



Държавна агенция
„Безопасност на движението по пътищата“

БЮЛЕТИН

за безопасност
на движението по пътищата

2022

м. януари - март
брой 14



тема на броя:



БЕЗОПАСНОСТ НА ПЪТЯ
ПРИ СМЯНА НА СЕЗОНИТЕ



УВАЖАЕМИ ЧИТАТЕЛИ,

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

Броят включва полезни съвети за подготовка на пътуванията в условията на преход от зимен към пролетен сезон, информация за автономните превозни средства като следваща стъпка в развитието на съвременните технологии, измерване на ефективността на политиката по безопасност на движението по пътищата чрез събиране и интерпретация на данни за ключови показатели, приоритетите на френското председателство на Европейския съвет в сферата на пътната безопасност, приложна информация, посветена на рисковете от употребата на алкохол при управлението на превозно средство, ролята на общинските комисии по безопасност на движението по пътищата, подготовката на мото сезон 2022 г., правилата за безопасност на движението в Дубай, пакета мобилност и основните промени за 2022 г., както и опита на Община Трявна в изпълнението на мерки по пътна безопасност.

Сърдечно благодарим на всички партньори, сред които г-н Марин Маринов, зам.-кмет на Община Трявна, г-н Стефан Илиев, главен редактор на motoclub.bg и motosport.bg, и г-жа Антоанета Иванова, Асоциация на българските предприятия за международни превози и пътища, които обогатиха изданието с авторски теми и послания.

Пожелаваме Ви здраве и безопасно пътуване!

Екипът на ДАБДП

В БРОЯ ЩЕ НАУЧИТЕ:



Безопасността на пътя при смяна на сезоните с настъпването на пролетта	стр. 4
Автономни превозни средства: концепцията	стр. 20
Измерване на ключови показатели за БДП: основни аспекти	стр. 24
БДП и френското председателство на ЕС: приоритети	стр. 29
Управление с концентрация на алкохол в кръвта: проучване на ЕК	стр. 34
Ролята на общинските комисии по БДП: ключовата роля на общините	стр. 40
Откриване на мотосезона: пролетното пробуждане на мотоциклетистите	стр. 46
Безопасност на движението в Дубай: правилата	стр. 52
Пакет за мобилност: основните промени за 2022 г.	стр. 56
Доброто послание: опитът на Община Трявна	стр. 60

1

БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЪТЯ ПРИ СМЯНА НА СЕЗОНИТЕ

Подготвили материала:

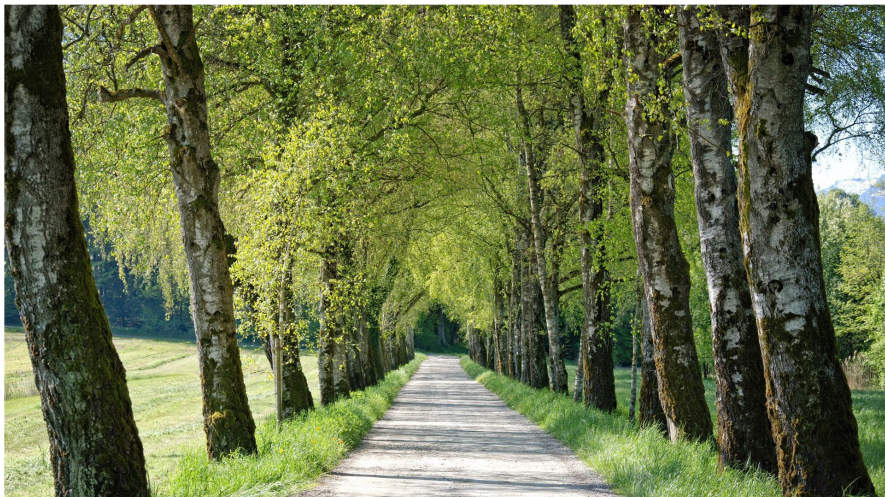
Бойко Рановски, ДАБДП

Росен Рапчев, ДАБДП

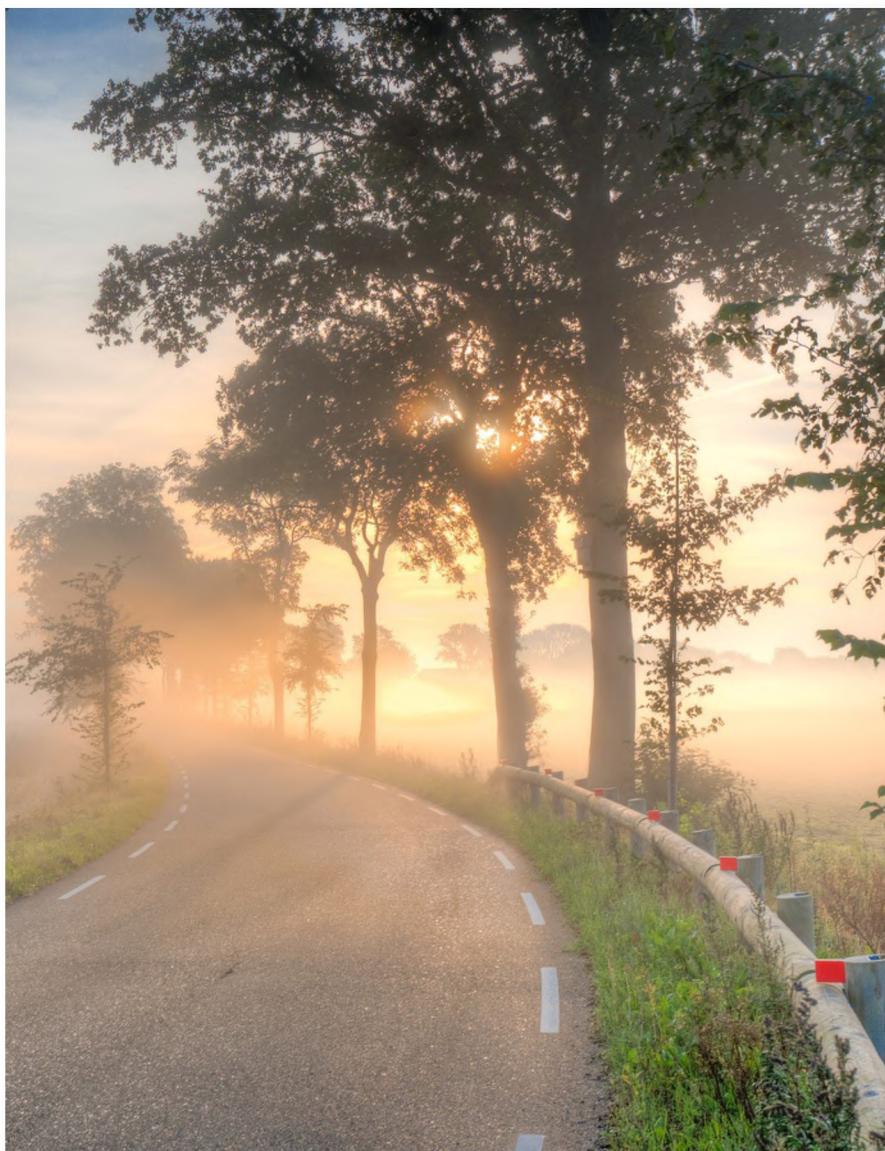


С НАСТЪПВАНЕТО НА ПРОЛЕТА

Когато пролетта настъпва, денят се увеличава, сутрините стават по-меки, а вечерите по-топли. Ако сте водач, вероятно изпитвате облекчение, че вече не се налага да разривате снега от автомобила си и да предприемате пътувания в тежки зимни условия. Новият сезон носи със себе си повече възможности, но и някои опасности, които следва да имаме предвид и не бива да пренебрегваме.



