



Държавна агенция
„Безопасност на движението по пътищата“

БЮЛЕТИН

за безопасност
на движението по пътищата

2021

м. септември, брой 11



тема на броя:



20 години
Седмица на мобилността



УВАЖАЕМИ ЧИТАТЕЛИ,

Представяме на Вашето внимание единадесетото издание на информационния бюлетин на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.

Броят включва статия за европейската седмица на мобилността, която всеки септември традиционно Европа отбелязва в подкрепа на редица инициативи, насочени към устойчивата градска мобилност.

Бюлетинът поставя специален акцент на Европейската година на железниците и как ж.п. транспортът претърпява възход като все по-безопасен, удобен, екологичен и предпочитан вид начин за споделено придвижване.

В продължение на предходното издание, Ви представяме още материал за опасните товари и тяхната специфична кодификация.

Практическа информация за обезопасяване на товарите в автомобила, както и за паркирането в градовете, също е поместена в настоящото издание.

Предвид Словенското председателство на ЕС, Ви представяме визията, свързана с БДП, и нейното място в списъка с приоритети.

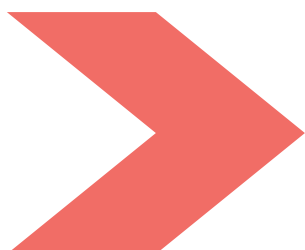
Доброто послание представя целенасочените усилия на „Метрополитен“ ЕАД за развитие на софийското метро като инвестиция в големи обществени ползи за столицата.

Сърдечно благодарим на всички партньори, сред които проф. д-р инж. Стоян Братоев - изпълнителен директор на „Метрополитен“ ЕАД, които обогатиха изданието с авторски теми и послания.

Пожелаваме Ви здраве и безопасно пътуване!

Екипът на ДАБДП

В БРОЯ ШЕ НАУЧИТЕ:



Европейска седмица на мобилността:

мобилността като услуга стр. 4

Приоритети на ЕС за БДП за 2021 г.:

Словенското председателство стр. 14

Паркирането в градовете:

едно съвременно предизвикателство стр. 17

Обезопасяване на товарите:

безопасност в автомобила стр. 23

Опасните товари:

продължение стр. 28

Европейска година на железниците:

устойчив ж.п. транспорт стр. 34

Лондонското метро:

най-старото метро в света стр. 42

Доброто послание:

софийското метро стр. 50

1

ЕВРОПЕЙСКА
СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА

Подготвил материала:

Марта Петрова, ДАБДП

През 2021 г. отбелязваме две успешни десетилетия на една общоевропейска кампания, която продължава да подкрепя местни инициативи в усилията им да превърнат градовете в по-безопасни, по-екологосъобразни, по-приобщаващи и по-достъпни населени места. От началото на 21-ви век до сега хиляди институции, компании, неправителствени организации и граждани се присъединиха към ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА, за да помогнат подобряването на градската среда, като в началото на това начинание ЕС обхващаше само 15 държави членки. Купуването на билети за влак онлайн беше нечувано, а смартфоните и мобилният интернет съществуваха само в най-смелите ни фантазии. 20 години по-късно можем да пътуваме и да ползваме достиженията на мобилността като услуга - да извършваме бързо плащане, да извикваме такси с помощта на онлайн приложение, да използваме електрическо превозно средство, да се ориентираме с помощта на GPS в целия ЕС на минимални спрямо миналото цени, а едновременно с това да слушаме музика през безжични слушалки. Въпреки, че технологиите промениха живота на всички нас от гледна точка на градската мобилност, предизвикателствата, свързани със замърсяването, безопасната и устойчивостта, остават на дневен ред.

Освен ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА, която се провежда всяка година в периода 16 – 22 септември, други важни инициативи на ЕС също са неразделна част от европейския календар, в това число европейските зелена седмица, седмица на устойчивата енергия, дни на научните изследвания и иновациите, година на железопътния транспорт, седмица на спорта и свързаната с нея кампания „Здравословен начин на живот за всички“ и седмица на активния живот на възрастните хора и остаряването в добро здраве.



Въпреки че опасенията във връзка с COVID-19 бяха една от основните грижи на държавните власти, общинските ръководства, областните администрации и частните предприятия, през изминалата 2020 г. ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА отбеляза втория най-голям брой регистрирани участници - близо 3 000 града от 53 държави. Тазгодишната кампания има за цел да мотивира всички бивши и бъдещи партньори да се присъединят към 20-та годишнина на инициативата под мотото „**Придвижвайте се устойчиво. Бъдете здрави**“. Идеята е хората да се насърчат да поддържат добра физическа и психическа форма, проучвайки красотите на своя град, регион или държава, да проявяват загриженост за околната среда и за здравето на другите, когато избират начина си на транспорт.

В съответствие с тазгодишната тема за устойчива мобилност за безопасен и здравословен начин на живот **четирите основни подтеми** са психично и физическо здраве, безопасност и отговорът срещу COVID-19. Не случайно психичното здраве е приоритетен въпрос, тъй като ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА препоръчва по-задълбочено разглеждане на връзката между психичното здраве и градската мобилност - въпрос, който придобива все по-голямо значение по време на пандемията. Друга приоритетна подтема е физическото здраве, която разглежда въздействието на замърсяването на въздуха, шумовите емисии и ползата от движението. В подтемата за безопасността се представят последните промени относно транспортната безопасност, интеграцията на хората с намалена подвижност и комплексните мерки за пътна безопасност в градска среда. Отговорът на общинските администрации срещу пандемията от COVID-19 също се отбелязва, като акцентът се поставя върху ефекта от гледна точка на градската мобилност и значението на възстановяването на доверието в обществения транспорт.



СЪДЪРЖАНИЕ

1. Устойчива мобилност за безопасен и здравословен начин на живот	2. Психично здраве	3. Физическо здраве	4. Мерки за безопасност	5. COVID-19 Response
ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦАНА МОБИЛНОСТТА е жива и свързаните с нея дейности продължават Как можете да участвате? 20 години ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦАНА МОБИЛНОСТТА Връзка с други инициативи на ЕС Годишните подтеми	ФАКТИ И ЦИФРИ Активната мобилност оказва съществено въздействие върху здравето Финансово достъпен транспорт за социална интеграция и участие Зони за отдих в градска среда Борба с шума и замърсяването на въздуха НАЙ-ДОБРА ПРАКТИКА Осигуряване на пространство 15-минутият град Стратегии за намаляване на шума от трафика и замърсяването на въздуха	ФАКТИ И ЦИФРИ Качество на въздуха Активна мобилност Микромобилност НАЙ-ДОБРА ПРАКТИКА Намаляване на емисиите в централните градски части Ограничаване на достъпа на автомобилите до централните градски части Съчетаване на мерки в рамките на плана за устойчива градска мобилност Освобождаване на пространство за активна мобилност Насърчаване на активната мобилност	ФАКТИ И ЦИФРИ Повишаване на сигурността за хората с увреждания Повишаване на пътната безопасност Безопасност за велосипедистите и пешеходците Регламент за безопасност на електрическите скутери НАЙ-ДОБРА ПРАКТИКА Внимание към уязвимите групи Повишаване на осведомеността чрез промяна на съзнанието Открит обмен на информации с хора с увреждания за насърчаване на съпричастността Създаване на пешеходни зони Увеличаване на ограниченията и намаляване на скоростта в градски условия	ФАКТИ И ЦИФРИ Възстановяване на доверието в обществения транспорт Преминаване към активна мобилност Подобряване на качеството на въздуха НАЙ-ДОБРА ПРАКТИКА Мерки за безопасност в обществения транспорт Активна мобилност по време на COVID-19 Ускоряване на плановете за устойчива градска мобилност (ПУГМ)



ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦАНА МОБИЛНОСТТА

АКТИВНАТА МОБИЛНОСТ: ДВИЖЕНИЕ ЗА ЗДРАВЕ

Придвижването позволява да осъществяваме и поддържаме връзка помежду си, да имаме достъп до професионални, образователни и развлекателни дейности извън домовете си. Дава възможност за активен начин на живот на възрастните хора в рамките на тяхната общност, като проучванията показват, че транспортните политики, съобразени с нуждите на възрастните (като преференциални карти за пътуване), са свързани с увеличаване използването на обществен транспорт и намаляване на депресивните симптоми и чувството за самота. Освен, че подобряват физиката на хората, колоезденето и ходенето пеш са изключително полезни за умствената дейност. Науката изследва как активната мобилност намалява депресията, тревожността и други проблеми, свързани с психичното здраве. Физическото натоварване от ходенето пеш или карането на велосипед засилва кръвообращението, води до освобождаване на ендорфини и намалява общите нива на стрес. Дори 30-минутната разходка или управление на велосипед всеки ден може да помогне за подобряване на психичното здраве. Това може да покачи общото настроение и качеството на съня, да намали стреса, тревожността и умората. Физически активните хора имат 30% по-малък риск от изпадане в депресия, а поддържането на физическа активност помага на депресираните да се възстановят. Освен масовия превоз, активният и немоторизиран транспорт създава лична удовлетвореност и съдейства за подобряване на социалното приобщаване и благосъстоянието. Териториите, планирани за движение на пешеходците, насърчават ходенето пеша и колоезденето, като осигуряват възможност за по-голямо взаимодействие между хората и повишават чувството за общност сред жителите, благоприятствайки психическото и физическото им здраве.

