



# БЪЛГАРСКА БРАНШОВА АСОЦИАЦИЯ ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ



адрес за кореспонденция: гр. Пловдив, Околовръстен път, кв. Коматеево  
[www.bbars.bg](http://www.bbars.bg); e-mail: [bbars@abv.bg](mailto:bbars@abv.bg)



Уважаеми Госпожи и Господа,

Преди всичко бих искал да благодаря на Световна банка и Министерство на регионалното развитие и благоустройството, за възможността да бъда днес тук сред Вас.

Казвам се Николай Иванов и съм председател на Управителния съвет на БЪЛГАРСКА БРАНШОВА АСОЦИАЦИЯ ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ.

Сдружение „БЪЛГАРСКА БРАНШОВА АСОЦИАЦИЯ ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ” е юридическо лице с нестопанска цел за извършване на обществено полезна дейност. В Сдружението членуват водещите в България фирми, производители, доставчици и изпълнители на пътни принадлежности за обезопасяване на националната пътна мрежа, ИТС фирми, експерти и одитори по пътна безопасност. ББАПБ е редовен член на Европейската Пътна Федерация /ERF/, Международната Пътна Федерация /IRF/, EURORAP, както и подкрепяме Европейската харта за пътна безопасност.

## Основни цели на сдружението според Устава му са:

1. Да работи и да участва в процеса за подобряване на безопасността на движението по пътищата с цел опазване на здравето и живота на хората по пътищата;
2. Да съблюдава за спазването на високите стандарти за качество при производствените дейности.
3. Да работи за хармонизирането на българските стандарти за пътна безопасност с европейските и международни стандарти и изисквания и др.

От създаването си до момента ББАПБ **поддържа непрекъснат диалог** с държавните институции, пътната администрация, общините, университетите и институтите, както и с други взаимосвързани с пътния бранш структури, относно решаване на проблемите на пътната безопасност и повишаване на професионалната компетентност в областта. За тази цел сме написали и изпратили над 400 писма до държавните институции, излагайки актуалните проблеми и предлагайки решения.

В следствие на ползотворното партньорство и сътрудничество между администрацията и Асоциация Пътна Безопасност, към момента извършваните по републиканската пътна мрежа дейности по полагане на пътна маркировка, доставка и монтаж на пътни знаци и пътни ограничителни системи отговарят на всички европейски норми, български държавни стандарти и нормативни документи и изисквания. Различен е въпроса по общинската пътна мрежа, но се наяваме в съвсем скоро време изпълнението на тези дейности да се подобри и там.

Експертите и специалистите на сдружението участват редовно в работни групи, комисии и експертни технико-икономически съвети за създаване, промяна и актуализация

на нормативни документи, технически спецификации и правила в областта на пътната инфраструктура и пътната безопасност.

Към настоящия момент наши експерти са членове на междуведомствена работна група към министерството на регионалното развитие, която подготвя нова **Наредба за ограничителните системи за пътища**. В нея ще се определят техническите изисквания, норми и правила за пътните ограничителни системи, които ще се прилагат както за републиканските, така и за местните пътища, класифицирани в съответствие с чл.3 от Закона за пътищата, така и за улиците.

Тук е мястото да поздравя МРРБ, АПИ и Института по пътища и мостове за непрекъснатите им усилия за подобряване на пътната инфраструктура в страната.

В изпълнение на целите си, Сдружението организира кръгли маси, семинари и конференции изцяло насочени към подобряване на пътната инфраструктура и актуализиране на нормативните документи, касаещи пътната безопасност. Като пример ще спомена организираният от Асоциацията тази година двудневен семинар в гр. Хисаря относно поддържането и експлоатацията на ограничителните системи за пътища, пътните знаци и пътната маркировка., както и последната международна конференция, която се проведе на 02 Септември 2015г. в гр. София.

Конференцията имаше за цел да покаже на присъстващите добрите европейски и световни практики за изграждане на модерна пътна инфраструктура. Гост лектори изнесоха доклади относно **елементите за начало и край съгласно ENV 1317-4 и буферите срещу челен удар съгласно БДС EN 1317-3**.

На следващите няколко слайда ще видите снимки от вече монтирани такива елементи на Автомагистрала „Марица“ ЛОТ 2 в участъка „Димитровград – Харманли“, и по точно на изходите от автомагистралата и на отбивките за почивка; Автомагистрала „Хемус“ в участъка „Белокопитово – Шумен“. До края м.Октомври предстои да бъдат монтирани още 14бр. елементи за начало и край съгласно ENV 1317-4 на европейски път E79 - А3 /Автомагистрала „СТРУМА“ ЛОТ 2 в участъка „Дупница – Благоевград“/.





