

Проектът за Национална стратегия за повишаване на безопасността

Д-р ик.н. Николай Иванов, председател на УС на ББА „Пътна безопасност“ и член на УС на КСБ:

Значението на годишната конференция на ББАПБ за подобряването на пътната безопасност е огромно

Емил Христов

Д-р Иванов, на 17 и 18 септември се проведе Шестата годишна конференция на тема „Безопасна пътна инфраструктура“. Разкажете ни повече за събитието.

С радост мога да споделя, че форумът, който се състоя в Хисаря, „СПА Хотел Хисар“, премина при голям интерес, като в него взеха участие над 200 делегати, експерти, научни специалисти, одитори и специалисти по пътна безопасност, както и представители и ръководители от държавната администрация. Във връзка с обявената епидемиологична обстановка в страната, свързана с пандемията от COVID-19, ние като организатори взехме под внимание изискванията и препоръките с цел безопасното пропичане на събитието.

Участниците бяха приветствани от Анжелина Тотева, зам.-председател на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ (ДАБДП), инж. Валентин Йовев, зам.-министър на регионалното развитие и благоустройството, Ангел Попов, зам.-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията, и г-р инж. Атанас Ташков, народен представител и член на Комисията по транспорт, информационни технологии и съобщения. Поздравителни адреси бяха получени от Валентин Николов, изп. директор на Камарата на строителите в България (КСБ), инж. Стефан Чайков, председател на УС на Българска браншова камара „Пътница“, проф. г-р инж. Иван Марков, ректор на УАСГ, които също така присъстваха на форума. Видео приветствия ни изпратиха Маик Дрезнес, вицепрезидент на IRF (International Road Federation), и Кристоф Никодим, ген. директор на ERF (European Union Road Federation).

На конференцията бяха изнесени осем доклада и направени седем научно-приложни съобщения, като различното тази година беше начинът, по който се проведе третият панел. За първи път той се организира под формата на дискусия, като бяха поставени на обсъждане теми и проблеми, които са пряко свързани с повишаване безопасността на пътната инфраструктура. Във фокуса на участниците бяха и въпроси, решаването на които би създавало условия за постоянно повишаване на безопасността на пътната инфраструктура. Специално внимание бе отделено на: пропуските в нормативната база, която позволява изпълнението на не най-добрите решения, свързани с безопасността на движението;



недостатъчното финансиране за реализиране на дейностите по организация и безопасност на движението; необходимостта от норма за оценка на въздействието на пътната инфраструктура при всяко тежко ПТП; за сигнализацията и обезопасяването на опасните крайпътни препратствия и др. Получихме препоръки и в следващата Седма годишна конференция дискусията по тези теми да бъде още по-засилена.

Кои други теми бяха във фокуса на събитието?

Темата за пътната безопасност засяга всички и е изключително актуална в наши дни. На форума бе изнесен подробен доклад от г-р Милан Марков, експерт в ДАБДП, за Националната стратегия за подобряване на безопасността на движението през периода 2021 - 2030 г. Един документ, който определя насоките и начина на действие през този период, за да се постигне основната цел - намаляване на броя на загиналите от ПТП с 50% през 2030 г. спрямо показателите през 2020 г. В него са определени конкретните задължения на отговорните институции, както и междинни фактори за оценка нивото на безопасност.

На конференцията бе направен

задълбочен анализ на пътно-транспортната обстановка през 2019 г. и бяха споделени някои насоки за развитие на контролната система по пътищата за ограничаване на катастрофите и смекчаване на последиците.

Специално внимание бе отделено на директива (ЕС) 2019/1936 на Европейския парламент и Съвета от 23 октомври за управление на безопасността на пътната инфраструктура и необходимите действия, които следва да се предприемат за нейното внедряване.

Споделен бе и опит от добрите европейски практики, намерили приложение на територията на столицата.

Обсъдени бяха някои пропуски в нормативната база, свързани със светлоотразителните качества на материалите, използвани за сигнализация, проблемите на началните, преходните и крайни елементи на ограничителните системи по пътищата и групи.

Можете ли да ни кажете повече за акцентите в програмата и лекторите на конференцията?

На първо място искам да благодаря на лекторите, които взеха участие в конференцията и уважиха Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“ (ББАПБ),

и на всички присъстващи.

