2024

БЮЛЕТИН

безопасност на движението по пътищата



тема на броя:

БДП: обзор на годината

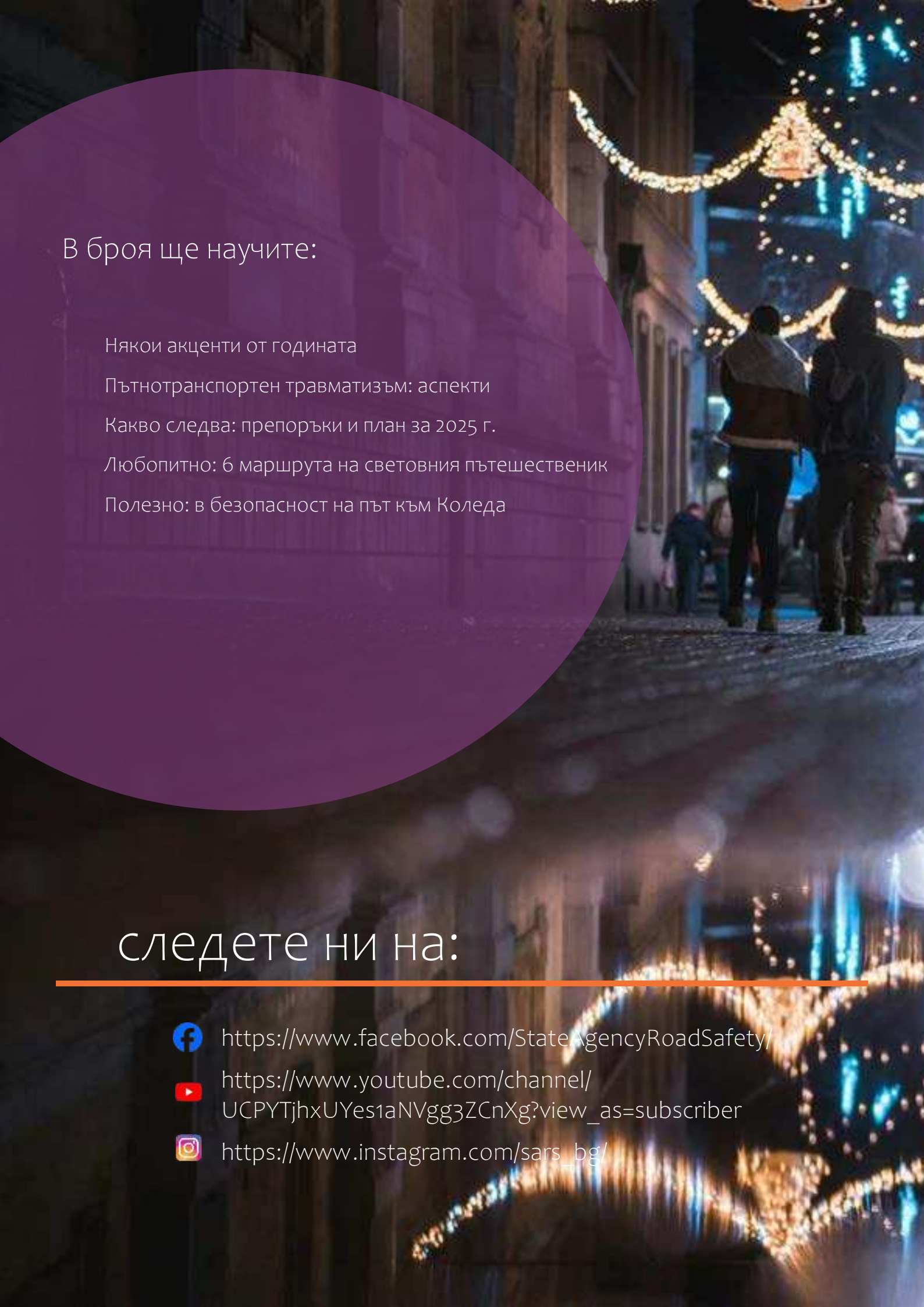


Уважаеми читатели,

Представяме на Вашето внимание двадесет и шестото издание на информационния бюлетин на ДАБДП, подготвено към края на отиващата си 2024 година - време за равносметка и нова надежда. В синтезиран вид Ви предлагаме акценти от годината, кратък обзор на пътнотранспортния травматизъм в някои основни негови проявления. Споделяме ключовите ни препоръки, които следва да направляват общодържавните усилия занапред с вярата, че темата за безопасността на пътя ще намира все по-централно място в обществения диалог и в стремежа на всички нас към човешко благополучие. Подготвили сме някои любопитни статии, както и полезни съвети за безопасно движение през зимния сезон. В навечерието на светлите коледни и новогодишни празници Ви пожелаваме здраве, успехи, много поводи за радост и безаварийни пътувания към избраните от Вас дестинации. Благодарим Ви, че сте наш партньор в грижата за човека на път!

Екипът на ДАБДП

www.sars.gov.bg



В броя ще научите:

Някои акценти от годината

Пътнотранспортен травматизъм: аспекти

Какво следва: препоръки и план за 2025 г.

Любопитно: 6 маршрута на световния пътешественик

Полезно: в безопасност на път към Коледа

следете ни на:

https://www.facebook.com/StateAgencyRoadSafety/

https://www.youtube.com/channel/UCPYTjhxUYes1aNVgg3ZCnXg?view_as=subscriber

https://www.instagram.com/sars_bg/



1 НЯКОИ АКЦЕНТИ ОТ ГОДИНАТА

ООН с глобална кампания за пътна безопасност

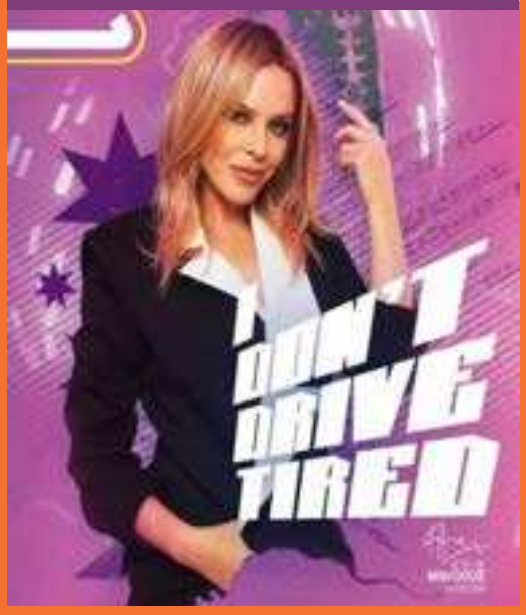
Жан Рено, актьор:
„уважавам пешеходците“



Майкъл Фасбендер, актьор:
„не пиша СМС, когато шофирам“



Кайли Миноуг, музикант:
„не шофирам уморена“



Под мотото „Направи изявление за безопасност“ кампанията разширява основните послания на Десетилетието за действие за БДП 2021-2030, подчинено на целта да намали наполовина броя на жертвите на ПТП до 2030 г.

„В много страни безопасността на пътя не е издигната достатъчно високо в политическия дневен ред. Въпреки че знаем какви са средствата за ограничаване на пътните инциденти, действията изостават“, казва Жан Тод, специален пратеник на ООН. „С тази кампания, заедно със знаменитостите, които се присъединяват към нас, и нашите партньори JCDecaux и Saatchi & Saatchi, ние се опитваме да променим това и да мобилизираме политическата воля, която е необходима за увеличаване на действията и финансирането за спасяването на милиони животи“, добави господин Тод.

Започнала в Ню Йорк, кампанията ще продължи до 2025 г., достигайки до приблизително 1 000 града в повече от 80 държави чрез билбордове, социални медии и други публични платформи.

Досега 14 знаменитости, включително тенис легендата Новак Джокович, носителката на Оскар, актриса и посланик на добра воля на Програмата за развитие на ООН Мишел Йео и супермоделът Наоми Кембъл, са обещали подкрепата си за кампанията. Всеки допринесе със собствено изявление - например „карам бавно“ и „не шофирам под въздействие“.

Стартирането на кампанията следва неотдавнашното приемане на резолюция от Общото събрание на ООН за подобряване на БДП в световен мащаб. Документът акцентира на нуждата от увеличаване на усилията за намаляване на смъртните случаи и нараняванията по пътищата чрез прилагане на Глобалния план на Десетилетието за действие 2021-2030 г.

Призовава се държавите членки да гарантират, че БДП ще се превърне в „политически приоритет“, като приканва тези, които все още не са го направили, „да обмислят приемането на всеобхватно законодателство относно ключови рискови фактори“ като неизползване на предпазни колани, каски и обезопасителни системи за деца, шофиране в нетрезво състояние и превишаване на скоростта. Предлага се държавите членки да създадат „министерски механизми за координация“, по-специално между министерствата на здравеопазването, транспорта, образованието, инфраструктурата, вътрешните работи и околната среда, за справяне с редицата междусекторни въпроси.

Коментар на ДАБДП

Личният пример за отговорност, толерантност и етичност на пътя е най-добрият начин за популяризиране на БДП и добрия модел на поведение. Нека подражаваме на тези, чиито послания утвърждават живота.

БДП и предизвикателствата пред ЕС за периода 2024-2029 г.



През 2023 г. 20 400 души са загинали по пътищата на ЕС - само с 1% по-малко спрямо 2022 г.

Не само Европейският съюз е отговорен за това незадоволително представяне. Националните правителства на държавите членки играят водеща роля в повечето аспекти на БДП и е в ход преглед на техните стратегии в областта. Значение има и законодателството на общността.

В доклада на Европейския съвет за транспортна безопасност (ETSC) са изложени тревожни констатации. Представени са и приоритети за повишаване нивото на безопасността на движението по пътищата, по които трябва да се работи още от началото на новия мандат на Европейската комисия и Европейския парламент.

ETSC изчислява, че общата стойност на човешките загуби, избегнати чрез намаляване на смъртните случаи по пътищата през периода 2013-2022, е около 104 милиарда евро. Въпреки това около 100 младежи (на възраст 15-30 години) продължават да загиват по пътищата на Европа всяка седмица.

Документът подчертава, че финансирането на национално ниво е от съществено значение за създаването и поддържането на безопасни транспортни системи, които защитават живота, насърчават икономическия просперитет и подобряват цялостното благосъстояние. Ето защо се призовава правителствата да отделят и инвестират достатъчно ресурси, за да се справят ефективно със сложните предизвикателства на БДП.



ETSC настоява политиците да сложат край на тази епидемия, като се поднови ангажиментът за постигане на заявената цел на ЕС за намаляване наполовина на смъртните случаи по пътищата до 2030 г. - тя е постижима, но спешно изисква лидерство и защита на вече декларирани политически приоритети.

ООН и СЗО също призовават политическата воля да съответства на мащаба, тежестта и неотложността на БДП като сериозна криза в общественото здраве и развитие.

Коментар на ДАБДП

За постигане на набелязаните за БДП цели се изисква активен принос на всички задължени ведомства с висока степен на ангажираност на политически, ръководни и експертни нива. В рамките на новия Тригодишен план за действие 2024-2026 и чрез всеки годишен оперативен план има шанс за адресиране на системните слабости, така че държавата и обществото да израснат като ефективен тандем за борба с травматизма на пътя. Това обаче е свързано с последователно изпълнение на всеки поет ангажимент и всяка заложена за изпълнение мярка.

Европейската Сметна палата със специален доклад за БДП







В доклада си Европейската сметна палата констатира, че Европейската комисия е създала цялостен системен подход към БДП на ниво ЕС с амбициозни цели, но въпреки това са установени пропуски - при сегашния темп на напредък и без допълнителни усилия от страна на държавите членки тези цели няма да бъдат достигнати.

В документа се посочва, че за периода 2014-2020 г. БДП не е включена като критерий при подбора на проекти, подобно на други хоризонтални въпроси. Подчертава се, че за периода 2021-2027 г. финансирането на политиката по сближаване чрез бъдещи проекти, насочени към подобряване пътната безопасност, е под риск, ако не се определят строги правила за приоритизиране на нови мерки.

Като слабост се изтъква, че Комисията все още не е извършила оценка на ефективността на прилаганите национални стратегии за БДП и доколко те допринасят за постигане целите на ЕС. Установява се, че въпреки плановете за действие няма оценка на финансирането, необходимо за постигане на националните цели.

Европейската сметна палата заключава, че ситуацията в някои страни „остава доста тревожна“. Одиторите предупреждават ЕС и неговите държави членки да увеличат усилията си, за да постигнат целите за намаляване наполовина на смъртните случаи и тежките наранявания по пътищата до 2030 г.

Коментар на ДАБДП

Статистиката за пътнотранспортните произшествия е показателна за все още ниското ниво на БДП у нас. Данните показват колебливост и оттам - липса на устойчивост. Въпреки отчетени подобрения през годините отсъства трайна и силна тенденция към повече безопасност на пътя, подсигурена от адекватно финансирана национална политика. Като цяло БДП в страната е въпрос, към който не се въздейства многостранно и от всички източници, които разполагат с правомощията, потенциала и възможностите да го повлияят. Чувствителното повлияване на безопасността на пътя изисква:

- правителството да прилага Стратегия 2021-2030 последователно, като се основава на качествени данни, подкрепя мерките с целеви ресурси и изисква действия от всички отговорни страни;
- научните и академичните среди да генерират съвременен изследователски продукт в подкрепа на БДП;
- неправителственият сектор и медиите да призовават към действия чрез разбиране на проблема, личен принос и пример;
- бизнесът да поставя безопасността и устойчивостта в основата на социално отговорната организационна култура;
- гражданите да отчитат върховенството на закона, да съзнават и прилагат своите права и задължения етично, за да взаимодействат хармонично с пътната система.

Губим 10 000 души в ЕС при ПТП по извънградските пътища









Според доклад на Европейския съвет за транспортна безопасност националните правителства трябва да инвестират значително в подобрението на пътната безопасност извън населените места, за да постигнат целта на ЕС за намаляване наполовина на смъртните случаи до 2030 г. Докладът показва, че през 2022 г. около 10 000 души са загинали на извънградски пътища в ЕС, което представлява около половината от всички смъртни случаи при ПТП.

В България съществена част от общинските пътища се нуждаят от ремонт и реконструкция. Травматизмът (загинали и ранени) по общинската пътна мрежа е голям - 10.76% от всички загинали и 14.48% от всички ранени. Лошото състояние на тези пътища и липсата на поддържане се комбинира със склонността за шофиране с превишена и несъобразена скорост.

Движението по немагистралните извънградски пътища може да бъде изключително опасно - отбелязват в доклада. По тях често липсват ограничителни системи, а много участъци позволяват развиването на високи скорости. По извънградските пътища се смесват различни участници в движението - от големи камиони до уязвими участници като велосипедисти и пешеходци. Инцидентите с едно превозно средство, при които уморен водач или такъв, който шофира с несъобразена с пътните условия скорост, излиза извън пътното платно и се сблъска с неподвижен обект в крайпътното пространство, са чести. Челните сблъсъци не са рядкост поради липса на физическо разделяне на насрещно движещите се потоци.

Поставянето на ограничителни системи за пътища, обезопасяването на крайпътното пространство, изграждането на вело- и пешеходни алеи са сред препоръките за по-безопасни извънградски пътища, споменати в доклада.

Пътищата извън населените места могат да станат по-безопасни, като не е необходимо да бъдат скъпи. Извършване на одити по пътна безопасност, анализ и последващо обезопасяване на високорисковите участъци, ограничаване на скоростта, инфраструктурата за уязвимите участници в движението, обезопасяване на крайпътното пространство са само примери за това какво може да се направи. С нарастващия фокус върху БДП в градската среда е много важно да не се забравят пътищата извън нея, където настъпват немалка част от ПТП.

Коментар на ДАБДП

Делът на пътищата с физическо разделяне на посоките на движение е малък. Недостигът на финансиране засяга в най-голяма степен немагистралните извънградски пътища и най-вече общинските.

Финландия с наградата за 2024 г. на Европейския съвет за транспортна безопасност



Страната е намалила смъртните случаи по пътищата с цели 29% през последното десетилетие при среден спад в ЕС - 16%. Отличието, известно като награда за Индекс за ефективност на пътната безопасност (PIN), признава напредъка на Финландия и е доказателство за дългосрочните цели и цялостната стратегия на страната за подобряване на пътната безопасност за всички участници в движението.

Антонио Авенозо - изпълнителен директор на Европейския съвет за транспортна безопасност, казва: „Във Финландия „vahinko ei tule kello kaulassa“ означава „пътните инциденти не идват със звънец на врата“. Това може да обясни защо финландците предприемат толкова цялостен и стратегически подход, който се стреми да обхване много различни аспекти на рисковете по пътищата. Финландия е единствената страна в Европа, която прави задълбочено разследване на фаталните инциденти. Страната заслужено е отличена за напредъка през последните десет години, което мотивира финландците да удвоят усилията си, за да постигнат амбициозните си цели за бъдещето.



От 2000 г. Финландия е приложила няколко важни мерки за подобряване на пътната безопасност. Те включват по-ниски ограничения на скоростта в повечето градски зони, изграждане на пешеходни и велосипедни алеи и 400 км магистрали, монтиране на камери за скорост на близо 3 000 км главни пътища.

Националната стратегия за безопасност на движението на Финландия за периода 2022–2026 г. цели цялостно подобряване на уменията за придвижване на различни участници в движението и различни възрастови групи. Стратегията включва два показателя, насочени към безопасността на децата: дял на училищата, които имат обучение по БДП като част от годишния си план, и брой на настъпили ПТП с деца и младежи.



Финландската национална стратегия за психично здраве и програмата за превенция на самоубийствата 2020–2030 г. също ще допринесат за подобряване на БДП за участниците в движението от всички възрасти, тъй като във Финландия приоритизирането на психичното здраве е друг елемент, тясно свързан с безопасността на движението. Финландия е една от само двете държави в ЕС, които включват самоубийствата на пътя в статистиката за ПТП (другата е Естония). Следователно данните за смъртните случаи по пътищата във Финландия са по-високи, отколкото биха били, ако този вид фатални инциденти бяха изключени.

Коментар на ДАБДП

Страните, които успяват да подобрят БДП съществено, са осигурили необходимите предпоставки за практическа реализация на своите стратегии. Предвидената и предложена от ДАБДП мярка за дълбочинно обследване на причините за настъпване на определена категория ПТП следва да намери своето адекватно решение и изпълнение.

БДП и новата финансова рамка на ЕС 2028-2034: какво пропуснахме?



Финансирането за пътна безопасност на европейско ниво в следващия бюджет на ЕС се нуждае от реформа, посочиха от ETSC. Аргументите са, че съществуващите финансови механизми към момента се отнасят към множество инструменти и институции, което води до припокриване в някои области и пропуски в други. Голяма част от разходите на ЕС се насочват за изграждане на пътна инфраструктура, но не е ясно каква част от тях води до подобряване на безопасността. Поддържането на пътищата е от основно значение за пътната безопасност, но продължава да стои на заден план.

ETSC също изрази загриженост за това как се разпределя финансирането за научни изследвания за БДП. Фокусът се поставя на проекти, които основно насърчават промишлени интереси и конкурентоспособността на ЕС, но не отговарят на основни изследователски нужди в областта. Изпълняват се краткосрочни проекти, вместо инициативи с по-дългосрочни стратегически цели по определящи за безопасността на пътя проблеми.