Много са факторите, увеличаващи риска от настъпване на пътнотранспортни произшествия в края на зимата и началото на пролетта. Значително нараства интензивността на движението по основните пътища, където се наблюдават много двуколесни превозни средства, каруци, селскостопански и строителни машини, които създават предпоставки за възникване на пътни инциденти.



По-долу ще разгледаме някои от **основните аспекти** на управлението на автомобил през пролетта:

Пролетна умора

Климатични условия

Зачестяване на ремонтните дейности на пътя

Повишено присъствие на деца в близост до пътното платно

Човешкия фактор и поведението зад волана

Пролетната умора се проявява в отслабване на вниманието и концентрацията на водача по време на управление, сънливост и пасивност. Необходимо е да се отдели достатъчно време за сън и почивка преди шофиране. При възникване на признаци на умора и риск от грешки при управление, незабавно трябва да се спре на подходящо за отдых място.



Какво причинява умората?

- Будуването в продължение на много последователни часове
- Липсата на достатъчно сън в продължение на няколко дни
- Време на деня: Вашето тяло има цикъл сън/събуждане, който Ви казва кога да сте нащрек и кога е време за сън. Желанието за сън е най-силно в ранните часове
- Обилно нахранване
- Монотонни задачи или дълги периоди на бездействие
- Здравни фактори като нарушения на съня и лекарства, които причиняват сънливост

Какви са последиците от умората на водача?

- Реагиране по-бавно на променящите се пътни условия, на други водачи или на пешеходци
- Лоша преценка и неправилни решения
- Напускане на лентата за движение
- Изпитване на „тунелно зрение“ (когато загубите усещане за това, което се случва в периферията)
- Изпадане в „микросън“ (кратки епизоди на сън с продължителност от част от секундата до 30 секунди)
- Загуба на спомен за последните изминати километри
- Разсеяност

При водачите на тежкотоварни автомобили **превенцията** е от особено значение, като от първостепенна важност е да се спазват изискванията на приложимото законодателство по отношение на задължителните часове за управление и почивка. При останалите водачи - ако почувствате умора по време на шофиране: спрете за почивка, изпийте чаша кафе и дремнете 15-30 минути, преди да продължите.

Пролетната умора е временно настроение или физическо състояние, което обикновено се характеризира с усещане за ниска енергия и летаргия, изпитвано от много хора през пролетта. Това явление не се категоризира и диагностицира като заболяване, а по-скоро е състояние, за което се смята, че се инициира от смяната на сезона.

След студените тъмни нощи всички сме щастливи да посрещнем пролетта. Въпреки това много хора се чувстват необичайно безпомощни и уморени през това време, когато животът на открито се пробужда отново. Феноменът пролетна умора действително съществува. Това е отражение на факта, че сме част от цикъла на природата - липсата на светлина през зимата, недостигът на витамин Д, заедно с хормоналните промени, оставят своя отпечатък.

Умората на водача е тревога за всеки, който управлява моторно превозно средство. Хората на възраст 16-29 години са по-податливи на този тип умора. Човек, който работи на смени или е изложен на специфичен стрес, може да бъде още по-предразположен към това неприятно състояние.

Има определени интервали от деня, в които човек изпитва високо и ниско ниво на енергия. Водачите обикновено усещат подчертан спад на енергията между 13:00 и 16:00 часа и между 22:00 и 6:00 часа.

Симптоми и предупредителни признаци на умора при водача:

- Блуждаене на мислите по време на път
- Шофиране по осовата линия
- Прекомерно прозяване
- Чувство на нетърпение
- Липса на концентрация
- Натезаване на очите
- Раздразнителност
- Цялостно усещане за сънливост и замаяност
- Забавени реакции



Повишаването на температурите води до подценяване на пътната обстановка от страна на водачите, които, особено в тъмната част от денонощието и по пътищата с голяма надморска височина, могат да попаднат на мокри, усойни, заснежени или залежени участъци от пътната мрежа. При движение с превишена или несъобразена скорост това може да доведе до внезапна загуба на контрол и възникване на тежки пътни инциденти.

В нощните часове и рано сутрин се образуват мъгли и е необходимо да се шофира с повишено внимание, със значително намалена скорост, особено преди навлизане в завои и на мостове. За намаляване на скоростта, по възможност, водачът да спира по-плавно, като използва двигателя, без да натиска рязко спирачката. Аварийното спиране, форсиране или отнемане на газта върху хлъзгава настилка може да доведе до блокиране на колелата и загуба на управление.



Шофирането при лоша видимост не е лесно, но има някои съвети, които можете да следвате, за да се приберете безопасно у дома:

Забавете: когато видимостта е ограничена, имате по-малко време за реакция спрямо други превозни средства. Особено при приближаване на завои, плавното забавяне до разумна скорост ще Ви даде повече време, за да избегнете потенциални рискове.

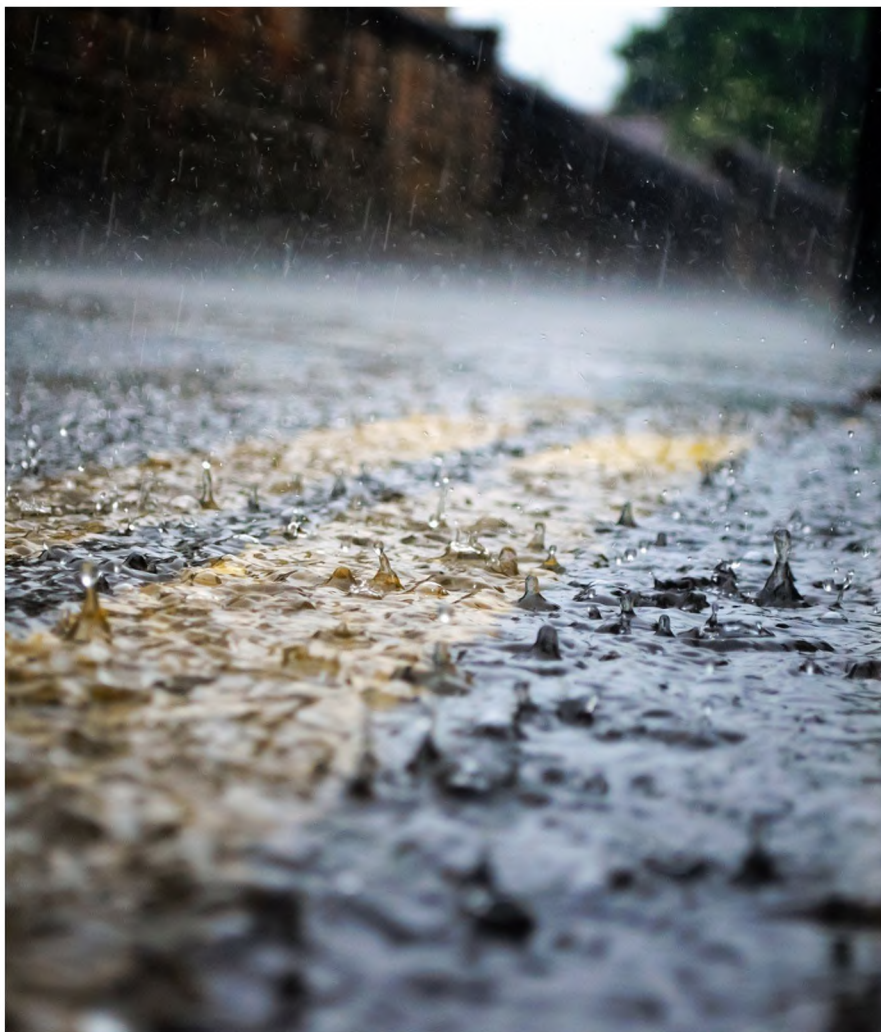
Използвайте фаровете за мъгла: всички автомобили са оборудвани със задни светлини за мъгла, а много имат и предни такива.