Изключително интересен бе и докладът за атенюаторите за камиони, или така наречените ТМА. Това са устройства, които се закачат на обезопасителния камион в началото на пътния участък, на който се извършват краткотрайни работи. При евентуален удар на МПС в него, те изпълняват функцията на буфер, като осигуряват по-голяма безопасност, както за работниците, така и за участниците в движението. В България вече има фирма собственик на две такива устройства, като съвсем скоро се очаква още една фирма да закупи няколко броя ТМА.



Голям интерес сред присъстващите на конференцията предизвика докладът за **ВИЗИЯ НУЛА на Швеция**. През 1997 г. шведският парламент приема декларация „Визия нула“ - една нова и смела политика за пътна безопасност, основаваща се на четири принципа:

**Морал:** човешкият живот и здравето са най-важни; те имат приоритет пред мобилността и другите цели на пътнотранспортната система;

**Верига на отговорността:** доставчиците, професионалните организации и професионалните участници в движението са отговорни за безопасността на транспортната системата. Участниците в движението отговарят за спазването на правилата и разпоредбите. Ако участниците в движението не спазват правилата и разпоредбите, освен отговорност от тях самите, отговорност се търси и от безопасността на пътната инфраструктура.

**Философия на безопасността:** хората правят грешки; пътнотранспортните системи трябва да намалят до минимум възможността за грешка и за причинените щети, когато бъдат допуснати грешки, т.е.пътната инфраструктура трябва да може да „опрощава“ грешките на хората;

**Промяна на действащите механизми:** доставчиците и контролните органи на пътнотранспортната система трябва да положат максимални усилия, за да осигурят безопасността на всички граждани и всеки от участниците трябва да е готов да се промени, за да се постигне безопасност.

Основната идея на Визия Нула е да се промени начина на мислене на цялото общество и да се осъзнае, че **отговорността за безопасността на движението по пътищата е споделена** между участниците в движението, проектантите и строителите на пътища, пътните служби, производителите на автомобили и пр., т.е. между всички, които са пряко или косвено включени в движението по пътищата. В тази насока Визия нула се опира на три основни компонента:

- **Образование / Education** {едюкейшън} – инвестиране в обучителни и образователни програми за всички участници в движението, обучение на децата още от предучилищна възраст, включително публични медийни кампании, насочени към поведението по пътищата, както и целево обучение на професионалните шофьори, които прекарват най-много време на път.
- **Инженеринг/ Engineering** {енджиниъринг} – проектиране, изпълнение и поддръжане на пътната инфраструктура
- **Изпълнение/ Enforcement** {енфорсмънт}– прилагане и спазване на правилата и законите за движение по пътищата, както и налагане на наказания при неспазването им

Или така наречените 3 Е-та.

Всички действия на членовете на Асоциацията са в унисон с Глобалния план на ООН за провеждане на Десетилетието за активни действия по осигуряване на безопасност в движението по пътищата 2011-2020г. и Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 – 2020.

В тази връзка искам да обърна внимание на следното:

В Европа с **Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури** се въвеждат изисквания за управление на безопасността на трансевропейската пътна мрежа /TEN-T roads/, включващи инспекции и одити по пътна безопасност. Изискванията на цитираната европейска директива са въведени в българското законодателство с измененията и допълненията, направени в Закона за пътищата. Съгласно тези изменения се предвижда по пътищата в РБългария, които съставляват част от трансевропейската



пътна мрежа, задължително да се правят одити и инспекции по пътна безопасност независимо дали тези пътища се намират в етап на планиране, проектиране, строителство или експлоатация.

Одити и инспекции по пътна безопасност, въведено в законодателството ни съгласно европейската директива, е част от общата политика на Общността по отношение на безопасността. Очевидна е позицията на ЕС, че пътната безопасност е от първостепенно значение.

