

Хърватия и Европа: Еднакви правила за движение - различна интерпретация!?

Само за 2017 г. 4 077 души са били фатално ранени в десет държави от Дунавския регион. Ако разгледаме това число в перспектива, сравнявайки го например с епидемия, ще стане ясно, че го подценяваме само заради пристрастното ни мнение, че вината за пътнотранспортните произшествия е изцяло на водачите. Точно с този остарял начин на мислене, който не ни води към спасяването на животи, се справя проектът RADAR като се стреми да повиши осведомеността на всички нива - от широката общественост до ключовите участници в процеса на вземане на решения - заявява д-р Марко Шеврович.

Знаехте ли, че в цяла Европа съществуват различни подходи за осигуряване на безопасността на движението, някои правила за движение дори се тълкуват по различен начин? Това са откритията, наред с други, които ни предоставя проектът RADAR, чиято цел е да повлияе инфраструктурата за безопасност на движението по пътищата в Дунавския регион (в проекта участват десет държави). Проектът, финансиран от Европейския съюз с 2,15 милиона евро стартира през юни 2018 г., като датата на приключване е през май 2021 г. Хърватски партньор по проекта е Факултетът по транспорт и науки за движението по пътищата, а ние интервюирахме д-р **Марко Шеврович** от Европейския институт за оценка на пътищата в Любляна (EIRA - EuroRAP) и **Саня Лес**, магистър по право, в качеството си на ръководител на проекта RADAR от Факултета по транспорт и науки за движението по пътищата.

Проект RADAR (Оценка на риска по пътищата на Дунавския регион) е тригодишен проект и е част от проекта за транснационално сътрудничество - Interreg Danube, чиято цел е развитието на сътрудничеството по отношение на подобряване нивото на безопасност на пътната инфраструктура в страните от региона на река Дунав. В проекта участват десет партньори, с други 12 асоциирани партньори от 13 страни.

Проектът RADAR е мотивиран от липсата на информираност относно проблема с безопасността на пътната инфраструктура в региона, както и липсата на достатъчно квалифицирани специалисти, които се занимават с разрешаването му. Въз основа на данните, с които разполагаме за целите на проекта, само за 2017 г. в десет области от Дунавския регион 4 077 души са били фатално ранени! Ако разгледаме това число в перспектива, сравнявайки го например с епидемия, ще стане ясно че го подценяваме, само заради пристрастното ни мнение, че вината за пътнотранспортните произшествия е изцяло на водачите. Точно с този остарял начин на мислене, който не ни води към спасяването на тези животи, се справя проектът RADAR, като се стреми да повиши осведомеността на всички нива - от широката общественост до ключовите участници в процеса на вземане на решения. Интересувахме се в каква фаза е проектът RADAR.

RADAR пътува много през изминалата година, проведохме обучение за прилагането на методи за повишаване на безопасността на движението по пътищата в Хърватия,



Словения, Черна гора, Босна и Херцеговина, България, Австрия, Унгария и Чехия. Проведе се обучение на инженери, които работят в областта на пътната инфраструктура, както и на заинтересованите участници, вземащи решенията в тези страни.

На партньорско ниво бяха направени посещения в Хърватия, Словения, Великобритания и Унгария. От голямо значение са и срещите на експертни групи по пътна безопасност, съставени от водещи европейски експерти в областите свързани с проекта. Единствения въпрос, който остана да бъде обсъден от експертната група, е относно безопасността в училищната зона.

Ние също така събрахме данни от държавите партньори по проекта и предоставихме „Доклад за състоянието на пътната безопасност в проекта RADAR“, в който беше оценено настоящото състояние, въздействието върху наблюдението, знанията и практиките в десет държави от Дунавския регион. Беше събрано голямо количество данни като дължина на пътната мрежа, данни за пътнотранспортните произшествия и информация по Европейската директива за безопасност на пътната инфраструктура (2008/96 / ЕС). Това са само част от дейностите, които се изпълняват по време на проекта до 2021 г. По време на проекта ще се оценяват различията в безопасността на пътната инфраструктура между страните от Източна и Западна Европа. Нашите гости разкриват какви са тези различия и ни предоставят някои примери.

