

Д-р ик.н. Николаї Иванов, председател на УС на ББА „Пътна безопасност“

# Ще продължим нашата работа за база, свързана с

Разчитам на в. „Строител“ като доказана във времето медия

Емил Христов

Д-р Иванов, за единадесета поредна година Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“ (ББАПБ) връчи своите награди. На какъв принцип бяха избрани победителите?

Единадесетото издание на мероприятиято бе изцяло съобразено с противоепидемичните мерки в страната. За нас е чест за поредна година да отличим извадени институции, организации и личности, които с дейността си са допринесли много за повишаване на безопасността по пътищата през 2020 г. Щастливи сме, че събитието предизвиква огромен интерес. Убедени сме, че отличията са не само признание, а и допринасят за мотивацията и всеотдайността на всички, които са приели пътната безопасност като своя лична кауза. Трябва да признаем, че през последните години се забелязва силен недостиг на професионалисти в сферата на организацията на движението и пътната безопасност, затова е необходимо да насочим усилията си към подкрепа и поощрение на квалифицираните кадри в сектора.

Избирането на кандидатите е продължителен процес. Няколко месеца преди датата, насрочена за провеждане на церемонията, обявяваме пред всички наши членове, че номинациите за Годишните награди за „Принос в пътната безопасност“ са отворени и всеки има право да даде своите предложения за различните категории, като предложениата задължително трябва да бъдат подкрепени с ясни мотиви. След като периодът за номиниране приключи, Управителният съвет на ББАПБ внимателно разглежда всички номинирани и след задълбочено обсъждане избира победителите.

С връчването на отличията за „Принос в пътната безопасност“ ББАПБ изказва своята признателност към наградения за личните качества и усъзната работа в сферата на безопасността.

Каква беше 2020 г. за ББАПБ?

Въпреки трудностите, които всички изпитахме, през миналата година ние успяхме да бъдем активни и да изпълним заложените дейности, като изцяло се съобразявахме с наложените



противоепидемични мерки – това още веднъж показва, че животът и здравето на хората са наш основен приоритет.

През септември 2020 г. проведохме Шестата годишна конференция на тема „Безопасна пътна инфраструктура“ в Хисаря, на която участие взеха над 250 делегати, експерти, научни специалисти, одитори и специалисти по пътната безопасност, както и представители и ръководители от държавната администрация. Горди сме, че събитието предизвика огромен интерес и за шести пореден път позволи да се разгледаат трудности, свързани с пътната безопасност, да се оцени действащата нормативна база и да се търсят подходи за ускорено внедряване на положителните европейски и световни практики в областта. Участниците във форума изготвиха заключителна декларация, в която са синтезирани конкретни проблеми, касаещи пътната

безопасност, за които трябва да се потърсят навременни решения. Убеден съм, че след всяка конференция се повишава нивото и самочувствието на хората, които професионално се занимават с въпросите на пътната безопасност.

ББАПБ постоянно развива дейността си и по отношение на международните организации, в които членува. През изминалата година се включихме в онлайн конференция и семинари на Световната пътна федерация (IRF), Европейската пътна федерация (ERF), както и в работни срещи с представители на двете организации с цел обмяна на опит и добри практики.

През 2020 г. ББАПБ стана водеща на националната програма на EuroRAP (European Road Assessment Programme – Европейска програма за оценка на пътищата) в България и в това качество сключи Меморандум за разбирателство с Агенция „Пътна инфраструктура“, чрез който се уста-

нова рамка на полцията за сътрудничество и взаимно допълване, за да се приложат знания и капацитет в подкрепа на повече и по-добри инвестиции в областта на пътната безопасност в България. Дейностите, които ще се развиват, са свързани с подпомагане разработването на програма за оценка на цялата пътна мрежа, включваща както картографиране на риска от катастрофи, така и звездна оценка до края на 2024 г., посочена в европейската директива за безопасност на пътната инфраструктура. Ежегодно ще се изготвя карта на риска за всеки изследван регион. Състоянието на пътищата от националната мрежа е сред основните фактори за безопасността на движението и е нужно да насочим усилията си към подобряването му.

ББАПБ участва като партньор в проект RADAR – „Оценка на риска по пътищата в Дунавския регион“,

който осъществява дейности за обучение и транснационално сътрудничество на различни равнища, за да помогне на отговорните организации да идентифицират риска по пътищата в Дунавския регион и систематично да го намалят чрез подобряване на пътната инфраструктура. Проектът разглежда всички участници в движението, като обръща специално внимание на уязвимите.