Лекторите са утвърдени експерти в сферата на пътната безопасност, а лекциите бяха съпроводени с продължителни дискусии. Търсеха се подходи как на практика да се повиши безопасността на пътната инфраструктура и крайпътното пространство в нашата страна. Споменах, че целият третият панел премина като дискусия. Целта ни бе да осигурим възможност по-голям кръг от присъстващите да изкажат своята позиция по обсъжданите проблеми и общо по трудностите в сферата. Обсъдени бяха и въпроси, които не бяха планирани по програмата. Някои от тях вече ги казах, като необходимостта от оценка на въздействието на пътната инфраструктура след всяко тежко ПТП с цел избор и прилагане на инфраструктурни мерки за ограничаване на възможността за повтаряемост на подобно събитие. Също проблемите, свързани с пътно-указателната сигнализация по пътищата и в населените места, с финансиране на изпълнението на мерки в частта пътна безопасност и относно нарушената видимост вследствие на крайпътна растителност и т.н. В резултат на активната дискусия се оформиха и някои постановки, които бяха включени в приетата заключителна декларация от участниците във форума.

Доклади представиха и инж. Иван Досев, член на УС на Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ), гл. инспектор Дамян Владенов, началник сектор „Специализиран обмен на информация за СУМПС“, отгел „Пътна полиция“, ГДНП, инж. Надежда Парлъкова-Жекова, председател на НПС „Транспортно строителство и транспортни съоръжения“, КИИП, инж. Иван Табаков, ДАБДП, Димитър Петров, директор дирекция „Управление и анализ на трафика“ в Столичната община, н.с. хум. Дафинка Пангарова и н.с. инж. Николай Стоянов от Института по пътища и мостове (ИПМ). В дискусията по време на третата сесия взеха участие инж. Алекс Кесляков, н.с. инж. Веселин Димитров, директор ИПМ, инж. Даниел Иванчилов, директор дирекция ППИ в АПИ, а сесията беше moderирана от проф. г-р инж. Румел Миланов, почетен член на ББАПБ.

Какво може да се избере като обобщение на форума?

Смятаме, че значението на конференцията е огромно за подобряването на безопасността на движението и пътната инфраструктура. Както стана ясно, във основа на информацията от докладите, направените съобщения

и дискусията бе подготвена заключителна декларация от участниците в конференцията, в която са синтезирани конкретни проблеми, свързани с пътната безопасност, които следва да намерят решение в близкото бъдеще. Документът ще бъде изпратен до всички заинтересовани ведомства с предложение за предприемане на конкретни действия.

Обобщение на резултатите от форума може да се направи в няколко насоки.

Успяхме да създадем организация и условия за провеждането на конференцията, спазвайки изискванията, наложени от пандемията.

Духът на конференцията бе приповдигнат с увереност, че е възможно да се постигнат подобри резултати в сферата на пътната безопасност, и това оказа сериозно въздействие за големия брой изказвания. Бе осигурена достатъчно възможност за обмен на информация между отделните участници, представители на науката, експерти, одитори, представители на бизнеса и групи, което неминуемо ще окаже въздействие за по-добра комуникация между тях в следващия период. Събитието се прие от участниците като най-значим форум, пряко свързан с проблемите на пътната безопасност, и това се изрази в общото желание да се запази форматът и мястото на конференцията, като на всяка следваща се отчитат и резултатите от изпълнението на постановките в заключителната декларация.

Как си сътрудничи ББАПБ с институциите, имащи отношение към пътната безопасност?

ББАПБ е в много добри взаимоотношения с институциите, отговорни за пътната безопасност, и експертната ѝ се приема от органи, като Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, Министерството на регионалното развитие и благоустройството, Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Министерството на вътрешните работи и Агенция „Пътна инфраструктура“. Включваме се в работни групи за усъвършенстване на нормативната база, съвместно участваме и организираме конференции, семинари и кампании. Стремим се постоянно да подобряваме сътрудничеството си за постигане на по-висока професионална компетентност и усъвършенстване на най-добрите европейски и световни практики.

2021 - 2030 г. очертава насоките на пътната инфраструктура

Инж. Алекси Кесяков, почетен член на ББАПБ, експерт по пътна безопасност и бивш дългогодишен секретар на ДОККПБДП

Промени в законодателството в духа на най-добрите европейски и световни практики са необходими

Емил Христов

Инж. Кесяков, според Вас какво трябва да направи България, за да се подобри безопасността на пътната инфраструктура в страната?

