



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО

ДОКЛАД

относно проведено проучване, анализ, разработени мерки за
безопасност на движението за избягване на
животозастрашаваща ситуация на пътя и система за безопасност
на пешеходците



Етап 1: Резултати от проведено проучване относно пътно-транспортната обстановка и пътно-транспортния травматизъм за целевите пътни участъци. Добри практики в сферата на безопасност на движението.



Проект ROBG-383 „По-добре свързани вторични и третични точки в главната и широкообхватната мрежа на път /TEN-T/, чрез общи мерки в трансграничния регион“

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския съюз.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО

Настоящият доклад е разработен в рамките на проект „По-добре свързани вторични и третични точки в главната и широкообхватната мрежа на път /TEN-T/, чрез общи мерки в трансграничния регион“ („Better connected secondary and tertiary nodes to TEN-T core and comprehensive network through joint CBC measures“), Проектен код: ROBG - 383, финансиран по Програма за трансгранично сътрудничество „ИНТЕРРЕГ V-A Румъния - България“ 2014 - 2020, съфинансиран от Европейския съюз чрез Европейския Фонд за регионално развитие. Партньори по проекта са Община Велико Търново, България, Община Калафат, Румъния и Сдружение „Бъдеще днес“, България. Основната цел на проекта е да се подобри проводимостта на Паневропейските транспортни коридори (ПТК) № 4, № 7 и № 9 в трансграничния регион на България и Румъния, чрез рехабилитация и модернизиране на 6,614 км пътна инфраструктура с доказано трансгранично въздействие и пряка връзка към основната инфраструктура на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) и разработване на 3 съвместни механизма (мерки за безопасност на движението, насочване по маршрута и кампания за повишаване на осведомеността относно безопасността), за да се улесни свързването на вторични и третични възли с основната TEN-T инфраструктура.

Доклад относно проведено проучване, анализ, разработени мерки за безопасност на движението за избягване на животозастрашаваща ситуация на пътя и система за безопасност на пешеходците в 3 етапа е създаден в рамките на проектна дейност „Прилагане на мерки за безопасност на движението“, с основна цел включване и прилагане на поне един метод и приложимите към него разработени мерки за безопасност на движението за избягване на животозастрашаваща ситуация и система за безопасност на пешеходците на всеки от следните пътни участъци:

- ул. Опълченска, гр. Велико Търново - от връзката с път III-514 до връзката с път E-85 (I-5) ул. Теодосий Търновски от пътната връзка от ул. „Магистрална“ (ПЪТ E772 (I-4)) до ул. Димитър Найденов, ул. Димитър Найденов от ул. „Теодосий Търновски“ до ул. „Сливница“, ул. „Сливница“ от ул. Димитър Найденов до ул. Климент Охридски, ул. Климент Охридски от ул. Сливница до ново предмостване на река Янтра и ул. Ксилифорска от ново предмостване на река Янтра до път III-514
- Част от път E79 в участъка, попадащ на територията на Община Ружинци - кръстовище на път III-114 с E-79;



Проект ROBG-383 „По-добре свързани вторични и третични точки в главната и широкообхватната мрежа на път /TEN-T/, чрез общи мерки в трансграничния регион“

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския съюз.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО

- изхода от пристанището на Калафат към E-79, което представлява ул. Jiú до бул. Horia, Cloșca și Crișan, гр. Калафат.

Чрез внедряване на разработените мерки за безопасност на движението за избягване на животозаstrашаваща ситуация на пътя, се цели допринасяне към реализацията на общоевропейската политика за намаляване на жертвите на пътнотранспортни произшествия, провеждането на превантивни образователни кампании и постигане на една от стратегическите цели на Бялата книга на Европейския съюз за транспорта: „Да няма загинали в пътно-транспортни инциденти/произшествия до 2050 г.“. Настоящия доклад ще бъде предоставен на местните власти и партньорите в проекта (Община Велико Търново /България/, Община Калафат /Румъния/ и Община Ружинци /България/), с предложение за включване и прилагане на поне един метод и приложимите към него идентифицирани мерки за безопасност на движението за избягване на животозаstrашаваща ситуация на пътя за всеки целеви пътен участък.

За изпълнение на дейността е разработен доклад в три части:

- Етап 1: Резултати от проведено проучване относно пътно-транспортната обстановка и пътно-транспортния травматизъм за целевите пътни участъци. Добри практики в сферата на безопасност на движението.
- Етап 2: Разработване на мерки за безопасност на движението за избягване на животозаstrашаваща ситуация на пътя
- Етап 3: Разработване на система за безопасност на пешеходците, приложима за всеки от целевите пътни участъци



Проект ROBG-383 „По-добре свързани вторични и третични точки в главната и широкообхватната мрежа на път /TEN-T/, чрез общи мерки в трансграничния регион“

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския съюз.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