Какви са приоритетите на ББА „Пътна безопасност“ през 2021 г.? Кои са най-належащите проблеми за разрешаване в сферата на пътната безопасност в момента?

В духа на интегрирания подход „Визия 0“ ще продължим нашата работа за усъвършенстване на нормативната база, свързана с пътната безопасност.

Още от самото основаване на ББАПБ ключовият приоритет в дейността ѝ е опазването на живота и здравето на участниците в пътното движение. Стремим се да развиваме своите активности както на територията на България чрез утвърдените ни вече мероприятия, които провеждаме ежегодно, така и чрез обмяната на опит с международни организации със сходен предмет на дейност. Взаимстването на добри европейски и световни практики в сферата ще ускори процеса на повишаване на безопасността по пътищата.

Горди сме, че в началото на 2021 г. кандидатурата на ББАПБ за членство в Световния альянс на неправителствените организации (НПО) по пътната безопасност получи одобрение. Альянсът представлява повече от 250 НПО от над 90 страни по света и осигурява форум за обмяна на знания и опит, както и за колективно застъпничество за пътната безопасност и за работа на жертвите на ПТП. Вярвам, че това членство ще ни даде възможност да се запознаем с редица ефективни решения за повишаване на безопасността в много страни по света. А чрез конференциите, които ежегодно организираме, осигуряваме възможност за представяне и изява на млади експерти – мисля, че това е от стратегическо значение за развитието на квалифицирани кадри в сферата.

Считаме за наше задължение да продължим да

търсим решения за изменение на отношението на гражданското общество и държавните институции към проблемите на пътната безопасност.

Кои са новите инициативи на ББАПБ? Какво предстои до края на 2021 г.?

Ще продължим традицията по организиране и провеждане на доказалите своята висока ефективност мероприятията, като Годишната конференция „Безопасна пътна инфраструктура“ в Хисаря, дванадесетото издание на наградите за пътната безопасност 2021 г., специализираните кръгли маси и дискусии.

За нас е важно да проявяваме постоянна активност за подобряване на взаимодействието с отговорните институции за актуализиране и допълнение на действащите нормативни документи, наредби, инструкции, технически спецификации и стандарти в съответствие с най-добрите световни и европейски практики.

Изцяло нова инициатива, която подехме в началото на тази година, е създаване на първото и единствено до момента специализирано телевизионно предаване за пътната безопасност „Визия 0“, което се излъчва по национална телевизия „Българи“ с цел откриване на обществена платформа за дискусия по проблемите на безопасността на движението.

То запознава зрителя с основни теми и проблеми, свързани с безопасността. В него доказал се експертни анализират актуални въпроси, дават се предложения към съответните органи за подобряване на пътната безопасност и се търсят решения за намаляване на жертвите по пътищата. Ще бъдат представяни и промени в Закона за движението по пътищата и др.

Разбира се, ще продължим активната си работа и участие в проект RADAR и програмата EuroRAP. Ще подкрепяме националните и международни кампании по безопасността на движението по пътищата, както имаме идея за организиране и международна конференция в България. Ще разширяваме взаимодействието с нашите чуждестранни партньори, като Европейската пътна федерация, Световната пътна федерация, Европейската програма за оценка на пътищата и Световния

и член на УС на КСБ:

# Усвършенстване на нормативната пътна безопасност

алианс.

## Как оценявате пътната инфраструктура в България?

Пътната мрежа на всяка страна трябва да се счита за национално богатство. Някои трасета са от времето на траките, от Римската империя, от Първото и Второто българско царство. Крайно време е всички ние да осъзнаем, че инфраструктурата – републиканска или общинска, тя е на всички нас и вследствие на това, че е обща собственост, тя е и обща отговорност, трябва да я пазим и поддържаме. Ако не се грижим и не инвестирате в нея, тя ще се руши. Средствата, вложени в пътната инфраструктура, не трябва да се разглеждат като разход, а като инвестиция в човешкия живот и здраве.

Политиката, която се провежда в последните години на изграждане на автомагистрала, скоростни пътища, пробиване на тунели, на обновяване и ремонт на трасета, на внедряване на нови технологии за управление и интелигентни транспортни системи, уверено ни придвижва към по-високо качество на транспортното обслужване и по-висока степен на безопасност.

## Съвсем скоро беше пуснато движението по ремонтния тунел „Витиния“ на АМ „Хемус“. Какви мерки за пътна безопасност са предприети в тунела? Как стоят нещата в другите подобни съоръжения в страната?