Спазвайте дистанция: вместо да оставяте обичайната разлика от две секунди между колата си и тази отпред, оставете интервал от поне три секунди, за да си дадете повече време да реагирате, ако внезапно предният автомобил намали скоростта или направи изненадваща маневра.

Поддържайте прозорците си чисти: мъгливото време причинява конденз, който може да се натрупа от вътрешната и външната страна на прозорците на колата, така че използвайте чистачките и настройте въздушната струя на отоплителната система към предното стъкло.

През пролетния сезон се увеличават **валежите**.

Пътните настилки са мокри и водачите трябва да са много внимателни. Проливните дъждове и липсата на достатъчно видима маркировка води до допълнително затруднение и е предпоставка за възникване на ПТП. Когато вали, скоростта на движение и състоянието на гумите са от особено значение. При гуми с по-малък протектор задължително трябва да се намали скоростта - така при попадане в аквапланинг водачите ще имат повече време за реакция и по-голяма вероятност да овладеят автомобила. Налягането на гумите също оказва огромно влияние върху поведението на автомобила при дъждовно време, като при особено ниско налягане рискът от аквапланинг се увеличава.



При силен дъжд:

Внимавайте за скоростта и оставете достатъчно разстояние между Вас и автомобила отпред.

Управлявайте винаги с включени дневни светлини.

Уверете се, че стъклопочистващата система е в добро състояние, като най-често се губи видимост при пръски от камиони и бързо движещи се превозни средства.

Ако гумите загубят контакт с пътната настилка и управлението изведнъж се почувства леко, вероятно сте попаднали в аквапланинг. Задръжте с две ръце волана в позицията, в която сте навлезли в аквапланинга, без да го завъртате, не натискайте спирачките и не подавайте допълнително газ.

С подобряване на времето стартират и редица **ремонтни** по пътната мрежа и въвеждане на временна организация на движението, която много често води до образуване на колони, задръстване и необходимост от изчакване. Това допълнително натоварва и изнервя водачите, които след тези участъци повишават скоростта на движение, предприемат рискови маневри и неразумни изпреварвания.



При ремонтни дейности:

Използвайте информацията за пътната обстановка в публичното пространство, за да планирате пътуването си.

Ако имате сателитна навигация с мониторинг на трафика, тя ще Ви информира къде са възможните затруднения и ще Ви укаже как можете да ги избегнете. Уверете се, че сте концентрирани върху пътя и не позволявайте да бъдете разсейвани от електронни устройства.

Следете пътните знаци, които Ви дават конкретни инструкции.

Уверете се, че спазвате безопасно разстояние, когато следвате други превозни средства. Не се изкушавайте да бързате. Може да има хора, работещи наблизо, и загубата на концентрация може да увеличи риска от сериозен инцидент.

Запазете спокойствие и осигурете подходящ спирачен път - това Ви дава възможност да забележите евентуални опасности и да реагирате навреме.

Може да има тежка механизация - багери и камиони, които се движат в близост.

Уверете се, че имате бутилка вода под ръка. Ако ремонтните работи причиняват задръствания и закъснения, е важно да не се обезводните, което ще наруши Вашата бдителност.



За актуална информация, свързана с пътната обстановка, следете информационния портал на Агенция „Пътна инфраструктура“

<https://www.api.bg/bg/aktualna-ptna-obstanovka>

По-топлото време предразполага **децата** да излизат навън. Инциденти възникват най-често при внезапната им поява на пътното платно, пресичайки тичешком и без оглеждане. Необходимо е водачите да бъдат особено внимателни при наличие на дете или група деца на и край платното, като следва да намалят скоростта с готовност за спиране.



Бъдете бдителни, когато децата са навън. Това обикновено е преди и след училище, а също и през уикендите, празниците и ваканциите.

Внимавайте за деца в жилищните квартали. Те често играят навън след училище, в слънчеви дни, дори в снега. Може да карат велосипеди или да тичат, което изисква навреме да намалите скоростта.

Вземайте завоите бавно, тъй като децата играят пред домовете си и могат да не забележат Вашите маневри - бъдете особено внимателни, ако видите, че играят с топка, тъй като имат склонността да изскачат внезапно на пътя след топката.

Излезте бавно от паркинга - децата може да се движат пред или зад Вашия автомобил.

Шофирайте внимателно по улици с паркирани автомобили. Децата може да се намират между превозните средства и неочаквано да пресекат улицата - в повечето случаи те не могат да бъдат забелязани от водача поради тяхната височина. Придвижвайте се по-бавно, докато ги подминете безопасно.

Бъдете внимателни, когато шофирате по улици без тротоари. За децата може да е трудно да се придържат в края на пътя - осигурете им пространство и шофирайте с повишено внимание, докато ги подминавате.

Спазвайте ограниченията на скоростта в училищните зони.

Сред факторите за намаляване на пътна аварийност е промяната в **поведението на водачите** и тяхната дисциплина. Спазването на правилата и въведените временни организации за движение, ограниченията на скоростта и забраните за изпреварване могат да доведат до подобряване на пътнотранспортната обстановка и по-безопасно придвижване за всички участници в движението. Самодисциплината на водачите да не сядат зад волана след употреба на алкохол, наркотични и други упойващи вещества, както и използването на обезопасителни колани от тях и пътниците в автомобилите, може драстично да намали броя на пострадалите при пътнотранспортни произшествия.



Човешкият фактор:

Може да Ви се струва, че отношението и самодисциплината са едно и също нещо. Разбира се, трябва да проявявате добро отношение, но също така следва да притежавате самоконтрол, за да шофирате правилно през цялото време. Дори да закъснявате за работа, е важно да продължите да управлявате автомобила си безопасно и законно, без да нарушавате правилата.

Както подчертава Световната здравна организация, стандартите за превозни средства и законовите норми относно управлението на автомобил в нетрезво състояние, подходящата скорост, използването на предпазни колани, каски и детски седалки, са само част от безопасността. Останалото включва именно самодисциплината на водачите и изисква на първо място превенция на рисковото поведение.

Инцидентите настъпват в резултат на сложна поредица от събития и комбинация от обстоятелства, сред които попада и човешката грешка - елемент, който не може да бъде изцяло елиминиран. Въпреки че следва да се обучават участниците в движението, да се насърчава спазването на правилата и да се възпитава безопасното поведение на пътя, фокусът не може и не бива да бъде ограничен само до човешкия фактор. Това означава да въздействаме също и на: безопасността на превозните средства, които използваме; нивото на защита, осигурена от пътищата; ресурсите на спасителната дейност и медицинската помощ, които овладяват травмата; цялостните регулаторни механизми на държавата. И все пак водачите биха могли да подобрят съществено БДП, влагайки отговорност, търпение и толерантност към останалите участници в движението.