Първото нещо, което следва да се осъществи, е към всеки проект, свързан с пътната инфраструктура, да има неотменим раздел „Безопасност и организация“. Необходимо е в ускорен темп да се изменя нормативната база за осигуряване на възможност за внедряване на положителните европейски и световни практики, свързани с безопасността. Важно е да се гарантира и прилагането на материали и решения съобразно утвърдените правила и стандарти. Да се следи съответствието на реалната ситуация по пътищата със заложените по проект решения.

Пътната инфраструктура трябва да е съобразена с особеностите и ограниченията възможности на ползвателите на пътя, да им дава ясна и точна информация, да ги подпомага, подпомага и предпазва от ударите на кинетичната енергия, която властва в движението по инфраструктурната мрежа. На пътя става дума не само за превоз на хора и товари, но и за живота и здравето на гражданите.

Тук следва да поставим и въпроса за финансирането на проектите в раздела пътна безопасност. Много често чуваме, че няма достатъчно средства за изпълнение на елементите, свързани с пътна безопасност, но по-късно при ПТП със загинали и ранени хора се намират достатъчно пари за лечение, погребения, адвокати и т.н.

Как оценявате състоянието на пътната мрежа в България? Готова ли сме за зимния сезон?

Когато говорим за нея, трябва да отбележим, че това е един огромен обект за управление с над 20 000 км дължина на републиканската мрежа, повече от 20 000 км общински пътища и около 50 000 км улична инфраструктура в населените места, които не може да се измени изведнъж, но може да се подчинен на правна стратегия с конкретни цели в близък и далечен план. В тази насока има визия и воля за изграждане на магистрала и скоростни трасета, за основни и превантивни ремонти на пътната мрежа, за ускорено и цялостно внедряване на изискванията на европейските директиви, на положителните европейски практики. Понякога е трудно да се забележи това на фона на общата картина. Най-лесно е да се даде негативна оценка. Но няма да сме точни, защото всеки ден специалисти, експерти, ръководители на различни нива в рамките на съществуващи-

те условия полагат усилия, за да осигурят нормална проходимост и безопасност за движението. Това трябва да се зачита. В Националната стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата през периода 2011 - 2020 г. и в проекта за Национална стратегия за периода 2021 - 2030 г. са очертани насоките за повишаване на безопасността на пътната инфраструктура и крайпътното пространство. Конкретни задачи в тази насока са разписани и в Решение №16 на Министерския съвет от 17 януари 2019 г. Много е важен въпросът дали те ще бъдат реализирани до края, или ще останат само пожелания.

От гледна точка на безопасността на движението може да се търси отговор доколко отделни инфраструктурни решения могат да окажат влияние за ограничаване на определен вид ПТП, като например произшествията в крайпътното пространство, челните удари, катастрофи в кръстовищата и на хоризонталните криви и гр.

Проманата на условията за движение през есенно-зимния период изисква пренастройване на цялата пътнотранспортна система. На първо място е нужно да се възледем в себе си като участници в движението. Да приемем, че трябва да променим своето поведение, да бъдем по-внимателни при избора на скоростта и дистанцията, да избягваме резките маневри и да подготвим автомобилите за експлоатация в студено време. Същото се отнася и за ръководителите и собствениците на структури, чието дейност е свързана с използването на пътищата.

По отношение осигуряването на нормална проходимост по пътищата при есенно-зимни условия съществува традиционна добра схема на взаимодействие между отговорните институции. Убеден съм, че е извършена съответната подготовка. В този период от особена важност е своевременно търсене и подаване на информация за реалната обстановка и дисциплина за спазване на указанията.

Пътната безопасност е световен проблем. България често е в челните редици на страните с най-много ПТП-та и загинали на пътя.

Да, действително през последните години по пътищата в световен мащаб загиват над 1,3 млн. човека от ПТП и над 50 млн. получават тежки наранявания. Но безопасността не е абстрактен показател. Тя е функция на нивото на безопасността на факторите, които формират системата на движението по пътищата – поведението на участниците в движението, безопасност на пътната инфра-



структура, на автомобилния парк и на доболничната и специализирана медицинска помощ, оказвана на пострадалите при ПТП. Тези фактори не могат да се изменят изведнъж. При тях има заварено положение, традиции, наука, финансиране и т.н. През последните няколко години се постигна сериозно намаление в броя на жертвите от ПТП у нас – те са между 600 и 700 от ниво 1000 - 1100 загинали на година.