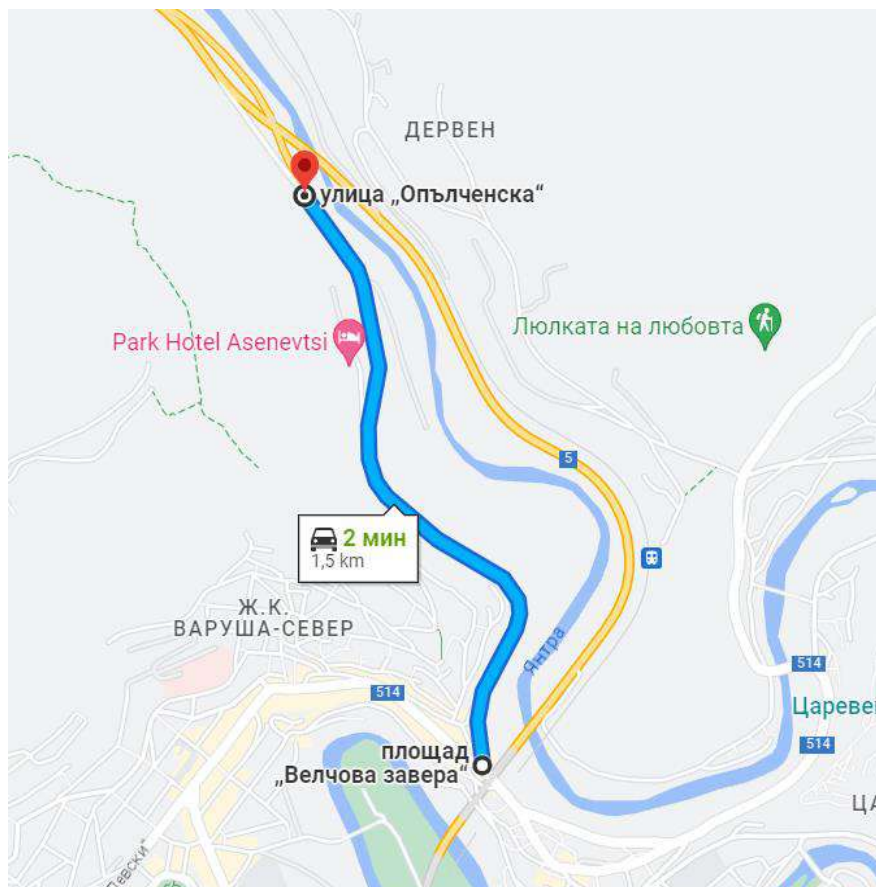
БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО

I. Териториален обхват на доклада - целеви пътни участъци

Териториалния обхват на настоящия доклад са следните пътни участъци:

I.1. Целеви пътни участъци в град Велико Търново, България:

- ул. Опълченска, гр. Велико Търново от връзката с път III-514 до връзката с път E-85 (I-5);



Източник: <https://www.google.com/maps>

- ул. Теодосий Търновски от пътната връзка от ул. „Магистрална“ (ПЪТ E772 (I-4)) до ул. Димитър Найденов, ул. Димитър Найденов от ул. Теодосий Търновски до ул. Сливница, ул. Сливница от ул. Димитър Найденов до ул. Климент Охридски, ул. Климент Охридски от ул. Сливница до ново премостване на река Янтра и ул. Ксилофорска от ново премостване на река янтра до път III-514”



Проект ROBG-383 „По-добре свързани вторични и третични точки в главната и широкообхватната мрежа на път /TEN-T/, чрез общи мерки в трансграничния регион“

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския съюз.



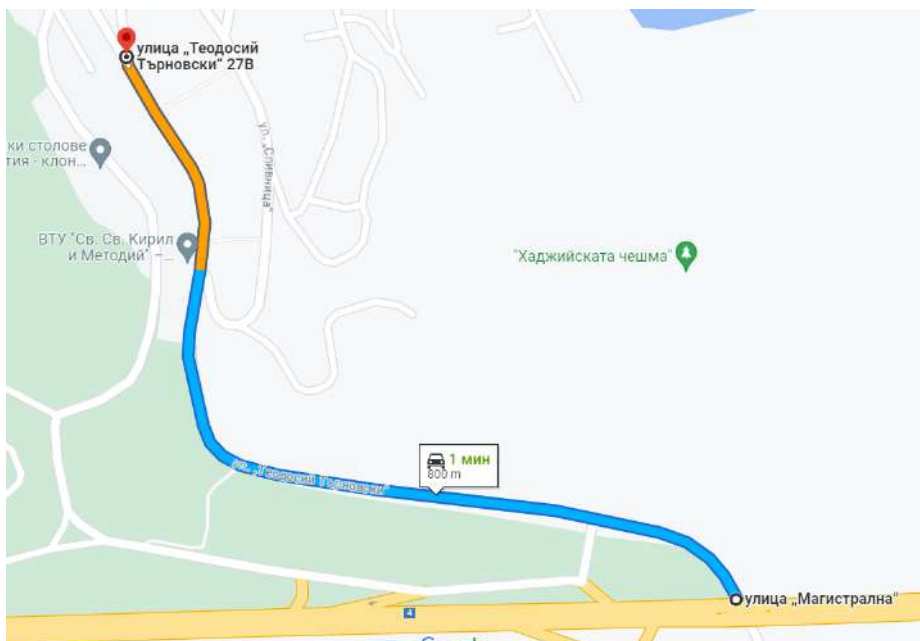
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО

