

Управление на системата за пътна безопасност

Темата „Пътна безопасност” е актуална за цялото общество и ще остане такава до окончателното и трайно спадане на броя на жертвите и ранените от ПТП до нула.

Още веднъж благодаря на организаторите от катедра “Пътища и транспортни съоразения” към Университета по Архитектура, Строителство и Геодезия за поканата да бъде част от XI-та “Национална конференция по транспортна инфраструктура с международно участие”.

Най-напред ще разгледаме какво е съществуващото състояние на пътната безопасност, т.е. да установим нещата към момента, за да можем да изведем насоки как да го подобрим. Доброто управление на който и да е процес се гради върху 3 основни фактора. Първият е организация на съответната структура, на второ или трето място е финансирането, на трето или второ – наличието на компетентни специалисти, които да изпълняват стратегиите и политиките в зададената посока, а именно – пътната безопасност.

Държавно – обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата е създадена като една добра система, която да разработва политиките, визиите, стратегиите на пътната безопасност, да може да ги контролира и с дейността си да подпомага Министерския съвет за взимането на правилните решения в тази насока. Това е добре изградена пирамидална структура. Под нея имаме Областните комисии по безопасност на движението, а под тях – Общинските комисии по безопасност на движението.

Какво липсва в системата според нас?

Когато изградим в една пирамида вертикалните, носещите, опорните стени/апотемите, в дъното им стоят всички министерства, които имат пряко отношение към безопасността:

- Министерство на регионалното развитие и благоустройството;
- Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
- Министерство на вътрешните работи;
- Министерство на здравеопазването;
- Министерство на образованието;
- Всички Областни комисии по безопасност на движението; Общинските комисии по безопасност.

Всички тези вертикални носещи елементи отиват на върха, който е Министерският съвет и който трябва да управлява пътната безопасност, дори бих казал като елемент от националната сигурност, защото тя засяга всички български граждани. В системата обаче липсват хоризонталните елементи, които трябва да укрепят тези вертикални колони, за да стане пирамидата устойчива, да не се усуква, да може да издържа на необходимия товар и резултатите към върха да стават все по-добри.

Към момента Държавно – обществената консултативната комисия разполага с един-единствен секретар, който е назначен на щат. В никакъв случай няма да е ефикасна системата, ако отново липсва компетентният експертен потенциал за подпомагане на работата, вземане на правилни решения и контрол по изпълнението им.

Необходимо е тази комисия да бъде увеличена с 10, 12 – до 15 специалисти в различните области – инфраструктура, автомобили, здравеопазване, разследване на катастрофи, болнична и медицинска помощ, образователна система. Комисията може да работи и с още 12 или повече, ако е необходимо, нещатни експерти, привлечени от други ведомства. Също така трябва да използва и потенциала на неправителствения сектор.

Напоследък в медийното пространство доста се говори за създаване на някаква нова агенция - “мегаагенция” или “мегаструктура”, която да работи по отношение безопасността на движението. Обсъждахме нееднократно този въпрос с всички експерти, специалисти и одитори по пътна безопасност в нашата асоциация. Според всички нас създаването на такава “мегаагенция” или “мегаструктура” би било излишно, ненужно и дори грешно. Управлението на системи като пътна безопасност се осъществява чрез подхода “мрежа в мрежа”, а именно - система от структури, които да обвързани в една система.

Забелязва се недостиг на каквито и да е специалисти, а камо ли пък компетентни, във всички ведомства и администрации, които трябва да отговарят за пътната безопасност. Например в системата на АПИ, която е една добре изградена пирамидална структура с централно управление, в Областните пътни управления (ОПУ) в 28 областни града, в Районните пътни служби (РПС). Част от РПС-тата са оставени на доизживяване, липсват подготвени компетентни кадри, включително и техните сградни фондове са пред разрушение. Подобно е положението с кадрите в системата на МВР, където специалисти по пътна инфраструктура и организация на движението почти няма. Във всяко подразделение на Пътна полиция имаше пътни инженери, които подпомагаха вземането на правилни решения относно по-висока безопасност на пътната мрежа. Тяхното отсъствие сега е сериозен проблем. Може би е недобро нивото и на редовите полицаи на пътя по отношение описване щетите по инфраструктурата. Например става ПТП, те описват счупената броня или фар, но недостатъчно добре описват щетите по инфраструктурата, например - ударени и повредени мантинели, пътни знаци, светофарни уредби, спирки и т.н.