Помнете:

Преди да тръгнете на път, проверете състоянието на автомобила. Не отпътувайте с технически неизправно превозно средство.

Избягвайте да пътувате, ако сте уморени и недоспали, както и през тъмната част от денонощието, когато не се чувствате достатъчно подготвени и отпочинали.

Предварително се запознайте с прогнозата за предстоящата метеорологична обстановка.

При интензивен трафик или попадане в задръстване, бъдете търпеливи, внимателни и не предприемайте рискови маневри. Спазвайте необходимата дистанция.

Не използвайте за движение аварийните ленти по автомагистралите. Те са само за изчакване при възникнала техническа неизправност или здравословен проблем на някой от пътуващите в автомобила.

Не забравяйте, че по аварийните ленти може да се движат автомобили на спешна медицинска помощ, полиция и служби за защита на населението, които трябва да се придвижат максимално бързо, за да окажат помощ при необходимост.

Спазвайте ограниченията на скоростта. Високите скорости са най-честата причина за пътнотранспортни произшествия и предпоставка за особена тежест на последствията от тях.

В началото на пролетта все още има пътни участъци със заснежена или заледена пътна настилка. Бъдете внимателни и не подценявайте пътната обстановка. Подгответе се за всякакви непредвидени ситуации.

Бъдете внимателни към движещите се по пътя велосипедисти и мотоциклетисти, както и към пешеходците.

Ако пред Вас се движи каруца, намалете скоростта и я заобиколете, като оставите възможно най-голямо странично разстояние.

Държавна агенция
"Безопасност на движението по пътищата" Ви желае
приятно и безопасно пътуване!

2

АВТОНОМНИ
ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

Подготвил материала:

Стефан Стоименов, ДАБДП



Автономните превозни средства имат голям потенциал за подобряване на пътната безопасност. Въпреки това степента, до която се постига намаляване на смъртните случаи и нараняванията, в крайна сметка ще зависи от знанията, които водачите имат за безопасното използване на технологията и нейните ограничения. Фондацията за изследване на пътнотранспортните наранявания (TIRF) предлага серия от образователни статии, предназначени да информират обществеността относно възможностите на автономните превозни средства. Те интегрират различна степен на технологии и компютърен софтуер за поддръжка или изпълнение на елементи от управлението. Понастоящем на пазара се предлагат превозни средства с ограничена автоматизация, които подпомагат водача. Той остава отговорен за безопасната експлоатация на автомобила през цялото време. Превозни средства с по-високи нива на автономност, при които една автоматизирана система може да изпълнява задачата за управление при определени обстоятелства без човешко участие, не са достъпни за закупуване и остават във фази на разработка и тестване.



Нивата на автоматизация, в зависимост от технологията, която е внедрена, са шест.

Неавтоматизирани: ниво 0 са тези автомобили, при които водачът изпълнява всички задачи по безопасното управление на автомобила, включващи завиване, спиране и движение в трафика.

Помощ за водача: ниво 1 са тези автомобили, оборудвани с усъвършенствана система за подпомагане на водача (ADAS) или комплект от електронни системи, които подпомагат безопасността на движение и предотвратяват ПТП. Колите с това ниво на автоматизация предлагат подпомагане при завиване, ускорение или спиране при определени условия, но водачът трябва да е внимателен и да изпълни действието прецизно при непрекъснато наблюдаване на условията и готовност за реакция при възникнала ситуация. Водачът остава отговорен за безопасното поведение на пътя. Например автоматизацията на това ниво е отговорна за контрола на кормилното управление или скоростта на превозното средство, но не и на двете едновременно. Водачът изпълнява всички други аспекти на безопасното управление на автомобила, включително наблюдението на пътя.

Частично автоматизирани: ниво 2, оборудвани с ADAS функции, предлагащи управление и ускорение или спиране при определени условия, но водачът остава отговорен за безопасното поведение на пътя. Например, автомобил, снабден с устройство за следене на маркировката и адаптивен круиз контрол (ACC), подпомага водача, но човешкият фактор остава основен.

Условно автоматизиран: ниво 3, първата категория, оборудвана с автономна система (ADS) - интегриране на набор от автоматизирани системи, работещи едновременно за извършване на определени функции за автоматизирано управление на автомобил, но водачът трябва да е готов да възобнови управлението. ADS предава контрола, когато срещне потенциално опасна ситуация, с която не може да се справи. Например, полу-автоматизирано превозно средство може да управлява, ускорява или спира при задръстване по автомагистрала, но ще предаде контрола на водача при среща със строителен обект.

Високо автоматизиран: ниво 4 - автомобил, при който ADS може да управлява всички задачи по управлението, без участие на водача, но само при определени пътни условия. В състояние е да действа в границите на предварително дефинирани територии и видове пътища. Например, такси без водач с висока степен на автоматизация ще бъде ограничено до ниски скорости и хубаво време, при движение по предписан маршрут или по специален път, където липсват незащитени участници в движението като пешеходци или велосипедисти.

Напълно автоматизиран: ниво 5 - автомобил, който може да се справи изцяло с управлението без човешка намеса при всички видове условия. Поради предизвикателствата, свързани с това, тази технология се счита за дългосрочна цел и ще минат десетилетия, преди тези видове превозни средства да бъдат внедрени за експлоатация. Например ако някога има такова средство, разработено за обществено ползване, вероятно то няма да има волан и педали.

Страните от ЕС, индустрията и Европейската комисия си сътрудничат, за да постигнат амбициозната визия за свързана и автоматизирана мобилност, като се вземат предвид публичните органи, гражданите, градовете и интересите на бизнеса. С развитието на цифровите технологии, роботиката, изкуствения интелект, високопроизводителните компютри и мощните комуникационни мрежи, превозните средства като цяло и автомобилите в частност бързо се променят. Поради това политиките и законодателството, свързани с цифровите технологии, включително киберсигурността, използването на данни, поверителността и радиочестотния спектър, са от все по-голямо значение за транспортния сектор. Тези аспекти се нуждаят от координация на европейско ниво, за да се гарантира, че превозното средство може да остане свързано при преминаване на граници.

Какво прави Комисията?

Европейската комисия подкрепя въвеждането и внедряването на свързаната и автоматизирана мобилност на различни нива:

Политически инициативи: разработване на политики, пътни карти и стратегии, в тясно сътрудничество със заинтересованите страни.

Разработване на стандарти на европейско ниво.

Съфинансиране на проекти за научни изследвания и иновации, дейности за подкрепа и инфраструктурни пилотни проекти.

Разработване на законодателство на ниво ЕС.

Трансгранични коридори

29-те страни, подписали писмо за намерение, се съгласиха да определят 5G трансгранични коридори, където превозните средства могат физически да се движат през границите и където трансграничната пътна безопасност, достъпът до данни и цифрови технологии могат да бъдат тествани и демонстрирани.

Амбицията на Европейската комисия е да се съсредоточи върху тези коридори в бъдещи проекти на ЕС за автоматизирано шофиране като част от цифровите политики, с връзка към киберсигурността, поверителността, 5G, интернета, икономиката на данните, свободния поток от данни и др.

ЕС подкрепя 3 проекта (изпълняващи се като част от 5G публично-частното партньорство на Европейската комисия), които ще наложат изпитания на 5G на повече от 1000 км магистрала, включително четири трансгранични коридора: Мец-Мерциг-Люксембург, Мюнхен-Болоня през прохода Бренер и Порто-Виго и Евора-Мерида, и двете между Испания и Португалия.