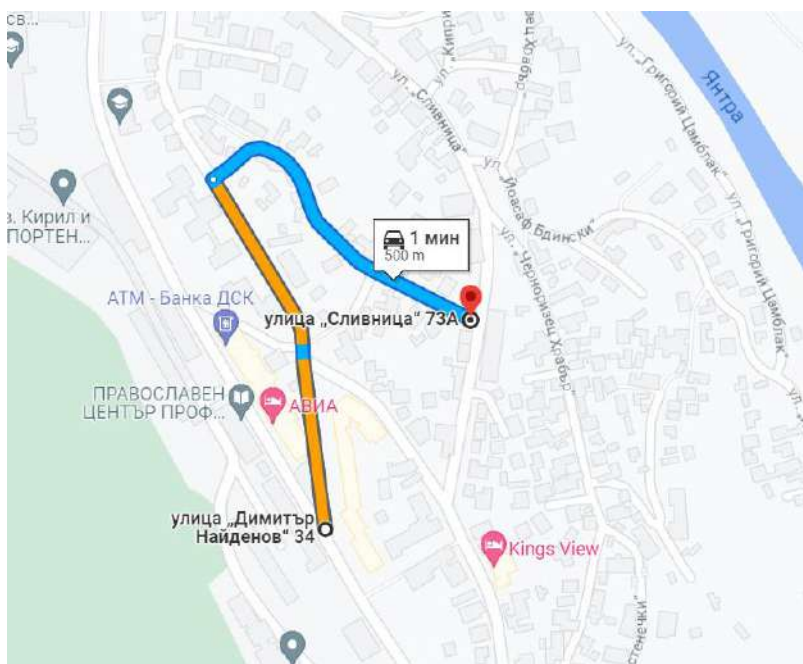


БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



Източник: <https://www.google.com/maps>

- ул. Димитър Найденов от ул. „Теодосий Търновски“ до ул. „Сливница“;



Източник: <https://www.google.com/maps>



Проект ROBG-383 „По-добре свързани вторични и третични точки в главната и широкообхватната мрежа на път /TEN-T/, чрез общи мерки в трансграничния регион“

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския съюз.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!

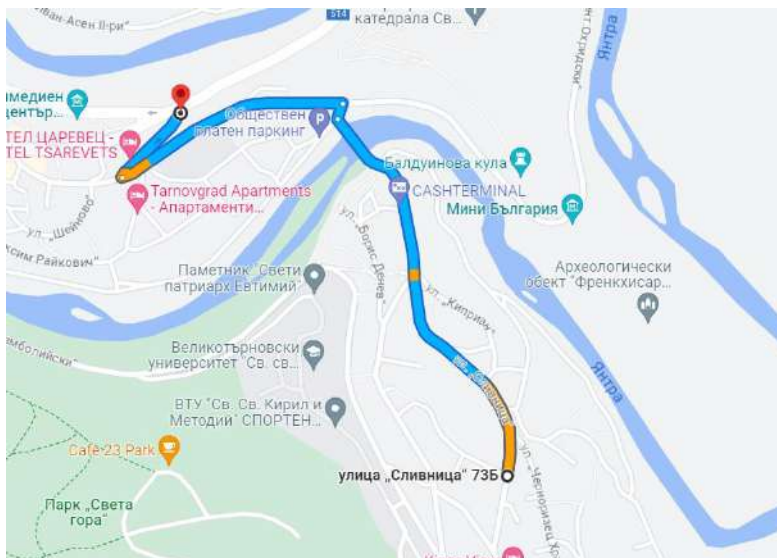


РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



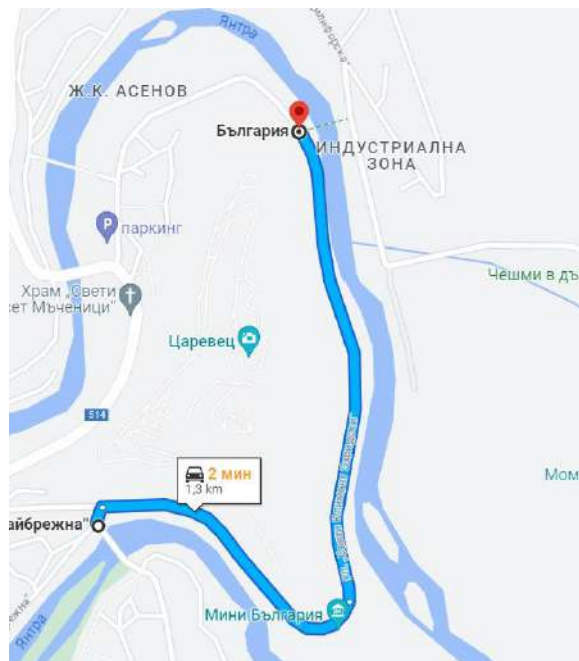
БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО

- ул. „Сливница“ от ул. Димитър Найденов до ул. Климент Охридски;



Източник: <https://www.google.com/maps>

- ул. Климент Охридски от ул. Сливница до ново предмостване на река Янтра;



Източник: <https://www.google.com/maps>



Проект ROBG-383 „По-добре свързани вторични и третични точки в главната и широкообхватната мрежа на път /TEN-T/, чрез общи мерки в трансграничния регион“

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския съюз.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!