Така Европейският съвет за транспортна безопасност призовава към нов механизъм за проследяване ефективността на фондовете и оценка на въздействието им. Приканва политиците да обмислят предлагането на платформа за финансиране на заинтересовани страни от гледна точка на БДП в целия ЕС. Изтъква се, че години наред ЕС финансира екологични, здравни, синдикални и социални организации чрез субсидии, докато подкрепата за БДП е ограничена до краткосрочни еднократни проекти. В средата на 2025 г. се очаква Европейската комисия да представи предложения за следващата многогодишна бюджетна рамка на ЕС за период от 7 години (2028-2034). Определен процент от средствата, инвестирани в инфраструктурни проекти, следва специално да се насочи към пътна безопасност, вкл. инвестиции в обществен транспорт, велосипедна и пешеходна инфраструктура.

Коментар на ДАБДП

Настоящият стратегически план за действие на ЕС подчертава, че мерките за БДП трябва да бъдат недвусмислено допустими. Регламентът за общите разпоредби за Европейския социален фонд, Европейския фонд за регионално развитие и Кохезионния фонд включват възможност за финансова подкрепа за оценка на риска за безопасността на пътя в съответствие със съществуващите национални стратегии за БДП за приоритизиране на съответните инвестиции. Ето защо ДАБДП текущо прави всички постъпки за интегриране на БДП като хоризонтална политика в програмите за транспортна свързаност, регионално развитие и околна среда, като счита, че настоящите възможности за финансиране на мерки по безопасност на движението по пътищата, в съчетание с основния фокус на програмите, не се използват пълноценно и в достатъчна степен от страна на управляващите органи. При предстоящия през 2025 г. преглед темата следва основно да бъде застъпена с подходящо преформулиране на мерките.

Проучване за употребата на индивидуалните електрически превозни средства





ESRA (съвместна инициатива на институти, изследователски центрове, обществени услуги и частни организации от цял свят за електронно проучване на поведенческите модели и БДП) публикува тематичен доклад, посветен на индивидуалните електрически превозни средства (тротинетки), променили значително градската мобилност, предлагайки екологична алтернатива на традиционните моторни превозни средства. Проучването обхваща анкетирани в 22 страни в Европа, 8 в Азия и 9 в Азия/Океания, които самодекларират поведенческите си модели през последните 12 месеца. Бързото навлизане на тротинетките в ежедневието се доказва от екстензивния растеж на глобалния пазар, оценен на 33.18 милиарда долара през 2022 г. и очакван да се покачи до 41.98 милиарда до 2030 г., с годишен темп на растеж от 9.9%.

Тротинетките се превърнаха в трансформиращ елемент в градската мобилност в цяла Европа след въвеждането на първите модели за отдаване под наем през 2018 г. Бързото им разпространение, характеризиращо се със значителни продажби на частни потребители, подчертава нарастващото им въздействие върху микромобилността. Само през 2021 г. Франция регистрира продажби на над 900 000 броя, а Обединеното кралство, където употребата на този вид превозно средство все още не е уредена със законодателство, бележи внос на над 1.3 милиона през 2022 г. Резултатите от проучването показват:

2.5% от респондентите в Европа и Америка съобщават, че са участвали в пътен инцидент, довел до нараняване, докато само 0.5% в Азия/Океания съобщават за същото. Процентът е по-висок при мъжете, отколкото при жените, но разликите не са статистически значими. В Европа значителна част от анкетираните (44.6%) са заявили, че се движат без каска поне веднъж, за разлика от 26% в Америка и 39.6% в Азия/Океания. Такива вариации в критичното за безопасността поведение може да отразяват националните различия в разпоредбите относно използването на каска, които могат да повлияят на поведението на водача.
По отношение на броя хора на една тротинетка - значителен брой (31.7% в Европа, 30.7% в Америка и 38.1% в Азия/Океания) заявяват, че са поделяли превозното средство с друг човек.
Броят на водачите, управлявали под въздействието на алкохол, е значителен - 20.8% в Европа, 16.9% в Америка и 20.9% в Азия/Океания.

Коментар на ДАБДП

ДАБДП отново призовава употребата на тротинетки да е в съответствие с всички изисквания на Закона за движението по пътищата, а местните власти да регулират този процес съобразно спецификите на териториите. Използването на този вид транспортни средства извежда отново на преден план нуждата от активна урбанистична политика, която да осигурява безопасно споделяне на пространството от различните видове транспорт.

ЕС следва да определи задължителни стандарти за безопасност за електрическите тротинетки, включително максимална скорост от 20 км/ч











Нов доклад, публикуван от Европейския съвет за транспортна безопасност, призовава за разработването на задължителни технически изисквания за всички електронни тротинетки, продавани в Европейския съюз, за да се замени настоящото разнообразие от национални изисквания и доброволни стандарти. Според ETSC стандартите следва да включват ограничение на скоростта от 20 км/ч, както и изисквания за стабилност, спиране и максимално ускорение.

Изследователите препоръчват националните правителства да определят минимална възраст от 16 години за водачи на електрически тротинетки, изискване за задължителни каски, както и забрана за шофиране след употреба на алкохол или наркотични вещества, или качване на пътници.

Джени Карсън, съавтор на доклада, отбелязва: „Електрическите тротинетки вече са утвърден и популярен начин за придвижване в градските райони в ЕС. Те обаче са свързани и с известна степен на риск, който трябва да бъде разгледан по-ефективно, отколкото досега. С правилното съчетаване на по-безопасна градска среда за движение, по-безопасни превозни средства и по-безопасно поведение на водачите можем да гарантираме, че пътищата са по-безопасни за водачите на електрически тротинетки, както и за велосипедистите и пешеходците.“

Според националните данни от европейските държави изследователите са установили 119 смъртни случая по пътищата през 2022 г. в инциденти, включващи „моторизирани средства за микромобилност“ - категория лични леки електрически превозни средства, в която преобладават електрическите тротинетки, но включва и по-рядко използвани превозни средства като електрически едноколесни превозни средства. Въпреки че тази цифра се е увеличила в сравнение с предходните години, това може да се дължи на увеличения брой водачи на електрически тротинетки. Изследователите призовават за повече данни относно използването им, за да се разберат по-добре нивата на риск, които според някои предишни анализи са по-високи, отколкото при велосипедното движение.

Според ETSC в новите стандарти следва също така да има изискване за минимално равнище на спирачна ефективност, ограничение на максималното ускорение, предни и задни спирачки, звуково предупредително устройство (например звънец), както и предни и задни светлини. ЕС има задължителни стандарти за безопасност за нови автомобили, микробуси и камиони, които включват монтирането на автоматизирани системи за аварийно спиране, които могат да спомогнат за предотвратяването на инциденти с пешеходци и велосипедисти. Понастоящем обаче няма изискване тези системи да разпознават водачите на електрически тротинетки. ETSC посочва, че стандартът трябва да бъде актуализиран скоро, тъй като са необходими години, за да достигнат новите технологии за безопасност до повечето превозни средства по пътищата.

Нов доклад на Европейската обсерватория за обезопасителното оборудване











Доказано е, че защитното оборудване като каски, предпазни колани и системи за обезопасяване на деца е много ефективно за предпазване на участниците в движението от смърт и сериозни наранявания. Ако се използват правилно, мотоциклетните каски могат да намалят фаталните инциденти с около 40% , а вероятността от тежко нараняване на главата - с почти 70%.По същия начин велосипедните каски могат да намалят травмите на главата или мозъка средно със 71%. Факт е, че предпазните колани пък ограничават риска от смърт с 60% за пътниците в предната част на превозното средство и 44% за тези отзад. За системите за обезопасяване на деца изследванията показват, че децата, които са правилно обезопасени, са с около 60% по-малка вероятност да загинат или да получат наранявания в сравнение с необезопасените деца.

Въпреки че спазването на законодателството относно водачите и пътниците, носещи предпазен колан, е сравнително високо, някои държави все още се сблъскват с проблеми, особено с пътниците на задните седалки. Спазването на правилата за носене на мотоциклетни каски също е относително налице, макар отново с изключения в някои страни. За разлика от тях, каските за велосипедисти и системите за обезопасяване на деца често се свързват с неправилна употреба или въобще не се използват.

Образователните програми могат да помогнат за насърчаване на употребата им, но също така е важно и законодателството да се прилага ефективно. Случаите на проверки и наложени глоби за неправилно или неизползване на предпазни средства са сравнително малко в повечето страни от ЕС.

Европейската обсерватория за БДП предоставя надеждни и сравними данни за пътнотранспортни произшествия, задълбочен анализ и информация за тенденциите, практиките и политиките за БДП в ЕС. Разработва статистически доклади, профили на държавите и тематични анализи за измерване на напредъка за намаляване на смъртните случаи и тежките наранявания по пътищата на ЕС, идентифициране и количествено определяне на проблемите, разработване и оценка на ефективността на мерките на европейско и национално ниво, улесняване на обмена на опит между страните.

Коментар на ДАБДП

В България е необходимо да се засили контролът за използването на обезопасителни системи при организиран превоз на деца. Правилното обезопасяване на водача и пътниците спасява живот! Вижте нашите образователни видеоматериали:

https://www.youtube.com/watch?v=mjV3Xf5rSBk
https://www.youtube.com/watch?v=zSZqSd3aX3Q
https://www.youtube.com/watch?v=SSjkhioqOQc
https://www.youtube.com/watch?v=yOQujiANBQ8
https://www.youtube.com/watch?v=DyIO3liQHws

Европейската харта за пътна безопасност: много възможности в единна рамка



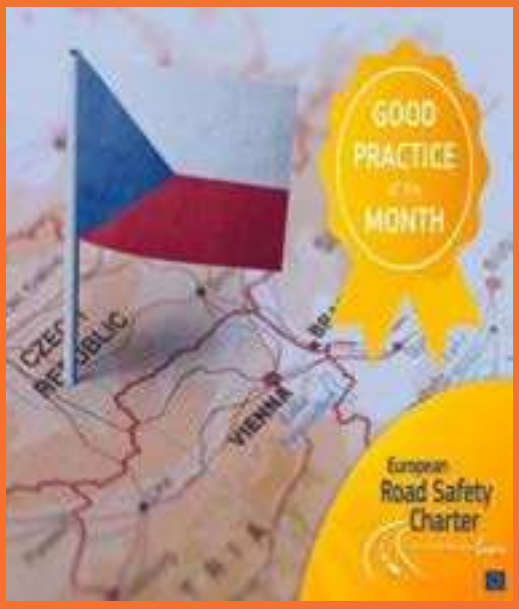
Припомняме, че от юни 2024 г. ДАБДП е новата национална контактна точка в България за Европейската харта за пътна безопасност - най-голямата платформа на гражданското общество, с повече от 4 000 членове. Разнообразната общност на Хартата се състои от компании, неправителствени организации, национални, регионални и местни власти, изследователски институции, университети и училища. Уебсайтът на платформата https://road-safety-charter.ec.europa.eu/ служи за споделяне и обмяна на опит, както и за подкрепа на сдружения, училища, университети, компании от всякакъв тип и размер, както и национални и местни власти при провеждането на дейности за безопасност на движението по пътищата.



На 18 септември 2024 г. беше организиран уебинар „Повишаване на пътната безопасност за мотоциклетистите: стратегии и най-добри практики“, в който участие взеха организации от всички държави-членки на ЕС. Със съдействието на Хартата в европейски мащаб беше популяризирана и кампанията на ДАБДП за защита на живота и здравето на децата на пътя в рамките на Европейската седмица на мобилността, вкл. чрез публикации и инфографски материали.



Посредством Хартата Европейската комисия организира ежегодни Награди за високи постижения в областта на безопасността на движението по пътищата, които поощряват усилията на различни организации за постигането на общоевропейската цел - 0 загинали на пътя до 2050 г. Финалистите бяха обявени през септември, а официалната церемония за награждаване на победителите в 5-те категории на наградите се състоя на 14 ноември в Брюксел.



Коментар на ДАБДП

Членството в Хартата е важно поради:

Ангажираност с темата: присъединяването демонстрира ангажимент за подобряване на БДП - помага за намаляване тежестта на произшествията и на смъртните случаи.

Обмен на добри практики: членовете получават достъп до мрежа от организации, споделящи своя опит, стратегии и инициативи, които са успешни в подобряването на БДП.

Сътрудничество: насърчава взаимодействието между различни заинтересовани страни в посока единен подход.

Видимост и разпознаваемост: подобрява признанието в Европа, демонстрирайки отдадеността на организациите да правят пътищата по-безопасни.

Споделяне на данни: членовете могат да се възползват от споделени изследвания, което води до по-информирано вземане на решения относно мерките за БДП.

Подкрепа за инициативи: членството предоставя възможности за участие в кампании и инициативи на ЕС, засилвайки усилията за подобряване на БДП на по-широко ниво.

Обявиха победителите в наградите за постижения за 2024 г. в рамките на Европейската харта за пътна безопасност



Тазгодишните победители демонстрираха споделен ангажимент за по-безопасни пътища за всички - от безопасност за пешеходците и велосипедистите до интелигентни транспортни системи и образование за децата.

Наградите за отлични постижения за 2024 г. признават значителния принос на членовете на Хартата към пътната безопасност, насочени към постигане на визия нула в цяла Европа.

Тази година празнувахме пет категории, акцентиращи върху иновативни решения и инициативи в областта на: образованието; мотоциклетизма; пешеходно и велосипедно движение; технологии и иновации; градска мобилност

Победителите са:



LEARN! Използване на образованието за подобряване на пътната безопасност сега (Европа - Европейски съвет за транспортна безопасност) – за усилията си за подобряване на образованието за БДП в цяла Европа виж тук



KFV (Австрия): специална пътна маркировка на завои – за намаляване на рисковите маневри за избягване загубата на контрол върху мотоциклети на завои виж тук



Axencia Galega de Infraestruturas (Испания): стратегия за алтернативна мобилност в Галисия – за фокуса върху създаването на пешеходни и велосипедни пътеки по маршрути, свързващи междуградските райони виж тук



Център за управление на трафика Бавария (Германия): светофарите на бъдещето – за интелигентни системи за тестване на безопасното и оптимизирано управление на трафика и поведението на различните участници в движението виж тук



Община Болоня (Италия): Болоня Зона 30 - повече безопасност и пространство за хората – за инициатива Зона 30, с акцент върху зоните с ниска скорост, инвестиране в нови пешеходни зони и велосипедни алеи, кампании за обществена осведоменост и увеличаване на полицейските патрули виж тук

Болоня Зона 30 - концепция с доказани добри перспективи









Означава ли Зона 30 повече усложнения за трафика? Този мит е напълно развенчан - Болоня също доказва, че стабилната скорост при 30 км/ч предпоставя по-малко спиране и рязко ускоряване - причини за влошаване на пътнотранспортната обстановка. Факторите, които очевидно влияят на движението и качеството на пътната мрежа, са управлението на кръстовищата, честотата на пешеходните пресичания и нивото на обществения транспорт.

Община Болоня използва набора от данни относно движението за по-ефективно управление на трафика, за да се осигури използването на велосипеди и трамваи в най-критичните и претоварени места. Един от най-положителните ефекти от повсеместното прилагане на това ограничение е насърчаването на активната мобилност. Чрез намаляване на скоростта се създава по-безопасна и приветлива среда за обитателите. Гражданите се насърчават да се движат устойчиво, като по този начин намаляват въздействието върху околната среда и подобряват здравето си. Намаляват и задръстванията.

Повече пространство за всички - ключов аспект на 30 км/ч е достъпността и използването на обществените пространства за всички хора. Децата, възрастните хора, лицата с увреждания и родителите с детски колички вече използват улиците и площадите по-безопасно. Това създава по-справедлив град, където всеки може да се наслади на обществени пространства. Порталът https://www.bolognacitta30.it/ разполага с полезна информация, която позволява на жителите и посетителите на града да изследват предимствата, в т.ч. статистика, въздействие върху околната среда и пътната безопасност. Потребителите могат да филтрират данните, които искат да проучат, като по този начин получават пълен преглед на положителните ефекти, които инициативата създава. Рекордно е гражданското участие в Болоня: 20 000 граждани са изразили мнение относно градските промени по време на анкета, инициирана от градските власти.

От общината съобщават, че през първите шест месеца от прилагането на програмата 30 км/ч пътните инциденти са намалели с 11%, а нараняванията - с над 10% в сравнение със средните стойности за същия период на 2022 и 2023 г. Тежките ПТП спадят рязко - с близо 38%. Смъртните случаи са намалели с една трета, достигайки нивата от ковид пандемията.

Коментар на ДАБДП

По данни на ЕК изследвания върху въздействието на ограниченията на скоростта от 30 км/ч в голям мащаб в 40 европейски града сочат значителни ползи. Средно тези мерки са довели до 23% - 38% намаление на ПТП, смъртните случаи и нараняванията. Концепцията неслучайно има все по-широко приложение в градовете, които припознават ролята на устойчивата мобилност. Това я прави инструмент, който следва да бъде подходящо адресиран, анализиран и въведен в България. ДАБДП счита, че скоростта в градовете трябва да бъде намалена повсеместно, като само основни транзитни артерии останат с по-висока скорост.

Вдъхновяваща практика за корпоративна социална отговорност









Унипол Груп Италия - лидер в застраховането на автомобили с 35-годишна история, допълва основаната си дейност с активна обществена позиция, реализирана чрез корпоративен музей, създаден през 2013 г. за споделяне ценностите на организацията и принос към културния растеж на общностите.

Инициативите на CUBO са насочени към:

младежи от 12 до 17 години (зимни и летни занимания);

училища с образователни модули по БДП с практически тестове в симулатори за безопасно шофиране;

възрастни (работилници, събития, изложби и др.);

семейства; правоприлагащи органи;

служители.

За осъществяване на дейността CUBO разполага с модерна материална база - арена на богат социален живот.

Образователните инициативи включват модула за БДП в три групи - водачи на автомобили; мотициклетисти; пешеходци и велосипедисти. Уроците се излъчват на платформата CUBO и включват теоретична и практическа част за проверка на наученото чрез използването на софтуер.

За осъществяване на тази дейност CUBO е подписал споразумение с училищата на провинция Болоня за осигуряване на безплатни курсове по БДП.

Коментар на ДАБДП

БДП не е просто набор от правила, а въплъщава дълбоко вкоренена ценностна система, която отразява нашия колективен ангажимент за запазване на живота и насърчаване на благосъстоянието. Корпоративната дейност дава възможност за реализиране на политиката с личен пример, която не трябва да остава неизползвана. ДАБДП насърчава инициативи и практики на отговорни работодатели в частни организации, които с ангажимент към каузата могат значително да подпомагат подобряването на БДП.

Приканваме всички работодатели в организации - публични и частни, да прилагат комплекс от мерки за предпазване на своите служители при взаимодействието им с пътнотранспортната система както в служебно, така и в лично качеството.

ДАБДП ще откликне на всяка покана за партньорство и участие в инициатива на организация, която припознава каузата за работа с деца и поставя усилията за защитата им от рисковете на пътя в центъра на организационната политика и социалната си отговорност. Нека заедно търсим начини да правим света на децата по-сигурен, по-уверен и по-щастлив!