България е с едни от най-високите показатели на загинали на 1 млн. жители от страните на ЕС, но в същото време следва да отбележим, че Европейският съюз, Япония и Австралия са с най-високи показатели на безопасност на движението. Така че в световен мащаб страната ни се намира в първата трета на държавите с добри показатели по безопасност.

Пътната инфраструктура е ключов елемент за безопасността на движението. Тя е теренът, на който се осъществява движението. Бихте ли казали нещо за ползвателите ѝ, защото най-лесно е да се оправдаваме със състоянието на пътищата.

Да започнем от поведението на участниците в движението и си отговорим на въпросите има ли някой, който участва в движението по пътищата, да иска нещо друго да бъде унищожено, да убие или нарани някой друг, или да отиде в затвора? Едва ли. Тогава защо е така? Защото не познаваме опасностите или по-точно, както казват, за всяко нещастие

се крие едно голямо невежество. Придобиването на знания и умения на участника в движението започва от семейството. То зарежда детето със знания и умения, но как го подготвя за живота на пътя. Какъв е процентът на децата, които се превозват в безопасни столчета? Колко деца носят каски при управление на велосипед? Как и колко обучаваме детето като пешеходец и най-важното - какво му показваме като модел на поведение.

По-късно се учим в детската градина, в училището. Да научим децата да живеят безопасно на пътя от най-ранна възраст е от жизненоважно значение, защото независимо каква е реализацията на човека в обществото, той всеки ден преминава през пътя, а там опасностите не се съобразяват с това кой какво мисли за себе си.

По-нататък в обучението на кандидатите за водачи на моторни превозни средства има съществени разлики спрямо други държави. В Нидерландия първо се държи тест за опасностите в движението и при успех се полага изпит по правилата за движение. Във Франция се допуска управление с придружител преди полагане на изпит. В Австрия след получаване на свидетелство за правоправление новият водач е задължен в срок от 3 до 9 месеца да премине през допълнително 6-дневно обучение при сложни пътни условия на полигон. В случай че не премине, му се отнема свидетелството за правоправление.

По отношение на контролната система. У нас броят на камерите

за контрол на скоростта е около 30 на 1 млн. жители, а в Швеция надвишават 160. Има сериозни различия и по относителните наказанията за различни нарушения на правилата за движение.

Особено важно е нивото на корпоративната безопасност за организацията и стурктурите, които използват пътя за своя бизнес. Всяка седмица се регистрират тежки ПТП с МПС, управлявани от водачи по време на работа. В ЕС от 10 смъртни случая при трудови злополуки 6 са от катастрофи. Подобно е положението и у нас. По-нататък може да правим съпоставки за нивото на пасивната и активна безопасност на пътната инфраструктура и автомобилния парк и на действията след катастрофа.

За пътната мрежа би могло да се направи сравнение по: броя на кръговите кръстовища на единица дължина от тази инфраструктура; по процента на пътната мрежа с маркировка; по броя на необезопасените крайпътни препятствия; по относителната дължина на разделителните преградни огради; по броя и площта на зоните 30 км в населените места, по сигнализацията и видимостта на пешеходните пътеки и гр.

Какви законодателни промени са нужни в тази посока?

Законодателни промени са необходими за реализация на интегриран подход „Безопасна система“ с визия нула убити, за прилагане на положителните европейски и световни практики по безопасността на движението, свързани с поведението на участниците и останалите фактори, формиращи системата на движението по пътищата. И когато се сравняваме с другите страни по показателите на безопасност, за да бъдем по-точни и свързани със системата, трябва да съпоставяме поведението на хората, активната и пасивна безопасност на пътната инфраструктура и автомобилния парк и качеството на помощта след катастрофата. По отношение на правилата за движение по пътищата – те са еднакви във всички страни, подписали Виенската конвенция за пътното движение от 1968 г., Виенската конвенция за пътните знаци и сигнали и Протокола за пътната маркировка, и те не могат да бъдат изменени едностранно.

Промени в законодателството в духа на най-добрите европейски и световни практики са необходими в сферата на образованието и контрола, за активната и пасивна безопасност на пътната инфраструктура и автомобилния парк и както вече казах, в качеството на помощта за пострадалите след катастрофа.