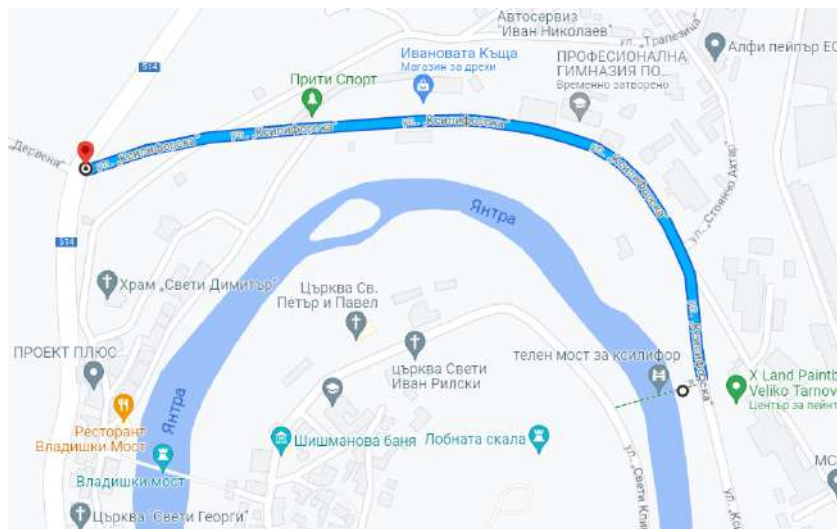


РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



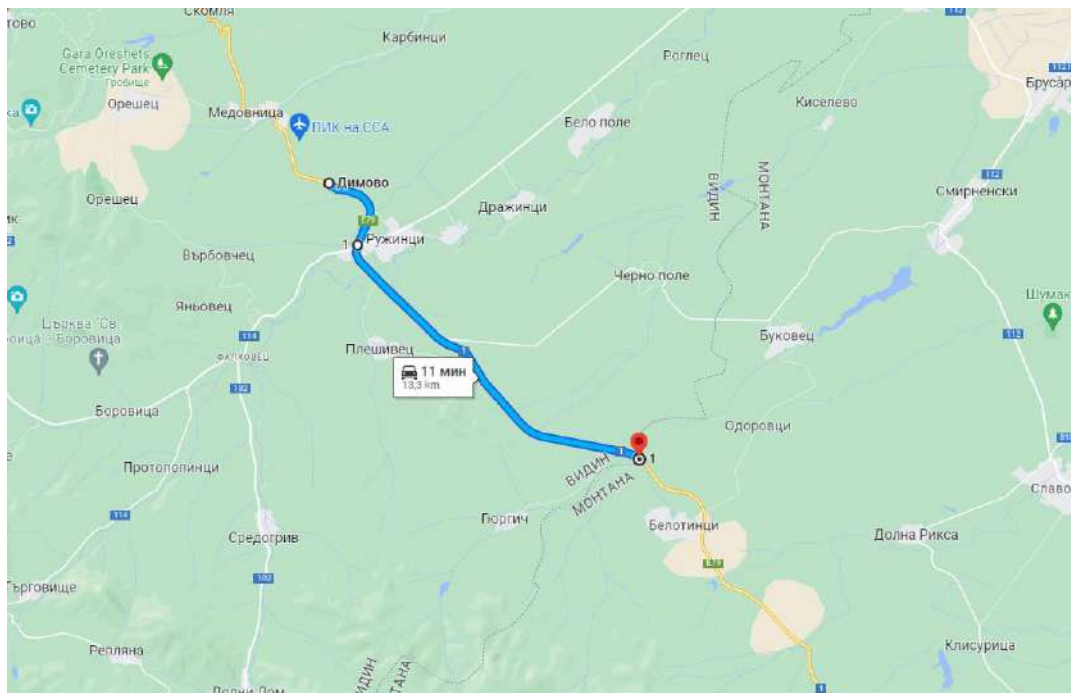
БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО

- ул. Ксилифорска от ново предмостване на река Янтра до път III-514



Източник: <https://www.google.com/maps>

I.2. Част от път E79 в участъка, попадащ на територията на Община Ружинци - кръстовище на път III-114 с E-79;



Източник: <https://www.google.com/maps>



Проект ROBG-383 „По-добре свързани вторични и третични точки в главната и широкообхватната мрежа на път /TEN-T/, чрез общи мерки в трансграничния регион“

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския съюз.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!