### ***Но къде е проблемът според експертите на ББАПБ ?***

Задължението за извършване на одити и инспекции по пътна безопасност обхваща единствено пътищата /извън населените места/ – част от Трансевропейската транспортна мрежа. Статистиката на МВР обаче показва, че огромната част от пътно-транспортните произшествия стават не по трансевропейската пътна мрежа, а по републиканската, общинската и уличната мрежа. Над 90% от загиналите при ПТП, както и от тежко ранените, оставащи инвалиди за цял живот, са пострадали по националната пътна мрежа. Точно по тази причина според всички нас в Асоциацията обхваща на одити и инспекции по пътна безопасност трябва да се разшири, т.е. да не е задължителен само за Трансевропейската транспортна мрежа, а и за републиканската и общинската пътна мрежа

Не можем да останем безразлични към този факт и тези числа. За това използвам възможността и апелирам:

- Одитите и инспекциите **да станат задължителни за прилагане и по отношение на републиканската и общинската пътна мрежа в страната.** По този начин ще успеем да изпълним целите си, поставени в Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата за периода 2011 – 2020г.
- Докато одит по пътна безопасност се предвижда за новостроящи се и новопроектиращи се обекти, то инспекции се предвиждат за пътищата в експлоатация. Всички експерти и специалисти от пътния бранш възлагаме **големи очаквания точно от инспекциите за безопасност на съществуващата пътна мрежа**, защото именно чрез тях може да се види реалното състояние на пътна инфраструктура в страната. Инспекциите по пътна безопасност трябва да започнат първо от автомагистралите, а на следващ етап – да се приложат и за първокласните, второкласните и третокласните пътища, което ще бъде в унисон с обявления от правителството приоритет тези пътища също да бъдат ремонтирани и обезопасени.

Само периодични инспекции за безопасност, извършвани от независими органи, ще гарантират качествена проверка на пътищата в експлоатация и установяване на несъответствията по отношение на пътната безопасност. В дългосрочен план считаме, че те ще допринесат за намаляване на пътно-транспортните произшествия и жертвите от тях.

Например проектът **SENSoR** на EuroRAP започна през есента на 2012г. и приключи в края на 2014г. Проектът обхваща 14 държави от Югоизточна Европа - Гърция, Словакия, Унгария, Словения, Молдова, Сърбия, Македония, Босна и Херцеговина, Хърватия ,

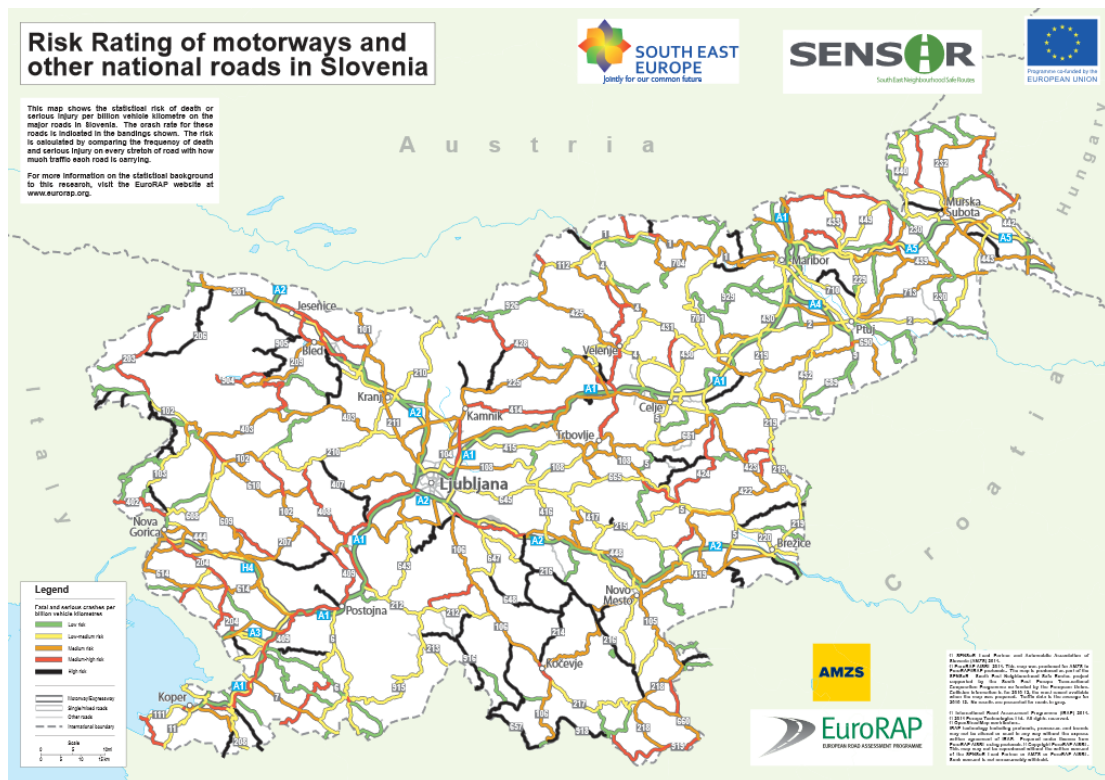


Албания, Черна гора, България, Румъния и Украйна.

