



Средносрочното планиране и изборът на приоритетни проекти - ключов момент в управлението на пътната мрежа *

Проф. д-р инж. Николай Михайлов, ръководител на Катедра „Пътища”, УАСГ

Държавната/Регионалната политика в областта на пътната инфраструктура се осъществява чрез средносрочните програми за строителство, ремонт и поддържане. Тяхното съставяне трябва да е подчинено на предварително изготвена стратегия за постигането на определени цели. Цената на строителството и на поддържането на пътната инфраструктура е достатъчно висока, затова планиращият орган не може да си позволи да взема решение без:

- Оценка на приносът на един или друг проект за постигане на целите;
- Избор на подходяща технология при усилване, рехабилитация, превантивен ремонт;
- Определяне на възможните нива за текущото поддържане, съобразно финансовите ограничения и функционалните изисквания;
- Избор на най-ефективното мероприятие за подобряване на безопасността на движение;

Планирането и приоретизацията трябва да става с използване на икономически анализи!

Както изборът на вариант на инвестицията, така и плановете за текущ ремонт и поддържане, за да се обосноват, трябва да бъдат оценени чрез икономически/финансови анализи. Анализите „ползи-разходи” (АПР) е инструмент за управление на пътната инфраструктура, който осигурява обективност на оценката и съпоставимост на значението на проектите. Но у нас този инструмент все още не е влязъл в практиката на планирането, дори не е достатъчно популярен.

*** В материала представям моята визия за приоритетите работата на форума в областта на пътната инфраструктура.**



БЪЛГАРСКИ ФОРУМ ЗА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

УНИВЕРСИТЕТ
ПО АРХИТЕКТУРА
СТРОИТЕЛСТВО
И ГЕОДЕЗИЯ



Една от причините за „формалното управление“ на финансовите ресурси в сферата на транспортната инфраструктура е липсата на национално утвърдени Указания (или Регламент) как да се извършват АПР за отделните категории пътища, независимо от това дали се очаква или не възвращаемост.

Липсата на диференциран подход към различните категории пътища при рехабилитациите, например, води до:

1. Оскъпяване на проектирането и строителството;
2. Излишно одেбеляване на пътната конструкция при пътищата с ниско натоварване, следователно, неоправдан разход на строителни материали ;
3. Неефективно използване на бюджетните/европейските средства;

Ето защо, трябва да се преосмисли използването на икономическите анализи в процеса на планирането и то не само за европейските коридори, но и за националните и местните пътища.

Социално-икономическите ползи трябва да имат

числов измерител!

Всички експерти и държавните служби в транспортния ресор знаят, че Инвестициите в пътната инфраструктура играят ключова роля за прогреса и социално-икономическото развитие на всяка страна и на всеки отделен регион. В икономически аспект пътният транспорт увеличава производството, оборота и работните места в секторите, свързани с транспортната дейност. В социален аспект пътищата допринасят за откриване на нови производства, подобряване на достъпността, социалните контакти, образованието, медицинското обслужване, повишаване на доходите, спиране на процеса на обезлюдяване. Постигнатите методични договорености в ЕС за остойносттаване на разходите и ползите дават направленията за провеждането на национални изследвания за установяване на валидните за страната / региона стойности. Не ни е известно в България до сега да са правени **статистически изследвания**, установяващи степента на влиянието на разширението и/или подобрението на пътната инфраструктура върху националната / регионалната икономика и формиране на **числови измерители на това влияние**. Без такива не би могло обективно да се оцени ползата от една или друга инвестиция, а също и да се приоритизират обектите при средносрочното планиране.



БЪЛГАРСКИ ФОРУМ ЗА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА



Научният потенциал в икономическата сфера трябва да пълноценно да се ангажира с изследване на процесите на просперитет или обедняване в зависимост от състоянието на пътната инфраструктура.

Натоварването от движението – настоящо и прогнозно – е основен фактор!

Достоверно ли е?

Планирането и оценката на инвестициите в пътната мрежа са пряко свързани с прогнозната интензивност на движението. Без да влизам в подробности по отношение на използвания в момента метод (той се базира на „развитието на обслужваните от автомобилния транспорт райони“), ще отбележа , че няма данни за провеждано статистическо изследване, което да **доказва сбъдва ли се прогнозата** и какви трябва да бъдат факторите, включени в използвания при прогнозирането вероятностен модел. Със сигурност моделът за определяне на прогнозата за натоварването от автомобилното движение трябва да се прилага за цялата пътна мрежа на България, независимо от администриращия орган. Към проблемите с трафика се отнася и **класифицирането на МПС** и периодичното оповестяване на официални данни за реалните експлоатационни разходи (гуми, горива, резервни части и т.н.) по класове МПС. В тази задача виждам водещата роля на Централния Статистически институт, който ежегодно следи превозната дейност по цялата територия на страната и с едно подходящо разширение на наблюдаваните показатели проблемът може да бъде решен с минимални разходи и без разкриване на нови служби. Данните за международния трафик се намират в КПП , при това регистрирани в база. Това е другата институция, която може да осигури надеждни, подробни и дори архивни данни за изследване на тенденциите – както за направлението и обема на превозната дейност, така и за използваните видове превозни средства.