Целеви инвестиции в екологосъобразна и безопасна мобилност в общините



15 предложения за изпълнение на инвестиции за екологосъобразна и безопасна мобилност на обща стойност 98.4 млн. лв. се финасират по Националния план за възстановяване и устойчивост. Средства ще получат всички общини, кандидатствали в партньорство с други общини и с оператори на обществена услуга за превоз на пътници. Почти 28 млн. лв. е собственият принос на общините.

Проектите предвиждат доставка на 97 нови превозни средства с нулеви емисии, изграждане на 68 зарядни станции, внедряване на интелигентни транспортни системи в 7 общини, разработване/актуализация на Генералните планове за организация на движението в 15 общини, изпълнение на инфраструктурни мерки в подкрепа на пешеходци и велосипедисти, в т.ч. изграждане на почти 30 км велоалеи.



Изпълнението на проектите ще допринесе за постигане на устойчива градска мобилност чрез мерки за развитие на екологични, безопасни, функционални и енергийно ефективни транспортни системи, създаване на обществен транспорт с по-малко потребление на енергия, реализиране на ефективна свързаност между градските и селските райони.



Проектите, които получават финансиране, са на:

Община Казанлък в партньорство с Община Павел Баня,
Община Айтос в партньорство с Община Карнобат,
Община Асеновград в партньорство с Община Садово,
Община Пазарджик в партньорство с Община Пещера,
Община Габрово в партньорство с Община Севлиево,
Община Враца в партньорство с Община Монтана,
Община Велинград в партньорство с Община Ракитово,
Община Сливен в партньорство с Община Ямбол,
Община Ловеч в партньорство с Община Троян,
Община Самоков в партньорство с Община Ихтиман,
Община Хасково в партньорство с общини Свиленград и Харманли,
Община град Добрич в партньорство с Община Добричка,
Община Петрич в партньорство с общини Сандански и Ботевград,
Община Шумен в партньорство с Община Търговище,
Община Перник в партньорство с Община Брезник.



Коментар на ДАБДП



Планирането на устойчивата градска мобилност е съществено за изграждането на жизнеспособни градски пространства, които отговарят на нуждите на своите жители, като същевременно опазват околната среда. Това включва: интеграция на транспортни решения; насърчаване на устойчиви практики; планиране на инфраструктура; социална устойчивост; икономическа ефективност; участие на обществеността; не на последно място - дългосрочна визия за градската мобилност, което позволява на градовете да реагират на бъдещите предизвикателства и да се адаптират към промените в населението и икономическите условия.

Качествено нови данни за общинската пътна и улична мрежа и оценка на риска









За събирането на данни от общините за състоянието на пътнотранспортната система електронното ГИС-базирано приложение за автоматизирано документиране на информация, разработено от ДАБДП, е надградено - обследването вече се базира на пространствени георефериранни данни и предлага автоматично генериране на оценка на риска, която приоритизира нуждите от обезопасяване по участъци.

Обследването и оценката на пътната инфраструктура е извършено съгласно методология на ДАБДП за всеки отделен елемент, в т.ч.: пътни настилки, пътни знаци, пътна маркировка, отводняване, крайпътно пространство, ограничителни системи за пътища, тротоари, кръстовища, пешеходни пътеки, спирки на обществения транспорт, пешеходни подлези и надлези, велосипедни алеи, училища/детски градини, авто– и ж.п. гари.

Обследвани са 65% (40 079 км) от улиците и 84% (12 958 км) от общинските пътища. Над 70% обследване на уличната мрежа е постигнато от 174 общини, а 210 са документирали над 70% от общинските пътища.

ДАБДП разработи и модел с цел да изчисли обобщен параметър за риска от настъпване на пътнотранспортни произшествия на ниво пътен/уличен участък от общинската мрежа. Методиката за изчисление на параметъра комбинира влиянието на няколко фактора: коефициент за пътнотранспортния травматизъм (настъпили ПТП); интензивност на движението; оцененото качество на елементите на пътнотранспортната инфраструктура, влияещи върху безопасността на движението по пътищата (настилка, знаци, маркировка, ограничителни системи за пътища, крайпътно пространство, тротоари и отводняване).

Така въз основа на параметър за риска от настъпване на ПТП на конкретен уличен/пътен участък следва да се извършва приоритизиране на участъците и мерките по тях в инвестиционния процес на общините, като целта е да се планират дейности/обекти, където нуждата от обезопасяване е най-належаща. Извършено е групиране и класиране на общините (174 общини, които имат над 70% обследване на уличната мрежа) и 210 общини (които имат над 70% обследване на пътната мрежа) на база анализа на риска. Това се свързва с необходимостта от инвестиции по общини в съответните улични/пътни участъци, като рискът е класифициран в 5 групи - незначителен, нисък, среден, висок и критичен.

Коментар на ДАБДП

През изминалите 2 години общините отбелязаха съществен напредък в работата с данни, с което се повишава капацитетът за вземане на информирани решения за управление на пътната безопасност по места. Това следва да се подкрепи и с целеви средства за изпълнение на инвестиции, основани на риска.

Споделените практики в рамките на проект за обмен на опит









Иновативният проект за обмен на опит в областта на БДП, финансиран от ЕС, е катализатор за значими инициативи в цяла Европа и обхваща 19 държави в своята мисия за бързо подобряване напредъка по места.

Инициативата, финансирана от Европейския парламент и управлявана от Европейския съвет за транспортна безопасност от името на Европейската комисия, е доказателство за силата на сътрудничеството и иновациите.

Проектът обединява експертния опит на национални представители от държавите-членки на ЕС, в т.ч. и Република България.

Представители на български институции се запознаха с:

- Финландския модел за БДП и разследване на ПТП от страна на Финландския институт за данни за пътни инциденти, който работи от 60-те години на миналия век, когато във Финландия са проведени първите задълбочени разследвания на ПТП. Институтът координира операциите на екипите за разследване на пътни произшествия и администрира събраните данни в допълнение към другите статистически данни за ПТП. Разследващите екипи изготвят доклад, който включва описание на това как се е случил инцидентът, факторите, довели до него, и последствията, както и предложения за подобрения. След приключване докладът от разследването става публичен, а останалите документи, изготвени по време на работата, остават поверителни.
- Испанският модел за обучение на кандидат-водачи - посещение на учебен център, където се провеждат теоретични и практически изпити; представяне на минималните изисквания на автошколите, процедурите за лицензиране и проверка. Българските делегати имаха възможност да поставят конкретни въпроси по тези теми с оглед планираните промени в националната рамка. Участниците получиха обиколка на Центъра за управление на трафика с демонстрации на технологията за разпознаване на регистрационни номера, процедурите за управление на движението и положителните ефекти за пътната безопасност от използването на такава автоматизирана система.

Коментар на ДАБДП

В резултат на реализираните работни посещения ДАБДП обобщи примерите от споделените добри и работещи ефективно практики като конкретни предложения в изпълнението на националната политика по БДП. Същите са изпратени от ДАБДП до компетентните ведомства с аргументи защо заимстването им би ускорило постигането на набелязаните национални цели.

Продължава основният ремонт на Дунав мост при гр. Русе













Предвид това, че съоръжението е в недобро състояние и ремонтът му не бива да се отлага повече, през лятото стартираха дейностите по основен ремонт.

От въвеждането му в експлоатация - преди 70 г., досега такъв не е извършван. Преди повече от 22 г. е правено укрепване на фугите, а през 2011 г. е подменена хидроизолацията и асфалтовата настилка. Техническият проект за ремонт на съоръжението предвижда цялостна подмяна на асфалтовата настилка и панелите, хидроизолация, нови ограничителни системи за пътища, маркировка и др. Срокът за изпълнение на строителните работи е 730 дни.

От АПИ съобщават, че дейностите се изпълняват в срок.

Напредват дейностите по изграждането на новата отводнителна система, хидроизолацията и антикорозионната защита в целия затворен участък с дължина над 400 м. Монтирани са мостовите отводнители. Нанесена е антикорозионната защита на стоманената конструкция и е положена хидроизолацията в периметър от 240 м. Завършен е монтажът на армировката, кофража, болтовите дюбели и замонолитването на новите пътни панели в целия участък от 413 м на естакадна част, в дясна лента за движение. Завършен е монтажът на корнизните панели. Общата дължина монтирани корнизни панели е 309 м от общо 413 м. Продължават дейностите по реставрация на демонтирания парапет с обща дължина 413 м, както и на стълбовете за осветление. Възстановява се целостта на отделните елементи и се произвеждат нови елементи, където възстановяването не е приложимо. Завършени са работите по подготовка на компрометирани повърхности.

Строително-монтажните работи на Дунав мост се извършват без спиране на движението. На обекта се работи ежедневно през светлата част от денонощието. Работният процес се организира и извършва така, че превозните средства да преминават поетапно двупосочно в платното, в което не се работи. Строително-монтажните дейности се изпълняват по утвърдения график. Актуална информация за ремонтните дейности може да бъде намерена в секция „Информация за ремонта на Дунав мост“ на интернет страницата на Агенция „Пътна инфраструктура“ https://www.api.bg/index.php/bg/bg/dunav-most.html.

Коментар на ДАБДП

Апелът към водачите и жителите на гр. Русе е да проявят разбиране и търпение, да шофират внимателно, със съобразена скорост, да спазват стриктно пътната сигнализация и да не предприемат рискови изпреварвания, с които да застрашат безопасността на пътуващите.

Поредица от инициативи в защита на децата













Чрез разработената Национална програма по БДП обучението и възпитанието по безопасност на движението по пътищата в предучилищното и училищното образование се затвърди като целенасочен, системен и непрекъснат процес за формиране и развитие на социални знания и умения - неделима част от цялостното образование и възпитание на децата и учениците. Програмата е насочена към: образование за устойчиво развитие в областта на БДП; модернизиране на образователната база и инфраструктура на детските градини и училищата за обучението по БДП; превенция на рисковете за здравето и живота на децата и учениците при взаимодействието им с пътната система като участници в движението по пътищата; осигуряване на подходящи транспортни средства за децата в задължителна предучилищна възраст и за учениците от населени места, в които няма детска градина или училище, и апробиране на възможността за включване в транспортните схеми на електрически автобуси.

Текущо се провеждат инициативи по БДП в детските градини, училищата и центровете за подкрепа на личностното развитие. Развива се материалната база - площадки и кабинети по БДП.

Подготвено е интерактивно приложение за придобиване и развиване на компетентности по пътна безопасност и за проверка на знанията и уменията на учениците от различните класове.

В рамките на Европейската седмица на мобилността, която съвпадна с началото на учебната 2024-2025 година, ДАБДП реализира информационна кампания за безопасност на децата като участници в движението.

Основен акцент в кампанията се постави върху ролята на родителите и семейството във възпитаването на култура за безопасно и социално отговорно поведение на пътя, както и върху личната отговорност на всеки един от нас за безопасността на децата. Специално създаден видеоматериал представи травмата на пострадали при пътнотранспортни произшествия хора и техните семейства. Екипът на Агенцията разработи обучителни материали в дигитален формат, които да дадат насоки на родителите за общуване и въздействие върху децата, и израстването им като отговорни граждани. Със съдействието на Министерството на образованието и науката видеото и дигиталните материали достигнаха до всички училища в страната и бяха включени като тема по време на родителските срещи.

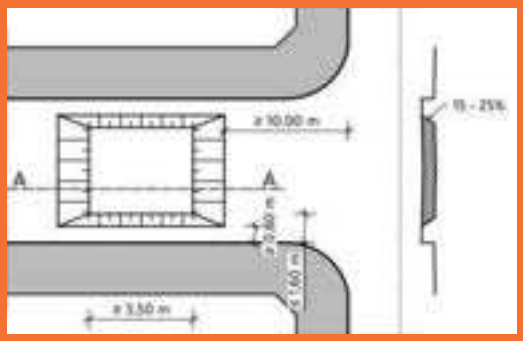
Чрез традиционната превантивна дейности на областните дирекции на МВР продължиха регулярните беседи с деца, учители и родители в цялата страна.

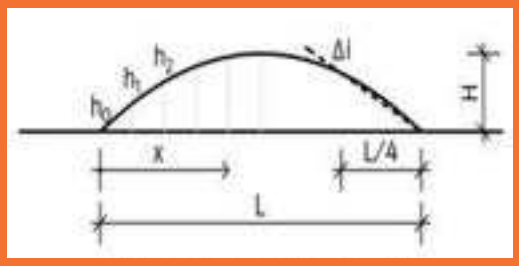
Коментар на ДАБДП

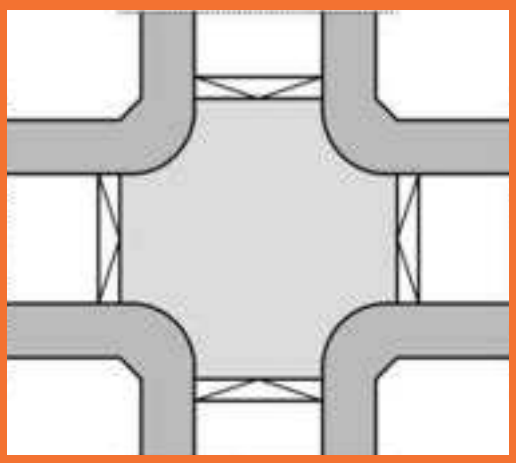
Интензивната работа с деца продължава и през 2025 г., като са планирани и допълнителни съвместни инициативи с Държавна агенция за закрила на детето.

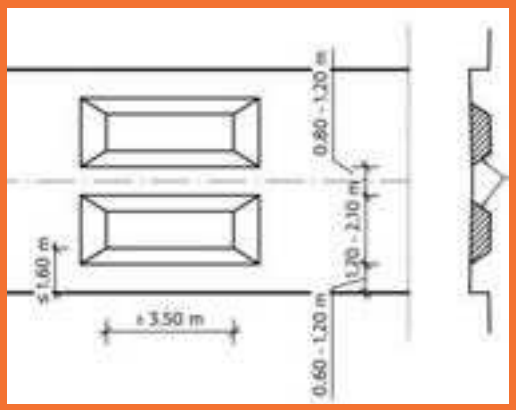
Нови изисквания към средства за ограничаване на скоростта на платното за движение











Разработването и приемането на нова наредба (Наредба № РД-02-21-1 от 1 октомври 2024 г.) се наложи с оглед необходимостта от цялостна експертна преработка и осъвременяване на техническите изисквания за изграждане или монтиране върху платното за движение на средства за ограничаване на скоростта, за привеждането им в съответствие с европейски технически спецификации и добри практики.

С наредбата се определиха: видовете и условията за изграждане или монтиране на средствата за ограничаване на скоростта и обхвата на тяхното приложение; техническите изисквания; изискванията за възлагане, проектиране, съгласуване, одобряване, изпълнение, контрол и поддържане. Изискванията на наредбата се прилагат за пътищата, отворени за обществено ползване, както за републиканските пътища от първи до трети клас, за местните пътища, за улиците от първостепенната и второстепенната улични мрежи, с изключение на улиците първи клас.

С наредбата се прецизират, изменят и допълват правилата и техническите средства с оглед осигуряване на по-добри съвременни условия за прилагането им. Така се създават условия за успокояване на движението, повишаване на безопасността и оттам - намаляване на броя и тежестта на пътнотранспортните произшествия.

Наредбата е пряко свързана с други подзаконови нормативни актове по прилагане на Закона за движението по пътищата, Закона за пътищата и Закона за устройство на територията, което я позиционира като свързан с тяхната материя, значим нормативен акт от пакета подзаконови нормативни актове, допринасящи за по-добра пътна безопасност.

Очаква се подобряване на пътната безопасност и разумно шофиране по установените правила, по-високо качество на геометричното и конструктивното проектиране и изпълнение на средствата за ограничаване на скоростта в комбинация с други мерки за успокояване на движението, по-ефективен контрол и техническа отчетност от страна на администрацията, управляваща пътя, или собственика на пътя върху средствата за ограничаване на скоростта на движение, по-ефективно разпределение на контролните функции по изпълнение на наредбата.

Коментар на ДАБДП

Привеждането в съответствие на съществуващите технически средства за ограничаване на скоростта следва да се извърши от общините, с приоритизиране на нуждите съгласно оценката на риска. ДАБДП е изискала от общините да посочат в програмите по БДП за 2025 г. приоритетните обекти за поетапно привеждане съгласно новите изисквания. Следва да се постави акцент на успокояването на скоростта при входовете и изходите на населените места, през които преминава транзитен трафик.

Проектът „По пътя на промяната“ в образователна обиколка





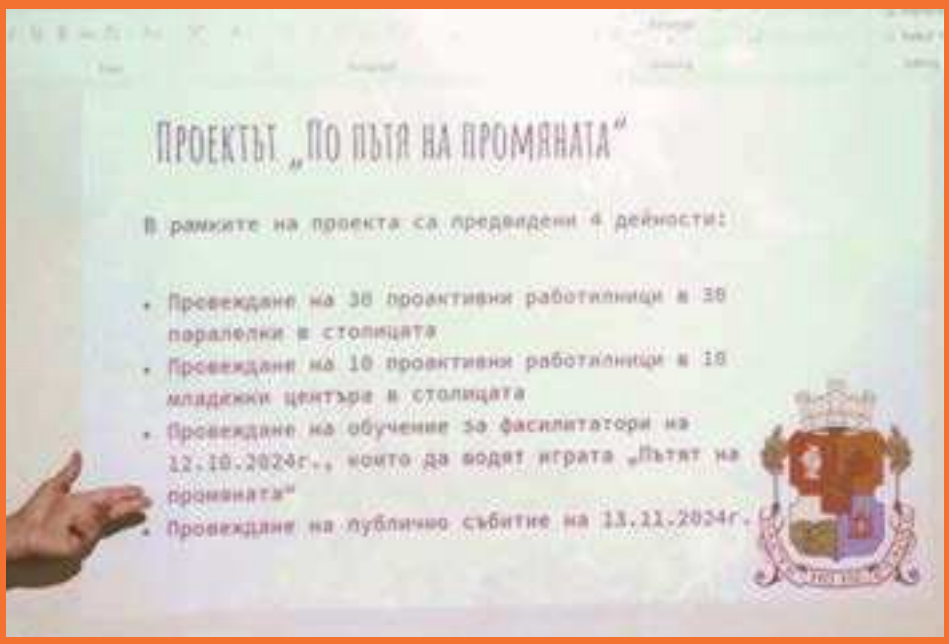


През месеците септември - ноември се осъществиха дейностите по проекта на сдружение „Център за учене чрез преживяване“ „По пътя на промяната“, посветен на пътната безопасност и превенцията на пътнотранспортни произшествия.

Проектът е финансиран от Столична община по програма „София - град на младите и активните“. В рамките на предвидените дейности се провеждат 40 работилници с младежи от различни столични училища, младежки центрове и университети. По време на тези работилници участниците изиграват образователната игра „Пътят на промяната“. Основната цел на проекта е да се въздейства върху гражданските нагласи на младите хора и да се развива проявата на проактивно поведение спрямо нередностите не само на, но и до пътя.

Множество столични училища се включиха: ЧУ „Увекинд“, 37 СУ, 30 СУ, СМГ, 170 СУ, 15 СУ, 117 СУ, НПГПТО „Ломоносов“; както и различни младежки центрове и студенти от различни специалности във Факултета по педагогика към СУ „Св. Кл. Охридски“.

