

Инвестициите в пътната инфраструктура без адекватно внимание към безопасността ще продължат да водят до загуба на животи, здраве и национално богатство

Инж. Росен Колелиев,
член-кореспондент
Международна
академия по наука,
екология и
безопасност,
инж. Иван Колелиев

В световен мащаб близо 1,35 млн. души загиват вследствие на пътнотранспортни произшествия (ПТП), а други 50 млн. са ранени, като социално-икономическите разходи са над 120 млрд. евро и всичко това в рамките на една година.

В България тези цифри в изминалите години са дадени в графиката.

В контекста на целите на ЕС в стратегията за подобряване на безопасността на движение по пътищата (БДП) за периода 2011 – 2020 г. страната ни е планирала да постигне намаляване на броя на загиналите с 50% и броя на тежко ранените с 20%.

За съжаление тази цел не е постигната (виж таблицата).

Починали са в повече от 600 човека за периода и страната ни е все още далеч от достигане на поставените цели.

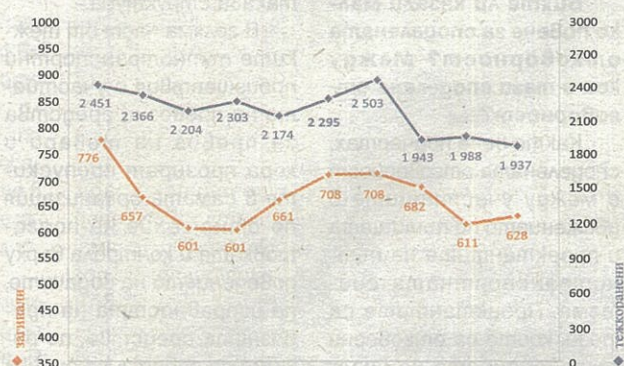
Ако се анализира разпределението на ПТП по време – по месеци, дни и по часове, се установява, че най-рисковите месеци са от юни до октомври, най-рисковият ден е петък, а по часове – между 16 и 20 ч., т.е. времето на най-интензивното движение.

Анализът на риска от участие в ПТП в зависимост от пропътуваното разстояние показва, че автомагистралите са най-безопасните пътища (едно тежко ПТП настъпва средно на всеки 12,9 млн. пропътувани километра), докато при движението по първокласните пътища едно тежко ПТП настъпва на всеки 5,2 млн. пропътувани километра.

Изводът от изнесените статистически данни е, че БДП рязко се влошава при нарастване на интензивността на движението. Дори тогава, когато атмосферните условия са най-добри – месеците от юни до октомври, ПТП са повече поради високата интензивност на движението.

Другият извод е, че когато се предлага разделяне по място на автомобилните потоци (еднопосочно движение, допълнителни ленти за завиващите автомобили, пресичания на

Загинали и тежко ранени в Република България за периода 2010 – 2019 г.



двѐ нива и т.н.), което до известна степен е постигнато с изграждането на автомагистралите у нас, ПТП са в пъти по-малко.

Основните влияещи фактори върху БДП са: регулаторна рамка, пътна инфраструктура, автомобилен парк, поведение на участниците в движението, контрол, спасителна и спешна медицинска помощ.

Пътната инфраструктура е основен елемент в транспортната система и оказва огромно влияние върху безопасността на движение. Това влияние е положително само тогава, когато безопасността е интегрирана в процеса на планиране, проектиране, строителство и поддръжка на пътищата, или с други думи, пътят трябва да осигури оптимални условия за придвижване на всички участници в движението, като изпраща ясни и разбираеми сигнали към тях и ги предпазва от грешки.

Личното ми мнение е, че факторът безопасност е подценен в планирането, проектирането и строителството на пътища, но е особено дефицитен в **пътното поддръжане, където в последните години се наляха чрез ПМС милиарди левове**, но не доведоха до съществено намаляване на ПТП.

Знаено е, че голямата част от републиканската пътна мрежа (РПМ) е проектирана и изградена преди повече от 30 - 40 г. (с изключение в автомагистралите), т.е. при условията на други изисквания и параметри. Най-общо казано, тогава изискванията към пътя бяха да отговаря на движението на „единичен“ автомобил с тягови характеристики много по-ниски от сегашния автомобилен парк (жигули, москвич, ЗИЛ бяха заложи като оразмерителни автомобили).

В настоящето по РПМ

се движат много по-мощни автомобили, и то при условията на висока интензивност на движение – т.нар. автомобилен поток.

Единственият начин да се премахне този дисбаланс е при ремонта на РПМ да се отчитат тези промени и да се включат в ремонтните дейности.

Ще се върна към изнесените по-горе статистически данни за ПТП и забелязания рязък скок на ПТП при голяма интензивност на движение – на месечна, дневна и часова база, т.е. фактора, който не е отчетен при първоначалното проектиране, касаещо най-вече първокласната пътна мрежа, изградена преди години.

Как сега е решен въпросът с ремонта на РПМ – вместо целенасочени търгове за реконструкция и основен ремонт, при което не само да се преасфалтира, а на база на професионален анализ да се внесат нужните корекции, у нас се

но за мен тя е съизмерима с т.нар. ин хаус поръчки – освен нищожен ефект от дадените милиарди тя влияе често пагубно и на БДП.