Съществуват множество възможности градовете да се проектират по начин, който да интегрира физическата активност в ежедневието на гражданите с цел подобряване на здравето им. Могат да се предприемат разнообразни действия за интегриране на физическите упражнения и социалното взаимодействие с цел укрепване на психичното здраве – от създаването на достъпен, удобен, безопасен и активен транспорт до изграждането на спортни съоръжения. Чувството на безопасност и удобно придвижване е от полза за хората. В това отношение оформлението на градската среда има какво да предложи. Подходящото улично осветление и видеонаблюдение, отличителните забележителности, които помагат за придвижването, както и маршрутите, ориентирани към хората, представляват добри примери за съществена намеса в оформлението на градската среда.

ОСИГУРЯВАНЕ НА ПРОСТРАНСТВО: АКЦЕНТ ВЪРХУ ХОРАТА

През изминалите 20 години по време на ЕВРОПЕЙСКАТА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА бяха организирани голям брой местни инициативи за насърчаване ходенето пеш и колоезденето в градските райони. Местните власти организират „Дни без автомобили“, като затварят част от центъра на града за частни превозни средства и използват освободеното пространство за различни мероприятия за насърчаване на устойчивата градска мобилност. Хиляди градове в цяла Европа и извън нея се включиха в инициативата „Ден без автомобили“ и други подобни мероприятия за намаляване на трафика като част от кампанията за подчертаване на липсата на пространство за активна мобилност и социално взаимодействие. Съвременните градоустройствени концепции все повече са насочени към нуждите на хората, вместо да се фокусират основно върху автомобилния транспорт.

Временните или постоянни правила за регулиране на достъпа на превозните средства до градските зони са друга мярка за ограничаване движението на автомобили в централните градски части. Те варират от временни ограничения до допускането само на превозни средства с ниски емисии в определени зони или дори до забрана на достъпа на всички лични превозни средства в определени райони. Докато установяването на тези правила може да бъде продължителен процес, съществуват по-малки и по-бързи решения. Бордо и Париж създадоха стратегия за ден без автомобили в първата неделя на всеки месец през 2021 г. чрез определянето на зони без автомобили в дадени райони. От януари до март концепцията се тества в западната част на центъра на град Бордо. От април зоната се разшири на север и на юг. Правилата се прилагат между 10 ч. и 19 ч. Това редовно събитие гарантира предвидимост и избягва значителното въздействие върху потока на движение в по-голям мащаб.

Като един от метрополните райони на Централна Европа, Будапеща е създавала план за мобилност, в който се обръща сериозно внимание на пешеходците и са набелязани различни мерки в периода на изпълнение от 2014 г. до 2030 г. Една от тях е ежегодни преглед и ревизия на пътните знаци около детските градини, училищата и площадките. Определени са и допълнителни зони за успокояване на движението. Те намаляват на скоростта и следва да се прилагат без да се налага сигнализирането с допълнителни знаци. Това се реализира с реконструкция на пътното платно и увеличаване на пространството за пешеходците (например чрез изнесени тротоари, спасителни острови и др.). Инициативите бяха включени като пакети от мерки в плана за устойчива градска мобилност на Будапеща. Виена и нейната агенция по транспорта „Wiener Linien“ представляват чудесен пример за приобщаването на хора с намалена подвижност и незрящите. Бяха осъществени срещи между политици и съответните заинтересовани групи, за да се насърчи разбирането за техните желания и потребности.

ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА ДОВЕРИЕТО В ОБЩЕСТВЕНИЯ ТРАНСПОРТ

Въведените мерки за социална дистанция в цяла Европа и по света, във връзка с ограничаване на разпространението на COVID-19, доведоха до значително намаляване използването на обществения транспорт.

В началото на 2020 г. в европейските градове като Лион и Ница се наблюдаваше намаление на използването на публичен превоз с 85% до 95 %. Подобен значителен спад се наблюдава и в Нидерландия. Значителното намаляване на пътничеството се дължи отчасти на погрешни опасения относно риска от заразяване с вируса в масовия транспорт. Данните от германските и френските държавни агенции по контрол на заболяванията обаче показват, че само 0,2% до 1,2% от случаите на COVID-19 могат да бъдат свързани с използването на някакъв вид транспорт (сухопътен, въздушен и морски). Тези резултати са подкрепени от проучване, проведено в Китай, относно високоскоростните влакове. Подчертава се, че общественият транспорт е безопасен, при условие че е налице достатъчно пространство между пътниците и пътуването е относително кратко. Проучвания във Франция, Австрия и Япония потвърждават, че кратките пътувания с метрото представляват минимален риск в сравнение с многочасовото придвижване с влак.



УСКОРЯВАНЕ НА ПУГМ (ПЛАНОВЕТЕ ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ)

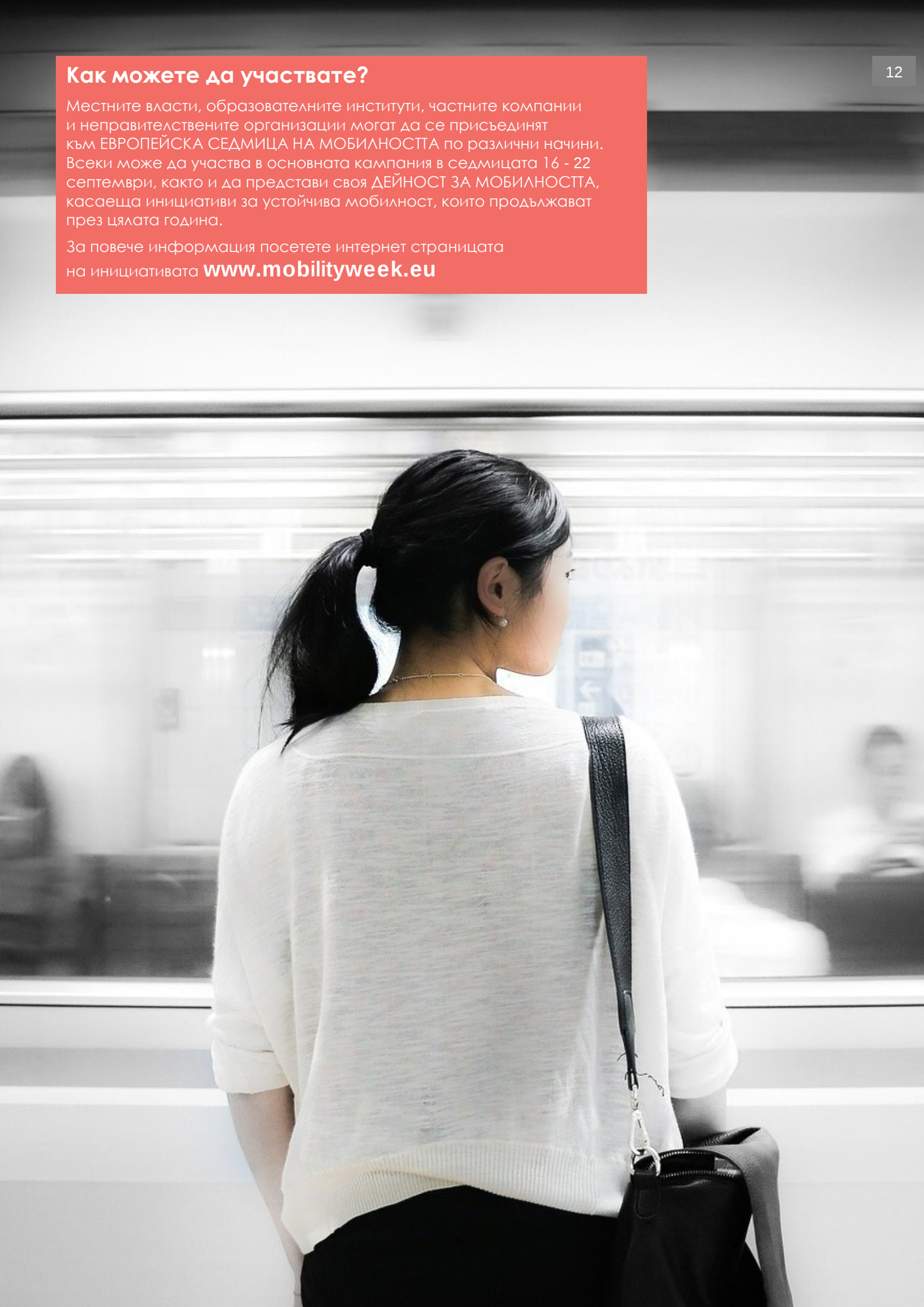
Разработването на ПУГМ, който е дългосрочен и всеобхватен интегриран план за мобилност за целия функционален градски район, осигурява ясни дългосрочни цели, като по комплексен начин набелязва предизвикателствата пред мобилността и същевременно разглежда общия транспортен микс за намаляване на външните фактори, които вредят на хората и на околната среда. Болоня - университетски град и столица на италианския регион Емилия-Романя, ще разшири настоящата си мрежа от 145 км велосипедни алеи до близо 500 километра през следващите години. Плановите на града за велосипедния транспорт, разработени в рамките на Плана за устойчива градска мобилност, бяха ускорени по време на пандемията от COVID-19. Според кмета на Болоня 60% от плановите в рамките на ПУГМ на Болоня – мрежата „Vicip Metropolitana“ за свързване на центъра на града, търговските и жилищните райони на метрополиса, трябваше да бъдат завършени до края на 2020 г. ПУГМ изигра ключова роля, тъй като позволи на тези региони и на град Болоня бързо да изпълнят своите цели. Планът за устойчива градска мобилност има стратегически дългосрочни цели, но включва и краткосрочни такива. Тази гъвкавост позволи на други градове, които имат ПУГМ, като Антверпен и Гент (Белгия), Катовице (Полша), Лисабон (Португалия) и Сегед (Унгария), да ускорят договорените мерки по време на пандемията от COVID-19 поради променените обстоятелства и приоритети.



Как можете да участвате?