3

ИЗМЕРВАНЕ НА КЛЮЧОВИ
ПОКАЗАТЕЛИ ЗА БДП

Подготвили материала:

д-р Милен Марков, ДАБДП

Мария Бакалова, ДАБДП

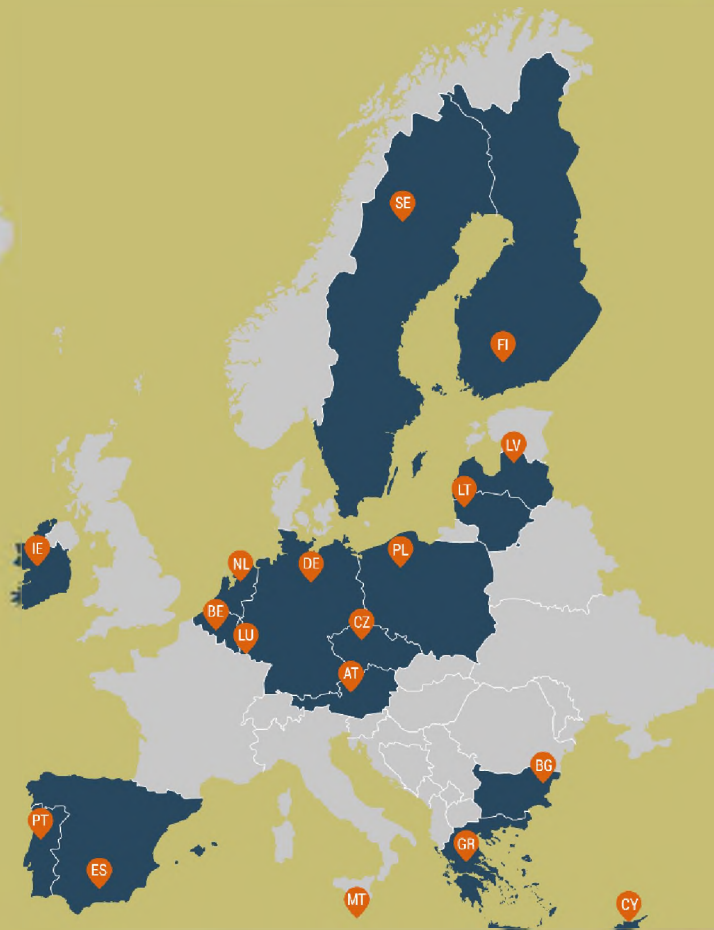


Европейската комисия е формулирала амбициозната цел да намали наполовина броя на жертвите на пътя до 2030 г. и дългосрочна цел нула смъртни случаи до 2050 г. Този подход поставя участниците в движението в центъра на всички дейности, целящи предотвратяване на смърт и сериозни наранявания чрез изграждане на превантивна защита. Ключовите показатели за ефективност (КПЕ) са неразделна част от подхода „Безопасна система“. Няколко държави-членки на ЕС вече събират показатели за своите национални политики, за да измерят напредъка и ефективността на инициативите за пътна безопасност. Тези показатели допринасят за разбирането на различните въпроси, които влияят върху цялостното представяне на безопасността. Те помагат да се подкрепят националните практики на европейско ниво – рамковата политика на Европейската комисия по БДП за периода 2021-2030, както и Стратегическия план за действие по БДП. Целта на проект Baseline е да създаде базови стойности за КПЕ в държавите-членки на ЕС. Всяка участваща страна предоставя данни за минимум пет КПЕ, които са сравними в различните държави и отговарят на методологичните изисквания на ЕК. Проектът допринася за изграждането на капацитет в държавите членки, които не са събирали и обработвали подобни данни за наблюдение на ефективността на политиката по БДП.

Baseline Partners

18
EU members

28
partners



КПЕ измерват показатели за:

- Превишена скорост
- Използване на предпазни колани и системи за обезопасяване на деца
- Използване на защитни каски от велосипедисти и мотоциклетисти
- Управление на МПС под въздействието на алкохол
- Разсейване поради използване на мобилно устройство
- Безопасност на автомобилния парк
- Безопасност на пътната инфраструктура
- Спешна медицинска помощ след настъпило ПТП

В рамките на проекта, за всеки КПЕ е създадена експертна група, която да изготви детайлни статистически инструменти за прилагане на методологията за измерване на КПЕ, изисквана от ЕК. Цялостната методология за наблюдение, измерване, събиране и анализиране на данни за КПЕ се наблюдава и одобрява от международен технически комитет, чиито членове са международно признати научни експерти. Проектът стартира през юли 2020 г. и ще приключи през октомври 2022 г. Окончателните обобщени резултати за КПЕ от всички държави ще бъдат предоставени на ЕК през януари 2025 г.

Проектът се финансира от Европейската комисия, която осигурява 50% от разходите за събиране и обработка на данните. Международен координатор на проекта е белгийският Институт за пътища (Vias institut). Участват 18 държави-членки на ЕС: Австрия, Белгия, България, Кипър, Чехия, Финландия, Германия, Гърция, Ирландия, Латвия, Литва, Люксембург, Малта, Холандия, Полша, Португалия, Испания и Швеция. От страна на България партньор е Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.

За извършване на проектните дейности Агенцията сформира екип от експерти, който:

Разработи насоки за прилагане на методологиите на ЕК за всеки КПЕ в контекста на движението по пътищата в България.

Чрез прилагане на случаен подбор определи над 200 места на територията на цялата страна, разпределени по трите основни видове пътища (автомагистрала, извънградски пътища и пътища в населени места), за които е необходимо да се докладват анализни данни. Разпределението на местоположенията за наблюдение и измерване на случаен принцип гарантира статистическа значимост на резултатите за КПЕ.

Извърши наблюдения и замервания на терен, като събра данни за високорисковото поведение на участниците в движението.

Обобщи и анализира събраните първични данни, като изчисли базовите стойности на КПЕ.



След провеждане на пилотно изследване на терен през септември 2021 г. екип на ДАБДП започна работа по наблюдение на проявленията на високорисково поведение на участниците в движението чрез измерване и регистриране на стойности на показателите, които България следва да докладва в рамките на проекта на ЕК.

Това са ключовите показатели за скорост, за използване на предпазни колани и системи за обезопасяване на деца, за използване на предпазно облекло и по-конкретно каски от мотоциклетисти и велосипедисти, за разсейване поради използване на мобилно устройство, за употреба на алкохол, и за безопасност на автомобилния парк.

Работата на терен ще продължи през пролетния сезон на 2022 г., а анализните обобщени данни за всеки ключов показател следва да бъдат докладвани на координатора на проекта до края на юли 2022 г.

КПЕ И НАЦИОНАЛНАТА СТРАТЕГИЯ ЗА БДП

В България през 2021 г. и 2022 г. за пръв път се събират и анализират количествени данни за КПЕ на политиката по БДП. Натрупаният опит ще бъде използван и в бъдеще с цел проследяване изпълнението на Националната стратегия за БДП 2021-2030 г.



За повече информация посетете:
<https://www.baseline.vias.be>

Подготвил материала:

Марта Петрова ДАБДП



Франция поема председателството на Европейския съвет на 1 януари 2022 г. във време, в което ЕС продължава да се бори с кризата, предизвикана от Ковид, носеща допълнителни предизвикателства пред политиките за транспорт и мобилност.

