътните дървета, каквото ѝ е задължението съгласно чл.48 т.1 от Правилника за прилагане на Закона за пътищата, защото лошо поддържаните насаждения също представляват опасност за движението.

Крайпътните насаждения са се появили при построяването на първите шосета. При тогавашния транспорт – волски и конски каруци, те са осигурявали някакъв комфорт на пътуването, особено през лятото. Изпълнявали са се от плодни дървета, при което е имало съчетаване на приятното с полезното – пътните органи са получавали сериозни приходи от плодовете.

В днешно време, при високите скорости на ПС, тези крайпътни насаждения са особено опасни. Нормативното разстояние между линията на динамичния габарит и насажденията в размер на 3 м, съгласно чл.84 ал.1 от Норми за проектиране на пътища, би следвало да се увеличи. Трябва да се създадат нормативи за минимално разстояние между дърветата и за максимален диаметър на стволите. Не са пътищата мястото за отглеждане на столетни дървета, те трябва да са в парковете.

В урбанизираните територии, където разрешената максимална скорост на ПС е 50 км/час, проблемът с дърветата обикновено е от друг характер - в техния диаметър на ствола. Дебелият ствол предполага силно развита коренова система, която разрушава тротоарните настилки и техническите проводи в тротоарите. За тези територии би следвало да се въведе норматив само за диаметър на ствола на дървесните насаждения.

Маг.инж.Петко Табаков  
Експерт по транспорт и организация  
и безопасност на движението,  
почетен член на Българска браншова  
асоциация „Пътна безопасност”