Ползите за пътната безопасност от ремонтни дейности, свързани с подобряване на осветлението, маркировката и сигнализацията, са безспорни, а и осигуряват по-комфортно преминаване през тунелите. Не трябва да забравяме, че те са пътни участъци с повишена опасност и поради тази причина е необходимо да влагаме средства в усилия за подобряването на условията им в цяла България, както и всички ние да шофираме с повишено внимание, спазвайки правилата.

Колкото до тунел „Витиния“, предлагам да направите открито специален материал – заслужава си. Не само ще запознаете читателите на вестник „Строител“, а и ще дадете добър пример как да се изпълняват строителните и ремонтно-възстановителни работи от тук на

пътък. При осъществяването на дейностите на тунел „Витиния“ – лява тръба, са включени: различни системи за безопасност, като изграждане на нова дренажна система, система за отвеждане на леснозапалими течности, рециклирането им и слот система (линейни отводнителни системи, включително и ревизионни шахти); направа на противопожарен водопровод; монтиране на ново тунелно осветление, електрозабавителна система, система за пожароизвестяване и оповестяване, видео наблюдение. Изгражда се и управление на осветлението и SCADA система, представляваща съвкупност от програмни и апаратни средства, които дават възможност за локално или отдалечено управление.

## Какви други възможности има за подобряване на безопасността на пътната инфраструктура в България?

Темата за пътната безопасност е с мултидисциплинарен характер и е предмет на дейност на различни институции. За постигане на максимален ефект всички заинтересовани страни трябва да следват международните политики и добри практики в тази сфера, като най-често рамката е поставена от Европейския съюз. През 2019 г. ЕП предложи изменение на гатурацията от 2008 г. Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури. В актуализирания вариант се открояват някои ключови понятия, като „безопасна система“, оценка на риска и категоризиране на безопасността на пътната мрежа.

Това са акцентите и в дейността на EuroRAP, в която ББАПБ членува от 2015 г. и с която успешно си партнира отговора. EuroRAP е международна организация с нестопанска цел, посветена на каузата за намаляване на ПТП с убити и тежко ранени чрез осигуряването на по-безопасна пътна инфраструктура. Основната презумпция в протоколите на EuroRAP е концепцията за „безопасна система“, според която смъртните случаи и тежките наранявания при ПТП могат да бъдат до голяма степен предотвратени.

Неведнъж съм казвал, че пътната безопасност е резултат от комплексното взаимодействие на всеки един от елементите



в системата човек – път – автомобил – околна среда. Човекът е силно уязвимият „елемент“ в цялостната система, а също така той е и „елементът“, който е склонен да допусне грешки, които водят до произшествия. Анализи показват, че повече от 90% от ПТП са вследствие грешка на водача. Затова и подходите в концепциите за „безопасна система“ обикновено имат за цел да разработят система за автомобилен транспорт, която да минимизира последиците от човешките грешки чрез осигуряване на безопасна среда – „щадящи“ пътища (проектирани и изпълнени така, че грешките на водачите да не водят незабавно до тежки или фатални последици), по-сигурни автомобили, по-безопасни скорости на движение и осигуряване на ефективна грижа след катастрофа.

Друга много важна част в усилията за повишаване на безопасността на движение по пътищата е т.нар. оценка на риска. EuroRAP предлагат картиране на риска от ПТП като обективен поглед върху това къде по пътната мрежа има смъртни случаи и тежко ранени и къде рискът от ПТП е най-висок. Оценява се комбинираният риск, произлизащ от взаимодействието на ползвателите на пътя, автомобилите и пътната среда. Протоколите за картиране на риска очертават високо и средно-високо рисковите участъци на пътя в разглеждан регион или цялостна пътна мрежа, като цвят е максимално да се намали броят на подобни отсечки за сметка на участъци, които попадат в категория с нисък риск. Прави се и „звездно оценяване“, което се основава на данни от инспекции на пътя и предоставя проста и обективна мярка за нивото на безопасност, „Взрадено“ в пътищата за всички ползватели на пътя. 5-звездните пътища

(зелени) са най-безопасни, а тези, оценени с 1 звезда (черни), са най-малко безопасни. Най-общо казано, всяко допълнително увеличение на звездите води до намаляване наполовина на зазубите вследствие на катастрофа по отношение на броя на хората, които са убити и сериозно ранени. Разбира се, при една перфектна условия всички пътища биха били оценени с 5 звезди, това обаче би изисквало огромен финансов ресурс. Затова реалистичната цел е поставяне на усилия за осигуряване на 3-звездни и 4-звездни пътища, което се предполага, че ще отговори и на изискванията за намаляване наполовина на произшествията с убити и ранени до 2030 г., както е заложено в политиките на ЕС. Най-ефективните методи за постигане на 3-звезди и 4-звезди пътища са подобряване в инфраструктурата и управление на скоростта. Когато наличните бюджетни средства са по-оскудни, значителни подобрения могат да се постигнат с относително евтини мерки, като например подновяване на маркировка и намаляване на допустимата скорост на движение в най-опасните участъци от пътя.