На 12 октомври се проведе и обучение за фасилитатори на посочената образователна игра, които да внедрят в бъдеще и в дейността си методологията в образователното ни пространство.



Коментар на ДАБДП

Всяка подобна инициатива е важна, защото предлага:

- Участие в осъществяване на смислена кауза
- Разбиране, че всички сме част от проблема и можем да бъдем част от решението
- Осъзнаване на промяната, която идва отвътре като споделена отговорност

В изпълнение на традиционната акция „Зима“









На 31 октомври 2024 г. беше обявено началото на 30-ата поредна акция „Зима“. Целта на акцията е да засили общественото внимание върху предстоящия зимен сезон. От страна на контролните органи чрез проверки се цели да не се допуска движението на неподготвени за зимни условия превозни средства. От страна на партньорите бяха засегнати следните акценти:

Водачите, чиито автомобили са с неподходящи за зимни условия гуми, са глобявани от 15 ноември. От пътната полиция заявиха, че няма да има толеранс при започване на проверките, както и компромис след това. От началото на ноември проверки се правят на изправността на велосипедите, каруците и индивидуалните електрически превозни средства. Статистиката на полицията сочи, че от началото на годината при пътни инциденти са загинали 11 велосипедисти, а 324 са ранени. 7 души са загинали при използване на електрически тротинетки. Най-младият загинал е на 16 г., а най-възрастният - на 86 г.

От 11 ноември започнаха и проверките на пешеходците - един от основните аспекти на безопасността на пътя, както посочи комисар Димитър Мичев - началник на отдел „Пътна полиция“. Той съобщи, че от началото на годината до края на октомври 2024 г. са загинали 85 пешеходци, като седем в условията на дъжд, а 15 - при облачно време. Наказаните пешеходци в рамките на предходна акция са 33 729.

По повод спецификите на зимния сезон и намалената видимост представителят на ДАБДП г-н Росен Рапчев се обърна с призив към пешеходците - „независимо от това, че водачите имат задължение да дадат предимство на пешеходците, се обръщаме с молба към пешеходците като най-уязвимата част от участниците в движението да бъдат още по-внимателни, когато предприемат пресичане на пътното платно“.

Сутрешните температури падат под 7 градуса, а при такова време се увеличава спирачният път, предупреди г-н Емил Панчев, председател на СБА, и призова водачите да обърнат внимание на гумите на превозните си средства. В началото на акцията сервизите на СБА и Мото Пфое предлагат безплатни прегледи на състоянието на светлините и спирачната система.

Г-жа Надежда Тодоровска, заместник-председател на Българския Червен кръст, припомни, че през 2023 г. в пътни инциденти са загинали 30 деца, а в ЕС 57% от смъртните случаи в резултат на ПТП са предотвратени, тъй като на място е оказана адекватна помощ. Г-жа Тодоровска призова водачите да имат добре оборудвана аптечка в превозното си средство, а техниките за оказване на първа долекарска помощ да се преговарят редовно.

Коментар на ДАБДП

ДАБДП ще продължи да напомня на всички участници в движението за рисковете, характерни за зимния сезон, като призовава към етичност и отговорност на пътя!

Приет е годишният доклад за безопасността на движението по пътищата за 2023 г.







Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата прие Годишния доклад за състоянието на БДП и изпълнението на Националната стратегия за БДП 2021-2030. Във връзка със събирането на пространствени данни от общините за състоянието на пътната инфраструктура по места по качествено нов начин чрез ГИС-базирано приложение и методология за оценка на риска на ДАБДП подготовката на доклада беше забавена с цел осигуряване на неговата пълнота.

Обобщени са данните за пътнотранспортния травматизъм и пътната обстановка в страната. Синтезиран е напредъкът по отделните тематични направления и стратегически цели, както и са изведени слабостите в хода на изпълнението. На база на констатациите и изводите са направени препоръки за предстоящи действия, които според ДАБДП се налагат в спешен порядък за подкрепа на политиката по БДП.

Наблюдава се увеличение в броя на ранените и загиналите деца пътници спрямо 2022 г., което се свързва с подценяване на детската безопасност в колата. Отчитаме и повече ранени пешеходци в населени места спрямо 2019 г. – индикатор за нуждата от по-голяма защита на уязвимите участници в движението чрез осигуряване на безопасна инфраструктура в градовете. Нараства загрижеността относно начина на ползване на електрически тротинетки предвид това, че 31 деца са пострадали като водачи, а шест деца са ранени като пътници, в разрез със законовите изисквания за движението на този вид превозно средство.
По първокласната и третокласната пътна мрежа в условията на висока интензивност на движението и липса на физическо разделяне на потоците тежестта на ПТП е най-сериозна.
За общинските пътища инвестициите са още по-малко, което рефлектира в данните за ПТП с пострадали - в селата те нарастват с 16% спрямо 2019 г. и с 9.5% спрямо 2022 г.

Коментар на ДАБДП

В доклада са отчетени дейности, които спасяват живот чрез по-ефективно обучение, по-безопасна инфраструктура, по-добро правоприлагане и повече кампании за отговорно поведение. Усилията обаче трябва да се увеличат, а проблемът да получи още по-голям отзвук. Необходим е по-голям принос чрез системна ангажираност на всички компетентни структури с изпълнението на стратегията, провеждане на интензивни информационни кампании за социално отговорно поведение на пътя за преодоляване на дълго натрупвани неблагоприятни за БДП поведенчески модели, и не на последно място - финансиране на дейности за подобряване на пътната безопасност по места на база анализ на нуждите и оценка на риска в допълнение към големите усилия, които общинските администрации полагат по места.

Министър Илков: с общи усилия можем да подобрим пътната безопасност











Министърът на вътрешните работи г-н Атанас Илков проведе среща с кметове на общини, областните управители и държавни агенции. Темата за безопасността на движението по пътищата касае всички всеки ден, но сами поотделно не може да се справим. Отделяме значителен ресурс и усилията ни дават резултат, но трябва да се обединим за още по-голяма ефективност.

Това каза министърът на вътрешните работи на инициирана от него среща с кметовете на големите градове, областните управители, представителите на ръководството на Националното сдружение на общините в Република България, Държавна агенция „Автомобилна администрация“, Агенция „Пътна инфраструктура“ и Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.

На срещата беше обявено, че са предвидени средства за общините за подобряване на пътните условия чрез Фонд за безопасност на движението към министъра на вътрешните работи.

За да се запази тенденцията на намаляване на ПТП и жертвите от тях трайна, е нужно всички да си взаимодействаме, подчерта г-жа Малина Крумова, председател на ДАБДП.

Тя заяви, че приветства усилията на МВР, като обърна внимание, че следва да се работи интегрирано и на базата на анализ, за да се насочат усилията, където ще има най-голям ефект.

Коментар на ДАБДП

В условията на сериозни финансови ограничения, пред които са изправени общините, ситуацията може да бъде съществено подобрена, ако всяка инвестиционна дейност и подкрепа в тази посока отчитат приоритетността в нуждите на база анализ и оценка на риска от настъпване на пътнотранспортни произшествия.

Въз основа на оценката на риска от настъпване на ПТП на конкретен уличен/пътен участък обективно може да се извършва приоритизиране на участъците и мерките по тях в цялостния инвестиционен процес на общините, като се планират дейности, където нуждата от обезопасяване е доказано най-належаща.

Разработеният от ДАБДП инструмент помага да се насочват ресурсите към критичните места, където, ако се инвестира, ще се намали в най-голяма степен вероятността от ПТПи ще се спасят най-много животи.

Ето защо ДАБДП призова при реализацията на планираната подкрепа да се отчете вече наличната оценка на риска.

Регионално учение на Единната спасителна система: Търговище







На 25 септември 2024 г. в гр. Търговище се проведе съвместно областно учение на съставните части на Единната спасителна система с цел отработване на процедурите за ефективно и синхронизирано взаимодействие на службите при справяне с последствията от пътнотранспортно произшествие с пострадали и усложнена пътна обстановка. Учението се организира от Областна администрация - Търговище. Ангажирани бяха сили и средства на Дирекция „Национална система 112“ - МВР, Областна дирекция на МВР - Търговище, Регионална дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“ - Търговище, сектор „Специализирани оперативни дейности“ към РДПБЗН - Русе, Център за спешна медицинска помощ - Търговище, Областния съвет на БЧК - Търговище, Община Търговище и Областен отдел „Автомобилна администрация“, Областно пътно управление - Търговище, Регионална задравна инспекция - Търговище и общините Попово, Омуртаг, Антоново и Опака.

Основна цел на проявата беше да се провери организацията за взаимодействие между компетентните органи за реагиране при ПТП с пострадали и усложнена пътна обстановка и да се координират действията между всички отговорни институции.

Проиграният вариант за реакция при пътен инцидент беше с участието на цистерна, превозваща опасен товар, и лек автомобил с пострадали пътници, като симулацията се разигра на бул. „Трайко Китанчев“ в близост до кръстовището с бул. „Цар Освободител“. Инцидентът възниква след като на мокра настилка водачът на цистерната губи контрол над превозното средство, което поднася и се блъска в ограждение на пътя. Вследствие на удара в цистерната има пробив и е получен разлив на опасно химическо вещество (серовъглерод), а в същото време в цистерната се блъска движещ се зад нея лек автомобил с четирима пътници. Водачът на цистерната оказва съдействие на пристигналите на място компетентни служби за изясняване вида на превозваното вещество. Двама от пътниците в лекия автомобил са тежко пострадали и заклещени в него, докато други двама са с леки травми. След предприетите спешни спасителни действия на място тежко ранените са откарани до болнично заведение, докато на леко пострадалите е оказана помощ от доброволци на БЧК.

Предвид характера на инцидента бяха демонстрирани операции по спасяване на пострадали, овладяване на разлив на опасно химическо вещество и предотвратяване на екологично замърсяване.

„Всяка година се организира подобно практическо учение на територията на област Търговище, за да бъдат отработени дейностите, свързани с координацията, взаимодействието и логистичното осигуряване на силите и средствата, участващи в операции по ликвидирането на последиците от пътнотранспортни произшествия“, заяви заместник областният управител на област Търговище г-жа Гергана Цонева.

Регионално учение на Единната спасителна система: Стара Загора











На 10 април 2024 г. се проведе регионално учение на съставните части на Единната спасителна система под ръководството на областния управител на област Стара Загора и при цялостна организация от страна на Районна дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“ - Стара Загора. В учението участваха и представители на Областна администрация - Стара Загора, Областната дирекция на МВР - Стара Загора, РДПБЗН Стара Загора, Център за спешна медицинска помощ, Областно пътно управление, Регионалната здравна инспекция, Българския Червен кръст, Агенция „Пътна инфраструктура“ и доброволци от формированието към Община Стара Загора.

Учението беше наблюдавано от над 70 гимназисти от училища от област Стара Загора. Беше инсценирано тежко ПТП с участието на четири превозни средства, като едното се преобръща и запалва, има загинали. В другото превозно средство има чужди граждани без документи за самоличност. Представителите на всички институции осъществиха действия според правомощията си за: гасене на пожара; освобождаване на затиснатите пътници; оказване на първа медицинска помощ на пострадалите; осигуряване на обходни маршрути и безопасността на движението. В обособен встрани от мястото на инцидента пункт беше извършен триаж от медици, които оказваха помощ на пострадалите пътници от микробуса и от ударената лека кола. В триажния участък работиха и психолози, които се погрижиха за изпадналите в шок участници в инцидента.

Ръководителят на ученията, съвместно с длъжностните лица от съставните части на ЕСС, е направил разбор на мястото на провеждането. Под формата на дискусии са отчетени поставените задачи и е проследено тяхното изпълнение, включително процесите по вземане на решения, предприетите действия и осъществяването на комуникация и координация, констатираните пропуски. Набелязаха се мерки за подобряване възможностите за реагиране.

За проведеното учение е изготвен доклад, изпратен до ръководителите на държавните институции, кметовете на общините в област Стара Загора и участниците в учението. В доклада са направени анализ и оценка на проведеното учение, набелязани са препоръки за подобряване координацията и взаимодействието между всички структури на ЕСС.

В допълнение, на територията на община Казанлък, под ръководството на РДПБЗН, е проведено още едно учение за действия при ПТП, в подножието на прохода „Шипка“, до гр. Крън, в близост до комплекс „Крънско ханче“.

С проведените учения се повиши готовността за реакция на силите от ЕСС при ликвидиране на пътнотранспортни произшествия на територията на област Стара Загора.

Регионално учение на Единната спасителна система: Видин









Съвместно областно учение на Единната спасителна система при пътнотранспортни произшествия се проведе на 16.10.2024 г. в област Видин. Бяха проиграни на практика действията на компетентните органи при получаване на сигнал за инцидент на пътя с пострадали при верижен пътен инцидент от пет автомобила. Пълномащабното учение се проведе на пътен възел „Макреш“, неизползван участък от скоростен път Видин - Ботевград в посока гр. Видин.

В учението взеха участие силите и средствата на Регионална дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“ - Видин, сектор „Специализирани оперативни дейности“ към Регионална дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“ - Монтана, сектор „Пътна полиция“ към Областна дирекция на МВР, Център за спешна медицинска помощ - Видин, Българския Червен кръст, както и представители на Областно пътно управление - Видин, Община Видин и Областен отдел „Автомобилна администрация“ - Видин.

Учението се проведе на два етапа: в първия етап беше направена оценка на състоянието на пътниците в петте участващи в ПТП автомобила и оказване на първа долекарска помощ на място на леко пострадалите. В два от автомобилите, които са разрязани със специализирана аварийно-спасителна техника, има затиснати пътници, които са извадени от автомобилите и транспортирани от екип на центъра за спешна медицинска помощ до видинската болница. По време на втория етап, вследствие на рязането и получаването на искри, възниква пожар и се проигра реакцията на екипите. Те загасиха пожара, като ограничиха щетите само в горящия автомобил. След разчистване мястото на произшествието със специализиран контейнеровоз с кран и репатрак, пътят беше възстановен за ползване.

Целта на проведеното учение беше координиране действията на институциите за ефективно и адекватно реагиране при верижно ПТП, настъпило вследствие на висока скорост от страна на участниците в движението и неспазване на необходимата дистанция. За ръководител на учението, със заповед на областния управител, беше назначен директорът на Регионална дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“ комисар Стилиян Пешев.

След приключване на ученето г-жа Арутюнян - областен управител на област Видин, поздрави всички заинтересовани институции за отеления ресурс в реализирането на мероприятието. Тя изказа и благодарности за труда и съпричастността на доброволците от младежката организация на БЧК, като изрази увереност, че и занапред ще продължават да се включват в обществено значими каузи. Областният управител даде положителна оценка за изпълнението на практическото проиграване, като увери, че с цел да се намалят пътните инциденти във видинския регион, и през следващите години ще се организират още по-широкообхватни изяви в тази посока.

Регионално учение на Единната спасителна система: Разград







В област Разград на 11 октомври 2024 г. се проведе пълномащабно учение на съставните части на Единната спасителна система, насочено към подобряване на координацията при пътнотранспортни произшествия с пострадали. Темата на учението беше „Осигуряване на ефективно и адекватно реагиране на компетентните органи в област Разград при получаване на сигнал за пътнотранспортно произшествие с пострадали“, с ръководител директорът на Областна дирекция на МВР - Разград.

Учението беше насочено към повишаване на взаимодействието и координацията между различните институции, отговорни за управлението на тежки ПТП с множество пострадали. Важен акцент беше поставен върху проверката на готовността за бърза и адекватна реакция от всички служби, както и синхронизацията на техните действия. Учението също така предостави възможност за проверка на плана за защита при бедствия на областно ниво, част седма „Катастрофи“.

Симулацията на пътния инцидент беше организирана на участък от ул. „Иван Вазов“, извън с. Гецово, община Разград, преди разклона на републикански път I-2 Русе - Варна. Първоначалният инцидент е предизвикан от селскостопанска техника - трактор с прикачен плуг, който навлиза внезапно на пътното платно след извършена есенна оран. В резултат лек автомобил се сблъсква с прикачения инвентар, което води до запалване на газовата уредба на автомобила и тежки наранявания на водача.
Следващата фаза на инцидента настъпва, когато автобус, преминаващ по същия участък, изгубва управление заради кална маса, натрупана на платното от непочистените гуми на трактора. Автобусът се подхлъзва и излиза от пътя, причинявайки леки наранявания и шок сред пътниците.
Последният етап включва мотоциклет, който също се поднася по калното платно и се сблъсква с трактора. Водачът на мотоциклета получава тежки наранявания.
Последваха следните оперативни действия: съобщаване за настъпило ПТП - сигнализиране за инцидента; повикване и адресиране на спасителни екипи 9, мобилизация на службите за реакция; спасяване на пострадалите - оказване на първа помощ и евакуация; извършване на дейности по нормализиране на движението - възстановяване на безопасността на пътя.

На брифинг след учението областният управител изрази задоволството си от проведената симулация и подчерта, че такъв тип учения са заложени ежегодно в областната план-програма по безопасност на движението по пътищата. Той добави, че целта на учението е била да се тества максимално взаимодействието между компетентните органи и институции в условия на усложнена ситуация. В инициативата участваха Областна дирекция на МВР - Разград, Регионална дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“ - Разград, Център за спешна медицинска помощ - Разград, Община Разград, Областният съвет на БЧК, оперативната дежурна част към Областния съвет за сигурност, Областен отдел „Автомобилна администрация“ и Областна дирекция „Земеделие“.

Регионално учение на Единната спасителна система: Кюстендил









Съвместно областно учение на Единната спасителна система се проведе в област Кюстендил на 12.11.2024 г., в участък от общински път, преминаващ през язовирната стена на яз. „Дренов дол. Бяха проиграни на практика действията на компетентните органи при получаване на сигнал за пътнотранспортно произшествие между две МПС – автобус и лек автомобил. В учението взеха участие силите и средствата на Регионална дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“ - Кюстендил, сектор „Пътна полиция“ към Областна дирекция на МВР, Център за спешна медицинска помощ - Кюстендил, ОС на Български Червен кръст – Кюстендил, Областен отдел „Автомобилна администрация“ – Кюстендил и Община Кюстендил.

Поставените цели бяха насочени към: подобряване на координацията и взаимодействието между съставните части на Единната спасителна система в област Кюстендил, повишаване на готовността за реагиране при тежки ПТП; ефективно и адекватно реагиране на компетентните органи при получаване на сигнал за ПТП с пострадали в съответствие с възложените им функции и правомощия, регламентирани със закон; управление и справяне с последствията от настъпили ПТП с пострадали, поддържане на устойчиви връзки за оперативно уведомяване и обмен на информация между компетентните органи.

Силите на Единната спасителна система предприеха действия за спасяване на пострадали вследствие на ПТП. Беше оказана първа медицинска помощ и психологическа подкрепа на място, освобождаване и транспортиране на тежко пострадалите до болнично заведение. Въведени бяха временни промени в организацията на движението и беше осигурен обходен маршрут по републиканските пътища, координирано със стопанина на пътя – Община Кюстендил.

На терен присъстваха областният управител г-н Александър Пандурски, зам.-кметът на Община Кюстендил г-н Бойко Клечков, директорът на РДПБЗН комисар Светослав Георгиев, директорът на БЧК д-р Кацарска.

