

ПОЗИЦИЯ

Относно: Има ли риск от изкривяване на разследването за катастрофата на АМ "Струма"?

За пореден път липсата на политики, съвременен подход по отношение на **разследването** на пътни инциденти и обективно представяне на фактите водят до това състоянието на пътя да не бъде отчетено като фактор, който влияе върху пътно-транспортния травматизъм.

Безспорно инцидентът с катастрофиралия и след това запалил се автобус, при който **на АМ "Струма" през ноември 2021 г. загинаха 45 души**, е огромна трагедия. В същото време обаче можеше да е възможност за българското общество да се замисли върху това доколко пътните условия са адекватни на съвременните изисквания за пътна безопасност.

Най-често при различни инциденти в България **вината се носи 100% от водачите**, без да се изследват напълно и обективно състоянието на пътните настилки, на пътната маркировка, на пътните знаци. По този начин не може да се даде отговор на логичния въпрос дали те по някакъв начин са допринесли за настъпването на даден пътен инцидент.

Водачът на македонския автобус никога няма да има възможността да се защити и в момента това го прави най-удобният виновен. Въпреки това вината трябва да се доказва безспорно и извън всякакво съмнение, в противен случай губи правото, губи обществото, губят и близките на загиналите, защото те никога няма да получат истинска справедливост.

Многократно Европейският център за транспортни политики (ЕЦТП) е подчертавал, че истината, само истината и цялата истина са универсалното оръжие за преодоляването на проблемите с пътно-транспортния травматизъм. Позицията ни по отношение на пътния инцидент от ноември 2021 година на АМ „Струма“ остава непроменена. **Затова ще изложим няколко факта:**

1. След като веднага след катастрофата **ЕЦТП поиска** от Прокуратурата да бъдат взети проби от асфалта на мястото, за да се установи по категоричен начин какво е сцеплението и дали той е оказал влияние във фаталната нощ за настъпването на произшествието, **от Окръжна прокуратура-Перник категорично отказа** с мотив, че няма как да се води второ разследване в рамките на основното.

Странно решение след като ние **никога не сме искали да водим разследване**. Очевидно е по-лесно да се намери оправдание за това защо да не се извърши дадено действие, вместо да се покаже стремеж към намирането на **безспорни доказателства** за това дали асфалтът е оказал влияние или не е, казано иначе - да се установи обективната истина за състоянието на инфраструктурата.

2. За нас остава необяснимо как може да се твърди, че пътната маркировка не е оказала влияние. **По думите на следователя Младен Петров „наистина, хоризонталната маркировка, страничната, е леко поизбеляла, но не е невидима.“**

Това твърдение само по себе си е невярно. Затова припомним, че изискванията за това дадена

пътна маркировка да е видима или не, са **ясно регламентирани в Наредба №2** за сигнализирането на пътищата с пътна маркировка на МРРБ, както и в БДС EN 1436.

Именно в тези национални и европейски нормативни документи е записано, че за да се приеме за видима маркировката през нощта, тя трябва да отговаря на следните изисквания в края на експлоатационния период (ние приемаме, че тази маркировка е именно в това състояние):

- **RI (коэффициент за обратно светлоотражение за нощна видимост при суха настилка) = 160 mcd m-2 lx-1. В конкретния случай измерихме RI = 5. Така не може да се приеме, че е видима;**

- **Тя не покрива дори минималните изисквания за дневна светлоотразителност, измерена чрез коэффициента Qd. Защото при минимално изискване Qd = 130 mcd m-2 lx-1 бе измерени стойност за Qd= 58 mcd m-2 lx-1.**

3. На пресконференция след инцидента заместник-главният прокурор Борислав Сарафов потвърди констатациите на ЕЦТП за състоянието на инфраструктурата на мястото (<https://euctp.com/the-deputy-prosecutor-general-confirmed-the-opinion-of-an-expert-of-the-euctp.html>).

В тази връзка настояваме да бъде отговорено публично на следните въпроси:

1. Кога и с какъв уред за нуждите на следствието **е измерена светлоотразителността** на пътната маркировка в този участък от пътя?
2. Ако е имало измерване, **какви са стойностите**, които са отчетени, и различават ли се от тези, с които разполага ЕЦТП?
3. **Защо бе отказано** да се изследват пътните условия по обективен и честен начин, със сертифицирана апаратура, за да се докаже извън всякакво съмнение дали те са имали или не пряко отношение към този пътен инцидент.
4. Не следва ли **нормативни актове, като Наредба 2, да бъдат премахнати**, след като те не се взимат под внимание при разследвания, а констатациите за състоянието на маркировката на мястото на инцидента се квалифицират по неясни критерии, в случая като "леко поизбеляла", което твърдение не е базирано на научни и нормативни доказателства?

ЕЦТП намира за твърде **опасна тенденцията** да се negliжира и да не се изследва това дали състоянието на пътя и пътните принадлежности, в това число и пътната сигнализация, имат пряко отношение към настъпването на даден пътен инцидент. Защото в крайна сметка това е един от главните съставни фактори на движението именно по пътищата, каквито са още поведението на водачите, състоянието на автомобилния парк, метеорологичните условия.

Екип на ЕЦТП