Местните власти, образователните институти, частните компании и неправителствените организации могат да се присъединят към ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА по различни начини. Всеки може да участва в основната кампания в седмицата 16 - 22 септември, както и да представи своя ДЕЙНОСТ ЗА МОБИЛНОСТТА, касаеща инициативи за устойчива мобилност, които продължават през цялата година.

За повече информация посетете интернет страницата на инициативата **www.mobilityweek.eu**



Вече са отворени поканите за награди на ЕС за мобилност

Наградите отличават регионалните и местните власти в прилагането на мерки за мобилност.

Краен срок за кандидатстване:

31 октомври 2021 г.

За повече информация посетете интернет страницата на инициативата

<https://mobilityweek.eu/urban-road-safety-award/>

<https://mobilityweek.eu/sump-award/>

<https://mobilityweek.eu/emw-awards/>

**Очаквайте продължение
в следващите броеве
относно проведени
в България инициативи**



7

ПРИОРИТЕТИ НА ЕС ЗА БДП ЗА 2021 Г.



Подготвил материала:

Марта Петрова, ДАБДП

Словения поема председателството на ЕС на 1 юли 2021 г., в ситуация, в която общността продължава да се бори с пандемията, предизвикана от Covid-19, поставила допълнителни предизвикателства за политиките в областта на транспорта и мобилността. Това е безпрецедентна ситуация, която съдържа както големи заплахи, така и възможности за осигуряване на пътна безопасност. От една страна, съществуват данни за превишаване на скоростта по време на въведените локдаун, а от друга са налице примери за населени места в цяла Европа, които търсят отговор на новото изискване за безопасно колоездене и ходене пеш. Този преход може да доведе до революция в безопасността на транспорта и връщане към бизнеса към обичайното. Словенското председателство представя своята визия, за да гарантира, че пътната безопасност намира високо място в списъка с приоритети в стратегията за излизане от кризата и плана за възстановяване.

Източник: Европейски съвет за транспортна безопасност, Комюнике/ Безопасност на пътя. Приоритети за ЕС през 2021 г. Меморандум към словенското председателство на Съвета на Европейския съюз, юли 2021 г.
https://etsc.eu/wp-content/uploads/2021_07_etsc_slovenian_presidency_briefing.pdf



ПРИОРИТЕТИТЕ НА ЕС В РАМКИТЕ НА СЛОВЕНСКОТО ПРЕДСЕДАТЕЛСТВО

Пътната безопасност като приоритет в пакета за градска мобилност

Според изследванията 38% от смъртните случаи по пътищата настъпват в градовете и 70% от тях засягат пешеходци, велосипедисти и мотоциклетисти. ЕК заяви наскоро в новата стратегия за мобилност, че градовете могат да улеснят безопасната мобилност чрез създаване на места за отдих, позволяващи физическа активност, паркове и зелени зони, както и чрез приобщаващо градско планиране и проектиране.

Преглед на регламента за насоките за TEN-T мрежата

За предстоящото преразглеждане на регламента се дава приоритет на три ключови области за подобрение: TEN-T мрежата трябва да отговаря на минималните стандарти за проектиране на безопасността, включително класифициране на безопасността за всички видове пътища; подобряване защитата на уязвимите участници в движението; подготовка на пътната мрежа за автоматизация и новите технологии за безопасност в превозните средства.

Безопасност на превозните средства

След приемането на Общия регламент за безопасност от 2019 г. дискусиите по подробните техническите стандарти за всяка мярка за безопасност са в ход. За да се намалят загиналите и тежко ранените вследствие на ПТП, е необходимо да се разработи съответното вторично законодателство.

Асистирано и автономно шофиране

Новата стратегия на ЕС за мобилност за 2021 г. предлага да се създаде преразгледана правна рамка за одобряване на автономните превозни средства. Европейският съвет за транспортна безопасност отдавна призовава за създаване на стабилна и хармонизирана регулаторна рамка за автономно шофиране на ниво ЕС, която да предшества технологията за този вид автомобили. Сериозна тема, особено по време на въвеждането и преходния етап от този процес, е да се изследва как автономните превозни средства ще взаимодействат с уязвимите участници в движението. По отношение на усъвършенстваните системи за асистенция на водача, настоящите правила за практическа работа на активните асистенти за следене на лентата за движение следва да бъдат преразгледани.

5

ПАРКИРАНЕТО
В ГРАДОВЕТЕ

Подготвил материала:

инж. Мария Ангелова, ДАБДП



ЕДНО СЪВРЕМЕННО ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВОТО

Едва ли има водач на моторно превозно средство в големите населени места, особено на лично, който да не се е сблъсквал с невъзможността да паркира. Водачите, решили да пестят своето време и това на близките си, ползвайки личен автомобил в градове, често не намират или трудно откриват място за автомобила си. Проблемът с недостига на парко места не е нов и определено предизвиква дискомфорт за жителите на съвременните градове. Паркирането е предмет не само на планирането и проектирането, но и на управлението на съществуващата инфраструктура, както и на контрола. Освен това паркирането, особено в централните части, е тясно свързано с използването на обществения транспорт. Изброените връзки са само част от взаимозависимостите на паркирането и потвърждават нуждата от цялостна политика на общините в тази област - едно от най-сложните съвременни предизвикателства пред градската мобилност.



Инфраструктурата на паркирането е фрагмент от уличната инфраструктура в населените места и представлява елемент на пътната безопасност. Правилното ѝ решаване допринася за намаляване на конфликтите между движещите се МПС и тези, които са в състояние на покой поради спиране и/или паркиране, както и останалите участници в движението. Паркирането най-общо може да се раздели на платено и безплатно, както и на улично и извън улично. Усложненията в големите градове произтичат най-вече при безплатното улично паркиране.

Планирането на площи за паркиране, като част от организацията на движението в населените места, се предвижда чрез генералните планове за организация на движението (ГПОД), съгласно разпоредбите на съответните нормативни документи. ГПОД се разработват за реализиране на вече утвърдената комуникационно-транспортна система (КТС) на населеното място или самостоятелно. Чрез схемите за паркиране, съдържащи се в ГПОД, се определят площите за паркиране на МПС, а чрез планове за устойчива градска мобилност и подробните планове за организация на движението - къде, върху каква площ, по кое време и по какъв начин е разрешено да се паркират МПС.

При планирането на градовете следва да се изяснят сценариите на тяхното развитие – дали в съответния град ще преобладава автомобилният трафик, дали ще се планира умерен трафик или пък зони без автомобили, дали в него ще се развива подземното и/или надземното паркиране. Изборът на сценарий е определящ при проучването и създаването на модели за паркиране въз основа на: актуалното предлагане на места за дълготрайно и краткотрайно паркиране; настоящето и перспективното търсене на тези два вида паркиране; действащата и планираната моторизация за срок минимум 30 години. Създаването и изследването на ефективността на тези модели налагат извършването на актуални проучвания, включително социологически. Тяхната основна цел е определяне мобилността на населението, методите на неговото придвижване и произтичащите от тях нужди. Стратегията при паркирането се определя в зависимост от това за коя част на съответния град се планира и проектира. Съществува разлика при обезпечаване на местата за паркиране в центъра и в перифериите.



Изпълнявайки вече приета политика за паркиране, общините, като стопани на уличната мрежа следва да се ръководят от три вида ключови данни: капацитет за паркиране, т.е. налични паркоместа; правила за паркиране, включително времевите граници и местоположението на паркоместата; възможност за паркиране на различни видове автомобили на подходящи за тях места в зависимост от целта на ползване. Правилата за паркиране са регламентирани в Закона за движението по пътищата (ЗДвП), в общинските наредби за общественения ред, организация на движението, пазарите, извършването на търговска дейност на общините. Местата за паркиране се определят в зависимост от настоящите и бъдещите нужди на ползвателите, като следва да има възможност за безопасно спиране и престой, както за кратко, така и за по-продължително време. Ако тези условия не са налице, дори водачи, обичайно съобразяващи се с правилата за движение, си позволяват да ги нарушават.



Ефективността на действията на общинските власти в никакъв случай не е обвързана само с контрол над паркирането, каквото задължение имат, според ЗДвП, заедно с органите на полицията. Те следва да се погрижат и за устойчивото управление на паркирането както при настоящите условия, така и за бъдещото изпълнение на приетия сценарий за развитие на съответния град. За реализиране и на двете задачи трябва да се познават добре местните проблеми, свързани с паркирането.

Интересно е да се проследят установените от проектантския колектив възлови проблеми при изработването на плана за устойчива градска мобилност на град София до 2035 г., приет от Столичен общински съвет през 2019 г.: изградените буферни паркинги за системата „Паркирай и пътувай“ са недостатъчни на брой и засега не работят при пълен капацитет; липсват достатъчно подземни и надземни паркинги; потвърждават се голям брой улици, чиято ширина се намалява от спрели или паркирали автомобили; информацията за наличните паркинги и тяхната запълняемост не е пълна; контролът върху неправилно спрелите и паркирали превозни средства не е достатъчен.

Прави впечатление силното присъствие на определението „недостатъчен“. Това характеризира търсенето на места за паркиране в град София вече не само в неговата централна градска част. Този безспорен факт очаква съответстваща на проблемите политика и действия от общинските власти. Уточняването на проблемите изисква установяване на произхода им, поставяне на цел за изпълнение, предлагане и реализиране на адекватни мерки и оценка на ефекта от тях. Описаният ред представлява утвърдената в практиката методология „POGSE“ (Проблем, Произход, Цел, Решение, Оценка).

