

## **Изготвяне на безпристрастна експертиза за причините, довели до трагедията край гр. Своге**

От името на Национална професионална секция Транспортно строителство и транспортни съоръжения в Камара на инженерите в инвестиционното проектиране изказвам най-дълбоки съболезнования на близките на загиналите в трагедията при гр. Своге. Скърбим заедно с тях и се молим за оцеляването и оздравяването на пострадалите, които са настанени в болничните заведения. С дълбоко състрадание следим случващото се и новините около тежката катастрофа.

Установяването на всички факти в тяхната съвкупност на база сериозна експертиза и извършване на необходимите обследвания и анализи е първостепенна задача в настоящия момент. Необходимо е да се даде възможност на контролните органи и експертите съвестно и професионално да си свършат работата и определят фактическите причини за трагичния инцидент.

Друг е, разбира се, въпросът трябва ли да се случват такива ужасни трагедии, за да си дадем сметка колко е отговорна професията ни да се запитаме дали я изпълняваме съвестно и дали можем да поемем отговорност за допуснати от нас грешки?

В случая все още не е ясно кой точно и колко е виновен, но моята лична позиция е, че отговорни сме всички. И проектантите, и строителите, и собственикът на пътя, и поддържащата фирма, и организациите, институциите, всички ние – хората. От години всеки ден по телевизията слушаме за ежедневни катастрофи, ежедневно се губят животи. Нима в България, в която населението е намаляло с над 2 млн. жители, човешкият живот не е ценен? Загиват нашите родители, роднини, деца и приятели. Най-големият бич за обществото ни към момента са тези ежедневни загуби на най-ценното – човешкият живот. Изнесени са данни за броя на жертвите и нараняванията – България е в челните места в света по брой загинали в ПТП спрямо броя на населението. Засилиха се и фаталните случаи на пешеходни пътеки да загиват деца.

Статистика може да се намери, но всъщност най-главното е какво трябва да се направи. Как да прекратим тази война по пътищата и как да запазим живота на хората?

Истината е, че това наистина зависи от всички нас. Необходимо е всеки участник в строителния и инвестиционен процес да изпълнява задълженията си отговорно. Належаща е и промяна в културата на движение по пътищата и това не става за ден или два.

В Швеция, родината на мотото „Визия нула“, активни действия за намаляване броя на жертвите по пътищата се водят от 1994 г., когато е поставено началото на „Визия нула“- съвкупност от действия, които ще доведат до нула убити на пътя. Звучи хипотетично, но фактите говорят, че от започването на работа в тази посока и впрягането на цялата държавна машина за това, броят на фаталните случаи в тази страна е намалял с 50 %. Разбира се, не са се преборили окончателно. Към момента стратегията на Европейската комисия във връзка с „Визия нула“ е максимално постигане на резултат до 2050 г. В междинните периоди се поставят цели за процентно намаляване.

Основният постулат в стратегията „Визия нула“ е, че човекът е живо същество, което прави грешки. Необходимо е да се осигурят такива условия на пътя, които да елиминират във възможно най-голяма степен допускането на грешка от негова страна. Какво означава това? Работи се в няколко посоки: подобряване на пътната инфраструктура от една страна и от друга - увеличаване на сигурността в автомобилите, като се инсталират различни автоматични системи за сигурност, които предпазват човека. Такива са, например, предупреждение за напускане на пътната лента, предупреждение за опасно приближаване на автомобил, за разсеяност у водача, за опасности отпред и зад автомобила, дори за автоматично свързване с оператор при инцидент. За всички ни е ясно, че скоро не можем да разчитаме, че автомобилният парк в България ще отговаря на тези изисквания, защото всички знаем колко той е застарял и много малък процент от хората използват автомобили със системи за сигурност, които ги предпазват и им помагат. Разбира се, има още много фактори, които влияят на пътната безопасност, това е сложна проблематика, по която се работи във целия свят и се правят множество проучвания.

Първостепенно значение има пътната инфраструктура и привеждането ѝ към състояние, осигуряващо безопасно пътуване. В тази посока се изготвиха и промени в Наредбата за проектиране на пътища, предвидиха се мерки за осигуряване на пътната безопасност по пътната инфраструктура, отговарящи на световните стандарти. Освен нормите и последващото проектиране, което е изключително важна и отговорна задача, следва изпълнението на строителството и съответното поддържането на тази пътна инфраструктура, което е задължение на собствениците на пътя.

На последно място, но не и по важност, е културата на шофиране в родната ни страна. Всички сме свидетели как излизайки в чужбина българският шофьор веднага става по-дисциплиниран. Знае, че там ще бъде сериозно санкциониран. Българският водач трябва да бъде убеден, че не може да извършва безнаказано нарушения и че носи своята лична отговорност.

Не правя никакви внушения за вина, причините за случилата се трагедия вероятно са комплексни. Фактите ще установят истината.

Във всеки един инфраструктурен проект, от възлагането за проектиране до експлоатация на пътния обект, се преминава през много етапи. Законодателството е предвидило контрол на всеки един от тези етапи, защото презумпцията е, че никой не е застрахован от грешки. Още повече за републикански пътища – автомагистрала и първокласни пътища, както и за част от второкласните пътища. Институтът по пътища и мостове предварително одобрява предвидената конструкция на настилната, пътните съоръжения и ограничителните пътни системи.

Инвестиционен проект от подобно естество се изготвя от проектант с висока професионална квалификация. Проектирането на пътища в планински терен е с най-висока степен на трудност. Не случайно коефициентите в таблиците за цената на проектиране на такъв род пътища е най-висок. След изработването на инвестиционния проект се подготвя или оценка за съответствие на проекта или същия се обсъжда на Експертен съвет. Съответно специалистите, които разглеждат и одобряват проекта трябва да са с още по-висока квалификация, защото имат нелеката задача да одобрят проектната разработка или да поставят съответните забележки за отстраняване. Когато стартира строителството, което трябва да се ръководи от висококвалифицирани специалисти, по време на изпълнението, контрол се изпълнява от строителен надзор, който също трябва да разполага с необходимите специалисти за това и разбира се, както е предвидено по закон, се упражнява и авторски надзор. Накрая обектът се приема от приемателна комисия след прилагане на всички необходими документи, проби и сертификати и се въвежда в експлоатация, след което вече собственикът на пътя трябва да извършва и своевременното пътно поддържане.

Всичко това на колегите специалисти е ясно, но го споменавам, защото от тук можем да направим равностойна колко много отговорности и задължения има за изпълнението на един инвестиционен проект.

Нека вместо само да отправяме обвинения, да се въздържахме от прибързани заключения и изчакаме експертното решение за причините за случилото се. След установяването им, разбира се, трябва да се извлекат съответните изводи и се предприемат съответните действия.

Наложителна е политика на целенасочени действия по осигуряване на пътната безопасност, в която трябва да бъдат включени всички. Обучението трябва да започва от най-ранна възраст на участниците в движението, контролът на всички нива трябва да бъде своевременен, а с взаимодействие между институциите да се предприемат и изпълняват мерки за непрекъснатото намаляване на броя на жертвите по пътищата.

Инж. Надежда Парлъкова

Председател на Национална професионална секция

„Транспортно строителство и транспортни съоръжения“

КИИП, 26/08/2018