

Насоки за пътната безопасност

Качеството на пътя се дефинира от три критерия:

1. Комфорта на пътуване
2. Осигуряване на необходимата пътна безопасност
3. Гарантиране на максималната пропускателна способност с минимални транспортни задръжки

Трите критерия са взаимно свързани и взаимно допълващи се. Ще си позволя да спра Вашето внимание на критерия „Пътна безопасност“. Той отразява влиянието на пътните условия върху системата на безопасността на движението. Тя от своя страна е подсистема на системата за Национална сигурност. Решението да се създаде Агенция за управлението на системата на безопасността на движението е нова качествена крачка за намаляване на аварийността по пътищата и улиците.

Проблемите пред пътната безопасност са много. Ще се опитам накратко да маркирам по-съществените.

Съгласно Директивата на ЕС 2008/96 се въведе одита по пътна безопасност в процеса на инвестиционното проектиране и при пускането на пътищата в експлоатация. Това е добре, но той се ограничи само за пътищата от трансевропейската мрежа. Необходимо е да се разшири за първокласните и второкласните пътища. Контра мнението на това разбиране е: „няма пари“, а жертвите по пътищата колко струват? Дейността за одит в населените

места въобще не се коментира, а там настъпват около 60-65 % от ПТП. Необходимо е МРРБ да разработи методика за одит в населените места в зависимост от тяхната големина.

Един много коректен инструмент за подобряване на организацията на движението и пътната безопасност в градовете е Генералният план за организация на движението. Реализацията му е общинска задача, която за съжаление често се пропуска. Оправданието е: „няма пари“. Считам, че МРРБ следва да осъществява методическо ръководство и категорична взискателност по този въпрос, тъй като Наредба№1 разпорежда актуализация до 5 години.

У нас имаме близо 45 годишна практика по откриване и обезопасяване на участъци с концентрация на ПТП (УКПТП). Натрупването им на един пътен елемент означава, че има недостатъци в пътните условия, които не винаги се възприемат от водачите. Тази изключително важна дейност се провежда между другото. Необходим е цялостен преглед на установените УКПТП, като се отчита и тежестта на ПТП. На тази база трябва да се отделят целеви средства и да се предприеме планирано отстраняване на установените недостатъци в пътните условия. Имахме практика специалисти по организация на движението и пътна безопасност от пътищата, полицията и общините да извършват оглед на тежките ПТП с цел установяване на недостатъци в пътните условия и планиране на

съответната превенция. Сега това се прави епизодично, както и при изключително тежи ПТП. Тук могат да бъдат много полезни одиторите по пътна безопасност. В днешната реалност не мога да проумея защо полицията не предоставя данните за всяко ПТП на пътната администрация и общините, като се спазват изискванията за защита на личните данни. В повечето страни от ЕС, САЩ и Канада това е практика.

Общинските пътища като цяло са в лошо състояние. Основните причини са недостатъчното финансиране и липсата на компетентни служители в общините. Наред с това, проблем е и нормативната уредба. В АПИ има многогодишна традиция да се работи по ведомствени правила. Считам, че техническите спецификации на АПИ следва да прераснат в национални актове (наредби), тъй като вече имаме Републикански пътища и общински. Дългогодишна практика у нас е нормите за проектиране на пътища и улици да са почти копие на тези във ФРГ. Казано по друг начин проектните изисквания са на европейско ниво. Обаче, основният ни проблем е в поддържането на пътната мрежа. Именно това състояние оказва най-съществено влияние върху пътната безопасност. Контролът върху състоянието на поддържането се реализира посредством периодичните инспекции. На лице са редица проблеми, но най-съществените са два: независимата оценка на недостатъците по пътищата и осигуряването на необходимото финансиране. Тук става дума за

Републиканските пътища, а общинската пътна мрежа е оставена на „автопилот“. Считам, че е необходима преоценка на организацията на инспекциите, в които да се включат одитори и да се осигури целево финансиране за отстраняване на недостатъците в поддържането. Грешна е практиката при основен ремонт (рехабилитация) да не се извършва частична реконструкция на опасните геометрични елементи и съоръжения. Оправданието, че има проблеми с отчуждаването и недостига финансиране, е неоснователно, тъй като е за сметка на пътната безопасност. Необходима е и промяна във философията за функционирането на пътната мрежа. Пътната безопасност е основният приоритет и с него трябва да се съобразяваме при финансирането на строителството и поддържането на пътищата и улиците, а не да се реализира между другото.

Научният потенциал в областта на пътната безопасност се свежда до няколко личности. Наложително е Министерският съвет да изисква от съответните министерства и университети програми за развитието на научно-изследователската работа в тази сфера.

В заключение следва да се отбележи, че в последните 10 години се реализират много мерки за подобряване на пътната безопасност. Реалностите в живота ни показват, че това не е достатъчно.

В този смисъл са представени посочените критични бележки. Подобряване на пътната безопасност изисква три неща:

- Управленска воля на ръководителите на държавата;
- Осигуряване необходимото целево финансиране;
- Компетентни специалисти по организация на движението и пътна безопасност.

Благодаря за вниманието !