Проведено изследване от компетентните органи на кръстовища в населени места извежда показателни констатации за състоянието на паркирането в част от областните центрове. Установени са: частична или пълна липса на доказана настояща и перспективна интензивност на движението; занижени изисквания на нормативната уредба за паркоместа, съобразно степента на моторизация; често ползване на лентата за дясно завиване в „зоните за изчакване“ в кръстовищата за паркиране; оценката за изграждането на буферни паркинги е незадоволителна; информацията за наличните местата за спиране не е достатъчна или липсва; санкциониранияте водачи, неправилно спрели и паркирали МПС в обхвата на кръстовища, са малко. Част от установените проблеми са актуални и днес и показват недостатъчен напредък в подобряване условията за паркиране.

УТВЪРДЕНИ МЕРКИ В ПРОЦЕСА НА УПРАВЛЕНИЕ НА ПАРКИРАНЕТО

При проучване на европейската практика през последните 50 години се извеждат някои основни мерки за ефективно реализиране процеса на управление на паркирането. Те могат да се обособят по следния начин:

икономически мерки: отнасят се най-вече до различното таксуване на уличното и извън уличното паркиране в зависимост от сценария и стратегията за съответния град; партньорства за управление на приходите;

регулаторни мерки: ограничават създаването на нови места за паркиране и намаляват броя на съществуващите в централните части на града и/или в тези, добре обслужени с транспорт;

физически мерки: ограничават уличното паркиране, особено в централните и исторически градски части, чрез прегради, маркировки, ново разпределение на ширината на пътното платно, смяна на предназначението на отделни площи, внедряване на нови технологии и т.н.;

ОЧАКВАНИ РЕЗУЛТАТИ

Познавайки основните проблеми на паркирането и имайки предвид приетия сценарий на развитие на съответния град, очакваните резултати от прилагането на различни видове мерки се различават. Общото е, че независимо от спецификите, се цели: облекчаване на движението (особено в централните части); ефективен контрол; осигуряване на подходящи условия за паркиране в различните райони; подобряване обслужването на гражданите, на които се налага престой в определена част; цялостно подобряване безопасността за всички участници в движението.





Подготвил материала:

Росен Рапчев, ДАБДП

Обезопасяването на пътниците в превозните средства винаги е била важна тема за БДП. Много малко се обръща внимание на багажа, който превозваме ежедневно или когато предприемаме по-дълго пътуване, особено в сезона на прибиране на селскостопанската продукция и пренос на различни видове консервирани продукти. Повечето водачи предприемат мерки за обезопасяване на пътниците поради страх от налагане на санкции от контролиращите органи. Тази статия има за цел да промени възприемането за опасностите, които могат да наранят пътуващите в превозното средство. Една от привилегиите да притежаваш превозно средство е да пътуваш независимо от останалите видове транспорт (автобус, влак, самолет и др.) и да пренасяш различни предмети, багажи и домашни любимци по време на тези пътувания. Съгласно нормативната уредба в България укрепването на товари се извършва така, че да не пречи на безопасното управление на превозното средство и да не застрашава живота и здравето на участниците в движението, имуществото им, както и околната среда.

Съгласно Закона за движението по пътищата водачите на ППС са длъжни да контролират непрекъснато пътните превозни средства, които управляват, като съобразяват скоростта си с атмосферните условия, с релефа на местността, със състоянието на пътя и на превозното средство, с превозвания товар, с характера и интензивността на движението, с конкретните условия на видимост, за да бъдат в състояние да спрат пред всяко предвидимо препятствие.



При превозване на товари масата на натовареното пътно превозно средство не трябва да надвишава допустимата максимална маса, отразена в свидетелството му за регистрация.

Превозваните товари трябва да:

не създават опасност за участниците в движението;

бъдат укрепени и да не се влачат по пътя;

не ограничават видимостта на водача и да не нарушават устойчивостта и управляемостта на пътното превозно средство;

не закриват светлините, сигналните устройства, опознавателните знаци, табелите с регистрационни номера, огледалата за виждане назад и сигналите, подавани с ръка.

Когато товарът излиза от страни на най-издадената част от превозното средство с повече от 0,20 метра, а отпред или отзад - с повече от 1 метър, товарът се обозначава с червен флаг, а при движение през нощта - с бял светлоотразител или с бяла светлина отпред, с червен светлоотразител или с червена светлина отзад.

Компетентните органи (МВР и ИААА) следят и контролират обезопасяването на товарите в превозното средство. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията с наредба определя задълженията и изискванията към водачите за укрепване на товарите. Водачът на автомобила присъства задължително при товаренето и укрепването на товара и следи за спазване на следните изисквания:

1. натоварването да се извършва в съответствие с максимално допустимата маса на ППС;
2. товарът да се разпределя в съответствие с допустимото максимално натоварване на ос на ППС;
3. разполагането на товара в ППС да се извършва, като се взема предвид последователността на последващото разтоварване;
4. при натоварването да не се оставя празно пространство между отделните товари, освен ако товарите не са обезопасени по начин, позволяващ наличието на празно пространство;
5. разполагането на закрепващите приспособления да се извършва с оглед осигуряване на равномерно разпределение на инерционните сили, възникващи в процеса на движение.

За обезопасяването на товара се използват един или повече, или комбинация от следните **методи за укрепване**:

1. заключване;
2. застопоряване (локално/цялостно);
3. пряко привързване.

Багажното пространство в личните автомобили е предвидено в повечето случаи отзад на превозното средство. Независимо дали автомобилът е конфигурация седан (три отделения – двигателно, за пътници и багажно), комби или хечбек (две отделения), багажното отделение е преградено физически от пътническия салон, което прави товара (багажа) в него безопасен за пътниците в автомобила.

Когато купето на автомобила се използва за превоз на товари и багажи, водачът е длъжен да укрепи стабилно всички предмети. Неукрепеният товар е опасен за всички намиращи се в пътническия салон на превозното средство хора. Опасността идва не само от безразборно движение на предметите след ПТП, но и при движение с висока скорост и извършване на интензивно спиране или завиване. Дори на пръв поглед по-леки предмети, за които смятаме, че не могат да навредят на тялото, могат да бъдат опасни за живота и здравето на пътуващите. Трябва да се предвиди, че свободно поставените предмети съгласно първия закон на Нютон „... запазва състоянието си на покой или на равномерно праволинейно движение, ако не му действат други сили“. Това се нарича инерция, която се определя с натрупващи се величини (маса, импулс, енергия, момент на импулса). Небезопасеният предмет в превозното средство продължава да се движи със скоростта на автомобила, запазвайки посоката на движение.



ЛОШ ПРИМЕР

Неправилно разположеният и укрепен товар (багаж) над превозното средство може да нарани други участници в движението, като пешеходци, велосипедисти и мотоциклетисти. Също така, може да причини щети на другите превозни средства и на прилежащата инфраструктура в близост до пътното платно.

Друг необезопасен превоз, за който голяма част от гражданите не подозират, са домашните любимци. Колкото и да смятаме, че са обучени, те не притежават логическо мислене и реагират на различни ситуации импулсивно спрямо природните закони за оцеляване. В такива случаи свободно оставените да се движат в превозното средство домашни любимци могат да въздействат неблагоприятно на водача и пътниците. Немаловажен е фактът, че вниманието на водача се отклонява, следейки поведението на домашния любимец. Това неминуемо може да доведе до загуба на контрол над превозното средство. Поради това хората, които желаят домашните любимци да са винаги до тях, трябва да ги превозват в специално пригодени за това кутии, които да са закрепени стабилно в превозното средство.

Отговорността на водача е да управлява безопасно превозното средство, ката част от отговорността му е да обезопаси пътниците и товарите (багажите), като избира скорост, при която адекватно да реагира на възникнала ситуация.



ЛОШ ПРИМЕР

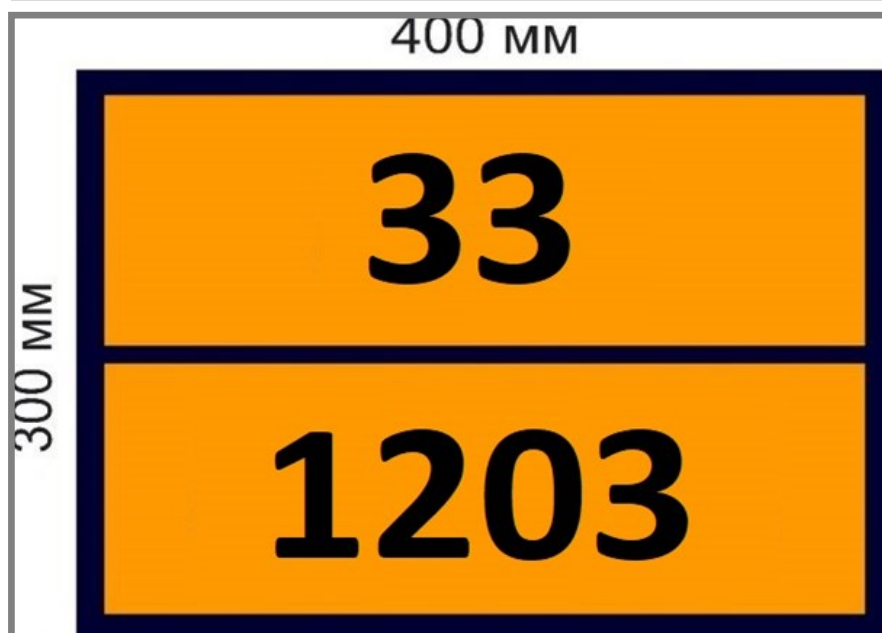


Подготвил материала:

Тошко Барзилов, ДАБДП

В предходния брой на бюлетина Ви запознахме с изискванията за превозите на опасни товари на територията на Република България или от територията на страната до друга държава-членка на Европейския съюз, и/или между Република България и трети страни. В настоящия бюлетин ще Ви запознаем с изискванията за класификацията на опасните товари и значенията на идентификационният номер за опасност.