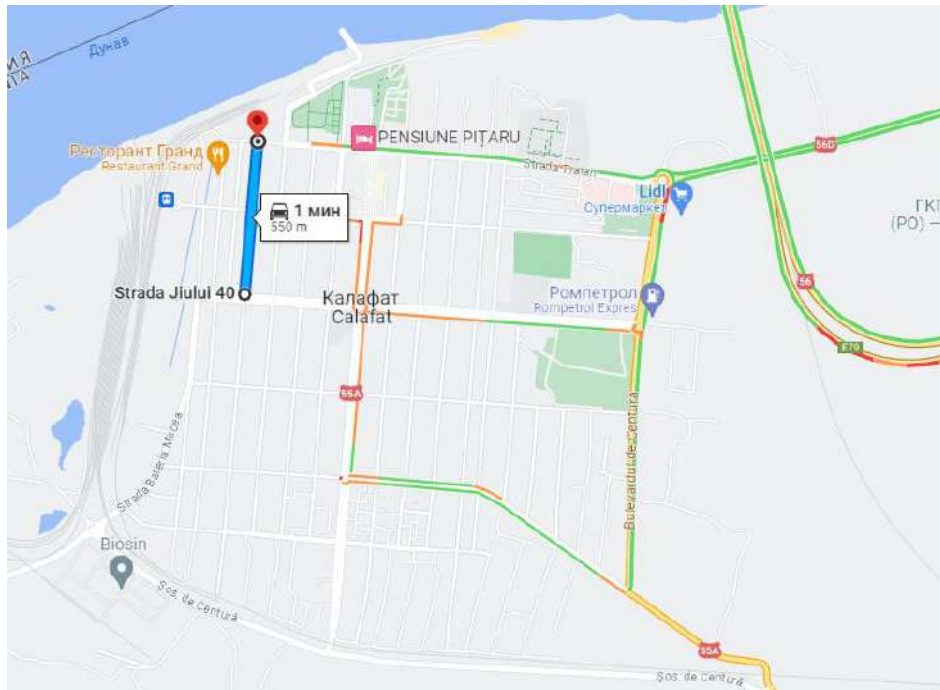


РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО

I.3. Изхода от пристанището на Калафат към Е-79, което представлява ул. Јуї до бул. Нора, Cloșca și Crișan, гр. Калафат



Източник: <https://www.google.com/maps>

II. Пътно-транспортна обстановка и състояние на пътните участъци

II.1.1. ул. Опълченска, гр. Велико Търново от връзката с път III-514 до връзката с път Е-85 (I-5);

Улица „Опълченска” във Велико Търново е северния вход към града, част от републиканския път III-514 и връзка с път I-5 Русе - Велико Търново, свързващ още старопрестолния град и Горна Оряховица, което обуслава натовареното движение по нея през пиковите часове на денонощието. По нейното протежение са разположени редица старинни сгради, паметници на културата, Йоновия хан и хотели. Улицата, съгласно класификацията на Наредба № 2 за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните система на урбанизираните територии е от второстепенна улична мрежа 5 клас - събирателни улици. Настилката по улицата е асфалтобетонена, положена върху паважна настилка, но е в много лошо състояние с наличие на множество пукнатини, попадания, кръпки и дупки, представляващи предпоставка за повишен риск от пътно-транспортни произшествия (ПТП). В градката част има тротоари от бетонови



Проект ROBG-383 „По-добре свързани вторични и третични точки в главната и широкообхватната мрежа на път /TEN-T/, чрез общи мерки в трансграничния регион“

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския съюз.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО

плочи, които са с множество повреди, като на много места плочите липсват. В отсечката не е изградена колекторна система за отвеждане на дъждовни води от пътната настилка, налични са само единични дъждоприемни шахти с напречни отводнителни. Извън градската част по участъка има изградени банкети, които са обрасли и затрупани, като нивото им е над пътната настилка, затруднявайки изтичането на повърхностните води. Отводняването се осъществява единствено посредством земни или облицовани окопи, които са затрупани в големи участъци и не изпълняват своите функции. Хоризонталната маркировка по пътния участък е изтрита, а вертикалната сигнализация е недостатъчна и в лошо състояние.

II.1.2. ул. Теодосий Търновски от пътната връзка от ул. „Магистрална“ (ПЪТ E772 (I-4)) до ул. Димитър Найденов, ул. Димитър Найденов от ул. Теодосий Търновски до ул. Сливница, ул. Сливница от ул. Димитър Найденов до ул. Климент Охридски, ул. Климент Охридски от ул. Сливница до ново премостване на река Янтра и ул. Ксилофорска от ново премостване на река янтра до път III-514”

Улиците са част от второстепенна улична мрежа 5 клас - събирателни улици. Преди изпълнение на предвидените ремонтни дейности, настилката по улиците е асфалтобетонена, в много лошо състояние - с множество повреди и деформации, което е предпоставка за влошена пътно-транспортната обстановка и повишен риск за възникване на ПТП и животозастрашаващи ситуации. В градската част - кв. Света гора има тротоари изпълнени от бетонови плочи, които са с множество повреди или напълно липсващи. В участъка не е изпълнявана колекторна система за отвеждане на дъждовни води от пътната настилка, създаващо рискови ситуации при дъждовно време. Извън градската част има изпълнявани банкети, които са обрасли и затрупани. Нивото им е над пътната настилка, което затруднява допълнително отвеждането на повърхностните води. Отводняването се осъществява посредством канавка, която е затрупана в големи участъци и не изпълнява своите функции. По протежението на ул. Климент Охридски откъм река Янтра пътното платно е с недостатъчна ширина и е необходимо да се разшири, както и да се изградят нови тротоари на мястото на съществуващите земни. В участъка на ул. Сливница има съществуващ стар мост на редка Янтра, който не е в добро състояние и е с недостатъчен габарит. Кръстовището с път III-514 не е добре сигнализирано и се нуждае от нова организация на движението, осигуряваща безопасност за всички участници в движението. Част от пътните участъци поемат голям поток от МПС, движещи се



Проект ROBG-383 „По-добре свързани вторични и третични точки в главната и широкообхватната мрежа на път /TEN-T/, чрез общи мерки в трансграничния регион“

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския съюз.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО

от едната до другата изградена част на автомагистрала Хемус, свързваща столицата на България - София с един от най-големите морски курорти в страната - Варна. Този факт, в комбинация с лошото състояние на пътния участък, обуславят затрудненото и забавено преминаване на МПС, чести струпвания на трафик в пиковите градски часове, като най-затруднен е трафика през уикендите и през целият летен сезон.