Областният управител г-н Пандурски оцени действията на екипите като отлични. Той сподели, че за съжаление такива събития твърде често се случват и затова е важно да се подържа добра координация между единиците от ЕСС. Той благодари на всички участници в занятието за тяхната отдаденост и отговорно изпълнение на дейностите при ограничаване и ликвидиране на произшествия.

Регионално учение на Единната спасителна система: Варна







На 12.11.2024 г. между градовете Девня и Белослав, област Варна, се проведе съвместно областно учение на тема „Ликвидиране на последствията от възникнало тежко ПТП с пострадали хора и изтичане на растителна мазнина“. В хода на учението бяха отработени процедурите за ефективно и синхронизирано взаимодействие на службите при справяне с последствията от пътнотранспортно произшествие с пострадали и усложнена пътна обстановка.

В учението участваха членове на Областна комисия по БДП - Варна, сформирани в оперативен щаб с ръководител на място: секретар и заместник-председател на ОКБДП, Регионална дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението”; Областна дирекция на Министерство на вътрешните работи и сектор „Пътна полиция“, Център за спешна медицинска помощ, Дирекция „Национална система 112“, Български Червен кръст, Оперативен център на РДПБЗН - Варна, Национален оперативен център на ГДПБЗН, сектор „Специализирани оперативни дейности“ към РДПБЗН - Варна, доброволно формирование, регионална дирекция „Автомобилна администрация“, Областно пътно управление - Варна.

Беше симулирано настъпване на тежко ПТП при влошени метеорологични условия - дъжд с лека до средна интензивност. Произшествието е в участък от път „Олива“ АД - пристанище Варна - Запад, между пътнически ведомствен автобус на пристанището, транспортиращ хора, автоцистерна, превозваща 20 тона растителна мазнина (олио) и лек автомобил.

Вследствие на инцидента автобусът и цистерната са силно деформирани. Цистерната се компрометира с изтичане на олио върху пътното платно. В автобуса се намират 7 пътници, от които двама са с фрактури на горни крайници и трима с по-тежки травми. В лекия автомобил се намират двама души, които не могат да излязат самостоятелно.

Представителите на всички институции осъществяваха действия според правомощията си за: обезопасяване на местопроизшествието; освобождаване на затиснатите пътници; оказване на първа медицинска помощ на пострадалите; оказване на психологическа помощ на пострадалите; предотвратяване на екологично замърсяване, осигуряване на обходни маршрути и безопасността на движението.

Ръководител на учението беше директорът на РД „Пожарна безопасност и защита на населението“ - град Варна старши комисар Тихомир Тотев.

След приключване на учението на участващите беше предоставен срок за изразяване на становища и препоръки за подобряване работата на силите, включени в Единната спасителна система, които ще бъдат разгледани и обсъдени на следващо заседание на ОКБДП.

Регионално учение на Единната спасителна система: Смолян и Ямбол



На 20.11.2024 г. на пътно кръстовище между път III-866 Смолян-Стойките-Широка лъка-Девин с път III-8641 Пампорово-/Смолян-Стойките/ се проведе съвместното областно учение на тема „Въвеждане на временна организация на движението и провеждане на спасителна операция и обезопасяване при настъпил тежък пътен инцидент поради усложнена метеорологична обстановка, затруднени пътни условия, затруднено и блокирано движение по пътната мрежа, вследствие на обилен снеговалеж и заледяване".

Целта на ученията беше да се извърши проверка на готовността на силите и средствата на Единната спасителна система при извършване на спасителни действия при ПТП с пострадали, както и отработване на процедурите за ефективно и синхронизирано взаимодействие на службите при управление на дейностите при справяне с последствията усложнена обстановка.



В ученията участваха служители от Областна администрация Смолян, Областна дирекция на МВР – Смолян, Регионална дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението" – Смолян, Центъра за спешна медицинска помощ, Областен отдел „Автомобилна администрация", Областно пътно управление – Смолян, Община Смолян и БЧК – Смолян.

Областният управител г-н Захари Сираков и заместник областният управител г-н Красимир Даскалов благодариха за добрата организация и координация на институциите по време на анализа след проведеното съвместно обучение за реакция при настъпил тежък пътен инцидент. Бяха обсъдени и набелязани допълнителни мерки, които да подобрят ефективността на действията при реална ситуация.



На 03.04.2024 г. в област Ямбол се проведе практическа тренировка и учение на органите за управление и съставните части на ЕСС на тема: „Дейност на органите за управление и силите за реагиране на Единната спасителна система при ликвидиране на последствията от възникнало тежко ПТП с пострадали хора и изтичане на опасни вещества".



По сценария беше пресъздадено пътнотранспортно произшествие с участие на лек автомобил с трима пътници (един загинал, един тежко ранен и един с повърхностни наранявания) и товарен автомобил, превозващ опасен товар.

В хода на ученията бяха отработени процедурите за ефективно и синхронизирано управление и силите за реагиране на Единната спасителна система в област Ямбол – Областната дирекция на МВР, Регионалната дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението", Регионалната здравна инспекция, Българския Червен кръст, Областното пътно управление и Регионалната инспекция по околната среда и водите – Стара Загора.



2 ПЪТНОТРАНСПОРТЕН ТРАВМАТИЗЪМ: АКЦЕНТИ

През 2023 г.:



6 995 ПТП с пострадали

13 ПТП с трима или повече загинали



525 загинали в ПТП



1 794 тежко ранени в ПТП



30 загинали деца

167 тежко ранени



97 загинали пешеходци

1 626 ранени

Към 19.02.2024 г. по генерирани от ДАБДП данни от системата на МВР през 2023 г. в страната са настъпили 73 590 ПТП - 6 995 с пострадали и 444 със смъртни случаи.
Загиналите са 525, а тежко ранените - 1 794.

В 57 ПТП загиват повече от един участник в движението.

Увеличава се броят на инцидентите с пострадали деца спрямо 2022 г. (13.36%) и 2019 г. (8.4%).

За 2023 г. загиналите са 30 деца (8 в населени места и 22 извън). През последните 10 години за 2023 г. се отчита най-голям брой ранени в ПТП деца (1 329) - със 181 повече от 2022 г. и със 193 повече спрямо 2019 г.

Нараства травматизмът при децата като пътници - за 2023 г. загиналите са с 4 повече спрямо предходната година, а ранените - със 147 повече.

Загиналите и ранените над 65 г. са 1 518 при сходни за 2019 г. и 2022 г. данни.

В пътни инциденти са загинали 97 пешеходци (над 70% от тях са в населените места), а 1 700 са ранени. По отношение на нараняванията в населените места се отчита ръст спрямо двете сравнявани години - 2022 г. и 2019 г. (съответно 95 и 32 повече ранени лица).

В 374 ПТП са участвали велосипедисти. Загиналите са 15, ранените - 357. 719 ПТП включват водачи на мотопеди и мотоциклети с 50 загинали и 628 ранени.

58 лица са загинали и 1 263 са ранени в ПТП с нови водачи с тенденция за повишаване на инцидентите, възникнали по вина на тази категория.

По автомагистралите са настъпили 257 ПТП с 25 загинали и 421 ранени; по първи клас пътища - 675 ПТП със 136 загинали и 1 056 ранени; по втори клас пътища - 620 ПТП с 93 загинали и 944 ранени; по трети клас пътища - 680 ПТП с 85 загинали и 1 014 ранени.
По общинската пътна мрежа инцидентите са 406, загиналите - 41, а ранените - 585. Най-много ПТП настъпват по пътища първи и трети клас.

Най-съществен е броят на загиналите в ПТП при сблъскване между МПС челно, следвани от инциденти с блъскане на пешеходец и сблъскване между МПС странично. При челните сблъсъци по I, II, III клас и общински пътища, където няма физически разделител между посоките на движение, загиналите са най-много спрямо общия брой инциденти - 18.7% от всички смъртни случаи, а ранените - 6.5 % от всички наранявания при ПТП.

В неподвижни крайпътни обекти в зоната на безопасност извън населените места по I, II, III клас и общински пътища са загинали 12.6% от загиналите през 2023 г. и са ранени близо 9 % от ранените в ПТП - най-много са загиналите по третокласната пътна мрежа. Тези произшествия отчитат висока степен на наранявания поради тежестта на удара в твърд неподвижен обект. В няколко поредни години ранените при ПТП от вида „блъскане в дърво“ по цялата инфраструктура са над 5% от всички ранени, а загиналите - над 10% от общите смъртни случаи.

Няколко тревожни тенденции

Подценяване на детската безопасност в колата



Увеличение в броя на ранените (ръст 23%) и загиналите (ръст 21%) деца пътници спрямо 2022 г.: в случай на пътен инцидент или внезапно спиране на превозно средство неправилно обезопасено в автомобила дете може да бъде сериозно наранено и дори да загуби живота си. Системите за обезопасяване и коланите намаляват риска от тежка и фатална травма, като задържат пътника на място и не позволяват сериозен сблъсък с околното пространство. Те предпазват уязвимите части на детското тяло - глава, шия и гръбнак. От общо 30 смъртни случая 23 се отнасят за пътуващи в леки автомобили деца. Безопасността на децата в автомобила е отговорност на родителите и обезопасяването им следва да бъде безкомпромисна мярка.

Поведението и уменията на новите водачи - дебат с продължение



Ръст на инцидентите със загинали и ранени, настъпили по вина на нови водачи - повишение от 5.4% спрямо 2019 г. и 8% спрямо 2022 г.: подобряването на тяхната безопасност е свързана с повишаване на общата сигурност на пътя. Акцентът върху обучението и информираността чрез интензивни кампании за разясняване на рисковото поведение и неговите последствия следва да се запази и подсили, както в системата на образованието, така и в семейната среда. С оглед устойчивост на започналите в институциите процеси за подобрения в реда и условията за обучение на кандидат-водачите фокусът следва да се задържи с последващо надграждане. Приетата концепция за обучение по БДП през целия жизнен цикъл следва да бъде още по-обвързваща усилията на ведомствата и обществото.

Опасности в пешеходното придвижване



Повече ранени пешеходци в населени места спрямо 2019 г. (ръст 2%) и 2022 г. (ръст 6.2%): от една страна, инфраструктурата в населените места трудно се адаптира към нуждите на човека извън личното превозно средство, защото изисква повсеместно осигуряване в урбанизираните територии на ясно различими пешеходни пътеки, кръстовища, тротоарни площи, подлези, надлези, велосипедни алеи и др. От друга страна, развитието на обществения транспорт като предпоставка за по-безопасна мобилност също е бавно и скъпо. Публичният превоз може да подобри съществено ситуацията, стига обаче транспортните схеми да са адекватни, подвижният състав - изправен, а цялостната услуга - привлекателна, за да бъде предпочитана от населението.
Не на последно място, поведението на участниците в движението винаги има значение. Водачът е отговорен за съблюдаване на скоростта и предимството, а личната отговорност на пешеходеца също е фактор, тъй като поведението му на пътя в голяма степен определя неговото цялостно взаимодействие с пътната среда. Пресичането на непозволени места, внезапното излизане на пътя, неправилното преценяване на отстоянията от приближаващите превозни средства са рискови. В много ПТП пешеходци са нарушили правилата за движение и са създали предпоставки за настъпване на инцидент. При 32 тежки ПТП е отчетено внезапното им навлизане на платното за движение, а в случаите на блъскане на пешеходец се отчита увеличение по всички показатели - брой ПТП (5.5%), загинали (6.7%) и ранени (6.1%). Спазването на правилата от всички участници е първостепенен фактор, концентрацията и вниманието на водача и пешеходеца са ключови, а видимостта може да бъде определяща. Ето защо средствата за инфраструктура и кампаниите за подобряване на поведенческите модели са инвестиция в човешки живот и здраве. Защитата на уязвимите участници в движението е все по-актуална тема предвид европейската цел за насърчаване на устойчивата безопасна мобилност като алтернатива на автомобилния транспорт. Пешеходното придвижване обаче не може да се развива, ако не бъдат осигурени безопасни условия за това.

Нарастваща загриженост относно начина на ползване на ИЕПС



Шест деца са ранени в ПТП като пътници на ИЕПС - в разрез със законовите изисквания за движението на този вид превозно средство, а 31 - като водачи: Популярността на ИЕПС логично и очаквано нараства бързо като удобен и екологичен транспорт. Приложението им е регламентирано в Закона за движението по пътищата, а неспазването на правилата за безопасна употреба е в ущърб на концепцията за съвременна градска мобилност. Пътнотранспортният травматизъм с така наречените тротинетки зачестява, както и извършваните с тях нарушения, което компрометира този вид иновативно превозно средство, особено при използването му от деца. Все повече местни власти предприемат ограничителни мерки с разширяване на възможностите за контрол от тяхна страна като част от съблюдаването на обществения ред в градските територии. Управлението на ИЕПС от малолетни и непълнолетни е отговорност на родителите. Примери от ежедневието, при които възрастни превозват децата си на ИЕПС, както и разрешаването дете да ползва ИЕПС, без да има това право, са недопустими. Чрез информационни кампании следва да се посочват рисковете, като се обръща внимание на изискванията за: движение само по изградена велоинфраструктура, а ако няма - по пътища с максимално разрешената скорост до 50 км/ч.; минимална възраст за управление - 14 г. и само по велосипедна алея; използване на пътища и улици с максимално разрешена скорост до 50 км/ч - при навършени 16 г.; до 18 г. - движение с предпазни каски; в тъмната част на денонощието - със светлоотразителни жилетки; забрана за ползване от двама души едновременно и за пренасяне на обемисти товари.

Висока интензивност на движението с липса на физическо разделяне на посоките



По първокласната и третокласната пътна мрежа в условията на висока интензивност на движението и липса на физическо разделяне на потоците тежестта на ПТП е най-сериозна: по първи клас пътища се отчита тенденция за най-голям дял пострадали. По пътищата от трети клас се бележи увеличение по всички показатели - ПТП, загинали и ранени, спрямо 2019 г. и 2022 г. Подценяването на дейностите за повсеместно обезопасяване на пътя и крайпътното пространство намира отражение в неблагоприятна статистика, която се проявява с натрупване. Тенденцията за трайно запазване на аварийността от определен вид (например блъскане в дърво) се свързва с продължителна липса на базови и сравнително нискобюджетни мерки. Това особено важи за пътищата от трети клас - най-ощетените от гледна точка на пътно поддържане. България е транзитна държава, а войната в Украйна пренасочи транспортните потоци така, че те увеличиха плътността и интензивността на движението. Северна България, през чиято територия минават основни транспортни коридори, не е обезпечена с пътища, които да предоставят безопасна среда за движение на смесен транспорт. В допълнение към натовареното движение, водачи често изпреварват „на всяка цена“, което допълнително поставя риск от възникване на сблъсък с насрещно движещи се МПС. Поради високата скорост в края на възможния за изпреварване участък превозното средство е ускорило твърде много, за да навлезе безопасно в следващата крива. Планираното изграждане на скоростни пътища и автомагистрали е твърде бавен процес, а се налагат бързи мерки, за да се осигури по-безопасна пътна среда. Така слабостите в републиканските пътища, във функцията им да дават ясни послания и да предпазват водачите, се задълбочават във времето.

Лошо стопанисване и ползване - още една травматична комбинация



В селските територии инвестициите са още по-малко, което рефлектира в данните за ПТП с пострадали - в селата те нарастват с 16% спрямо 2019 г. и с 9.5% спрямо 2022 г.: от една страна, през тях минават републикански пътища и свързаният с тях транзитен трафик. Това ги прави мултифункционални. От друга, контролът там е по-малко интензивен. На следващо място, състоянието на общинските пътища е критично. Съществена част от общинските трасета са с нужда от ремонт и/или реконструкция. Въпреки по-големия дял настъпили тежки ПТП по автомагистралите (16.24% от всички) в сравнение с тези по общинските пътища (11.72% от всички), травматизмът (загинали и ранени) по общинската пътна мрежа е по-голям - 10.76% от всички загинали и 14.48% от всички ранени спрямо този по АМ, където е 6.56% от всички загинали и 10.42% от всички ранени. Лошото състояние на тези пътища и липсата на поддържане се комбинира със склонността за шофиране с превишена и несъобразена скорост. Наличните бюджети по места са недостатъчни за подобряване на общинските пътища. Липсват пътна маркировка, пътни знаци, ОСП. Отводняването и крайпътното пространство са занемарени поради липса на средства.



изводите

ПТП са 17.1% по-малко от 2019 г. и 8.02% повече от 2022 г. ПТП с пострадали се увеличават: 386 повече спрямо 2022 г. и 265 повече спрямо 2019 г. Регистрира се намаление на загиналите спрямо 2019 г. (16.4%) и 2022 г. (1.13%). При тежко ранените има намаление в сравнение с 2019 г. (7.4%), но ръст спрямо 2022 г. (1.59%).

равносметката

Въпреки бавните подобрения през годините отсъства трайна тенденция към безопасност на пътя, подсигурена от фокусирана национална политика. Данните показват колебливост и оттам - липса на устойчивост. Статистиката за пътните инциденти е важен показател за ефективността на политиката по БДП. Когато броят и тежестта на ПТП намаляват съществено и устойчиво, това означава, че прилаганите мерки за безопасност са работещи и изпълняват своята функция. Така данните служат като безотказен барометър за обществено благополучие.

През 2024 г. (до 30 ноември 2024 г.) :

По оперативни данни за периода 01 януари - 30 ноември 2024 г. са настъпили 6 638 ПТП със 438 загинали и 8 360 ранени. Спрямо същия период на миналата 2023 г. ПТП се увеличават с 208, загиналите намаляват с 54, а ранените са 95 повече.

Загиналите в населените места спрямо 2023 г. са с двама повече, докато извън населените места са 56 по-малко. В градовете през 2024 г. има увеличение с 12 загинали спрямо предходната година, а спрямо 2019 г. има значително намаление - с 56 по-малко. В селата загиналите са се намалели с 10 спрямо 2023 г. и с 21 спрямо 2019 г.

За 2024 г. са загинали 10 деца - 5 от тях като пътници в превозно средство, три като водачи на мотоциклет, един водач на мотопед и един на тротинетка.

В населените места най-много са ПТП, загинали и ранени от вида блъскане на пешеходец с 62-ма загинали, като на пешеходна пътека загиналите са 10.

Голяма част от произшествията настъпват в зоната на кръстовища при завиване на превозно средство. В тези случаи водачите не спазват предимството на пешеходците или не го възприемат като участник в движението. Друга особеност при тези ПТП е, че настъпват по улици с повече от една лента за движение в посока. На второ място са блъсканията в крайпътен обект - предимно ПТП с единично МПС (самокатастрофирали).

Извън населените места най-много загинали са при ПТП от вида челно сблъскване между МПС. Този вид ПТП настъпват най-често поради неправилно изпреварване или несъобразена с условията на движение скорост или частично навлизане в лентата за насрещно движение в завой. Неправилното изпреварване се проявява най-вече при наличие на товарно движение, в някои участъци на първокласните пътища, достигащо да 40-50 % от общо преминаващите превозни средства, и недостатъчните габарити на пътя. На второ място са произшествията от вида сблъскване между МПС странично или под ъгъл, като тези инциденти са най-често поради неспазване на предимство на кръстовище, висока скорост и лоша видимост. На трето място са ПТП от вида блъскане в дърво или друг крайпътен обект, които са с единично МПС и причината за настъпването им най-често е несъобразената скорост, загуба на сцепление с пътната настилка при мокра повърхност. На четвърто място са преобръщанията на МПС - най-често поради движение с несъобразена скорост.