18 844 души са загубили живота си в пътния трафик в ЕС през 2020 г. – с 10 847 по-малко в сравнение с 2010 г., което представлява спад от 37%. Смъртните случаи по пътищата на ЕС са 56 305 по-малко в сравнение с тези, които биха били регистрирани при запазване на нивото от 2010 г. Европейският съвет за транспортна безопасност (ЕСТБ) оценява паричната стойност на човешките загуби за обществото, избегнати чрез предотвратяване на тези смъртни случаи, на приблизително 156 млрд. евро.

Все пак спадът в смъртността през 2020 г. не е резултат от сериозни мерки в политиките за безопасност, а по-скоро е следствие от безпрецедентните промени в трафика, свързани с Ковид пандемията. Специален доклад от юли 2020 г. разкри намаление от близо 40% в броя смъртни случаи по пътищата в ЕС само за април 2020 г. Ограниченията за пътуване и движение оказаха значително влияние върху нивата на трафика и доведоха до последващ спад в смъртните случаи и тежките наранявания вследствие на ПТП.

В свой брифинг ЕСТБ очерта препоръките си относно ключовите аспекти от политиката за пътна безопасност на ЕС, които френското председателство на Европейския съюз през първата половина на 2022 г. следва да адресира.



Преглед на регламента за насоки за TEN-T мрежата

През декември 2021 г. Европейската комисия предложи нови правила, уреждащи трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), а френското председателство следва да даде приоритет на започването на преговорите. Най-важната актуализация, свързана с безопасността, е да се гарантира, че TEN-T пътищата отговарят на стандартите, установени в Директивата за управление на безопасността на пътната инфраструктура 2019/1936 г. Новопредложеният Регламент за TEN-T определя времеви хоризонт за надграждане на основната мрежа до отделни пътни платна в двете посоки на движение до 2040 г. Цялата мрежа трябва да бъде завършена до 2050 г. Въпреки това пътищата с ниска гъстота на движение (по-малко от 10 000 превозни средства на ден) могат да бъдат освободени от правилата, стига да е осигурено подходящо ниво на безопасност.

Европейският съвет за транспортна безопасност призовава минималните изисквания за такива пътища да бъдат дефинирани по-подробно, тъй като настоящата формулировка е считана за неясна.

Предложенията също така очертават ключови цели за безопасност за разделяне на движението, максимум зони за почивка 60 км една от друга, охраняем паркинг на всеки 100 км и станции за наблюдение на теглото на всеки 300 км по отношение на тежкотоварните превозни средства.

Друга промяна е, че 424 големи града, които се намират на главни европейски пътища („градски възли“), ще изготвят планове за устойчива градска мобилност до 2025 г. Те ще доведат до подобрени условия за пътна безопасност в онези градове, които все още не са въвели такива планове.

Пропуск в новото предложение за TEN-T е да се осигури конкретен ангажимент за подготовка на пътищата за автоматизирани системи в транспорта. Европейският съвет за транспортна безопасност призова за разпоредби, които да гарантират, че пътната маркировка, знаците и инфраструктурата ще отчитат специфичните нужди - например разпознаване на пътни знаци и автоматизирани системи за поддържане на лентата.



Пътната безопасност като приоритет в пакета за градска мобилност

Друга приоритетна област е градската мобилност. През декември 2021 г. ЕК прие нова рамка в областта, включително действия за пътна безопасност. Комисията заяви, че активните форми на мобилност като ходене и колоездене са евтини и с нулеви емисии, и могат да донесат съпътстващите ползи за здравето, свързани с по-активния начин на живот. Освен това, за да достигнат пълноценно потенциала си, са необходими разпределение на пространството, правила за безопасност и подходяща инфраструктура. 72% от населението на ЕС живее в градовете, така че пътната безопасност в градски условия е от решаващо значение за постигане на целта. 38% от смъртните случаи на пътя в ЕС настъпват по градските пътища и 70% от тях са с пешеходци, велосипедисти и мотоциклетисти. Новите инициативи за градски политики имат за цел да насърчат градовете да търсят по-устойчив баланс между видовете транспорт, в посока ходенето пеш, колоезденето и използването на обществения транспорт, въвеждайки по-добър мониторинг на разделянето на потоците. Европейският съвет за транспортна безопасност приветства тези намерения, но призовава да се направи повече на ниво ЕС, за да се намали смъртността по пътищата и нараняванията с 50% до 2030 г.

Индивидуални електрически превозни средства

ЕК разработи насоки, за да помогне на градовете да планират въвеждането на индивидуални електрически превозни средства - бързо развиващ се вид транспорт през последните години. Насоките акцентират на местата, където те могат да се използват, скоростта на придвижване (до 25 км/ч), обучението, минималната възраст на водачите и правилата за безопасност. ЕСТБ призовава френското председателство да подкрепи разработването от ЕК на нови минимални изисквания за този вид превозни средства.

Безопасност на превозните средства

ЕС има изключителната компетентност да определя минимални стандарти за безопасност за всички продавани на европейския пазар нови превозни средства. Тези стандарти бяха актуализирани през 2019 г. и представляват преки и ефективни мерки, които ЕС предвижда за допълнително намаляване на смъртните случаи и нараняванията по пътищата. Според проучване на ЕК предложените мерки за безопасност на превозните средства, в рамките на 15 години, биха предотвратили около 25 000 смъртни случая и 140 000 тежки наранявания с всички категории превозни средства. Френското председателство следва да подкрепи най-високото ниво на стандарти за спецификации при доставка на превозни средства, особено по отношение на записващите устройства в тежкотоварните автомобили, като се има предвид тяхното критично значение за пътната безопасност в Европа.

Асистирано и автономно шофиране

Стратегията за мобилност на ЕК за 2021 г. предлага да се създаде ревизирана правна рамка за одобрение на автономни превозни средства в ЕС и да се подготви приложимо законодателство за тях. Европейският съвет за транспортна безопасност отдавна призовава за създаване на стабилна и хармонизирана нормативна уредба и рамка за автономното шофиране на ниво ЕС. Необходима е и оценка на риска за разбиране на прехода към такъв тип автомобили. Сериозен аспект, особено по време на въвеждащия и преходния етап, е как тези превозни средства ще взаимодействат с уязвимите участници в движението. Автомобилите и техните сензори ще трябва да надхвърлят простото откриване и да могат да улавят различни форми на комуникация. Следва да се идентифицират елементите на висок риск и да се намерят начини за тяхното управление. Това е област, която тепърва се очаква да бъде приоритет за изследвания и тестване. В тази връзка Европейският съвет за транспортна безопасност призовава френското председателство да отбележи напредък във възможностите за гарантиране безопасността на автономното шофиране чрез специализирана агенция на ЕС, спомената в новата Стратегия за мобилност на ЕК.

Интелигентни транспортни системи

През декември 2021 г. ЕК представи законодателно предложение за актуализиране на правилата на ЕС относно интелигентните транспортни системи. Френското председателство следва да гарантира, че по време на неговия мандат ще се приложи общ подход с оглед на бързото приемане на ревизираните правила. Европейският съвет за транспортна безопасност приветства тези изисквания, предвид техния потенциал за подобряване на пътната безопасност, по-специално разпоредбата за осигуряване както на статични, така и на динамични данни за ограниченията на скоростта.