II.2. Част от път E79 в участъка, попадащ на територията на Община Ружинци - кръстовище на път III-114 с E-79

Път E79 е една от основните пътни артерии в България, свързваща столицата София с граничния пункт Кулата към Сърбия. Участъкът на път E79, който попада на територията на Община Ружинци и включва кръстовището на път III-114 с E79, е от изключително транспортно логистично значение.

Това кръстовище представлява срещата на два важни пътни маршрута в България и играе ключова роля за свързването на различни райони и населени места. Път III-114 свързва Ружинци с други градове и селища в региона, докато път E79 осигурява пряка връзка със София и границата със Сърбия.

II.3. Изхода от пристанището на Калафат към E-79, което представлява ул. Jui до бул. Noria, Cloșca și Crișan, гр. Калафат

Път E-79 е един от основните пътища в Румъния, свързваща градовете Оршоа и Силистра в България със столицата Букурещ и други големи градове в Румъния, като Тимишоара и Клуж-Напока. През пристанището на Калафат се осъществява транспорт на товари по река Дунав, като това е връзката с международния воден път, предоставяйки възможност за доставка на товари до други европейски държави по река Дунав. Транспортната инфраструктура в този район е важна за превозването на стоки и гарантира гладкото функциониране на търговските и логистични дейности. Това определя същественото значение за логистиката и транспорта на пътния участък от изходът от пристанището на Калафат към E-79, осигурявайки свързаността между речния и пътния транспорт, както и поддържайки регионалната и международна търговия.

В този пътен участък се наблюдават чести задръствания поради недостатъчен капацитет, едновременно с това създавайки предпоставки за пътно-транспортни произшествия. Пътната настилка е с множество пукнатини и деформации, причинявайки щети върху преминаващия поток моторни-превозни средства и



Проект ROBG-383 „По-добре свързани вторични и третични точки в главната и широкообхватната мрежа на път /TEN-T/, чрез общи мерки в трансграничния регион“

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския съюз.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО

постройки, разположени в близост до улицата. Липсват бордюри по дължината на пътната отсечка.

За повишаване безопасността и комфорта както на водачите и на пешеходците е необходимо подобряване състоянието на пътната настилка, изграждане на бордюри и обновяване на указателната маркировка. Това ще допринесе и за подобряване условията на движение, безопасността и проводимостта в TEN-T инфраструктурата в граничния район Калафат-Видин.

III. Пътно-транспортен травматизъм в целевите пътни участъци

Пътно-транспортният травматизъм е термин, използван за да опише всички форми на наранявания, увреждания или смърт, причинени от пътнотранспортни произшествия (ПТП). Този термин обхваща не само нараняванията, които са настъпили при пряка участие в ПТП като водач, пътник или пешеходец, но и нараняванията, причинени от удара, изпускането или нарушаването на баланса вследствие на ПТП.

Пътно-транспортният травматизъм е сериозен проблем в много страни и градове по света и е свързан със значителен брой тежки и смъртоносни инциденти. Този проблем засяга както пешеходците, така и участниците в движението на пътни превозни средства (автомобили, мотоциклети, велосипеди и др.).

Някои от основните причини за пътно-транспортния травматизъм включват:

1. Прекалена скорост: Високата скорост на движение може да доведе до сериозни последици при инциденти, като увеличава силата на удара и риска от наранявания.
2. Неправилно пресичане на пътя: Неспазването на правилата за пресичане на пътя от пешеходците може да ги изложи на риск от инциденти с автомобили или други транспортни средства.
3. Неправилно управление на превозни средства: Неправилното управление на автомобилите, мотоциклетите и велосипедите може да доведе до инциденти и травми.
4. Алкохол и наркотици: Консумацията на алкохол и наркотици преди шофиране е сериозен фактор, увеличаващ риска от ПТП и травматизъм.
5. Неспазване на правилата на пътя: Неспазването на правилата на пътя от участниците в движението може да доведе до сблъсъци и инциденти.



Проект ROBG-383 „По-добре свързани вторични и третични точки в главната и широкообхватната мрежа на път /TEN-T/, чрез общи мерки в трансграничния регион“

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския съюз.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО

Мерките за подобряване на безопасността на пътното движение и намаляване на пътнотранспортния травматизъм включват образователни кампании за безопасно поведение на пътя, въвеждане на зонални ограничения на скоростта, инфраструктурни подобрения, използване на технологии за намаляване на рисковете и стриктно спазване на правилата от всички участници в движението. Повишаването на осведомеността и предприемането на превантивни мерки са от съществено значение за създаването на по-безопасна улична среда за всички.

