

РАЗМИСЛИ СЛЕД ПОСЛЕДНИТЕ ПЪТНИ ИНЦИДЕНТИ СЪС ЗАГИНАЛИ У НАС

Все по-често напоследък новините започват със съобщения за пътни инциденти, при което много често обясненията за настъпилите инциденти са неспазване на правилата за движение от водачите на МПС. Разбира се има и много участници в движението предизвикали по тяхна вина ПТП, но за такива рецидивисти е необходимо законовите норми да влизат бързо в сила. Основното е превенцията и обучението на всички още от най-ранна детска възраст с правилата за движение по пътищата. Наученото тогава остава за цял живот.

Може ли обаче това да е единствената причина? Проблемът не се ли крие и в другата страна - участниците в строителството на пътищата? Обвинявайки постоянно водачите в същност ние обвиняваме самите себе си и нашето общество. Възможно ли е на един пътен участък, по който дупките зеят на всеки метър да се поставят изкуствени неравности за ограничаване скоростта на движение на транспортните средства /легнал полицаи/, а реалната скорост на преминаващите автомобили практически не надвишава няколко километра в час?

Винаги трябва да се отчита един много съществен факт, че преминаваме от складова към поточна икономика, което предопределя значителното нарастване на движението на транспортните средства по пътищата на страната и в градовете. Следователно е необходимо да се подобрява пропускателната способност на пътните артерии, като се спазват всички изисквания на нормативната база.

Нормално ли е в градовете непрекъснато да се поставят забрани за паркиране в дадени зони, без да се осигуряват каквито и да е условия и възможности за паркиране? Не може ли да се изградят паркинги, например за София, върху някои участъци от канала на Перловската река - една идея на колеги от преди няколко години. Същевременно някои от паркингите се ликвидират, например свободното паркиране пред стадион „В. Левски“ наскоро беше преустановено.

Защо се изпълняват велосипедни алеи, които отнемат пространство от пътното платно в градовете и рязко влошават пътната безопасност, като създават и пряка опасност за самите велосипедисти. Не е ли по-добре велоалеи да се изпълняват в зелени площи или където е възможно по някои тротоари, с цел велосипедистите да не вдишват изпаренията от транспортните средства и да се пази тяхното здраве?

Защо се правят ограничения по главни пътни артерии в страната, примерно от 40 км/ч, а не се вземат реални мерки за подобряване на движението? Толкова ли е трудно да се извърши оценка от високо квалифицирани професионалисти по организация на движението и транспортно строителство, които да подготвят и изпълнят реални програми и проекти, увеличаващи пропускателната способност на пътните участъци.

Камарата на инженерите в инвестиционното проектиране има такива специалисти, които отговорно, на високо професионално ниво, ще подготвят и разработят такива проекти, отговарящи на всички нормативни актове.

Нормално ли е за изграждане и рехабилитация на пътищата да се избират изпълнители по-най ниска цена на офертите, като резултатът от това винаги е един и същ – започване на ремонти преди още да са минали и няколко дни от откриване на

дадения пътен участък, който е струвал скъпо на всички нас? Не може ли да се изберат най-добрите проектни решения, подходящите надзорни фирми, отговарящи на високите изисквания за упражняваната дейност и най-подходящите изпълнители, при което отговорността и изискванията към тях да са значително завишени? Така цялото общество ще спечели и разхищението на средствата ще се сведе до минимум.

Много навременно е направеното наскоро предложение за увеличаване на гаранционните срокове при строежите /Наредбата за минималните гаранционни срокове за изпълнение на строително монтажните дейности в РБ/. Предложените текстове трябва да се обсъдят задълбочено от всички участници в процеса и да се приемат в най-кратки срокове. Наредбата, в комбинация с увеличаване на съответните банкови гаранции, би допринесла за значително повишаване на изискванията към всички ангажирани в процеса. Актуализирането на Наредбата веднага ще доведе до подобрения в пътната обстановка.

Може ли електрониката и регистриращите устройства да подобрят движението? Сегашните автомобили не са вече “Запорожки” и “Трабантчета” от миналото преди вече тридесет години, а съвременни мощни коли, дори и тези “втора ръка”. Съвременните автомобили изискват подходящи пътища, отговарящи на всички нормативи за пътно строителство и за организация на движението. Недопустимо е колите от 21 век да се движат по пътища от средата на двадесети век – двупосочни, тесни, с отдавна износена, нарушена и напукана настилка, с неправилни напречни наклони и неосигурено оттичане на дъждовните води.

Всички посочени по-горе проблеми очертава един главен въпрос – защо, след като има не лоша нормативна уредба, тя не действа? И отговорът е - защото липсва контрол и търсене на отговорност. Никой не трябва да забравя, че отговорността е лична и че може да стигне до всеки от нас.

И още един въпрос - защо промените в някои основни закони са повече от текста на самия закон? Пример в това отношение е основният закон засягащ всички участници в строително - инвестиционния процес - ЗУТ.

д-р инж. Иван Каралеев

Председател на УС на КИИП

инж. Светлана Николчева

Зам. Председател на УС на КИИП