За повече информация посетете:

<https://etsc.eu/memorandum-to-the-french-presidency-of-the-eu/>

5

УПРАВЛЕНИЕ С КОНЦЕНТРАЦИЯ НА АЛКОХОЛ В КРЪВТА

Подготвил материала:

Марта Петрова, ДАБДП



Безспорно е, че консумацията на алкохол влияе върху способността за шофиране. Доказателствата от научни изследвания постоянно показват, че рискът от пътен инцидент нараства експоненциално, когато се консумира алкохол. Съгласно изследване, представено в доклад на Европейската комисия от 2021 г., при ниво на алкохол в кръвта от 1,5 г/л вероятността водач да получи фатално нараняване е приблизително 200 пъти по-висока, отколкото при трезвен водач. С повишаване нивата на алкохол обаче, увеличаването на риска от ПТП с тежки или фатални последици не е еднакъв за всички възрастови групи. Рискът от този вид злоупотреба при младите водачи (на възраст 16-20 години) е три до пет пъти по-висок, отколкото при водачи на 30 и повече години. Въпреки повишения риск, хората си позволяват да шофират след употреба на алкохол. Данните от крайпътни проверки показват, че между 1-4% от всички водачи в Европа шофират с нива на алкохол в кръвта над законовата граница. Машабно проучване, проведено в 20 европейски държави през 2018 г., установява, че поне един на всеки десет участници в движението е управлявал автомобил след употреба на алкохол.

За повече информация посетете:

European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., et al., Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs : final report, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>



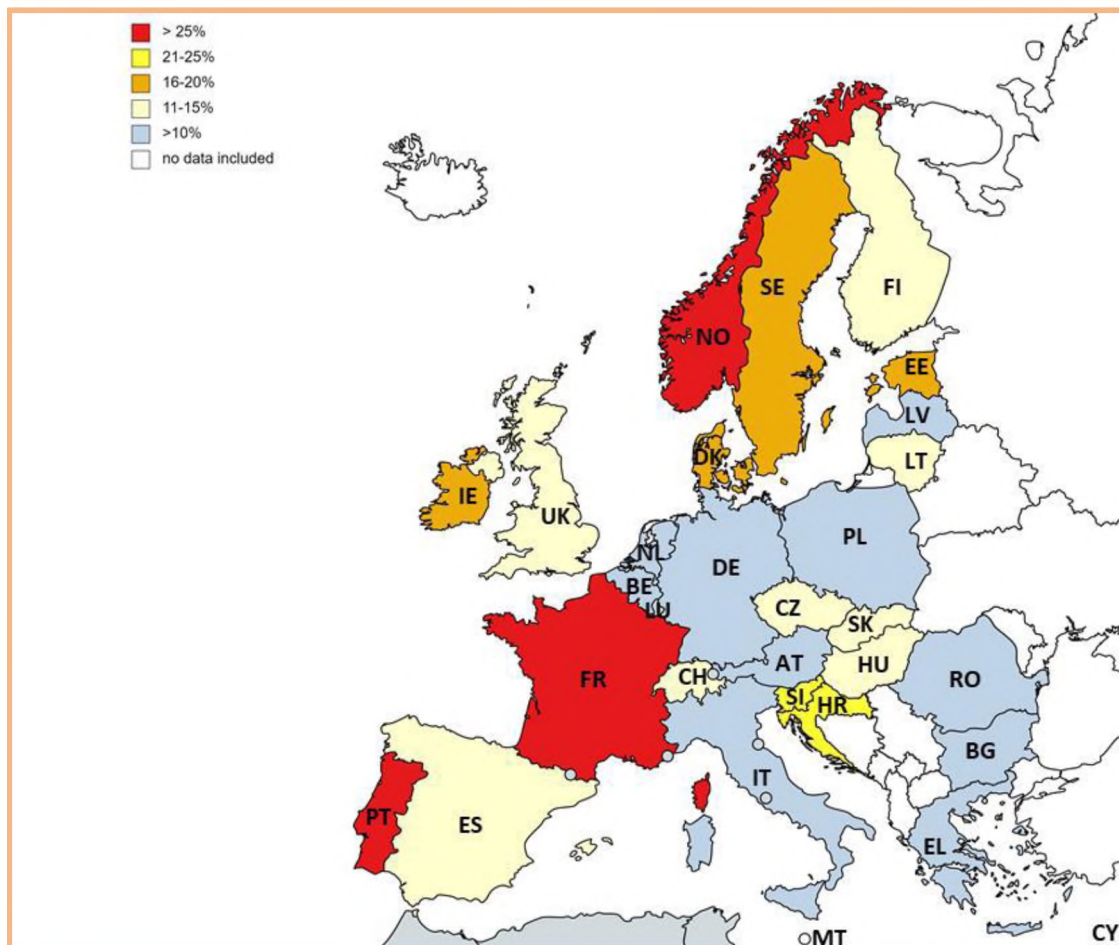
Разпространено е мнението, че националните статистически данни в повечето страни отчитат занижен брой на смъртните случаи по пътищата вследствие на употребата на алкохол. Не всички държави използват една и съща дефиниция за този вид явление и не всички активни участници в движението, попаднали в пътен инцидент, довел до смърт или тежко нараняване, се тестват систематично за алкохол.

Установено е, че в европейски мащаб делът на смъртните случаи, свързани с алкохола, в общите смъртни случаи по пътищата е между 19 и 26%. Изследванията показват, че намаляването на концентрацията на алкохол в кръвта до 0,5 г/л ефективно намалява фаталните случаи на пътя в европейските страни, но подчертават, че ефективността се определя и от завишените правоприлагане и осведоменост относно тези ограничения. Въпреки че често се приема, че по-нататъшното понижаване на допустимите граници подобрява пътната безопасност, има малко емпирични доказателства в подкрепа на снижаване на нормата от 0,5 г/л на 0,2 г/л или по-надолу. Публичните проучвания показват постоянна висока подкрепа за въвеждането на нулеви нива за млади или начинаещи водачи. По същия начин има подкрепа за нулеви ограничения за професионалните водачи. Повечето европейски държави вече прилагат такива практики.



Дял на загиналите по пътищата, причинени от ПТП вследствие на употребата алкохол, в общия брой загинали през 2018 г.

33



Източник: DG Move 2020; Калинеску, Т. (2018); La Lievre, Р. (2019); данни, събрани от ITS от национален експертен панел (виж приложение 1).

Средният процент на смъртните случаи, свързани с алкохола, в общия брой на смъртните случаи при ПТП през 2018 г. за 29-те анализирани страни е 14,3%. Разликите между страните са големи. В България официалната статистика отчита само 1% от всички смъртни случаи, свързани с алкохол. Норвегия (с норма 0,2 г/л), Кипър и Франция (с норма 0,5 г/л) регистрират най-високи цифри - съответно 37%, 31% и 30%.

В рамките на ЕС законодателството, свързано с ограничения по отношение на концентрацията на алкохол в кръвта, правоприлагането и налагането на санкции за неспазване на законовите изисквания е от компетентността на държавите членки. Европейската комисия може да координира дейностите, да идентифицира и разпространява добри практики и да увеличава обмена на информация.

Ефектите на алкохола върху психичните и физиологичните функции са многобройни, причинявайки както остри, така и хронични увреждания. Алкохолната интоксикация нарушава широк спектър от умения, необходими за извършване на многото задачи, свързани с управлението на превозно средство. Като цяло те са свързани с три нива на поведение - ниво на контрол, ниво на маневриране и стратегическо ниво (Michon, 1985).

Нивото на управление съдържа автоматични модели на действие. Това включва набор от основни умения, необходими за управление на превозно средство, като смяна на предавка, ускоряване и спиране. На **тактическо ниво** водачите упражняват контрол на маневрата - задачи, свързани с навигацията по маршрута, взаимодействието с трафика и спазването на правилата за движение по пътищата. Примерите включват действия като изпреварване, завиване или заемане на позиция.