**Методът**, който се използва при SENSOR се състои от следните няколко **стъпки**:

- **Маркиране на риска /Risk Mapping/:**

Въз основа на реални катастрофи и пренос на данни се съставят цветово кодирани карти, показващи риска от смърт и сериозни наранявания – т.нар. **Кarti на риска**



- **Пътни инспекции /Road Inspections/:**

Проверки на високорисковите пътища чрез използването на специално оборудвани превозни средства, софтуер и обучени анализатори и експерти.



- **Оценяване – от 1 до 5 звезди /Star Rating/:**

Оценките показват вероятността от катастрофа и колко добре пътя ще предпазва от смърт или сериозно нараняване в случай на катастрофа. Прилага се 5-звездна скала, базирана на типичната международна практика, при която 5 звезди се дават на път, при който вероятността от катастрофа, която може да доведе до смърт или сериозно нараняване, е много ниска и обратно 1 звезда се дава на път, при който тази вероятност е най-голяма.



- **Разработване на инвестиционни планове по-безопасни пътища**  
**/Development of Safer Roads Investment Plans/**

Разработва се подробен доклад и План за инвестиции за по-безопасни пътища, предлагайки над 70 доказани възможности за подобряване на пътната инфраструктура.



По проекта SENSor са инспектирани, маркирани, анализирани и оценени около 19,000 km в 14-те държави от Югоизточна Европа. В **България** в рамките на проекта **SENSor** на EuroRAP са оценени **около 700 км** пътища – част от трансевропейската пътна мрежа. Въпреки че инспектираните километри представляват една много малка част (едва 1,5 %) от националната пътна мрежа, това е едно похвално начало за управлението на пътната ни безопасност. За съжаление обаче резултатите са разочароващи, тъй като **70% от инспектираните участъци са оценени с по-малко от 3 звезди.**

Оценяването е извършено въз основа на индивидуалния относителен риск за четири групи потребители – пътници в автомобили, мотоциклетисти, пешеходци и велосипедисти.

Резултатите от оценяването са представени в следващата фигура за всяка една от групите.

Star Ratings	Vehicle Occupant		Motorcycle		Pedestrian		Bicycle	
	Length (kms)	Percent	Length (kms)	Percent	Length (kms)	Percent	Length (kms)	Percent
5 Stars	1.1	0%	0.0	0%	0.4	0%	0.4	0%
4 Stars	15.0	2%	0.3	0%	0.3	0%	0.0	0%
3 Stars	191.8	28%	63.1	9%	0.5	0%	6.4	1%
2 Stars	160.5	23%	154.8	22%	19.9	3%	103.5	15%
1 Star	322.4	47%	472.6	68%	336.1	49%	256.1	37%
Not applicable	0.0	0%	0.0	0%	333.6	48%	324.4	47%
Totals	690.8	100%	690.8	100%	690.8	100%	690.8	100%

Както се вижда от таблицата, на по-малко от 0.5% от изследваната национална пътна мрежа е дадена оценка 5 звезди, и само 2% е оценена с 4 звезди за пътниците в автомобила. Приблизително една четвърт от мрежата (28%) придобива 3 звезди, а почти половината от мрежата (47%) е оценена само с 1 звезда. Оценката за мотоциклетистите е най-лоша, тъй като 68% от мрежата принадлежи към 1 звезда, която означава най- високо рисковата категория.

Данните сочат още, че България има един от най-високите проценти на смъртни случаи по пътищата на един милион жители в Европейския съюз. Освен това, България остава една от най-опасните страни на ЕС за пътнотранспортни произшествия поради поведението на водачите и все още не до там безопасната инфраструктура.