Извън населените места се отчита увеличение на броя на ПТП със загинали по автомагистрала през 2024 г. спрямо 2023 г. (петима повече) и общинските пътища (двама повече). По пътищата първи клас има голямо намаление - 31 загинали по-малко, на второ място са второкласните пътища с намаление от 16 по-малко, следват пътищата трети клас - с 15 по-малко.

Високата интензивност на движението и липсата на физически разделители по пътищата са основна причина за възникването на произшествия с голяма тежест. От друга страна, високата скорост и недостатъчната дистанция са предпоставка за ПТП с напускане на пътното платно и блъскането в неподвижни обекти в зоната на безопасност.

3 ПРЕПОРЪКИ ЗА 2025 г.



В световната теория и практика политиката за безопасност на движението по пътищата може да срещне неуспех в различни аспекти. Ако върху нея не се въздейства, има сериозен риск тя да бъде цялостно ощетена. Причините за това са различни, често комбинация от следните фактори: липса на политическа воля и лидерство; недостатъчно финансиране и ресурси; лошо планиране и координация на ниво организация; недостатъчни данни и анализ; съпротива срещу промяната; кадрови и технологични ограничения. За да не се допусне това, БДП следва да се възприема като основна човешка ценност, интегрирана в принципите на:

Право на живот и здраве: залегнало във Всеобщата декларация за правата на човека и Международния пакт за граждански и политически права, предвид това, че ПТП са водеща причина за смърт и наранявания в световен мащаб.

Право на безопасна среда: стремежът към живот в сигурност, без рискове на движението, което не е подходящо и ефективно адресирано.

Справедливост и равенство: пътните инциденти засягат непропорционално уязвимите групи - пешеходци, велосипедисти, деца и възрастни хора. Осигуряването на пътна безопасност гарантира равен достъп до безопасно придвижване за всички.

Право на мобилност: безопасните пътища са необходими с оглед правото на свободно движение и достъп до образование, здравеопазване и работа. Всичко, което спира безопасната мобилност, ограничава човека и мобилността му.

Икономическо и социално развитие: ПТП пораждат разходи за икономиката - осигуряването на БДП намалява щетите, подпомага развитието и дава възможност на хората да допринасят продуктивно за обществото.

Психическо благополучие: ПТП могат да причинят дълбоки психически травми. Осигуряването на безопасност на пътя защитава психичното здраве - неразделна част от общото благосъстояние и качество на живот.

БДП като основно човешко право подчертава моралната и законова отговорност на правителствата и обществата да предприемат проактивни мерки за защита на хората от вреди, свързани с трафика, и да създадат условия, които позволяват на всеки да се ползва от правото на живот, здраве и безопасна мобилност. Подобряването на БДП е непрекъснат процес, който изисква комбинация от краткосрочни и дългосрочни мерки. Значителни и устойчиви подобрения са видими в рамките на между 5 и 10 години, но зависят силно от политическата воля, обществената подкрепа и наличните ресурси.



Към 2026 г. България ще отбележи първите пет планови години от изпълнението на Стратегия 2021-2030, когато ще бъде дължима междинна оценка и сериозна обществена равносметка. Изискванията и очакванията на обществото ще бъдат още по-големи предвид и напредъка в технологични иновации от всякакъв характер, от които трябва да се черпи възможно най-голяма добавена стойност. Травматизмът на пътя е предотвратим, защото светът разполага със знанията, инструментите и технологиите, за да се справи с факторите, които го причиняват. Те имат същото значение и приложимост у нас. Тежките пътни инциденти настъпват и се предотвратяват по начин, известен на световната теория и практика. Специфичното за българския контекст е не явлението само по себе си, а дългото въздържание на съществуващите ресурси да му противодействат ефективно.

Как?

1/ Принос чрез системна ангажираност на всички компетентни структури с изпълнението на Националната стратегия по БДП 2021-2030, в т.ч.:

- обвързване и съответствие на управленските решения на всички нива с поетите глобални, европейски и национални ангажименти за БДП;
- осигуряване на политическа приемственост за дългосрочна подкрепа на приетата визия за БДП и поетапно надграждане на резултатите;
- синхрон в работата на структурите в отделните ведомства - висше ръководство, средно управленско и експертно ниво, за да не се допуска взето ръководно решение да не се процедира от администрация;
- разширяване на обема и подобряване качеството на данните на: МВР за регистрация и отчет на ПТП; МЗ за тежко ранените в ПТП и окончателните диагнози; АПИ за паспортизацията на пътните принадлежности и състоянието на пътните елементи; общините за състоянието на общинската пътнотранспортна инфраструктура;
- предвиждане и изпълнение на конкретни мерки от страна на компетентните ведомства в подкрепа на единна държавна политика за развитие на автомобилния парк;
- предприемане на отлаганата реорганизация в дейността на АПИ за ефективно управление на пътната безопасност; развитие на капацитет - централно и в ОПУ; извършване на системен анализ на нуждите за приоритизация на инвестициите и максимална ефективност при разходване на бюджетите за развитие на пътищата; интегриране на подхода „безопасна система“ в дейността за осигуряване на щадяща инфраструктура в услуга на ползвателите; използване на потенциала в развитието на новите технологии при управление на БДП;
- актуализация на Стратегия 2021-2030;
- коректно и навременно изпълнение на мерките в плановете за действие, без отлагане, съгласно отделните компетенции на отговорните структури.

2/ Въвеждане на механизъм за контрол на изпълнението на най-високо държавно ниво, в т.ч.:

- провеждане на редовни срещи при министър-председателя за докладване на общия и секторния напредък; лидерска координация на междуведомствените усилия, особено за дълго отлагани мерки, които изискват паралелен принос от няколко ведомства;
- своевременно търсене на политическа, управленска и експертна отговорност за действия или бездействия спрямо ангажименти по БДП при източника на допускането им;
- възлагане на отделните институции с акт на МС на задачи и срокове за изпълнението им в отговор на препоръките в годишните доклади за БДП; проследяване на изпълнението от страна на МС;
- завършване на ключови нормативни промени, които търпят забава.

3/ Финансово осигуряване на политиката по БДП 2021-2030, в т.ч.:

- заделяне на целеви ресурс към общините за: създаване на стандарт „Общински дейности по БДП“ за общините като делегирана дейност - осигуряване на издръжка на координатори по БДП във всяка община; фондово/ програмно финансиране на дейности за подобряване на пътната безопасност по места на база анализ на нуждите и оценка на риска; извършване на одити и инспекции; технология за обследване - събиране и документиране на данни за състоянието на общинската пътнотранспортна инфраструктура;
- съобразяване на бюджета на ДАБДП със законоустановените ѝ задължения за обезпечаване на дейността (наблюдение, анализ и оценка, превенция, цялостна оценка на безопасността на пътната инфраструктура, издръжка на персонал и др.);
- финансиране на интензивни информационни кампании за социално отговорно поведение на пътя;
- за преодоляване на дълго натрупвани неблагоприятни за БДП поведенчески модели - превенция на рисковото поведение чрез активни дейности в системата на образованието (МОН) и извън нея (ДАБДП, общини, областни администрации);
- оптимизация в дейността на Фонд за безопасност на движението към МВР за разширяване на приложното му поле и осигуряване на средства за широк спектър от дейности в подкрепа на БДП.

ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ ПО БДП **2025**



мерки

- Актуализация на Национална стратегия по БДП 2021-2030
- Създаване на стандарт „Общински дейности по БДП“ - делегирана дейност в общините
- Провеждане на комуникационно-информационни дейности
- Изготвяне на основни закони в областта на БДП
- Актуализация на условията и реда за обучение за оказване на първа долекарска помощ от водачи на МПС
- Актуализация на изискванията за физическа годност на водачите на МПС
- Прецизиране на изискванията за извършване на предпътни медицински прегледи
- Подобряване на контрола при превоз на товари
- Подобряване на контрола при превоз на деца и ученици
- Анализ на ефективността на контролната дейност при превоз на товари по отношение допустими маси и размери
- Разширяване на обема и подобряване качеството на данните за БДП
- Приоритетно обезопасяване на републиканската пътна мрежа на база анализ на риска
- Подобряване разпределението на отговорностите при стопанисване на участъците от РПМ в населени места
- Приоритетни мерки за пътна безопасност по общинските пътища и улици
- Докладване на цялостната оценка на безопасността на пътната мрежа

Оперативният план за действие по БДП за 2025 г. вижте тук:



4 ЛЮБОПИТНО: 6 МАРШРУТА НА СВЕТОВНИЯ ПЪТЕШЕСТВЕНИК

ТУРИСТ: по избор или по неволя

Пътната безопасност е от определящо значение за всяко туристическо пътуване, тъй като осигурява както защита на пътниците, така и благосъстоянието на местните общности. В свят, в който туризмът е важен икономически сектор, разбирането и прилагането на безопасни практики по пътищата става все по-важно.

Туристите често се сблъскват с нови и непознати условия на движение, които могат да бъдат значително различни от тези в родната им страна. Осведомяването за местните правила, знаците и обичайните практики може да помогне за предотвратяване на инциденти. Например, в някои държави движението е обратно, а в други липсват ясни указания за пешеходци. Затова е важно туристите да се информират предварително, за да се избегнат потенциални опасности.

Много туристи използват различни форми на транспорт - от автомобили и велосипеди до автобуси и таксита. Важно е да се уверят, че транспортните средства, които избират, са добре поддържани и отговарят на стандартите за безопасност.

Ролята на местните власти е повече от очевидна. Те имат отговорността да осигурят безопасна инфраструктура, включително добре поддържани пътища. Поставянето на знаци на множество езици, създаването на пешеходни зони и осигуряването на безопасни пътеки за велосипедисти са примери за мерки, които могат да направят туристическите преживявания приятни и по-безопасни.

Съществуват много приложения и онлайн платформи, които предлагат информация за безопасност по време на пътуване, включително предупреждения за опасни условия и полезни съвети.

Еволюция на маршрутите

Еволюцията на туристическите дестинации от гледна точка на пътната безопасност е сложен и динамичен процес, който отразява промените в обществото - обществените ценности, технологиите и глобалните тенденции.

Този процес може да се проследи през няколко основни аспекта:

Подобряване на инфраструктурата: през последните десетилетия много туристически дестинации са инвестирали в модернизация на пътищата и транспортната инфраструктура.

Технологични иновации: с напредъка в технологиите общностите започват да използват умни решения за управление на трафика. Например - приложения и системи за навигация предлагат информация в реално време за задръствания, метеорологични условия и безопасност на пътищата. Интегрирането на GPS технологии в транспортните средства помага на водачите по време на пътуването.

Образование и информираност: свидетели сме на нарастваща осведоменост относно пътната безопасност сред туристите. Много дестинации предлагат кампании, които опосредстват безопасното поведение на пътя. Образователни инициативи и информация на различни езици спомагат туристите да се адаптират по-бързо към местните условия.

Регулации и политики: с нарастващия брой туристи много държави започват да приемат по-строги регулации относно пътната безопасност. Това включва задължителни проверки на безопасността на транспортните средства, стандарти за водачите и изисквания за застраховка. Политиките за БДП стават все по-важна част от туристическото планиране.

Интеграция на устойчивия туризъм: със засилването на интереса към устойчивия туризъм много дестинации започват да предлагат по-безопасни и устойчиви алтернативи на пътуване като велосипеди и обществен транспорт. Това не само подобрява безопасността, но и намалява задръстванията и замърсяването.



НЯКОЛКО ПРИМЕРА ЗА ЕВОЛЮЦИЯ В ПОДКРЕПА НА ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ И ОБЩОТО КАЧЕСТВО НА ЖИВОТ

Вече не е достатъчно само да е безопасно за водачите, но да има възможности за активна мобилност, в чийто център се поставя човекът - пеш или на велосипед.

Една американска мечта: път, бензин, мотел и кафе









Една от първите национални магистрали за моторни превозни средства в Съединените щати, превърнала се в икона в американската поп култура. Окончателният план за изграждането ѝ е одобрен през 1926 г. и пътят е изпълнен на сегменти, често прекъснати. Магистрала 66 е изцяло асфалтирана чак след 1938 г. От изток на запад маршрутът свързва градовете Спрингфийлд (Илинойс), Сейнт Луис (Мисури), Тълса и Оклахома Сити (Оклахома), Амарило (Тексас), Санта Фе (Ню Мексико), Холбрук, Флагстаф и Кингман (Аризона), Игли, Барстоу и Сан Бернардино (Калифорния). Първоначалният маршрут предвижда трасе от 3 940 км, но след като бива построен, през годините редица проекти преместват участъци от него, което довежда до скъсяването му. Само сегментът от 21 км, минаващ през Канзас, остава непроменен. Тези реорганизации отразяват дълбоката промяна във функцията: замислен първоначално като средство за насърчаване на търговията, маршрутът се превръща в основен способ за автомобилни пътувания на дълги разстояния, пренасочен извън по-големи градове, за да се избегнат по-бавните скорости в урбанизираните територии.

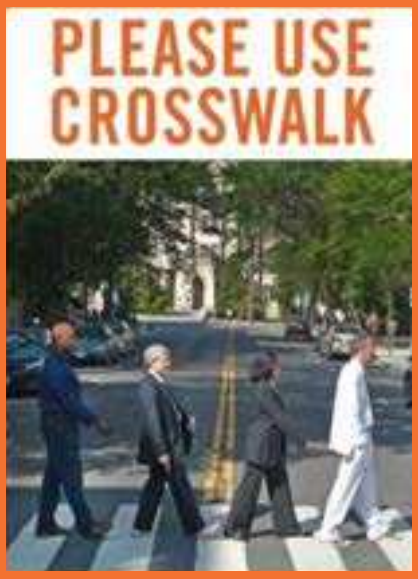
По-натовареният трафик, по-строгите изисквания за пътна безопасност и подобрените методи на строителство създават необходимост от нов вид федерална магистрална система. Когато президентът Айзенхауер подписва Федералния закон за магистралите от 1956 г. няколко сегмента от пътя вече са заменени от по-нови, по-широки и по-безопасни пътища. Законът разрешава федерално финансиране за междущатска магистрална система и въпреки призива на щата Мисури от името на всички заинтересовани щати, маршрутът така и не добива статут на магистрала 66.

Пътят постепенно се заменя с части от новите високоскоростни супермагистрали. На много места те вървят успоредно на стария маршрут. До 1977 г. път 66 престава да съществува в щата Илинойс, а през октомври 1984 г. последният сегмент е заобиколен в щата Аризона. Маршрут 66 е официално изведен от експлоатация на 27 юни 1985 г.

Щом британците го могат, можеш и ти: послание с кауза



Abbey Road - улица в квартал Камдън, Лондон, част от път B507. Свързва се най-вече с Abbey Road Studios и с участието си на обложката на едноименния албум на Бийтълс, издаден през септември 1969 г. В резултат на връзката си с музикалната банда, част от пътя е включена в туристическата обиколка на Лондон. През декември 2010 г. обектът получава официален статут на елемент от английското наследство, а легендарната пешеходна пътека се превръща в популярен декор за снимки, въпреки че пътят все още е натоварена пътна артерия. През 2014 г. отделът за здраве и безопасност на околната среда към Йейл решава да създаде модел за следване на примера на Бийтълс, за да насърчи пътната безопасност в района на кампуса. Комитетът по безопасност на движението харесва идеята като начин да се повиши съзнанието на студентите, преподавателите и служителите за необходимостта пешеходците да използват пешеходни пътеки.





Италианска романтика на границата на възможното



В своя пътепис „Позитано“ Джон Стайнбек нарича дестинацията „мечтано място, което не е съвсем реално, когато сте там, и става примамливо реално, след като си отидете“. Това може да е причината за първите туристи на прочутото крайбрежие на Амалфи през 50-те и 60-те години на миналия век, когато районът е поредица от рибарски селища. Costiera Amalfitana, наричана още Amalfi Drive, отбелязана на картите като SS163 Strada Statale, е приблизително 55 км живописен участък от път, двупосочен (по 1 лента), криволичещ покрай драматичните скали над искрящото Тиренско море.

Движението е бавно поради многото стръмни завои, автобусите, изскачащи от слепите зони, и задръстванията. Така в наши дни движението по панорамния крайбрежен път е чудна смесица от романтика, естетика и екстремни усещания. Самото шофиране е предизвикателство - с обратни завои и тесни улички, прегърнали скалите, а през лятото пътната обстановка става още по-натоварена. Дори пешеходците трябва да споделят едно и също пространство с всички превозни средства просто защото на места няма тротоари.

Наскоро, след дълго настояване от местни асоциации и петиции с подписите на над 10 000 жители Azienda Nazionale Autonoma delle Strade - структурата, отговорна за държавните пътища и магистрали в Италия, въведе нови ограничения. По време на пиковите часове през лятото автомобилите, пътуващи по най-натоварената част (участъкът от брегова линия на Амалфи между Позитано и Виетри сул Маре), става обект на алтернативна система за регистрационни номера. В четните дни се забранява достъпът на автомобили с номера, завършващи на четен номер, а в нечетните дни ще бъде забранен достъпът на автомобили, завършващи на нечетно число. Това не важи за автомобилите на жителите на 13-те града по крайбрежието, таксиметровите превози, обществения транспорт, полицията и спешната помощ. Ограниченията важат през почивните дни от 15 юни до 30 септември и през целия месец август от 10 до 18 часа. Прилагат се и през Страстната седмица около Великден, както и от 24 април до 2 май предвид Деня на освобождението (25 април) и Деня на труда (1 май). Местната полиция следи за спазването на разпоредбите и налага глоби.

Възвръщането на Елисейските полета към пешеходците



Пътната артерия, която минава през сърцето на френската столица и свързва югоизточен със северозападен Париж - главен път с дължина 1.9 км, който тръгва от Площад Конкорд и достига Триумфалната арка. До управлението на Луи XIV земята, където днес минава Шанз-Елизе, е била заета предимно от ниви и цветни насаждения. Шанз-Елизе и нейните градини първоначално са построени през 1667 г. от Андре Льо Нотр като продължение на зелените площи на двореца Тюйлери. Льо Нотр планира широка алея с два реда брястове от двете страни и цветни лехи в симетричния стил на френския ландшафт. Новият булевард приема името Шанз-Елизе чак през 1709 г.

По-късно районът се сблъсква с нарастващи проблеми, свързани със замърсяването на въздуха от около 3 000 превозни средства на час, които се движат през неговите осем платна. От 2016 г. авенюто е затворено за моторно движение всяка първа неделя от месеца, в опит да се намали замърсяването в града. През 2019 г. местните жители представляват само 5% от 100 000 ежедневни посетители (68% туристи).

През 2021 г. кметът Ан Идалго обявява, че градът ще превърне Шанз-Елизе в „необикновена градина“, която ще намали наполовина пространството за автомобилния трафик, ще добави повече пешеходно пространство и ще създаде „тунели“ от дървета за подобряване качеството на въздуха.

През 2024 г. се планира броят на лентите за движение да бъде намален от осем на четири. Огромни площи асфалт ще бъдат върнати на пешеходците и трансформирани в алеи и градини. Въпреки че тези нововъведения предизвикват гнева на привържениците на моторизирания трафик, амбициозният зелен план ще има предимството да изтъкне величието на местното културно наследство.