Няма как да не похвалим Министерството на регионалното развитие и благоустройството (МРРБ), и в частност АПИ, че приеха предложението на ББАПБ и създадоха дирекция „Пътна безопасност и планиране на действия по републиканската пътна мрежа”. Препоръчваме подобно на Дирекция „Пътна безопасност и планиране на действия по републиканската пътна мрежа” в АПИ, да се създаде аналогична структура в Министерството на регионалното развитие и благоустройството, която пряко да ръководи пътната безопасност. Ако АПИ отговаря за 19 902 км републиканска мрежа, то МРРБ отговаря за 21 485 км общински пътища. Този отдел или дирекция в МРРБ ще осъществява методическо ръководство и контрол на областите и общините, и респективно – на общинската мрежа. Подобна дирекция или отдел трябва да бъдат създадени във всяко едно министерство, което има отношение към безопасността на

движението: Министерството на транспорта, Министерството на вътрешните работи, Министерството на здравеопазването и Министерството на образованието.

Препоръчваме създаването и попълването на тези дирекции и отдели с експертен потенциал и с необходимите компетентни специалисти.

Необходимо е отново да се назначат и специалисти по организация на движението към пътната администрация, както на централно ниво в АПИ, така и в ОПУ. Задължително е областните управи и общините на градове с население над 3000 жители също да имат такива. В нашето законодателство много добре е указано как точно става обучението и придобиването на одиторска правоспособност, т.е. ако такива специалисти са недостатъчни, имаме ясни и точни насоки как могат да бъдат обучени нови. Курсове за одитори по пътна безопасност са провеждани вече няколко пъти от Университета по архитектура, строителство и геодезия. В тях лекторите са български доценти, професори – бих казал на много високо европейско и световно ниво.

Доста години наред парите за текущ ремонт и поддържане на републиканската пътна мрежа бяха крайно недостатъчни, за общинската мрежа също знаем какво е финансирането. На фона на недостатъчния ресурс за поддържане, средствата, които трябва да бъдат целево насочени към пътната безопасност, отсъстват, или ако на места се заделят някакви, то те са твърде малко, недобре планирани, а оттам и неефективни. Всяка година се въвеждат в експлоатация нови магистрални участъци, а бюджетът на Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ) за текущ ремонт и поддържане остава един и същ.

На първо място трябва да подобрим финансирането на дейности, които са свързани пряко с пътната безопасност.

По препоръка на ООН и по предложение на Световната банка във всяка една от държавите членки средствата, които се отделят за пътна безопасност, не трябва да бъдат по-малко, подчертавам не по-малко, от 10% от общата сума, като се насочват за поддържане на националната пътна мрежа (републикански, общински пътища и улици). Тази препоръка е изведена във връзка с постигане на целите и изпълнението на световните и европейските стратегии за трайно намаляване на жертвите.

Контретно за Дирекцията в АПИ да се отделят не по-малко от 10% от общия бюджет на ТРП за пътна безопасността, както е по препоръка на ООН. Експертите от Дирекцията трябва да разполагат със свой бюджет и да го управляват, подобно на този за бедствия и аварии, т.е. ресурсът трябва да е неприкосновен и средствата от него да се разходват само за пътна безопасност и там, където има нужда и възниква спешна необходимост от решаване на проблеми по инфраструктурата. Същото е задължително и за общините, т.е. всяка местна администрация трябва да отделя 10% от парите си за поддържане на общинските пътища и уличната мрежа за безопасност. Така всяка община ще направи и по-работеща структурата „Общинска комисия по безопасност на движението“. Разполагайки с бюджет, дори и да нямат достатъчен експертен потенциал, местните власти биха могли да канят външни одитори и инспектори по пътна безопасност, които да ги консултират точно накъде трябва да насочват своите средства ефективно.

Препоръчваме и спешно да бъдат отделени средства от републиканския бюджет, може би в размер на 140 – 150 млн. лв, които пряко да бъдат насочени към дейности, свързани с подобряване на пътната безопасност. Системата е крайно недофинансирана

от години и има нужда от бързи целеви средства, които да могат да оправят участъци с концентрация на ПТП, високопланински проходи, други рискови отсечки и т.н.

Хроничният недостиг на средства и липсата на компетентни и достатъчно на брой специалисти водят до това да сме на едно от последните места в Европа по отношение на пътната безопасност. За сведение, средният брой на загиналите в България през последните години е между 98 и 99 на 1 млн. жители, за ЕС е средно около 50, а в някои държави като Швеция, Холандия и Англия, е 30 и дори под 30. Трябва да почерпим от техния опит, тъй като преди години те са били в нашето положение, имали са над 100 загинали, а вече са до 30.

Днес се опитахме да изнесем част от техния опит, който ние сме получавали на множество семинари, конференции на европейски и световни организации, в които ние като Асоциация членуваме.