За да може в България да постигнем **трайни резултати по отношение на безопасността на пътната инфраструктура** е необходимо да взаимодействаме и да използваме метода на EuroRAP, а именно:

1. необходимо е да се направи оценка на състоянието на цялата републиканска и общинска пътна мрежа в страната, т.е да се организира пълна инвентаризация на всички пътни елементи в страната. Това ще осигури ясна картина на състоянието на пътната инфраструктура;
2. на следващо място е необходимо да се оцени риска от смъртност и нараняване по пътищата;
3. на трето място трябва да се изготви един план за ремонт, рехабилитация и поддръжка на цялата пътна инфраструктура в страната, като се използва целия наличен ресурс в държавата - проектантите, пътни специалисти и експерти, одитори по пътна безопасност, както и експерти и представители на браншовите организации и сдружения.
4. на последно място е изключително важно този план да бъде финансово обезпечен от държавата, т.е да се осигури финансиране на необходимите средства за ремонт, рехабилитация и поддръжка на пътната инфраструктура в страната и съответно нейното надграждане, независимо дали това финансиране ще е с европейски средства, средства от държавния бюджет или заемни средства.



Като стана въпрос за финансирането искам да обърна внимание на един **основен проблем** - недостигът на инвестиции в поддръжката на пътната инфраструктура генерира по-високи реални рискове от инциденти, проблеми, свързани с претоварването, повишен шум и др.

Проблемът е, че по-голяма част от нашето общество **не разглежда пътната инфраструктура като финансов актив за обществото и икономиката**, поради липсата до голяма степен на осъзнаване на нейната стойност. Последствията от непълното оценяване на тези активи са подобни на увеличаването на нашия дълг - всички ставаме по-бедни. Редица изследвания в Европа показват, че единственият начин да се управлява европейския пътен актив, така че той да отговарят на нуждите и очакванията ни, е да извършват редовни прегледи и инспекции и да предприема редовно планирана поддръжка.

В България смъртните случаи и ранените на един милион население са от 2 до 2,5 и до 3 пъти по-високи в сравнение с някои западноевропейски страни, в резултат на което **годишните щети на икономиката ни се оценяват на над 1 милиард и 400 милиона лева**. Сигурен съм, че сте съгласни с мен, че нашата страна не може да си позволи да понася подобни икономически щети година след година.

С цел намаляне на тези финансови загуби Българска Браншова Асоциация пътна безопасност смята, че е необходимо да бъдат предприети действия в следните насоки:

- Изключително важно е **пътната безопасност да бъде изведена като приоритет в транспортната политика**, тъй като пътнотранспортните произшествия и риска от тях за здравето и живота на хората формират значителни външни разходи, понасяни от цялото общество.
- Необходими са **инвестиции за повишаването на пътната безопасност**, като освен чисто човешкият фактор, съществува и силна икономическа логика за необходимостта от инвестиции в пътната безопасност – изследвания, проведени на ниво ЕС показват, че на 1 евро инвестиции в пътна инфраструктура се очакват до 15 евро икономии от по-малко пострадали, по-ниски разходи за здравеопазване и щети, в резултат от намаляване броя на ПТП. Много е важно да се осъзнае, че **РАЗНОСКИТЕ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕ ПО ПЪТИЩАТА СА ИНВЕСТИЦИЯ, А НЕ РАЗХОД**.
- Необходимо е **да се увеличи финансовият ресурс** в областта на безопасността на движението по пътищата, защото в дългосрочен план подобни инвестиции при всички случаи биха намалили цената, която българската икономика плаща за катастрофите. Именно доброто финансиране е основната движеща сила на прогреса в намаляването на пътния травматизъм. Видно е, че средствата от фондовете на Европейски Съюз са недостатъчни, което означава, че трябва да се отделят повече бюджетни средства, да се осигурят заемни средства - изобщо крайно наложително е да се положат основите на стабилен държавен механизъм за финансиране на различните дейности и инициативи в областта на безопасността на движението.
- Би било добре Народното събрание и/или Министерския съвет на Република България да приемат декларация подобна на **ВИЗИЯ НУЛА**. Целта на политическия документ трябва да бъде – промяна в мисленето на

обществото и осъзнаването, че пътната администрация носи общата отговорност за пътната безопасност на транспортната система, но и всички останали заинтересовани страни в сектора на автомобилния транспорт и участниците в движението също имат отговорности за гарантиране и подобряване на пътната безопасност.

Нека не забравяме, че човешкият живот и здраве са свещени и следва да са приоритет пред всички други фактори. Никая цена и полза не може да замени човешкия живот.

Благодаря за вниманието!