	Брой ПТП по статистически данни от последна актуална информация	Брой на загиналите в резултат от ПТП
Район на целеви пътен участък във Велико Търново, България	105	10
Район на целеви пътен участък в Ружинци, България	31	6
Района на целеви пътен участък в Калафат, Румъния	714	61

Източник: Официални статистически данни за Р. България и Р. Румъния

В районите и на Велико Търново и на Ружинци броят на загиналите мъже в резултат на ПТП е почти два пъти по-голям от този на жените. Жените са загивали и са били ранявани най-често като пътници, а мъжете - като водачи. При пешеходците по-често са загивали мъже и са ранявани - жени. Делът на произшествия, причинени от пешеходци е 0,77% от общия им брой за страната. На територията на Велико Търново има 3 загинали деца, а на територията на Ружинци няма загинали деца през 2022 г. Броят на ранените деца във Велико Търново за година е над 60, а на територията на област Видин, в която попада целевия пътен участък в Ружинци е общо 11 деца.

През отчетната година най-много ТПТП са настъпили в резултат на извършени нарушения от водачите - 6470 (98% от общо 6609 ТПТП), при които са загинали 514 (97% от всички 531 загинали) и са ранени 8270 (98% от всички 8422 ранени) участници в движението по пътищата. За сравнение, през 2021 г. поради нарушения на водачите са настъпили 5945 ТПТП (98% от общо 6080 ТПТП, през 2022 г. - 525 ТПТП повече) с 548 загинали (98% от общо 561 загинали, през 2022 г. - 34 загинали по-малко) и с 7464 ранени (98% от общо 7609 ранени, през 2022 г. - 806 ранени повече



Проект ROBG-383 „По-добре свързани вторични и третични точки в главната и широкообхватната мрежа на път /TEN-T/, чрез общи мерки в трансграничния регион“

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския съюз.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО

За съжаление, Румъния е шампион по катастрофи с жертви в ЕС, плътно следвана от България. Данните и информацията се основават на данни на Световната здравна организация. В района на целевия пътен участък в Калафат, Румъния, повечето пътни произшествия с телесни наранявания се случват в населените места и градовете, а не по пътища извън градове или магистрали. Само 5% от инцидентите се случват в тъмната част от денонощието. Повече от три четвърти се извършват по сухи пътища. Освен това в петък има най-много катастрофи, а в неделя най-малко. Най-много са инцидентите между два автомобила, следват тези между автомобил и пешеходец, а на трето място са инцидентите с един автомобил (блъскане в дърво, стена или друг паркиран автомобил). Юли и август са месеците, в които се случват най-много инциденти с телесни повреди. През февруари най-малко. От общия брой пострадали повечето са на възраст над 30 години. Трябва също така да се отбележи, че броят на жертвите под 20 години е по-висок от тези във възрастовата група 20-29 години. Под 10% от катастрофите са станали под въздействието на алкохол по официални данни, като от тях броят на водачите, употребили алкохол на волана и причинили катастрофа, е равен на броя на пияните пешеходци и велосипедисти.

IV. Добри практики в сферата на безопасност на движението

Настоящата част съдържа голямо разнообразие от мерки по безопасността на движението по пътищата от цяла Европа. Описани са мерки в следните девет области: институционална организация на пътната безопасност; пътна инфраструктура; обучение и кампании по пътна безопасност; обучение на водачи на МПС; контрол на движението по пътищата; рехабилитация и диагностика; медицинска помощ след злополука; данни и събиране на данни за пътната безопасност. Европейските страни се различават много по постигнатото от тях равнище на безопасност. Някои от тях имат значително по-дълга история на политиките по безопасността на движението по пътищата. Тъй като предназначението на настоящия наръчник е да даде възможност на всички заинтересовани страни да намерят мерки, които отговарят на техните нужди, представените мерки са много различни по своя характер. Някои от тях са сравнително прости, свързани с ниски разходи; други не са толкова прости за прилагане и биха изисквали по-голям бюджет. Някои са добре известни от дълго време в едни страни и региони, но са по-малко известни в други.

➤ Устойчива безопасност



Проект ROBG-383 „По-добре свързани вторични и третични точки в главната и широкообхватната мрежа на път /TEN-T/, чрез общи мерки в трансграничния регион“

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския съюз.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО

Устойчиво безопасната пътна система има за цел да предотврати пътнотранспортните произшествия (ПТП) и да намали последиците от все пак случили се такива. В основата и стои идеята, че хората за физически уязвими и допускат грешки. Основните определени принципа са: функционалност, хомогенност, предвидимост, толерантност и осведоменост на държавата и отговорните органи и институции. „Устойчива безопасност“ и нейната визия оказва голямо въздействие върху практическата работа по пътната безопасност. Например една от последиците от принципа за хомогенност е, че МПС и уязвимите участници в движението - пешеходци, велосипедисти и др., могат да си взаимодействат само ако скоростите на МПС са ниски. В противен случай се налага допълнителни отделни приспособления за уязвимите участници в движението. Конкретни включени и изпълнени мерки за постигане на тази цел са съществено увеличение на броя и големината на зоните до 30 км/ч в населените места, въвеждането на зони до 60 км/ч извън населените места и ограничаване на скоростта на кръстовищата. Подобна мярка е успешно въведена в Нидерландия, където след оценка се отчита намаление броя на загиналите и постъпилите в болница пациенти с 6 % за цялата страна. Основните разходи за внедряване на тази мярка са свързани с реконструкция и ремонт на пътища и са сравнително високи.