Чудото на норвежкото пътно инженерство



Впечатляващ планински проход, който следва единадесет остри извивки по стръмните планински склонове в долината Ромсдален, Норвегия. Живописният маршрут (в превод Пътека на тролове) пресича страховитата природа на Западна Норвегия и достига до надморска височина от 852 м. Шеметна гледка към стръмни планински склонове, буйни водопади, дълбоки фиорди, езера и тучни долини прави този участък една от най-драматичните и посещавани дестинации в страната, превърната в шедьовър на пътното инженерство. Основна причина за изграждането на пътя през планината в исторически план е големият годишен фермерски пазар. Строителните дейности започват през 1916 г., а продължителният период на строителството се свързва с дългите зими без никаква възможност за работа на терен.

Едва при отварянето на пътя през 1936 г. става популярен маршрут с обща дължина 160 км. Времето за автомобилен преход е около 2 часа и 10 минути. Проходът обикновено е отворен от средата на май до падането на първия сняг през есента и няма такса за ползването му като атракция с над 500 000 души годишно, които я преминават с автомобил. Маршрутът е особено предпочитан от мотоциклетисти. Въпреки че е добре поддържан, честите мъгли, дъжд и сняг могат да направят шофирането предизвикателство.

През 2024 г. в района се регистрират множество случаи на паднали камъни. От съображения за безопасност пътят е затворен до края на годината. Норвежкото правителство предложи спешни средства, за да помогне за справяне със ситуацията, като местните власти ще трябва да дофинансират останалата част, необходима за предотвратяване на бъдещи свлачищни процеси.

Тясно и стръмно: боливийският път на смъртта



Юнгас - плодородна преходна зона между Андите и Амазонка със забележително биоразнообразие, е известен още като Пътя на смъртта. Представлява 64-километров маршрут, свързващ град Ла Пас с региона Юнгас в Боливия. Пресечен от древни търговски пътища, по които някога са пътували кервани с лами, регионът е бил житницата на инките. Днес терасовидните хълмове са пълни с насаждения от кафе, банани, маниока, гуава, папая, цитрусови плодове и кока.

Пътят е замислен през 30-те години на миналия век от боливийското правителство, за да свърже столицата Ла Пас с тропическите гори на Амазония в северната част на страната. Големи части от пътя са построени от парагвайски затворници по време на войната в Чако. Няколко участъка са широки по-малко от 3 м и поради наличието на дъжд, мъгла, свлачища, стръмни склонове и скали, които се спускат над 610 м, пътят се смята за най-опасния път в света. Преградни предпазни съоръжения са били поставяни само на места.

Средно годишно настъпват около 209 пътнотранспортни произшествия и 96 смъртни случая. През юли 1983 г. автобус пада в каньон и в един инцидент загиват над 100 пътници. До средата на 90-те години на миналия век броят на пътните инциденти се увеличава - между 200 и 300 души в автомобили падат от скалата всяка година.

В продължение на много години пътят е единственият маршрут между Ла Пас и Юнгас, превръщайки пътуването в ужасяваща необходимост за местните жители и транзитно преминаващите.

Нов алтернативен маршрут е построен за период от 20 години, завършен през 2006 г. Модернизацията включва пътно платно с две ленти, мостове, отводняване и парапети.

Днес Юнгас се използва само от велосипедисти и пешеходци, и е една от най-големите туристически атракции в страната. Пътят на смъртта обаче все още струва живота на близо дузина души всяка година, поради което за посещаването му се препоръчва ползване на екскурзовод.



5 В БЕЗОПАСНОСТ НА ПЪТ КЪМ КОЛЕДА



Празничната суматоха:

Семейни събирания: много хора пътуват, за да прекарат време със семейството и приятелите си особено ако живеят на разстояние.

Празнични ваканции: работодателите често предоставят допълнителни дни отпуск, което насърчава хората да планират пътувания.

Покупки: коледните разпродажби и осигуряването на подаръци за близките привличат много хора в търговските центрове и магазините.

Празнични мероприятия: много хора посещават коледни базари, концерти и събития, което увеличава пътуванията в градовете.

Ски и зимни ваканции: за любителите на зимните спортове пътуванията към планините са популярни.



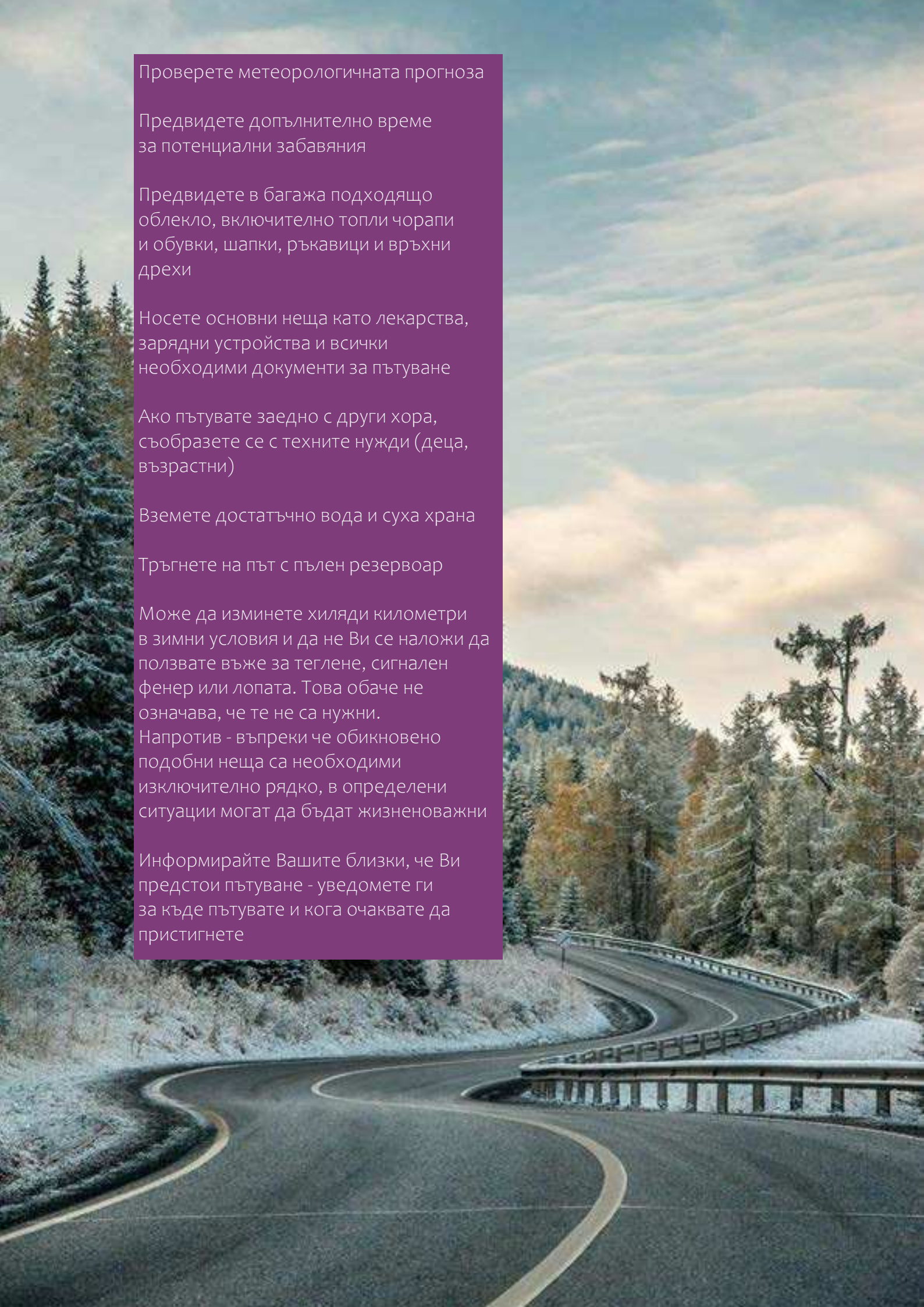
Празничният сезон в края на годината е време за празници, семейство, приятели и често тежки метеорологични условия. Голяма част от света посреща студеното време и най-вероятно изобилието от сняг, а кой не мечтае за бяла Коледа? Молим Ви да помните няколко полезни съвета, когато сте на път през празничния сезон.

ДАБДП напомня:

Готови за времето



- студ
- дъжд
- сняг
- виелици
- заледявания
- мъгла



Проверете метеорологичната прогноза

Предвидете допълнително време за потенциални забавяния

Предвидете в багажа подходящо облекло, включително топли чорапи и обувки, шапки, ръкавици и връхни дрехи

Носете основни неща като лекарства, зарядни устройства и всички необходими документи за пътуване

Ако пътувате заедно с други хора, съобразете се с техните нужди (деца, възрастни)

Вземете достатъчно вода и суха храна

Тръгнете на път с пълен резервоар

Може да изминете хиляди километри в зимни условия и да не Ви се наложи да ползвате въже за теглене, сигнален фенер или лопата. Това обаче не означава, че те не са нужни. Напротив - въпреки че обикновено подобни неща са необходими изключително рядко, в определени ситуации могат да бъдат жизненоважни

Информирайте Вашите близки, че Ви предстои пътуване - уведомете ги за къде пътувате и кога очаквате да пристигнете

Подгответе автомобила

- акумулатор
- двигател
- гуми
- спирачки
- отоплителна система
- фарове



Почистете всички стъкла от заскрежаване и обледеняване
Премахнете от целия автомобил натрупания сняг



гумите при компромис:

Превозното средство по-лесно губи сцепление на пътя;

Спирачният път се удължава значително (което е предпоставка за ПТП); в най-лошия случай водачът няма да има време да спре и може да удари пресичащ пешеходец или внезапно излязло на пътя дете;

Нестабилност в зоната на завой;

Риск от попадане в условия на аквапланинг;

Невъзможност да се преодолеят някои участъци с наклон на пътя;

Загуба на контрол над превозното средство и навлизане в лентата за насрещно движение.

Какво трябва да направим, когато имаме съмнения, че автомобилът ни е с по-износени или стари гуми?

Скоростта на придвижване трябва да се намали спрямо стандартното движение при добри условия;

Трябва да се осигури по-голяма дистанция от предното движещото се превозно средство;

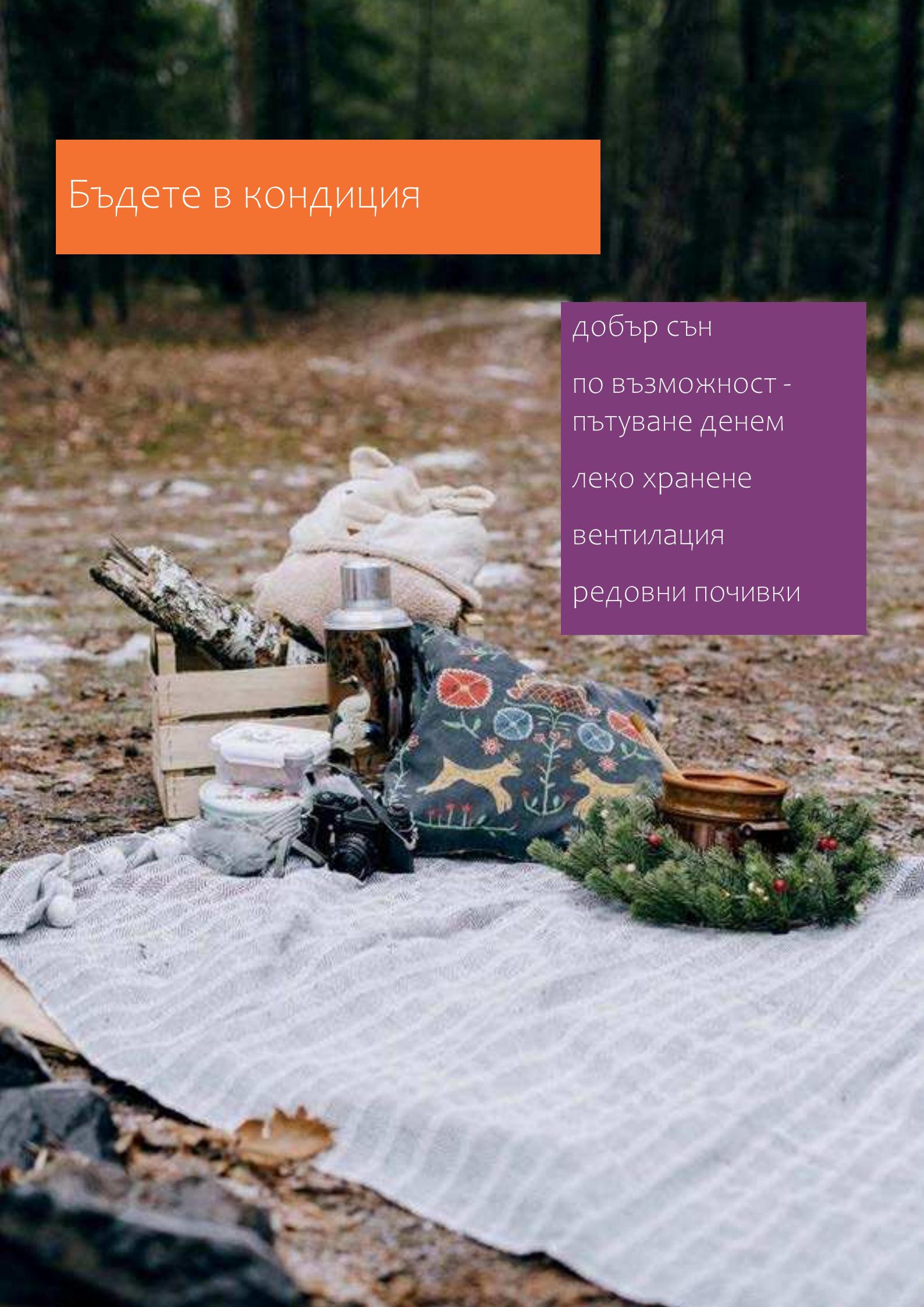
Концентрацията на водача трябва да е завишена спрямо стандартното движение при добри условия;

По възможност да не се предприемат пътувания, когато метеорологичните условия са тежки.

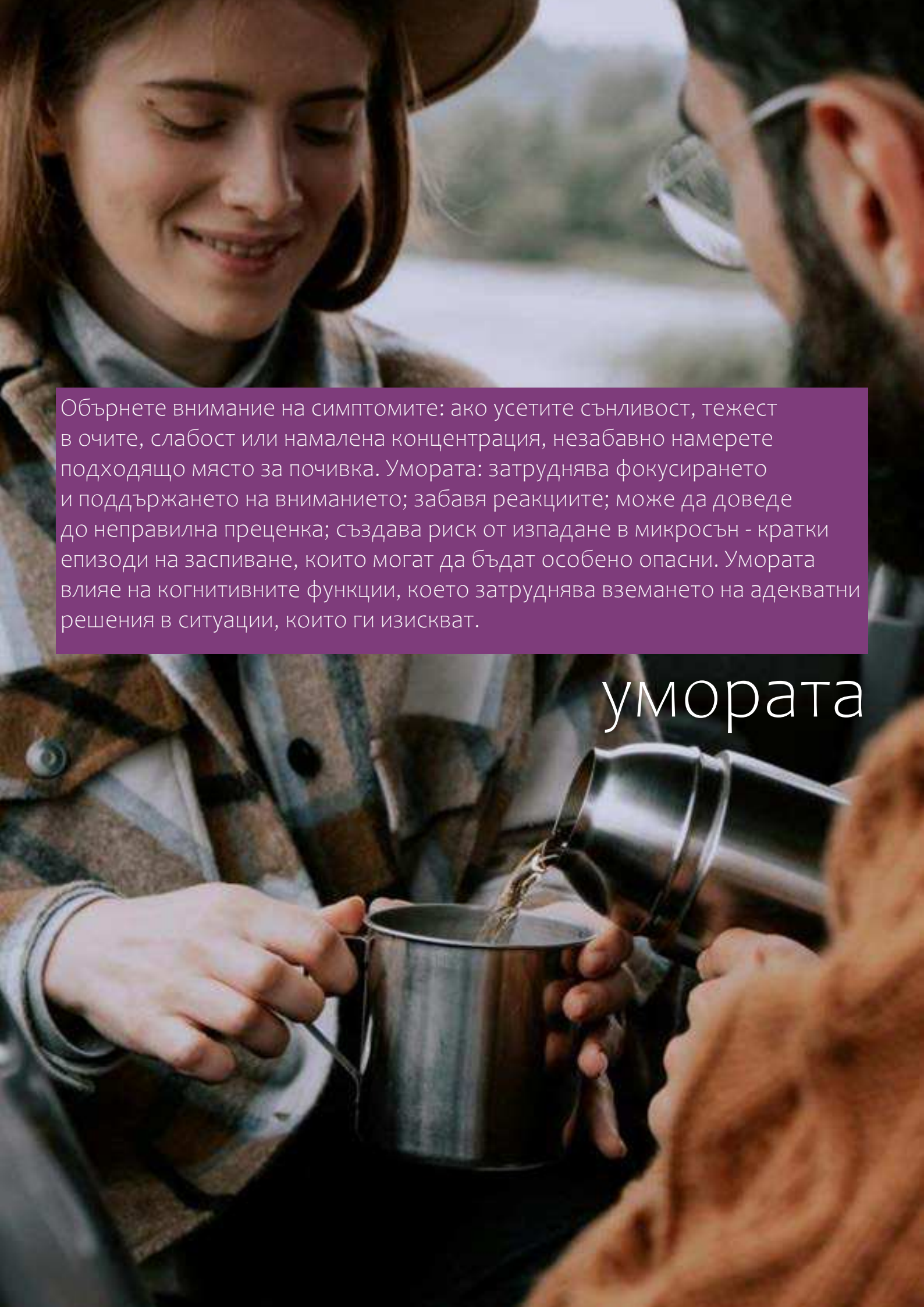
фаровете

Правилно регулираните фарове предоставят по-добра възможност на водача да вижда пътното платно, без да „заслепяват“ насрещно движещите се превозни средства.

Бъдете в кондиция



- добър сън
- по възможност - пътуване денем
- леко хранене
- вентилация
- редовни почивки



Обърнете внимание на симптомите: ако усетите сънливост, тежест в очите, слабост или намалена концентрация, незабавно намерете подходящо място за почивка. Умората: затруднява фокусирането и поддържането на вниманието; забавя реакциите; може да доведе до неправилна преценка; създава риск от изпадане в микросън - кратки епизоди на заспиване, които могат да бъдат особено опасни. Умората влияе на когнитивните функции, което затруднява вземането на адекватни решения в ситуации, които ги изискват.

умората

За повече видимост





Възможностите на човека са ограничени от физика и физиология. Погледът и съзнанието не са устроени да „фиксират“ всичко, през което преминават. Голяма част от общата картина се прескача от съзнанието, като се възприемат отделни „снимки“. Останалата част се запълва от въображението, а именно там може да се крият дребни и трудно забележими обекти.

На следващо място са ограниченията, които самото превозно средство има. През стъкла видимостта е различна. Вътрешният интериор (колонките на автомобила, рамките на прозорците, огледалата и др.) също ограничава видимостта на водача.