Междуремонтни срокове –

фиксиран или прогнозируем?

За пътните администрации, както и за икономиката като цяло, АПР имат най-голямо значение за избора на стратегия за ремонт и поддържане на пътната мрежа. Ключова роля при решаването на тази управленска задача играят **прогнозните модели**



БЪЛГАРСКИ ФОРУМ ЗА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

УНИВЕРСИТЕТ
ПО АРХИТЕКТУРА
СТРОИТЕЛСТВО
И ГЕОДЕЗИЯ



за изменение състоянието на пътната настилка в зависимост от няколко фактора: типа на покритието, натоварването, степента на рутинното поддържане и климатичните особености на терена. Българските нормативни документи за проектиране и поддържане не се основават на подхода на прогнозирането, а на средни за страната междуремонтни срокове. Дори да не се приеме прогнозният метод при планирането, то със сигурност ще се променят междуремонтните срокове, имайки предвид промените на геометричните и подземните показатели на автомобилите.

Адекватност на нормите !

Преразглеждането и адаптацията на действащата нормативна уредба в областта на пътната инфраструктура е едно друго отговорно направление, в което трябва да се работи. В **Нормите за проектиране** трябва да се въведе разграничение на изискванията към техническите параметри на пътя според функционалното му предназначение - за интензивен трафик, регионални връзки, обслужване на туризма, достъп до малки населени места, обслужване на индустриални зони. Такава практика съществува в много страни. Ползата от такова диференцирано третиране на пътищата е в икономия на средства при реконструкция и основен ремонт и повече пътища с възстановени настилки. Диференцираният подход (според функцията на пътя) следва да се приложи и в **нормативните документи за оценки за експлоатационното състояние** на настилката.

Администрация и управление

Пътната инфраструктура на България включва всички пътища на територията на страната. Кой от тях ще обявим стратегически през даден период зависи от поставените цели в националната ни СТРАТЕГИЯ ЗА РАЗВИТИЕТО НА Р БЪЛГАРИЯ, респ. от целите в раздела за развитието и подобряването на пътната инфраструктура. След влизането



БЪЛГАРСКИ ФОРУМ ЗА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА



ни в ЕС има няколко разработените стратегии за пътната инфраструктура, но те са конкретно обвързани с източниците на финансиране. Единна обща стратегия за пътната мрежа на страната няма.

Националната стратегия за пътната инфраструктура трябва да обхваща всички пътища на територията на страната и **да не зависи от административната служба**, която по закон ги стопанисва. Кой трябва да я разработва? Въпросът е открит.

Средносрочното планиране за местните пътища и второстепенната национална мрежа може да бъде най-добре защитено и обосновано на регионално ниво, а за основната пътна мрежа и международните коридори – на национално. Това поставя въпросът и за преразпределение на отговорностите между управляващите държавни органи. Парадоксално е МЗГ да решава разпределението на средствата по европейските програми за местните пътища в селските общини (така беше през програмния период 2007-2013), а да няма функции/бюджет по планиране и управление на тази подмрежа, нито пък отговорността да прави СТРАТЕГИЯ за развитието ѝ.

Стратегията трябва да е насочена към решаване на проблемите!

Десетилетието 2010-2020 бе обявено от ООН за десетилетие на действията за намаляне на ПТП. Очаква се периодът 2015-2025 да бъде посветен на преодоляване изоставането в развитието на малките населени места (основната насока ще бъде: подобряване на свързаността). От друга страна България има добре развита пътна мрежа, но в лошо състояние, поради загърбване на проблемите с ПОДДЪРЖАНЕТО. А лошото експлоатационно състояние на настилката е една от причините за ниското ниво на безопасност. ПОДДЪРЖАНЕТО на пътната мрежа поглъща много средства и все още не е намерена „формулата“ за финансиране. Затова всяка национална стратегия трябва да съдържа секторите **ПОДДЪРЖАНЕ** и **ПОВИШАВАНЕ СИГУРНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО (по пътищата и по жпл)** . За условията на България, която има достатъчно добре развити транспортни връзки, актуалният въпрос на този етап не е изграждането на нови пътища, а подобрене на съществуващите, осигуряване на добри условия за движение и обвързаност с другите транспортни мрежи (ЖПЛ, морски , речен и въздушен транспорт).



БЪЛГАРСКИ ФОРУМ ЗА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

УНИВЕРСИТЕТ
ПО АРХИТЕКТУРА
СТРОИТЕЛСТВО
И ГЕОДЕЗИЯ



В заключение:

Управлението на транспортната инфраструктура на България може да бъде ефективно и да отговори на необходимостите на обществото и на страната. Но трябва да се създадат условия това управление да се базира на адекватни законови и нормативни актове и да бъде административно правилно структурирано (отговорности, права, задължения на институциите, контрол).

Българският форум за транспортна инфраструктура може да бъде много полезен на държавните институции в това направление и е готов да предостави своите знания и капацитет.