➤ Зони с ниска скорост в населени места

Именно ниските скорости са от решаващо значение за безопасността, особено в случаите в които МПС, пешеходци и велосипедисти използват едно и също пространство за предвижване. Зони на ниски скорости в близост до училища и търговски центрове са въведени в много държави. Най-често срещани в Европа са зоните с ограничение до 30 км/ч. в жилищни зони, а на места е дори по-ниска: 10-15 км/ч. Недостатъчно е поставянето само на знак за ограничение на скоростта за гарантиране спазването на поставените ограничения. Необходими са допълнителни физически мерки, като пътни стеснения, изкуствени неравности и завои. Зоните на ниски скорости могат да бъдат част от по-обща мерки за успокояване на движението. Успокояването на движението цели не само постигане на ниски скорости, но и намаляване на моторизираното движение в отделни зони или в цялото населено място чрез възпрепятстване на транзитното движение и насърчаване на пешеходството, колезденето и публичния транспорт. Резултатите от едно проучване в Обединеното кралство показват, че зоните с ограничение на скоростта до 30 км/ч са намалили злополуките с 27 %, водещите до наранявания ПТП с 61 % и тежките ПТП с 70 %.



Проект ROBG-383 „По-добре свързани вторични и третични точки в главната и широкообхватната мрежа на път /TEN-T/, чрез общи мерки в трансграничния регион“

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския съюз.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО

Други ползи са увеличение на пешеходното и колоездачното движение и подобрен достъп за хората с двигателни увреждания. Разходите за прилагането и поддържането зависят от големината на зоната и монтираните приспособления.

➤ „Не мълчи!“ от Норвегия

Организирането и провеждането на кампаниите по пътна безопасност като самостоятелна мярка нямат голямо въздействие върху безопасността на движението по пътищата. Те обаче, имат решаваща роля за подпомагането на други мерки. Кампаниите си поставят обикновено за цел да обяснят новите закони, да информират за конкретен проблем на пътната безопасност и защо са необходими дадени мерки. Някои мерки си поставят за цел направо промяна на поведението (напр. да не шофират бързо, да използват обезопасителни колани, да сложат светлини на вашия велосипед и т.н.). Важно е посланието да бъде кратко, ясно и недвусмислено. Важно е освен това една кампания да използва различни източници на информация, като билбордове, радио и телевизия, листовки и др., и да се повтори неколкостранно. Целевата група на „Не мълчи!“ са млади хора между 16 и 19 години, които пътуват с автомобили вечер, нощем или през почивните дни. „Не мълчи“ насърчава тези млади хора да не премълчават, ако водачът не управлява безопасно, например когато той (тя) кара много бързо или под въздействието на алкохол или дрога. Често пъти младите хора се страхуват да говорят поради натиск от страна на другарите си. Информацията и посланията се разпространяват чрез посещения в училищата и информационни табла на контролните постове, както и чрез видеофилми и тениски. Контролът допълва комуникационните дейности. Целта е както да се насърчат младите хора с установено положително отношение да не премълчават, така и да бъдат проверявани и санкционирани тези, които трудно биха се повлияли от кампанията. Проверките се извършват на добре видими контролни постове от полицаи в униформа. Една оценка за първите три години показва, че броят на убитите или ранени автомобилни пътници от групата между 16 и 19 години бе намален с 27 % през първата година, с 31 % през втората година и с 36 % през третата година. Нямаше промяна в броя на убитите или ранени млади водачи на автомобили. Съотношението между разходите и ползите варираше от 1,9 (ако се включат разходите за подготовката и се вземе долната граница на доверителния интервал за въздействието върху безопасността) до 16,8 (ако се изключат разходите за подготовката и се вземе най-добрата оценка за въздействието).



Проект ROBG-383 „По-добре свързани вторични и третични точки в главната и широкообхватната мрежа на път /TEN-T/, чрез общи мерки в трансграничния регион“

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския съюз.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО

Използвана литература и източници на информация:

1. <https://www.nsi.bg/bg>;
2. <https://insse.ro/cms/>;
3. СПРАВКА ЗА ПЪТНОТРАНСПОРТНИЯ ТРАВМАТИЗЪМ ПРЕЗ 2022 ГОДИНА, МВР;
4. СЪСТОЯНИЕ НА ПЪТНОТРАНСПОРТНИЯ ТРАВМАТИЗЪМ ДО МАЙ 2023 ГОДИНА, МВР;
5. <https://www.roadsafetyfacility.org/country/romania>
6. „Напредък в човешките аспекти на автомобилния и железопътния транспорт“ от Невил А. Стантън и Пол М. Салмон;
7. „Безопасността на пешеходците и велосипедистите: световен проблем“ от Rune Elvik.
8. „Поведение при пресичане на пешеходци на сигнализирани кръстовища: Наблюдателно проучване и оценка на въздействието“ от Fernanda Carolina Rodrigues Leite, et al. (Източник: Анализ и предотвратяване на злополуки, 2020 г.);
9. "Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020" от Световната здравна организация (WHO).
10. План за действие за безопасност на движението по пътищата, МВР България;
11. Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030;



Проект ROBG-383 „По-добре свързани вторични и третични точки в главната и широкообхватната мрежа на път /TEN-T/, чрез общи мерки в трансграничния регион“

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския съюз.