

Доклад на тема:

Новости в пътната безопасност. Елементи за пасивна пътна безопасност.

Говорител:

д-р Николай Иванов – Председател на УС на ББАПБ

Пътната инфраструктура е един от основните елементи на транспортната система, който осигурява мобилността на хората и същевременно оказва влияние върху безопасността на движението. Тя следва да осигурява оптимални условия за придвижване на всички участници в движението, да изпраща ясни и разбираеми послания към тях, да ги предпазва от грешки, и в случай на такива – нараняванията да са минимални.

Ограничителните системи за пътища са компонента, явяващ се основното средство за подсигуряване на подходящото обезопасяване на пътната инфраструктура. Тези предпазни съоръжения са гаранция за по-голямата безопасност на пътниците по пътищата, гаранция за по-малко поражения върху моторните превозни средства при евентуален удар в тях и не на последно място – спасени човешки животи. Именно тяхна е задачата в максимална степен да ограничават последствията от пътно-транспортни произшествия, поради което значението на ограничителните системи за пътища е изключително голямо.

Защо най – важният елемент за пасивна безопасност?

Пътно-транспортните произшествия могат да възникнат в следствие на някои от следните фактори: неравна настилка, аквапланинг, лоша видимост, объркващи пътни знаци, знаци с не-добра рефлексия, недобра или липсваща пътна маркировка, превишена скорост, неспособност на водача, неопитност на водача, непълнолетен водач или с купено или фалшифицирано свидетелство за управление на МПС, нетрезво състояние на шофьора /пиян или дрогиран/, водачи в напреднала възраст, неизползване на предпазни колани на предни и задни седалки, както и на детските столчета, липса на детски столчета в МПС-тата, неизправни МПС-та – без добри спирачки, гуми, системи за сигурност и др. Всички тези фактори оказват влияние върху автомобила и водача, в резултат на което настъпва пътно-транспортно произшествие. Точно тук идва и ролята на ограничителните системи за пътни превозни средства – **ПРЕДПАЗНИЯ КОЛАН НА ПЪТЯ** , които трябва да **СПАСЯТ ЧОВЕШКИЯ ЖИВОТ!**

Съгласно нормативните изисквания в РБългария **ограничителните системи за пътища – МЕТАЛНИ, ДЪРВЕНИ, БЕТОНОВИ**, които се влагат в строителството, трябва да са изработени в съответствие с:

- **БДС EN 1317**
- **Регламент № 305/2011** на Европейския парламент и на Съвета от 09.03.2011 година за определяне на хармонизирани условия за предлагането на пазара на строителни продукти и за отмяна на Директива 89/106/ЕИО на Съвета
- **Наредба № РД-02-20-1 от 5 февруари 2015г. за условията и реда за влагане на строителни продукти в строежите на РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**
- **Техническа спецификация на АПИ от 2014г.**
- **„Технически правила за приложение на ограничителни системи за пътища по Републиканската пътна мрежа” 2010г**

Загрижени за предотвратяване и намаляване на човешките трагедии по нашите пътища и водени от световните тенденции в пътната безопасност, ББАПБ черпи от европейския и световния опит в областта, като се опитва да внедри нови практики за опазване живота и здравето на участниците в движението по пътищата.

- 1. Терминали съгласно ENV 1317-4** - До скоро в България най-често използваните методи за начало и край на пътните ограничителни системи са:

 - Елементи за начало и край с крайна шина – най-евтиният, но и най-опасния вариант. При челен удар на МПС в такъв вид шина, тя навлиза в купето на автомобила, което повишава риска от сериозни тежки наранявания и фатален край. Не отговарят на изискванията на ENV1317-4.
 - Елементи за начало и край скосени към основата, чрез късо или дълго зануляване – отново сравнително евтин вариант, но и доста опасен. В случай на челен удар в такъв вид зануляване, автомобила може да се преобърне или да изхвърчи над ограничителната система. Не отговарят на изискванията на ENV1317-4.
 - За разлика от използваните до момента крайни шини и къси и дълги занулявания, в много европейски страни се монтират терминали, които представляват съоръжения, които поемат енергията на удара, при удар на МПС фронтално в тях и спират автомобила без тежки последствия за пътуващите в него. Това е доказано чрез успешно преминати първоначални изпитвания на типа съгласно критериите и изискванията на ENV1317-4. Терминалите се изпълняват в дясно по посока на движението и в разделителната ивица.
- 2. Буфери срещу челен удар съгласно EN 1317-3**- Използвам възможността да обърна внимание, че при изход от автомагистрала, вход на бензиностанция или друг търговски обект, намиращ се в близост до автомагистрала, както и единично препятствие се използват буфери срещу челен удар съгласно БДС EN 1317-3. Буферите срещу удар са устройства, които спират или отклоняват МПС при челен удар, в случаи на разделяне на големи транспортни потоци и при препятствия в близост до платното за движение.
- 3. Предпазни елементи за мотоциклетисти** - Всяка година в света повече от един милион души губят живота си в пътнотранспортни произшествия. Около 70 % от смъртните случаи се случват в развиващите се страни. Пешеходците са били жертви на ПТП в 65 % от случаите, като 30 % от тях са деца. В допълнение на тази мрачна статистика са страданията на 20 до 50 милиона души, ранени и осакатени след тежки ПТП. Много често те са пешеходци, велосипедисти, мотоциклетисти или немоторизирани участници в движението. С настоящето бих искал да обърна по-сериозно внимание на безопасността на мотоциклетистите, която е засегната и в Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 - 2020 г., раздел 7 Целеви групи, т. 7.3 Мотоциклетисти и мотопедисти, където е записано, че е необходимо: адаптиране и подобряване на безопасността на пътната инфраструктура чрез добавяне на система за защита на мотоциклетистите, която се

монтира заедно с пътно ограничителната система за задържане на МПС в обхвата на пътя.

Елемента за защита за мотоциклетисти отговаря на изискванията на СД CEN/TS 1317-8 и има успешно преминати тестове. Те представляват насочване на манекен с обща маса 87,50кг, при скорост 60км/ч срещу предпазната система с монтиран към нея защитен елемент за мотоциклетисти. В момента на удара манекена се плъзга, като гърбът и краката му са постоянно в контакт с настилка.

4. „Щадящи“ стълбове - иновативна технология за подобряване на крайпътната безопасност. В случай на инцидент в „щадящия“ стълб той поглъща енергията от удара и започва да се огъва, което спомага на превозното средство постепенно да намали скоростта си и по този начин ограничава риска от вторични сблъсъци в дървета, пешеходци или др.
5. Атенюатори за камиони /ТМА/ съгласно NCHRP 350 – ТМА /подвижни буфери/ 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.

Заключение:

Необходими са инвестиции за повишаването на пътната безопасност , като освен чисто човешкия фактор, съществува и силна икономическа логика за необходимостта от инвестиции в пътната безопасност. Много е важно да се осъзнае, че РАЗНОСКИТЕ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕ ПО ПЪТИЩАТА СА ИНВЕСТИЦИЯ, А НЕ РАЗХОД.

Използвам повода да призова всички, да работим непримиримо за опазване на най-ценното – човешкия живот и здраве. Нека през годините на Десетилетието докажем на себе си и на нашето общество, че ЗАЕДНО МОЖЕМ ДА СПАСИМ ЖИВОТА НА МНОГО ХОРА