Опасни товари са материали или предмети с **опасни свойства**, които ако не са правилно контролирани, представляват **потенциална опасност** за човешкото здраве и безопасност, инфраструктурата и/или транспортните средства. Превозът на опасни товари се контролира и управлява от различни регулаторни режими, действащи както на национално, така и на международно ниво. Те налагат средствата, чрез които опасните стоки трябва да се обработват, опаковат, етикетират и транспортират, окомплектовани с табели, които имат следния вид:



Опасните товари се групират в девет класа според вида на материалите. Всяка цифра означава следните опасности:

1. Клас 1 взривни вещества:

1.1. изделия и вещества, които представляват опасност за масов взрив;

1.2. изделия и вещества, които представляват опасност от изхвърляне, но не създават опасност за масов взрив;

1.3. изделия и вещества, които представляват опасност от запалване или незначителна опасност от избухване, или незначителна опасност от изхвърляне, или и двете, но не и опасност от масов взрив;

1.4. изделия и вещества, които не представляват значителна опасност;

1.5 крайно нечувствителни вещества, които представляват опасност за масов взрив.

2. Клас 2 газове - сгъстени, втечнени или разтворени под налягане:

2.1. горими (лесновъзпламеними) газове;

2.2 негорими (невъзпламеними) нетоксични газове;

2.3 токсични газове.

3. Клас 3 горими (лесновъзпламеними) течности**Клас 4 твърди вещества:**

4.1. горими (лесновъзпламеними) твърди вещества;

4.2. - вещества, склонни към самовъзпламеняване;

4.3. вещества, които при допир с вода отделят лесновъзпламеними газове.

Клас 5 окисляващи вещества поддържащи горенето и органични прекиси:

5.1. окисляващи вещества;

5.2. органични прекиси.

Клас 6 отровни (токсични) вещества и инфекциозни вещества:

6.1 токсични (отровни) и инфекциозни вещества;

6.2 Инфекциозни вещества.

Клас 7 радиоактивни материали**Клас 8 вещества, причиняващи корозия****Клас 9 разни опасни предмети и/или вещества, невключени в предишните класове и вещества, опасни за околната среда**

Идентификационният номер за опасност се състои от две или три цифри. Когато идентификационният номер за опасност е предшестван от буква X, това означава, че веществото реагира опасно с водата. За такива вещества вода може да бъде използвана само с одобрение на експерт. Комбинациите от цифри имат специално значение. Идентификационните номера за опасностите имат следните значения и се отразяват в горното поле на табелата:

- 20** инертен газ
- 22** охладен газ
- 223** охладен запалим газ
- 225** охладен окисляващ (поддържащ горенето) газ
- 23** запалим газ
- 236** запалим газ, токсичен
- 239** запалим газ, способен да причини спонтанна бурна реакция
- 25** окисляващ (поддържащ горенето) газ
- 26** токсичен газ
- 265** токсичен газ, окисляващ (поддържащ горенето)
- 266** силно токсичен газ
- 268** токсичен газ, корозионен
- 286** корозионен газ, токсичен
- 30** течно запалимо вещество (точка на възпламеняване от 23° до 61°C, включително) или запалима течност, или твърдо вещество в разтопено състояние с точка на възпламеняване над 61°C, нагрети до температури равни или превишаващи техните температури на възпламеняване, или самозагриваща се течност
- 323** запалима течност, която реагира с вода с отделяне на запалими газове
- X323** запалима течност, реагираща опасно с вода с отделяне на запалими газове
- 33** силно запалима течност (точка на възпламеняване под 23°C)
- 333** пирофорна течност
- X333** пирофорна течност, реагираща опасно с вода
- 336** силно запалима течност, токсична
- 338** силно запалима течност, корозионна
- X338** силно запалима течност, корозионна, реагираща опасно с водата
- 339** силно запалима течност, способна да причини спонтанна бурна реакция
- 36** запалима течност, (точка на възпламеняване от 23° до 61°C, включително), слабо токсична или самозагриваща течност, токсична
- 362** запалима течност, токсична, реагираща с водата с отделяне на запалими газове

- X362** запалима течност, токсична, реагираща опасно с водата с отделяне на запалими газове
- 38** запалима течност, (точка на възпламеняване от 23° до 61°C, включително), корозионна
- 382** запалима течност, корозионна, реагираща с водата с отделяне на запалими газове
- X382** запалима течност, корозионна, реагираща опасно с водата с отделяне на запалими газове
- 39** запалима течност, способна да причини спонтанна бурна реакция
- 40** запалимо или самозагриващо се твърдо вещество
- 423** твърдо вещество, реагиращо с водата с отделяне на запалими газове
- X423** запалимо твърдо вещество, реагиращо опасно с водата с отделяне на запалими газове
- 44** запалимо твърдо вещество, в разтопено състояние и имащо висока температура
- 446** запалимо твърдо вещество, токсично, в разтопено състояние и имащо висока температура
- 46** запалимо или самозагриващо се твърдо вещество, токсично
- 462** токсично твърдо вещество, реагиращо с водата с отделяне на запалими газове
- 48** запалимо или самозагриващо се твърдо вещество, токсично
- 482** корозионно твърдо вещество, реагиращо с вода с отделяне на запалими газове
- 50** окисляващо (поддържащо горенето) вещество
- 539** запалим органичен пероксид
- 55** силно окисляващо (поддържащо горенето) вещество
- 556** силно окисляващо (поддържащо горенето) вещество, токсично
- 558** силно окисляващо (поддържащо горенето) вещество, корозионно
- 559** силно окисляващо (поддържащо горенето) вещество, способно да причини спонтанна бурна реакция
- 56** окисляващо (поддържащо горенето) вещество, токсично
- 568** окисляващо (поддържащо горенето) вещество, токсично, корозионно
- 58** окисляващо (поддържащо горенето) вещество, корозионно
- 59** окисляващо (поддържащо горенето) вещество, способно да причини спонтанна бурна реакция
- 60** токсично или слабо токсично вещество
- 606** инфекциозно вещество
- 623** токсична течност, която реагира с вода с отделяне на запалими газове
- 63** токсично вещество, запалимо (точка на възпламеняване от 23° до 61°C, включително)
- 639** токсично вещество, запалимо, (точка на възпламеняване от 23° до 61°C включително), способно да причини спонтанна бурна реакция
- 64** токсично твърдо вещество, запалимо или самозагриващо се
- 642** токсично твърдо вещество, което реагира с вода с отделяне на запалими газове
- 65** токсично вещество, окисляващо (поддържащо горенето)
- 66** силно токсично вещество
- 663** силно токсично вещество, запалимо (точка на възпламеняване не повече от 61°C)

- 69** токсично или слаботоксично вещество, способно да причини спонтанна бурна реакция
- 70** радиоактивен материал
- 72** радиоактивен газ
- 723** радиоактивен газ, запалим
- 73** радиоактивна течност, запалима (точка на възпламеняване не повече от 61°C)
- 74** радиоактивен твърд материал, запалим
- 75** радиоактивен материал, окисляващ (поддържащ горенето)
- 76** радиоактивен материал, токсичен
- 78** радиоактивен материал, корозионен
- 80** корозионно или слабо корозионно вещество
- X80** корозионно или слабо корозионно вещество, реагиращо опасно с водата
- 823** корозионна течност, която при реакция с вода отделя запалими газове
- 83** корозионно или слабо корозионно вещество, запалимо (точка на възпламеняване от 23° до 61°C, включително)
- X83** корозионно или слабо корозионно вещество, запалимо (точка на възпламеняване от 23° до 61°C, включително), реагиращо опасно с водата
- 836** корозионно или слабо корозионно вещество, запалимо (точка на възпламеняване от 23° до 61°C, включително), токсично
- 839** корозионно или слабо корозионно вещество, запалимо (точка на възпламеняване от 23° до 61°C, включително), способно да причини спонтанна бурна реакция
- X839** корозионно или слабо корозионно вещество, запалимо (точка на възпламеняване от 23° до 61°C, включително), способно да причини спонтанна бурна реакция и реагиращо опасно с водата
- 84** корозионно твърдо вещество, запалимо или самозагриващо се
- 842** корозионно твърдо вещество, реагиращо с вода с отделяне на запалими газове
- 85** корозионно или слабо корозионно вещество, окисляващо (поддържащо горенето)
- 856** корозионно или слабо корозионно вещество, окисляващо (поддържащо горенето), токсично
- 86** корозионно или слабо корозионно вещество, токсично
- 88** силно корозионно вещество
- X88** силно корозионно вещество, реагиращо опасно с водата
- 883** силно корозионно вещество, запалимо (точка на възпламеняване от 23° до 61°C, включително)
- 884** силно корозионно вещество, запалимо или самозагриващо се
- 885** силно корозионно вещество, окисляващо (поддържащо горенето)
- 886** силно корозионно вещество, токсично
- X886** силно корозионно вещество, токсично, реагиращо опасно с водата
- 89** корозионно или слабо корозионно вещество, способно да причини спонтанна бурна реакция
- 90** вещества опасни за околната среда, други опасни вещества.

За всяко вещество са посочени химичната формула и известните, използвани в науката и практиката наименования. Използваните в международната практика кодове се отразяват в долното поле на табелата.

2

ЕВРОПЕЙСКА ГОДИНА
НА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ

Подготвил материала:

Марта Петрова, ДАБДП

2021 г. е Европейска година на железопътния транспорт, поставяйки акцент върху един от най-устойчивите и безопасни видове транспорт. Инициативата включва разнообразни дейности на територията на целия континент, които целят да насърчат използването на железниците за превоз на хора и товари, което да допринесе за постигането на целта на Зелената сделка - Европа да стане неутрална по отношение на климата до 2050 г.