Въпреки че правилата за движение по пътищата и пътните знаци са еднакви в цяла Европа (датиращи от Виенската конвенция за пътните знаци и сигнали), съществуват различия в тълкуването на някои правила. Хърватските водачи, които знаят, че ограничението на скоростта по хърватските пътища извън градските зони (с изключение на магистралите и скоростните пътища) е 90 km/h и, че ограничението на даден пътен знак е валидно само до следващото кръстовище, ще бъдат изненадани, когато разберат, че в Австрия тези правила не важат. В Австрия ограничението на скоростта по пътищата извън градските зони е 100 km/h, а ограничението на пътния знак е валидно дори след пътен възел, ако превозното средство продължи пътуването си по главния път. В Хърватия жълтият пътен знак, обозначаващ вход в градската зона, предполага ограничение на скоростта от 50 km / h, докато в Австрия пътният знак за граница на града не променя по никакъв начин ограничението, посочено на предходния пътен знак. Друга разлика е инсталирането на предупредителен знак. В Хърватия и някои други страни обикновено има двойка предупредителни знаци, един на мястото на опасната зона, а другият на 150-250 метра преди първия. В Австрия и някои други страни това не е така, например на пешеходна пътека в Австрия е поставен само един предупредителен знак точно пред нея, докато в Хърватия има два знака. Друга интересна разлика се крие в маркировката на пешеходната пътека. В някои страни, ако пешеходната пътека е сигнализирана, зебрата на пешеходната пътека не е начертана, а е маркирана само с пунктирна линия. Най-големи разлики бяха открити при железопътните прелези, където има различия в тълкуването на едни и същи, или подобни знаци.

Тъй като в проекта участват десет държави, е интересно да се чуе техният опит.



По време на проекта по-голямата част от участващите партньори бяха изненадани от броя и дълбочината на различните подходи, спрямо безопасността на пътната инфраструктурата, които съществуват в определени страни и области. Мисля, че целта на този проект е именно намаляването на интерпретацията на разликите и прилагането на най-добрите практики, открити в проучвания, проведени в други държави. По-лесно е да се приложи идея, ако има държави, които вече са я реализирали и ако има конкретни доказателства, че прилагането ще има желаните ефект. Нашите гости обясняват, че пътната инфраструктура е един от трите ключови фактора за безопасността на движението, наред с хората и превозните средства. Концепция, която често е наричана Безопасна система, е основата на проекта.

Основна идея на концепцията е, че и трите ключови фактора трябва да действат взаимно и да коригират недостатъците си. Когато разгледаме превозните средства, обикновено се приема, че системи като ABS и автоматичен контрол на стабилността принципно са станали част от стандартното оборудване. Тези системи не правят нищо друго освен да помагат на несъвършения водач в критични ситуации да предотврати пътнотранспортни произшествия и последиците от тях.

Когато водачът не успее, дори и с тези системи да коригира грешката си, след това системите за вторична безопасност, инсталирани в превозното средство, се активират. Системите за вторична безопасност са предпазният колан, въздушните възглавници и различни укрепвания на шасито, които имат за цел да намалят последиците от неизбежна злополука.

ПО-ДОБРИ И ВИСОКОКАЧЕСТВЕНИ ПЪТИЩА НЕ ОЗНАЧАВА ПО-МАЛКО СМЪРТОНОСНО РАНЕНИ

Често можем да станем свидетели на увеличение на броя на пътнотранспортните произшествия след реконструкция на пътна отсечка в сравнение с броя на пътнотранспортните произшествия преди реконструкцията и. Тук се включва и третият ключов фактор за безопасността на пътя - човекът. Увеличаването на скоростта на шофиране е почти правило за новите реконструирани участъци от пътя. Ключ към безопасността на движението е приспособяването на скоростта на шофиране към условията на пътя. Цел на всяка система за движение трябва да бъде постигането на транспортна работа с максимално безопасна скорост. Просто казано, пътищата с интензивен трафик трябва да осигуряват максимална безопасност при най-високи скорости, докато тези пътища, по които трафикът е по-слаб, не оправдават големи финансови инвестиции в инфраструктурата, осигуряваща безопасност при по-високи скорости, а изискват прилагането на други мерки за успокояване на движението - както твърдят експерти от Факултета по транспорт и науки за движението по пътищата.

Пътищата с интензивен трафик трябва да гарантират максимална безопасност при най-високи скорости.

— Саня Леш, магистър по право





Фигура 1 Саня Леш, магистър по право, ръководител на проекти в Университета в Загреб, Факултет по транспорт и науки за движението по пътищата

ЩЕ БЪДЕ ИДЕАЛНО, АКО МОЖЕШЕ ВСИЧКИ ПЪТИЩА ДА СА С РЕЙТИНГ 5-ЗВЕЗДИ, но това не е реалистично, затова се счита, че пътищата с три звезди или повече трябва да бъдат реалистична цел за всяка държава. 3-, 4-, 5- звезди - какво означават те за водач, пешеходец, мотоциклетист, велосипедист или пътник?

Например, 5-звезден път е път с две пътни платна, разделен от предпазна бариера, отдалечена на метър от ръба на пътя, където ограничението на скоростта е 100 км/ч. Възможността за смъртоносно нараняване и възможността за пътнотранспортно произшествие като цяло на този тип път е наполовина, в сравнение с тази на 4-звезден път (типична хърватска магистрала) и четири пъти по-малко, отколкото на тази с 3-звезден път (добър междуградски път).