В тази връзка е учудващо защо пътната администрация възлага милиарди точно през тях, като освен завишените цени са налице и други негативи – липсва адекватно проектиране, което не се проверява по надлежния ред, това е в противоречие и със ЗУТ, тъй като в повечето случаи се отнася за промени на конструктивни елементи на пътя и съоръженията. Стигна се до абсурдни факт да се ремонтира Аспарухов мост без одобрен проект, да се променя типът кръстовище по път I-9 също без проект и т.н. При този тип възлагане липсва независим строителен контрол, няма държавна приемателна комисия, гаранционните срокове са къси и т.н. Като резултат от горното в 99% от случаите се повтаря същата конфигурация на пътя с коментирания по-горе недостатък без адаптиране на пътя към новите условия.

Типичен пример е токущо приключил ремонт на път I-2 в участъка Девня – Варна. Без да се анализира интензивността на движение, се преасфалтират съществуващите кръстовища, като не се предвиждат допълнителни ленти за движение на ляво завиващите автомобили за разклоненията за с. Игнатиево, с. Езеро, за про-

пари, за да увеличиш ПТП) се обяснява с това, че неопитните, невнимателни шофьори и тези, които минават за първи път, подведени от добрия асфалт, се движат с голяма скорост, попадат в неблагоприятна ситуация и пътят, вместо да указва поведението на водачите, ги наказва. Всеизвестно е, че дискомфортът на водача е сериозна предпоставка за ПТП.

Неблагоприятният ефект от подобни поръчки има и други измерения – те изразходват средствата за истинското пътнотранспортно поддръжане и за неперспективните, но крайно необходими дейности по поддръжането.

Друг съществен недостатък на пътното ни поддръжане по отношение на безопасността на движение е липсата на измерване на т.нар. коефициент на сцепление. Този показател не се отчита, а от него зависи както дължината на спирания път, така и скоростта, с която можем да преминем през дадена крива. Понякога този коефициент определя решаващите няколко метра, от които зависи дали ще има ПТП или не. Само като сравнение – на летищата този коефициент се мери регулярно и се вземат веднага мерки при понижаване на стойността му, за да могат самолетите да спрат в рамките на пистата.

Могат да се посочат и други съществени недостатъци на пътното поддръжане – липса на на-

до динамичния габарит на пътя, липсата на одит по пътна безопасност поне на най-натоварените пътища, неправилно поставени ограничителни системи, които в някои случаи, вместо да помогнат, пречат, както и използването само на метални такива, отсъствието на интелигентни транспортни системи и т.н.

Всичко написано дотук говори, че пътното поддръжане трябва рязко да се подобри, систематизира и ориентира към подобряване на безопасността на движение, вместо да се използва както досега за други цели, несвойствени на обществения интерес. **Необходимо е също основният ремонт и реконструкцията на пътища да се отдели и организира правилно в унисон** с представената на 19.06.2019 г. нова Европейска стратегическа рамка „Следващи стъпки към визия 0“ – през 2050 г. „0“ загинали по пътищата, а към 2030 г. намаляване с 50% на смъртните случаи и тежките наранявания.

Горепосаното касае половината от пътната инфраструктура, а именно републиканската пътна мрежа, що се касае за т.нар. общинска инфраструктура, която е също около 20 000 км – там нещата са повече от трагични. Спешно е необходимо да се приложат мерки за нейното поддръжане, тъй като досегашната система е неработеща и



На пътя Девня – Варна не се предвиждат допълнителни ленти за движение на ляво завиващите автомобили за разклоненията за с. Игнатиево, с. Езеро и за промишлената зона



вземат чрез проведените търгове за пътнотранспортно поддръжане всички инвестиции. Търговете за пътнотранспортно поддръжане са замислени първоначално за типичните за това дейности – косене, изкърпване на дупки, рязане на клонове, подновяване на маркировки и т.н., и затова единичните цени са високи.

За непрофесионалиста това е дребна подробност,

мишлената зона, където има асфалтови бази и голям товарен трафик. Така движещите се по директното трасе трябва да се съобразяват и да изкачват спрелите за ляво завои МПС, което често води до ПТП и създава дискомфорт на интензивния трафик.

Тази практика при ремонт на РПМ чрез асфалтиране без промяна на елементите на съществуващите пътища с техните недостатъци, освен че не постига необходимия ефект, води и до увеличаване на аварийността. Този абсурден факт (да влагаш

правяващи стълбчета, които указват посоката на движение и са ефективно средство за оптично водене на пътя, особено при лоши метеорологични условия – дъжд, сняг, мъгла.

Други недостатъци са неоправдано близкото разположение на билбордове и всякакви рекламни табели

нискоефективна.

Като заключение мога да кажа, че освен недофинансирането основен проблем на пътната инфраструктура е неефективното ѝ управление и липсата на професионализъм на политически назначените чиновници в сектора през годините.

Използвана литература:

1. Р. Колелиев: „Безопасността на пътя – една от основните цели на стратегията при ремонта на републиканската мрежа“, В. „Строител“, 28.02.2020 г.
2. Р. Колелиев: „С кампании и работа на парче няма да се подобри пътната безопасност“, В. „Черно море“, 15.05.2015 г.
3. Р. Колелиев: „Нормативни пропуски подхлъзват безаварийното движение по пътищата“, В. „Черно море“, 23.03.2015 г.
4. Национална стратегия 2011 – 2030 за безопасност на движението по пътищата в Република България.

Таблица 1. Загинали при пътнотранспортни произшествия

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
загинали	776	657	601	601	661	708	708	682	611	628
цел за намаляване към 2020	776	739	700	661	622	583	544	505	466	427

Вестник „Строител“ ще продължи да следи темата, както и всички актуални за бранша теми, като предоставя възможност на всички страни да изложат своите мнения и гледни точки.