Изменението на климата и влошаването състоянието на околната среда са заплаха за човечеството. За да преодолеем тези предизвикателства, Европейският зелен пакт ще допринесе за превръщането на ЕС в модерна, ресурсно ефективна и конкурентоспособна икономика, при която: към 2050 г. няма да има нетни емисии на парникови газове; икономическият растеж ще бъде отделен от използването на не възобновяеми ресурси; нито един човек или регион няма да бъде изолиран. Европа разчита на Европейския зелен пакт и за възстановяването от пандемията от COVID-19. Една трета от инвестициите в размер на 1,8 трилиона евро по Плана за възстановяване и седемгодишният бюджет на ЕС ще се използват за финансиране на Европейския зелен пакт. Всички 27 страни от ЕС поеха ангажимент съюзът да стане първият неутрален по отношение на климата континент до 2050 г. За да се постигне това, те се ангажираха да намалят емисиите с поне 55% до 2030 г. в сравнение с равнищата през 1990 г.



ЗАЩО ЖЕЛЕЗНИЦИ?

Съвременните железници са по-актуални от всякога по отношение на трансформация към устойчива и цифрова мобилност, както и за насърчаване предпочитанието на пътниците към обществения транспорт. Железопътният транспорт е не само устойчив: той е безопасен и иновативен, свързващ хора, градове и региони в целия Европейски съюз. Той също така има силно европейско измерение: ЕС се отличава с една от най-плътните железопътни мрежи в света, а европейската железопътна индустрия е ценен източник на работни места и растеж в Европа.

Европейската агенция за железниците насърчава хармонизирания подход към железопътната безопасност; разработва техническа и правна рамка; подобрява достъпността и използването на информация за железопътната система; действа като европейски орган съгласно Четвъртия железопътен пакет, който издава разрешения за превозни средства и сертификати за безопасност, същевременно подобрявайки конкурентната позиция на железопътния сектор. Мисията на агенцията е насочена към това железопътната система да работи по-добре за обществото и да допринесе за ефективното функциониране на единно европейско пространство без граници. Агенцията разработва общи подходи за безопасност, като работи в тясно сътрудничество със заинтересованите страни от железопътния сектор, както и с националните органи и институциите на ЕС.



БЕЗОПАСНО
БЪРЗО
КОМФОРТНО

СВЪРЗАЩИЯТ ЕВРОПА ЕКСПРЕС

Като част от Европейската година на железниците специален влак на ЕС пресича континента от 2 септември до 7 октомври 2021 г., като спира в над 100 града в 26 държави: **свързващият Европа експрес** (The Connecting Europe Express).



36 дни на пътуване

20 000 пропътувани километри

26 държави

33 преминати граници

Пресичайки европейски държави, експресът ще проследи много от маршрутите, които ни свързват, и ще покаже обединяващата сила на железницата. Неговата роля е да ни накара да разберем по-добре предизвикателствата, които европейските железници трябва да преодолеят, за да станат предпочитан избор както за пътниците, така и за бизнеса. Железопътни компании от различни държави-членки на ЕС предоставят подвижен състав за конфигуриране на този влак.

Научете повече на
<https://www.connectingeuropeexpress.eu>

ШИНКАНСЕН: ВЛАКЪТ-СТРЕЛА

Влакът-стрела или „Шинкансен“ е вид пътнически влак, който обслужва високоскоростната железопътна мрежа на Япония. Проектиран да достигне максимална скорост от 320 км/час, той предлага на своите пътници наистина уникално пътуване. Особено популярни сред пътуващите са маршрутите Токио-Нагано, Токио-Киото, Шин-Осака-Хирошима. Понастоящем обслужващата мрежа се състои от 2 765 км линии с максимални скорости на движение 240-320 км/ч. През 50-годишната история на „Шинкансен“, превозил над 10 милиарда пътници, на борда не е имало нито един загинал или ранен пътник поради настъпил инцидент. Без жертви протичат две дерайлирования на влака - по време на земетресение през 2004 г. и при снежна виелица през 2013 г. също така, пътуването с влака-стрела например от Токио до Осака произвежда само около 16% от въглеродния диоксид, получаван от еквивалентното пътуване с кола, спестявайки 15 000 тона вредни емисии на година.



ДОЙЧЕ БААН: НАЙ-ГОЛЯМАТА Ж.П. КОМПАНИЯ В ЕВРОПА

Дойче баан (на немски: Deutsche Bahn) е националният железопътен превозвач на Германия, установен в Берлин. Фирмата е създадена през 1994 г. като наследник на две отделни предприятия, опериращи съответно в източната и западната част на Германия. „Дойче бан“ описва себе си като втората най-голяма транспортна компания в света след „Дойче пост“ и най-голямата железопътна компания в Европа. Около 2 милиарда пътници се превозват всяка година. Железопътният сектор е смятан за стратегически в Германия и страната системно модернизира ж.п. мрежата в рамките на политиката си за по-зелен транспорт.



TGV: ВИСОКОСКОРОСТНИЯТ ВЛАК НА ФРАНЦИЯ

TGV (на френски: TurboTrain à Grande Vitesse и след това Train à Grande Vitesse) е френската междуградска високоскоростна железопътна услуга, управлявана от компанията SNCF. През 1981 г. първата високоскоростна линия на TGV е официално открита с отсечката Париж-Лион. През 2007 г. тестов влак TGV е поставил световния рекорд, достигайки 574.8 км/ч. същата година влакът-стрела на Европа започва да превозва пътниците между Париж и Страсбург с двойно по-малко време за пътуване (2 часа и 20 минути вместо 4 часа). Днес мрежата на TGV обхваща по-голямата част от Франция и някои други страни от Европа, като средната скорост на влака е 300 км/ч. От 2020 г. разстоянието от 620 км между Мадрид и Барселона вече се изминава само за 2 часа и половина с откриването на нова високоскоростна линия между Франция и Испания. Подобно на нискотарифните полети, и при нискотарифните влакове цените се увеличават, когато се запази място или има допълнителен багаж. Билетите по линията Мадрид-Барселона започват от 9 евро, като за деца от 4 до 14 години са 5 евро.



МОДЕРНИЗАЦИЯ НА БЪЛГАРСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ

Едно от направленията на Националния план за възстановяване и устойчивост е транспортната свързаност, което поставя за цел намаляване на въглеродния отпечатък на транспортния сектор. Инвестициите предвиждат:

цифровизация в железопътния транспорт чрез модернизация на системите за безопасност и енергийната ефективност по ж.п. направления от основната и широко обхватната TEN-T мрежа;

преустройство и рехабилитация на ключови гарови комплекси;

закупуване на енергийно ефективен и комфортен подвижен ж.п. състав.



4

ΛΟΝΔΟΝΣΚΟΤΟ
ΜΕΤΡΟ

Подготвил материала:

Цветелина Иванова, ДАБДП

НАЙ-СТАРОТО МЕТРО В СВЕТА

43

www.sars.gov.bg

Лондонското метро, по-известно като „Тубата“ или „Тръбата“ обслужва Лондон и някои части на съседните графства Бъкингамшър, Есекс и Хартфордшър в Обединеното кралство. Това е най-старото метро в света и представлява атракция, която ежегодно привлича туристи от цял свят. Не случайно, логото на Лондонското метро (т.нар. „the roundel“), представляващо червен кръг, пресечен от хоризонтална синя лента с надпис „Underground“, е известно по целия свят. Всяка година метрото превозва над 1 милиард пътници. Лондонското метро предоставя удобен начин за пътуване до, от и около централен Лондон. То е разделено на девет зони, като централен Лондон е обхванат от зона I. Всичките 11 линии обслужват около 5 милиона пасажери на ден. Понастоящем системата разполага с 270 метростанции и 400 км. релсов път.

Въпреки името си „Underground“, само 45 % от системата се намира под земята в тунели, като по-голямата част от мрежата извън центъра на Лондон е на повърхността. Метрото не покрива най-южните части на Голям Лондон, като само 10% от станциите са разположени на юг от река Темза. Има и известен брой станции и тунели, които понастоящем са затворени. През 2017 - 2018 г. лондонското метро обслужва 1 379 млрд. пасажери, което го прави единадесетата по натовареност транспортна система. Метрополитенът се охранява от британската транспортна полиция. Над 12 000 камери се използват с цел наблюдение на гарите, депата, паркингите и влаковете.



В средата на 19-и век, с население от над 2.5 млн. души и площ над 100 кв. км., Лондон е бил сред най-големите градове в света. Тесните му улици били почти непрекъснато задръстени от конски впрягове, които за времето си представлявали основно превозно средство. В околностите на града имало много добре развита железопътна мрежа, но влаковете не могли да влизат навътре в града. Най-добрият начин да се подобри транспортът е било подземното преминаване. Първоначалната идея била да се изкопаят канали с необходимата дълбочина, които след това да се покрият и така да се получат тунели.



Лондонското метро води началото си от първата подземна железница (Metropolitan Railway), открита през 1863 г. Железопътната линия е построена между Гара „Паддингтън“ и улица „Фарингдън“. През годините към подземната железопътна мрежа са били добавени още много линии, но повечето от тях са разработени през следващите 50 години. Самото зараждане на Лондонското метро се свързва с изграждането на първия в света тунел под река, а именно - тунела под Темза, описван от някои като осмото чудо на света. Съоръжението е построено от инж. Марк Брунел и неговия син, за да позволи превоза на товари под реката. Тунелът е открит през 1843 г., като първоначално е служил само като атракция за пешеходци. Твърди се, че през първия ден от отварянето му близо 50 000 души са преминали през съоръжението, като до края на първите три месеца те стават близо милион, което е било почти половината от населението на Лондон. Това прави тунелът най - успешната туристическа атракция в света към онзи момент. Средствата, набавени в резултат на туристическите посещения на тунела, са били достатъчни, така че да позволят същият да бъде разработен и за транспортиране на товари под реката, каквато е била първоначалната идея.