Въпреки че ББАПБ неведнъж е давала форум за представяне на споменатите дотук методи, у нас те все още не се прилагат активно. Тази година предстои още веднъж да ги представим пред българските институции като част от Пилотен проект, който се реализира в рамките на международния проект РАДАР, в който ББАПБ е партньор, а Агенция „Пътна инфраструктура“ към Министерството на регионалното развитие и благоустройството – асоцииран партньор.

## Какво е мнението Ви за предложените промени в Закона за пътищата?

Голяма част от измене-

нията вече са приети от Народното събрание. Създадени са нормативни условия за изпълнение на европейската директива за управление на безопасността на пътната инфраструктура. Конкретизирани са изискванията за одитите по пътна безопасност, инспекциите по пътна безопасност и към одиторите. Всичко това определено ще окаже положително въздействие върху безопасността на движението. В същото време следва да отбележа, че с тези законодателни промени Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ (ДАБДП) придобива права да осъществява конкретни контроли, административнаонаказателни и изпълнителски дейности. Вместо да прави политика и да решава въпросите чрез решения на Министерския съвет, ДАБДП се наема с чисто изпълнителски дейности, които в момента са от компетентните на други държавни органи. Появява се нещо като мина губил на Министерството на регионалното развитие и благоустройството и според мен това е грешка.

Силно притеснително е, че голяма гама от неутонените проблеми са отнесени към една многостранна наредба, която не е ясно кой ще я разработва и кой ще я контролира. Това ще доведе до сериозно напрежение между институциите. Считам, че в разработването на тази основна наредба трябва да има прозрачност и възможност за широка обществена дискусия.

Също така в директивата, по повод на която се инициираха тези промени, ясно е определено, че одиторът по пътна безопасност не трябва да бъде независим, и в същото време се въвеждат права на една държавна институция да прави оценка на одитите от позицията на своята административна власт. Не само че подобна постановка в директивата няма записана, но и това поставя под съмнение думата „независим“ одитор.

Позабува се и общественото начало, съществувало от много години, тъй като Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата (ОКПБДП), в която участват зам.-министри на вътрешните работи, на регионалното развитие и благоустройството, на транспорта, информационните технологии и съобщенията, на образованието и науката и други, както и председателите на управителните съвети на най-големите неправител-

ствени организации, работещи по проблемите на безопасността на движението, се явява помощен орган на председателя на Държавната агенция „Безопасност на движението по пътищата“, а председателят едновременно от името на ДАБДП внася на заседания на МС различни документи за обсъждане и приемане. Лично на мен ми се струва, че по-правилно би било, ако председателят на ДАБДП, който е и председател на ДОКПБДП, внася материалите в Министерския съвет от името на ДОКПБДП.

## Вие сте и член на УС на КСБ. Какви спорове Вас трябва да са най-важните теми в дневния ред на КСБ през 2021 г.?

Основните теми в дневния ред на КСБ са очертани в приетите от ОС на Камарата политики за 2021 г. За мен от изключително значение е да прогледя работата на КСБ за реформата на законодателството, касаещо строително-инвестиционния процес и по-конкретно ЗУТ. Голям успех на Камарата е активната роля за създаването на Консултативния съвет на строителите и професионалните организации в сектор „Строителство“ и активната и позиция в рамките на Съвета. Обединяването на сектора около необходимостта от нов ЗУТ и стартерът на свръхмалката работа по изготвянето му е от изключително значение. Другите важни теми, по които трябва да насочим усилията си, са дигитализацията на сектора и професионалната квалификация. Камарата, както и досега, трябва да е активна в комуникацията си с централната и местните власти и да търси и постига най-добрите условия за развитие на строителния сектор.

## Четете ли в „Строител“ и какво е мнението Ви за изданието?

Разбира се, всяка сегмента чета в „Строител“ с удоволствие. В днешно време човек може да почерпи информация от много източници, но е важно да ги подбора добре, защото голяма част от информацията в медиите е неправилна. Поради тази причина разчитам на в. „Строител“ като доказана във времето медия и съм убеден в достоверността на изложените факти, както и в професионалното им представяне. Желяза на екипа на любимия вестник „Строител“ много здраве, творчески дух и все по-широка читателска аудитория.