По принцип още една звезда означава, че възможността от фатално нараняване е намалена наполовина. Ако вземем предвид, че много от пътищата със силен трафик в Хърватия са оценени с 1 или 2 звезди, което означава, че има много голяма вероятност да възникнат сериозни пътни инциденти, няколко пъти по-високи в сравнение с пътища с рейтинг от три или четири звезди, ясно е кои пътни участъци изискват инвестиции, за да се увеличи драстично нивото на безопасност на движението.

Можете ли да прецените колко пари трябва да инвестират страните в пътната си инфраструктура, за да постигнат рейтинг от три звезди или по-висок? Колко време ще отнеме такава мащабна намеса? Д-р Марко Шеврович обяснява:

Както споменах по-рано, почти невъзможно е да се очаква поне 3-звезден рейтинг на



всички пътища, като се има предвид, че има пътища с много по-слаб трафик, просто не съществува икономическа логика зад това. Когато говорим за конкретна инвестиция, редно е да се каже, че пътните участъци изискват сравнително малки инвестиции в диапазон между 3000 и 7000 евро на километър, което е необходимо за увеличаване на рейтинга на дадения път от 2 до 3 звезди. При изграждането на нови пътища, разликата между 3- или 4- звезден път е около 3 до 5% от общата инвестиция, което е незначително като се има предвид, че увеличението на безопасността с 1 звезда намалява пътните инциденти с 50%. По отношение на динамиката на инвестициите е необходимо да се определят и да се избират приоритети. Инвестиционен приоритет са тези пътища, по които се случват повечето пътнотранспортни произшествия.

Отбележете, че предложенията, основани на методологията на EuroRAP вземат предвид анализа на разходите и ползите от инвестициите, пътищата с най-засилен трафик (най-високо излагане на риск) и пътищата, по които често се случват пътни инциденти, са приоритетни.

Настоящото партньорство между Факултета по транспорт и науки за движението по пътищата и Хърватския автоклуб при изпълнение на проекти EuroRAP, с подкрепа и финансиране по Национална програма за пътна безопасност на Република Хърватска и министерството на вътрешните работи, направи възможно реализирането на редица проекти и предложения, които бяха повече или по-малко приети от ръководителите на пътища.

Хърватските пътища, Хърватските магистрали и BINA Istra инвестират големи усилия и значителни финансови средства за подобряване на безопасността на пътната мрежа. С гордост казвам и считам, че EuroRAP допринесе много за повишаване на осведомеността на ръководителите на пътища за потенциално опасни места, днес дори се счита за стандарт при оценяване на пътната безопасност.

Европейската комисия промени директивата относно безопасността на пътната инфраструктура и сега се съсредоточаваме върху управление на безопасността в цялата пътна мрежа, вместо върху управление на черни точки, което се изоставя,

защото се счита за остарял и морално неприемлив принцип. Не е приемливо да се чака смъртта на определен брой хора на едно и също място, за да започне да се действа и да се ремонтира пътят.

Обмен на опит за по-висока безопасност на движението!

**Какво трябва да ни донесе проектът RADAR, след приключването му през 2021 г.?
Ще бъдат ли приложени резултатите от проекта в законодателството на държавите,
участващи в проекта?**



Крайният продукт на проекта RADAR е Дунавска стратегия за повишаване на нивото на безопасност на пътната инфраструктура и План на действие за изпълнение на предложените мерки. Целият проект е замислен така, че споменатите документи се подготвят в сътрудничество с местни партньори, които ще срещнат казуси и примери за добри практики от други страни от региона, а тези примери на добри практики ще се превърнат в стратегически насоки за целия регион. Сегашият опит от проекта ни показва, че Австрия прилага много напреднали мерки за безопасност на мотоциклетисти по туристическите пътища, а в същото време Хърватия и България подготвят съвременни разпоредби относно стандартите за безопасност в съответствие с най-новите технологични постижения. Вторият въпрос, относно законодателната рамка, изисква по-подробен отговор от просто „да“ или „не“. Всички държави от района на р. Дунав ще получат посочените документи, които под формата на предложения ще бъдат на разположение и на всички, които подготвят правната рамка. След това законодателят трябва да прецени, дали ще приеме всички или само определени предложения, като вземе предвид други приоритетни инвестиции в транспортния сектор. Ние, като партньори по проекта, сме на разположение на управляващите в случай, че се нуждаят от пояснение или подробно обяснение. - обяснява д-р Марко Шеврович.



Фигура 2 д-р Марко Шеврович, EIRA- EuroRAP