През 1869 г. в тунела на река Темза преминава и първият парен влак. Поради липсата на вентилационни шахти, които да извеждат дима от локомотива, ситуацията е била изключително неприятна за машинистите, работещи там. Проблемът бил решен със създаването на специален резервоар за пушек. Едва през 1913 г. линията се електрифицира.

Електрификацията на метрото означава, че то може да се развива много повече, отколкото по-рано, тъй като вече била отпаднала необходимостта от вентилационни отвори за пара и дим от машините. Електрическите влакове също така позволявали тунелите да отидат много по-дълбоко под земята и дори да се движат един над друг. Така, освен по-чисто, метрото става сравнително безшумно и много по-бързо. Друга решителна крачка в развитието е създаването на най-голямата към онзи момент електроцентрала в света, която нарекли „Lots Road Power Station“, построена на брега на Темза с цел захранването му с електричество. Същевременно, с увеличаване на дълбочината на тунелите (до 30 – 40 м), достъпът до пероните ставал по-труден за гражданите. Това довело до изграждането на асансьори, които в началото били много малки и бавни. Тогава британците приемат и друго американско изобретение – ескалаторът. В началото лондончани отказвали категорично да се качват на ескалаторите, които първоначално били смятани за опасни и ненадеждни.



Много важна за развитието на подземната железопътна мрежа е 1908 г. Тогава за първи път по гарите започва да се появява името „Underground“, като е въведена за използване и първата електрическа машина за билети. Това е и годината, в която се въвежда прочутото кръгло лого, валидно и до днес. През следващите години напредъкът в технологиите буквално трансформират метрото. През 1911 г. станцията Ърлс Корт (Earl's Court) е оборудвана с първите ескалатори в Лондон, а през 1929 г. вратите на мотрисите спират да бъдат управлявани ръчно.

Едно от най-известните изображения, свързани с Лондонското метро, е цветната карта на всички линии. През 1933 г. Хари Бек представя първата диаграма на метрото, такава, каквато я познаваме днес. Той основава дизайна си на електрическа верига, вместо да чертае линиите на метрото точно там, където са разположени географски. Пробен тираж от около 500 карти са били разпространени от няколко станции през 1932 г., след което през 1933 г. са били отпечатани 700 000 копия. Те постигат незабавен успех и налагат поръчката на още карти само за месец.

Виж: <https://edition.cnn.com/2013/10/31/world/europe/london-underground-fast-facts/index.html>; <https://bg.wikipedia.org>; <https://www.telegraph.co.uk/travel/destinations/europe/united-kingdom/england/london/articles/London-Underground-150-fascinating-Tube-facts/>; <https://www.bbc.co.uk/newsround/46482813>





По време на Втората световна война Лондонското метро служи като приют за бомби за жителите на града и така спасява живота на много хора. През тунелите са били евакуирани много жени и деца, които им позволявали да придвижват без изобщо да се появяват на улицата. Най-малко 200 хиляди деца са били евакуирани по този начин. Някои станции също така са били затворени и използвани за съхранение на ценни предмети от Британския музей. Централната линия на метрото дори е била превърната във фабрика за изстребители. Лондонското метро изминава дълъг път от откриването на първата в света подземна железопътна линия.



Любопитни факти

Най - краткото разстояние между две съседни станции в подземната мрежа е само 260 метра.

Пътуването между Лейчестър скуеър и Ковънт Гардън на отнема само около 20 секунди, но струва 4,90 лири.

Средната скорост на метрото е 20,5 мили в час, включително със спирките на гарите.

Най-натоварената метростанция е Ватерло, използвана от около 95 милиона пътници през 2015 г.

Най-дългият ескалатор на Стария континент е монтиран на метростанция „Ейнджъл“, с вертикално издигане от 27,5 м. и 318 стъпала.

Най-голямото разстояние между гарите е по линията „Метрополитен“, от Чешам до Чалфонт и Латимер: общо само 3,89 мили.

Станция „Алдгейт“, на линиите „Съркъл“ и „Метрополитен“ е построена върху масивна чумна яма, където са били погребани над 1 000 тела.

Най-дълбоката станция е Хампстед на северната линия, която се спуска на близо 60 метра под земната повърхност.

Гарата с най-много платформи е Бейкър Стрийт - общо 10.



8

ДОБРОТО ПОСЛАНИЕ

Гостуващ автор:

проф. д-р инж. Стоян Братоев,
изпълнителен директор на
„Метрополитен“ ЕАД

Метрото в София - най-големият инфраструктурен обект

Метрото в София осигурява ефективно транспортно обслужване на големите пътнически потоци, облекчаване на надземния трафик и на екологичната обстановка в града. Със завършването на всеки следващ метро участък столицата става по-благоустроена и по-добро място за живеене. Метрополитенът, вследствие на големия капацитет на влаковете и оборудването си със средства за автоматика осигурява висока превозна способност от над 50 хиляди пътника в час при безконфликтно движение със скорост до 80 км/ч.



Проф. д-р инж. Стоян Братоев е строителен инженер със специалност „Тунели и метрополитени“. През 1979-1982 г. работи като технически ръководител на първите обекти на софийското метро. През 1985 г. защитава докторат в областта на метростроителството. От 1985 г. до 1992 г. е научен сътрудник и старши научен сътрудник по подземно строителство. През периода 1992 – 1999 г. е генерален директор на ОФ „Метрополитен“, а от 1999 г. до настоящия момент е изпълнителен директор на „Метрополитен“ ЕАД. Ръководи проектирането и строителството на всичките участъци от метрото в София. За работата си в областта е получил редица български и международни награди, а от 2012 г. е почетен гражданин на град София. През 2015 г. получава орден „Стара планина“. Хонорован професор по подземно строителство в Минногеоложкия университет и доктор хонорис кауза на ВТУ „Тодор Каблешков“.

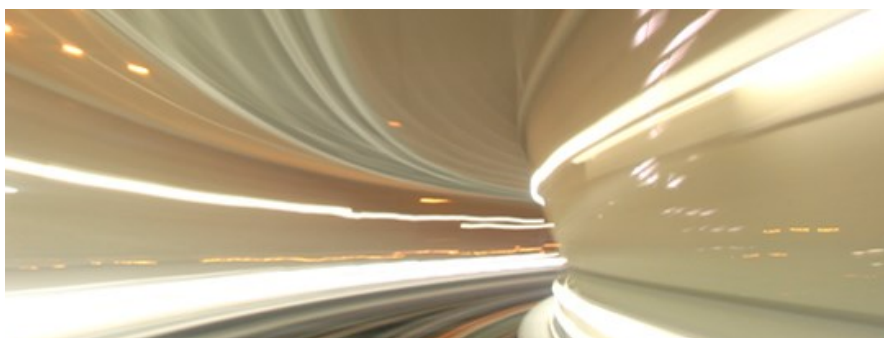
РАЗВИТИЕТО НА МЕТРОТО:

ИНВЕСТИЦИЯ В ГОЛЕМИ ОБЩЕСТВЕНИ
ПОЛЗИ ЗА СТОЛИЦАТА

Има няколко разновидности на метрополитените по света: т.н. "класическо метро", „лека градска железница“ (леко метро) и автоматично метро. Най-голямо разпространение в големите градове по света има **класическото метро** – напълно отделено от трафика, оборудвано с автоматични системи за контрол и управление и движение на малки интервали.

Важен показател при разработване на схемата за развитие на метрото е **социално-икономическата ефективност**, като при определянето ѝ се отчитат преки и косвени ефекти. Прекият ефект се състои в редуцирането на разходите при превозване на пътниците – намалена себестойност на пътуването в сравнение с другите видове транспорт, намалени капиталовложения и експлоатационни разходи за надземно придвижване, тъй като част от неговото натоварване се поема от метрото. Поради големия обем на инвестиции за изграждане на подземна железница и значителните средства, вложени за поддръжка, икономическата ефективност от прекия ефект е малка и не може да осигури изкупуване на обекта. Поради тази причина строителството на метрополитените по света се финансира целево. Едновременно с това обаче метрото има значителни други социални, икономически и екологични ефекти, които формират непрекия ефект от изграждането на обекта. Той включва съкращаване на времето за пътуване, намаляване на ПТП, подобряване на околната среда, икономия на градска територия и др.

В пиковите часове в столицата се формират големи пътнически потоци. По основните направления те достигат 30 хил. човека в час, като прогнозите са да нараснат до 38 хил. Превозната способност на автобусните и тролейбусните линии не надвишава 5 хил. пътника в час, а на трамвайните – 8-12 хил. Поради това по тези направления функционират голям брой паралелни линии на обществен транспорт, които още повече влошават транспортната и екологичната обстановка в града. От европейските столици София е сред градовете с най-големи плътности на линиите на масовия градски транспорт на 1 квадратен километър територия. Едновременно с това през последните няколко десетилетия рязко нарасна броят на автомобилите, като той надхвърля вече 800 хил. Това, както и исторически формираната основна улична мрежа с ограничени възможности за разширение, води до големи задръствания по основните направления в пиковите часове на деня, когато придвижването с надземния транспорт от периферията на града до центъра отнема повече от 40-60 минути.



Архитектурните решения на метростанциите в градовете се налагат като основни елементи на урбанизираната градска среда. Те представляват най-характерните и запомнящи се части на метрото и обикновено отразяват времето, в което се строи съответния участък или характерни особености на района, през който преминава трасето. Макар оформлението на станциите да представлява едва около 2,5 – 3 % от стойността на обекта, именно те оказват естетическо въздействие върху пътниците, създават уют и характерна атмосфера на метрото. Поради тази причина индивидуалното оформяне на всяка метростанция е решено със специфични и оригинални подходи.