При дъжд капките носят и замърсяващи материали (прах, кал, гориво-смазочни материали и др.), които замазват предното стъкло. Отразената светлина от фарове при мъгла или дъжд също пречи на видимостта като допълнително заслепява.





При всички тези неблагоприятни ситуации водачът трябва веднага да промени своето поведение, да намали скоростта на движение, да остави по-голяма дистанция от предходно движещия се автомобил и да бъде по-съсредоточен.



При ниско слънце





При друго МПС вдясно





При завой на кръстовище





При дъжд

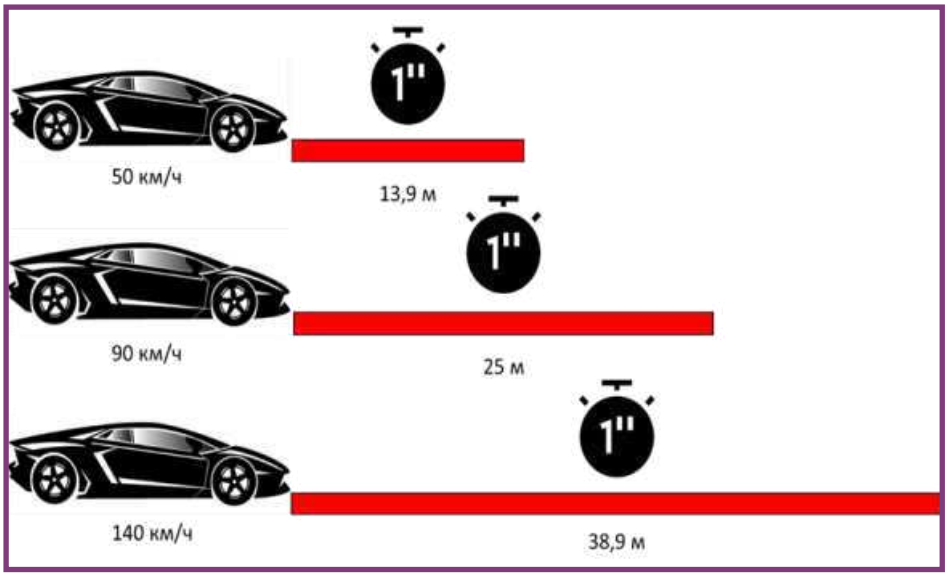




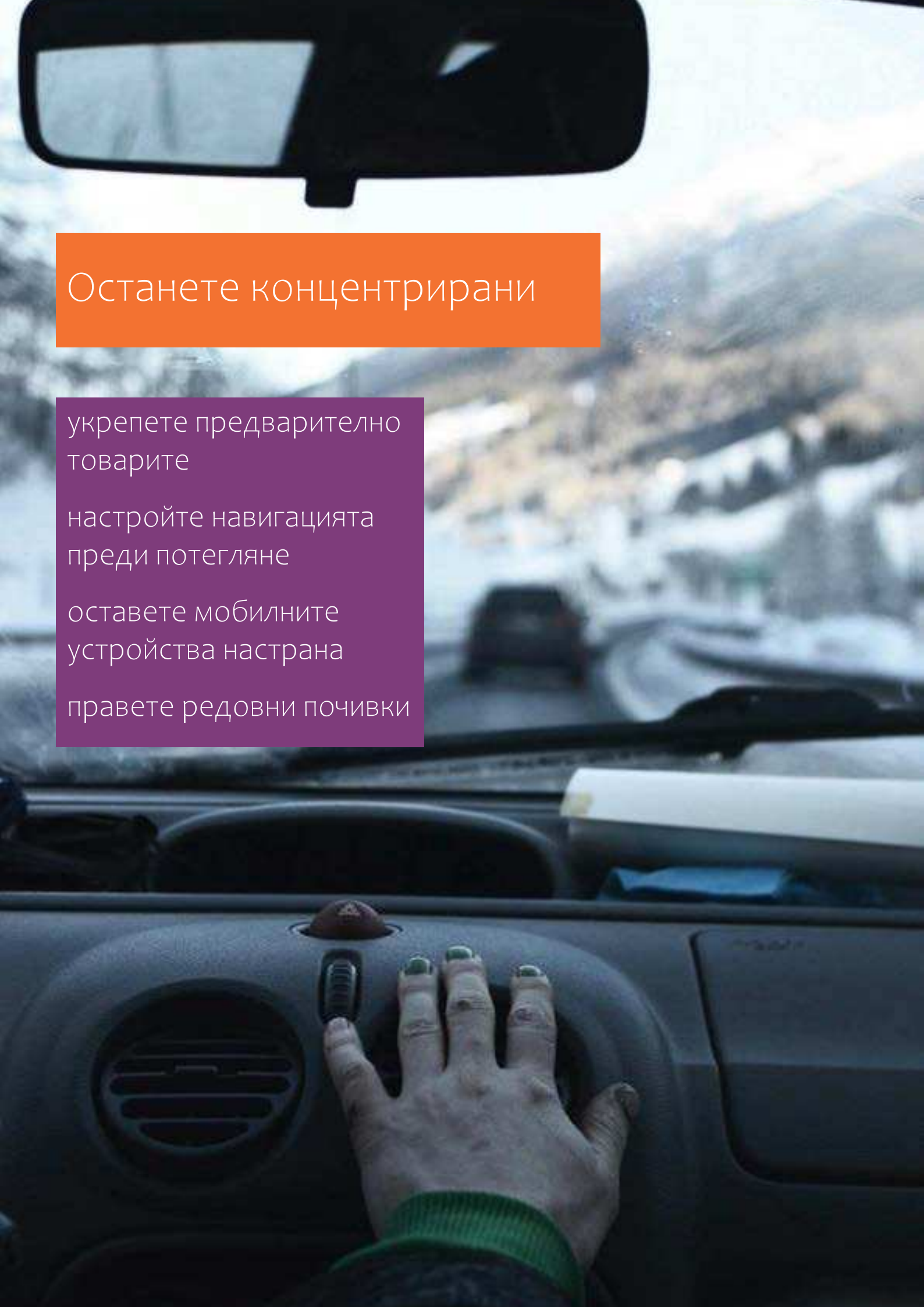
При сумрак и адаптация към нощта



При мъгла



Изминат път в метри за 1 сек



Останете концентрирани

- укрепете предварително товарите
- настройте навигацията преди потегляне
- оставете мобилните устройства настрана
- правете редовни почивки

Бъдете етични

толерантност

търпение

уважение

самоконтрол





Уважавайте другите участници в движението: водачи, пешеходци и работници на пътя. Съобразявайте се с уязвимите категории и техните специфики. Дори ако смятате, че те са се държали неправилно, агресията винаги е лош съветник.
Не влизайте в пререкания на пътя, които само могат да ескалират ситуацията!

Останете трезви

Алкохолът влияе на нервната система и на способността за адекватно шофиране



Алкохолът въздейства като депресант на централната нервна система като засяга всички органи и системи на тялото. Влияе на мозъка, правейки го по-бавен и по-малко способен да се концентрира, и неспособен да определя адекватно заобикалящата го среда.

Кой ще те прибере вкъщи тази вечер?



Изображението показва кампания по Коледа в гр. Летъркени, Ирландия - на снимката са таксиметровият водач Пол О'Кийни, служителят на полицията сержант Марк Трейнър, водачът на линейка на спешна помощ Пади Дохърти и погребалният агент Ърни Гибсън. Посланието им е, че решилите да управляват превозно средство след употреба на алкохол или наркотични вещества рискуват да бъдат арестувани, сериозно ранени или дори да загинат.
Призивът е консумацията на алкохол по празниците да е умерена, а след нея, ако се налага пътуване - да се ползва такси.

По-добре да те спрат органите на реда, отколкото някое дърво



Погрижете се за децата

системи за обезопасяване

вещи от първа необходимост

чести почивки на въздух

недопускане на разсейване от децата

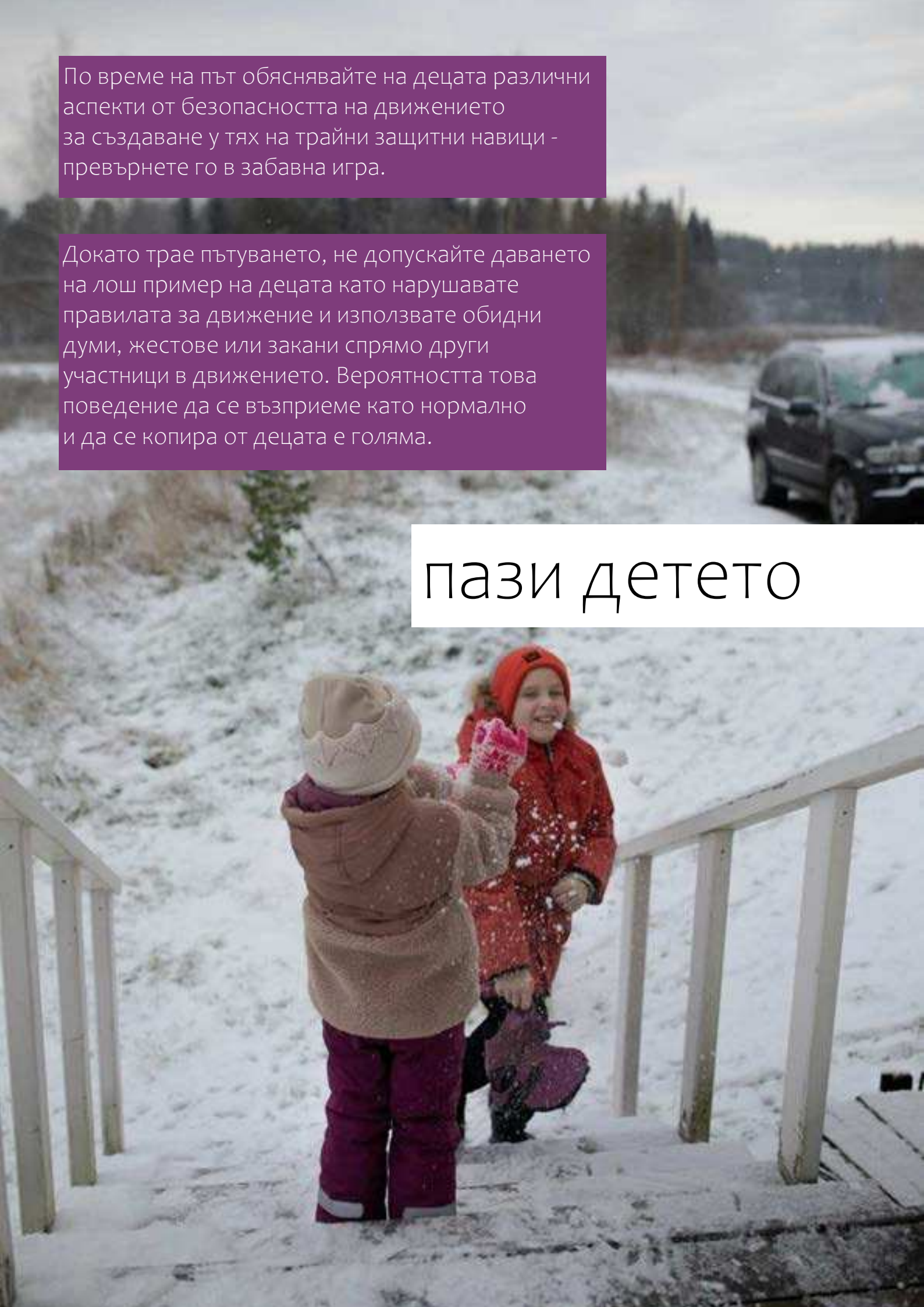


Обезопасяването на децата в автомобила спасява техния живот и опазва здравето им. Това е задължение и израз на грижа на всеки родител.
В зависимост от възрастта и теглото на детето се избира подходяща система за обезопасяване, поставена и закрепена в автомобила съгласно законодателството и указанията на производителя.

По време на път обяснявайте на децата различни аспекти от безопасността на движението за създаване у тях на трайни защитни навици - превърнете го в забавна игра.

Докато трае пътуването, не допускайте даването на лош пример на децата като нарушавате правилата за движение и използвате обидни думи, жестове или закани спрямо други участници в движението. Вероятността това поведение да се възприеме като нормално и да се копира от децата е голяма.

пази детето





И както винаги:

с предпазен колан

трезви зад волана

разумна скорост

Спазвайте правилата на движение: съблюдавайте указанията и въведените ограничения на пътя.

!!! Максимално разрешената скорост за даден участък е предвидена за оптимални пътни условия. При намалена или ограничена видимост (мъгла, снеговалеж и дъжд) скоростта следва да се намали, а дистанцията между превозните средства да се увеличи. Това не са препоръки, а задължителни мерки за повече безопасност!

Пешеходците

видимост

разсейване

места за изчакване
и престой

Пешеходците неслучайно са квалифицирани като уязвими участници в движението. Освен че човешкото тяло е лесно ранимо, то е и трудно забележимо поради по-малки в сравнение с автомобилите размери. През зимните месеци продължителността на тъмната част на денонощието е най-дълга. Много често условията и през светлата част на денонощието също са свързани с намалена видимост поради мъгла, снеговалеж и дъжд. Слънцето е сравнително ниско над хоризонта, което пречи в много случаи да се разпознаят по-малки обекти около и на пътното платно. За да са по-видими, пешеходците следва да са облечени в по-ярки дрехи или да поставят светлоотразителни елементи.



Видимост на пешеходец без и със светлоотразителен елемент

бъди видим

Честа грешка е възприятието, че докато изчакват на тротоара за пресичане, много от пешеходците стоят твърде близо до ръба на платното за движение. Това няма да спести време при пресичане, но може да създаде риск. Друга грешка е произволното пресичане на пътното платно и лавирането между автомобили в движение, вместо да се пресече на обозначените за това места.



Твърде близо до ръба на тротоара



Пресичане на произволни места



Пешеходната пътека не е щит и дори когато пресичаме на нея, трябва да бъдем много внимателни - да се огледаме, ослушаме, изчакаме, преди да преминем, както и да установим зрителен контакт с водачите на приближаващите автомобили, за да се уверим, че те са наясно с нашето намерение да пресечем. Това важи и за превозни средства в лявата лента на посоката на движение, за които видимостта пешеходец - автомобил и автомобил - пешеходец е по-малка!







При пресичане пред голямо превозно средство като автобус - да обърнем внимание, че в лентата до него може да има друго превозно средство, което не виждаме веднага и чийто водач също не ни вижда!



Разсейването е също толкова опасно за пешеходците, колкото и за водачите на МПС. Адекватната представа за обкръжаващата среда е важен фактор за предотвратяване на риска от ПТП. Времето за реакция при необходимост значително се увеличава, ако всичките сетива са ангажирани във възприемане на околната среда, докато сме участници в движението.

Видове разсейване

Ментално

Ръчно

Зрително

Слухово



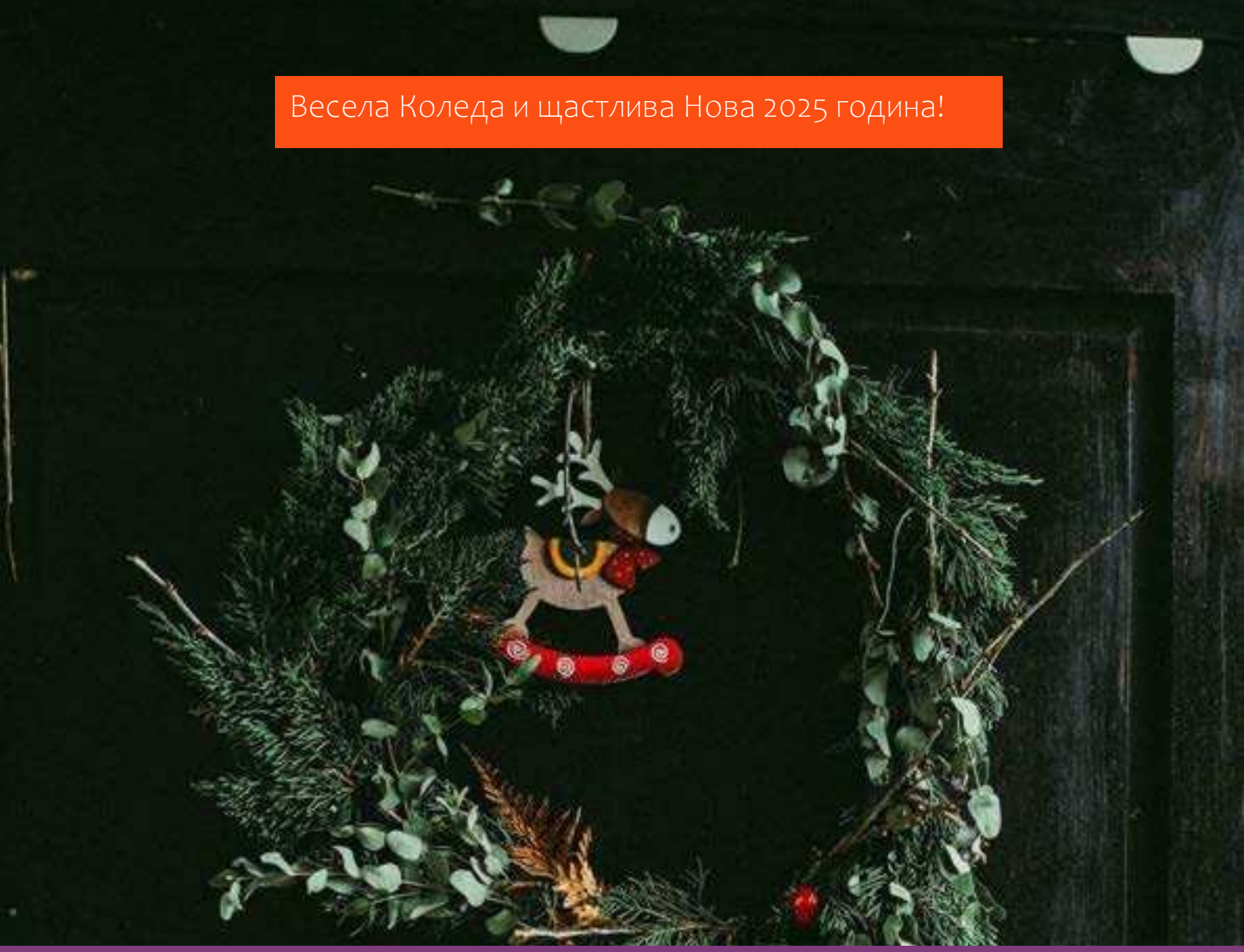
Не ползвай телефона, докато пресичаш!

Какво си пожелават хората по света?



Приятно пътуване!
Пътувай безопасно!
Наслади се на пътуването!
Стигни жив и здрав!
Карай внимателно, някой те обича!
Нека пътуването те върне безопасно у дома!

Весела Коледа и щастлива Нова 2025 година!



Издател: ДАБДП, гр. София, пл. „Св. Неделя“ 16

Колектив: екип ДАБДП

Редактор: редакторски колектив ДАБДП

Снимки: ДАБДП, партньорски организации, https://www.pexels.com

Предпечатна подготовка: ДАБДП

Номер и дата на изданието: ISSN 2738-7445, №26

Дата: декември 2024 г.