Метростанция „Сердика“ е планирана на две нива за обслужване на голям пътнически поток. Трасето навлиза в границите на римска Сердика, като перонния участък на станцията пресича крепостната стена на древния град в близост до западната му порта. Поради това архитектурното оформление е решено чрез двупластова зидария, а на пода на перона е изпълнена възстановка на крепостната стена и на разкритите антични градежи.



Метростанция „Лъвов мост“ е с характерно архитектурно оформление, съобразено с един от символите на града, обявен за паметник на културата. Използвайки светлосив, кафяв и керемиден гранитогрес е оформен силует на мост с апликирани барелефи на типичните за оригинала лъвове.



Метростанция „Бул. България“ е разположена на кръстовището на бул. „България“ и бул. „Акад. Иван Гешов“, осигурявайки връзка с болничните заведения в близост и кварталите „Стрелбище“, „Триадица“, Хиподрума“ и „Белите брези“. Архитектурното оформление на метростанциите е решено в три цвята – бяло, зелено и червено, в съответствие със символиката на националния триколюр.



Метростанция „Летище“ е с основен перон и е ситуирана непосредствено до пътническия терминал на летище „София“ като осигурява топла връзка с него. Тя е разположена надземно върху стоманобетонова „мостова конструкция“. Концепцията за архитектурната стилистика и формообразуването са вдъхновени от въздействието на скоростта и динамиката, които са най-характерните асоциации за метрото и летището. Интериорът е решен чрез декоративни настилки от полиран гранит в две гами на кафявото.

НА ВХОДОВЕТЕ/ИЗХОДИТЕ НА СТАНЦИИТЕ:

да се задържат „лелящите“ врати при преминаване така, че да не се травмират идващите отзад пътници.

В АСАНСЬОРИТЕ/ПЛАТФОРМИТЕ:

да се изпълняват указанията в кабините;

да се използват разговорните устройства при аварийно спиране.

НА ЕСКАЛАТОРИТЕ/ПОДВИЖНИТЕ ПЪТЕКИ:

да се стои от дясната страна, с лице по направление на движението, като се придържа за подръчната лента;

да се преминава от лявата страна, като се придържа за подръчната лента;

да се повдигат личните багажи при качване и слизане;

да не се задържа при изхода;

да се държат малките деца за ръка или на ръце;

да се следят децата да не допират неподвижните части.

НА ПЕРОНИТЕ:

да не се преминава ограничителната линия на края на перона до пълното установяване на влака;

да не се пречи на слизащите пътници от вагоните, след спирането на влака;

да се слушат и изпълняват съобщенията по високоговорещата уредба на станцията и от влака;

да се прекрати качването във вагоните на влака, след началото на съобщението за затваряне на вратите и/или мигащи червени светлини над вратите на вагоните.

ВЪВ ВАГОНИТЕ:

да се слушат и изпълняват съобщенията по уредба на влака;

да не се обляга на вратите на вагоните;

да не се пречи на слизащите и качващите се пътници;

да се държи за приспособените за това места във вагоните;

да се прекрати слизането от вагоните, след началото на съобщението за затваряне на вратите;

да се запази спокойствие при принудително спиране на влака в тунела и да се изпълняват указанията на машиниста на влака, дадени по уредбата.



НА ТЕРИТОРИЯТА НА МЕТРОТО СЕ ЗАБРАНЯВА:

да се влиза в станциите в нетрезво състояние, а така също и в състояние на наркотично или токсично опиянение;

да се създават ситуации, които пречат на движението на пътническия поток;

да се сядат на стълбите или на подръчната лента на ескалатора/подвижната пътека, да се допират неподвижните части, да се опира или оставя багаж на подръчната лента;

да се бяга на вестибюлите, стълбите, ескалаторите/подвижните пътеки, пероните и преходите на станциите;

карането на велосипеди, ролкови кънки или други подобни;

самоволното проникване в кабините на влаковете, служебните помещения на станциите, тунелните участъци, зад вратите в края на пероните и зад поставени постоянни или временни заграждения;

да се слиза на коловозите или да се ходи по тях;

да се преминава от единия на другия перон на станциите със странични перони, пресичайки през коловозите;

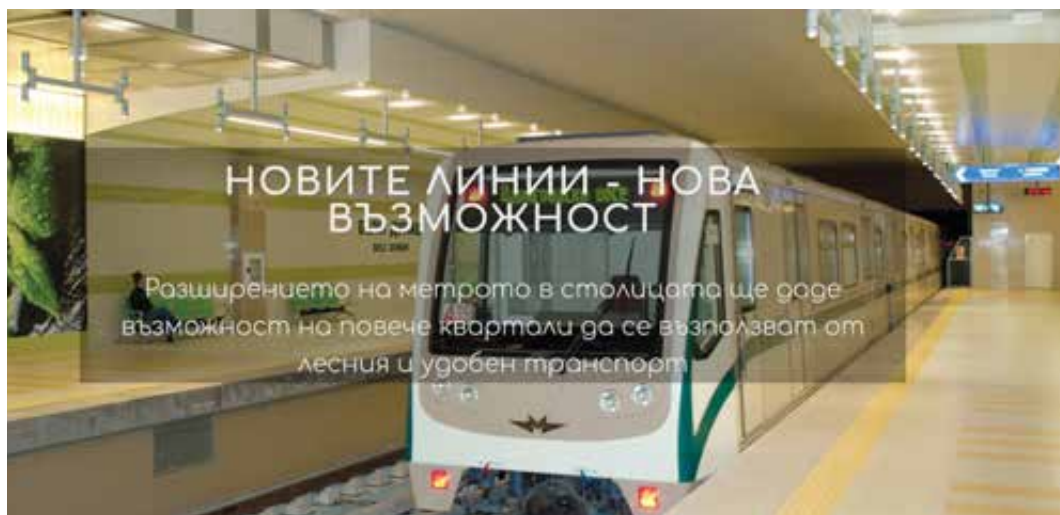
да се създават условия за отваряне на вратите на вагоните по време на движение на влака или насилствено да се пречи на тяхното отваряне или затваряне на станциите.





В периода 1979 - 2003 г. са построени първите десет километра на софийското метро с осем станции, а от 2005 г. до 2012 г. са изградени още 21 километра. През периода 2012-2020 г. се реализира мащабна програма за разширение на метрото, която включва нови 21 километра линии.





НОВИТЕ ЛИНИИ - НОВА ВЪЗМОЖНОСТ

Разширението на метрото в столицата ще даде възможност на повече квартали да се възползват от лесния и удобен транспорт

www.sars.gov.bg



- Линия М 1 - Сливница - Бизнес парк (Люлин - Младост)

- 16 станции (13 общи с М 4)

- Линия М 2 - Обеля - Витоша (Надежда - Лозенец)

- 12 станции

- Линия М 3 - Хаджи Димитър - Горна баня (Хаджи Димитър - Овча купел)

- 12 станции

- Линия М 4 - Обеля - Летище София

- 20 станции (13 общи с М 1)

ПОКАНА ЗА УЧАСТИЕ В КОНФЕРЕНЦИЯ:**„Изграждане на туристически веломаршрути - предизвикателства и научени уроци от Централна и Източна Европа“**

Българската асоциация за алтернативен туризъм кани желаещите заинтересовани страни и експерти да споделят опита, срещнатите трудности и възможните решения за изграждане на велосипедни туристически маршрути в България.

Конференцията ще представи практиката на словенското Министерство на инфраструктурата за развитие на велосипедна политика и на велосипедна мрежа в Словения.

Следвайки добрият пример, от Съюза на урбанистите в България ще споделят с участниците методика за планиране на национална велосипедна мрежа в България. Как тези практики се изпълняват в страната ни, участниците ще дискутират с домакините от **БЪЛГАРСКА АСОЦИАЦИЯ ПО АЛТЕРНАТИВЕН ТУРИЗЪМ.**

Събитието ще се проведе онлайн на 29 септември 2021 г. от 10.00 ч. с работни езици български и английски.

Конференцията е насочена към специалисти по устройствено планиране, туризъм, спорт и др. общински специалисти, организации на общините в България, както и неправителствени организации заинтересовани от развитието на велосипеден туризъм и велотранспорт.

Вашата заявка за участие и регистрация за събитието можете да направите на www.baatbg.org, като последвате следната връзка: <https://bit.ly/3DWTan1>. След регистрацията ще получите линк за включване в платформата ZOOM.

Държавна агенция

„Безопасност на движението по пътищата“ е създадена през 2019 г. с постановление на Министерския съвет, с мисията да ръководи, координира и контролира държавната политика в областта на безопасността на движението по пътищата.

Агенцията работи за подобряване на координацията между институциите, ангажирани с БДП; безпристрастен анализ на данните; осигуряване на наблюдение и контрол на резултатите от прилагането на политиката в областта; ангажиране на гражданския, научния и академичния сектор с инициативи, допринасящи за намаляване на пътнотранспортния травматизъм.

Благодарим Ви,

че сте наш партньор в усилията за опазване на човешките живот и здраве!

Абонирайте се за нашия бюлетин, за да го получавате всеки месец.

Пишете ни на: bulletin@sars.gov.bg



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

Колектив: екип ДАБДП, материали на гостуващи автори

Редактор: редакторски колектив ДАБДП

Снимки: ДАБДП, <https://pixabay.com/>; <https://www.metropolitan.bg>; снимков материал на гостуващи автори

Предпечатна подготовка: ДАБДП

Номер и дата на изданието: ISSN 2738-7445, №11, Дата: 17.09.2021 г.