Стратегическото ниво включва съзнателно поведение, свързано с общото планиране на пътуването, като например вземане на решение за маршрута.

Ниво на алкохола 0,2-0,5 на хиляда

Преценката за дистанция и скорост на приближаващите превозни средства е изкривена. Водачът е склонен към поемане на по-големи рискове, особено при опасни маневри като изпреварване или шофиране прекалено близо до предното превозно средство.

Ниво на алкохола 0,5-0,8 на хиляда

Зрението е засегнато, което води до затруднена ориентация в динамичната пътна обстановка, до грешна преценка на разстоянията, включително при приближаване на завой, забавена реакция. Водачът е склонен да кара твърдо бързо. За мотоциклетистите е трудно да се движат по права линия.

Ниво на алкохола над 0,8 на хиляда

Водачът е склонен да надценява способностите си. Зрителното възприемане е дотолкова засегнато, че той може да не забележи навреме велосипедисти, пешеходци или паркирани коли, за да ги избегне.

Как влияе алкохолът на състоянието?

Забавя възприятията Ви, така че да не можете да реагирате на ситуации, да вземате решения или да реагирате бързо.

Намалява способността Ви да преценявате колко бързо се движите и разстоянието от други коли, хора или предмети.

Дава Ви фалшиво чувство на увереност – може да поемате по-големи рискове, мислейки, че шофирането Ви е по-добро, отколкото в действителност е.

По-трудно е да правите няколко неща едновременно – докато се концентрирате върху управлението, можете да пропуснете да видите важни елементи от околната среда, светофари, други превозни средства или пешеходци.

Прави Ви сънлив и поражда риск от заспиване зад волана.

ПРЕДВИДЕНИ НАКАЗАНИЯ ПО ЗАКОН ЗА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА**Принудителни административни мерки**

Управление на МПС с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда	Временно се отнема свидетелството за управление на МПС
Управление на МПС с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда	Прекратяване на регистрацията на пътнo превозно средство на собственик

Административно наказателна отговорност

Управление на моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 до 0,8 на хиляда включително	Лишаване от право за управление на МПС за срок от 6 месеца и глоба 500 лв.
Управление на моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта над 0,8 на хиляда до 1,2 на хиляда включително	Лишаване от право за управление на МПС за срок от 12 месеца и глоба 1000 лв.
При повторно управление на МПС с концентрация на алкохол в кръвта	Лишаване от право за управление на МПС за срок от 1 до 3 години и глоба от 1000 до 2000 лв.
При отказ от извършване на проверка за алкохол в кръвта	Лишаване от право за управление на МПС за срок от 2 години и глоба 2000 лв.

ПРЕДВИДЕНИ НАКАЗАНИЯ ПО НАКАЗАТЕЛЕН КОДЕКС

Деяние	Наказание
Управление на МПС с концентрация на алкохол в кръвта над 1,2 на хиляда, установено по надлежния ред	Лишаване от свобода от една до три години и с глоба от двеста до хиляда лева
Управление на МПС с концентрация на алкохол в кръвта си над 0,5 на хиляда, установено по надлежния ред, след като е осъден с влязла в сила присъда за предходното деяние	Лишаване от свобода от една до пет години и с глоба от петстотин до хиляда и петстотин лева
Ако в пияно състояние при управление на МПС се допусне причиняване на тежка или средна телесна повреда	Лишаване от свобода от една до шест години, а при особено тежки случаи от две до десет години
Ако в пияно състояние при управление на МПС се допусне причиняване на смърт, както и на смърт на едно или повече лица и телесна повреда на едно или повече лица	Лишаване от свобода от три до петнадесет години, а при особено тежки случаи от пет до двадесет години

6

РОЛЯТА НА ОБЩИНСКИТЕ
КОМИСИИ ПО БДП

Подготвил материала:

Марта Петрова, ДАБДП



За българските общини са налице редица ангажменти, свързани с управлението на пътната безопасност, които изискват изпълнение на цялостен цикъл от визуални обходи и огледи на общинската пътна и улична мрежа, анализ, приоритизиране, планиране, изпълнение, наблюдение, оценка и докладване на инфраструктурни и други мерки, които да доведат в най-голяма степен до повишаване на безопасността.



Въпросът как да се подобри свързаността, като същевременно се ограничат задръстванията, пътните инциденти и замърсяването на околната среда, е сред основните предизвикателства за общините.

Местните власти са поставени в ситуация на непрекъснато търсене на баланс между влаганите ресурси и очаквания ефект от тях. В този смисъл инвестиционният процес, основно свързан с инфраструктурното благоустройство и мобилността, тепърва следва да се подпомогне, така че същият да протича с повишена чувствителност по отношение на обхвата, съдържанието и стойността на всяка инвестиционна мярка, като се обърне внимание на обследването, анализа, приоритизацията, техническите решения и бюджетирането.



От една страна, съгласно чл. 167в от Закона за движението по пътищата кметовете на общини: организират, координират, ръководят и контролират изпълнението на политиката по БДП на общинско ниво; планират и докладват изпълнението на мерки за подобряване на БДП в общината, като изготвят годишни общински програми и доклади съгласно Националната стратегия за БДП в Република България, планове за действие за нейното изпълнение и методическите указания на председателя на ДАБДП.

От друга страна, в Закона за пътищата се регламентират нови процедури за общините, чрез които да се обезпечи постоянно висока степен на пътна безопасност. За постигане на по-добри резултати приложното поле на Директива 2008/96/ЕО относно управление на безопасността на пътната инфраструктура беше разширено с приемането на Директива (ЕС) 2019/1936, като са предвидени повече процедури и по-широк кръг от пътища в общините, за които те се прилагат.

С цел обезпечаване изпълнението на политиката по БДП на общинско ниво ДАБДП координира процеса по сформирание на нови/актуализация на съществуващи общински комисии по БДП. Това е в изпълнение на разпоредбата на чл. 167в, ал. 2 от Закона за движението по пътищата, съгласно която към кметовете на общини с население над 30 000 жители се създават общински комисии по безопасност на движението по пътищата (ОбщКБДП), а в тези под 30 000 души - с решение на съответния общински съвет, включително по мотивирано предложение на председателя на ДАБДП.

Основни въпроси пред управлението на пътната безопасност на общинско ниво:

Интегрирани ли са елементите на безопасността при проектирането и изграждането/ремонта на транспортната инфраструктура, в т.ч. в количествено-стойностните сметки? Изследванията показват, че само подмяната на настилката не намалява риска за настъпване на ПТП, за разлика от полагането на пътна маркировка и изграждане на обезопасителни системи, отговарящи на всички нормативни изисквания.

Отчетени ли са дейностите по текущо и зимно поддържане?

Създават ли елементите на пътната инфраструктура в своята съвкупност ясни послания към участниците в движението, така че да се намали в максимална степен вероятността от грешки на участниците в движението?

Оптимизирани ли са разходите, така че мерките в инвестиционната програма за изграждане, ремонт и поддържане на пътната инфраструктура да включват аспекта на пътната безопасност? Финансовите средства никога няма да са достатъчни. Основният въпрос е как се разпределят и дали се разходват ефективно. Това налага да има ясно разписани критерии за приоритизация на всички дейности по пътната инфраструктура.



Общинските комисии по БДП подпомагат на общинско ниво организацията на изпълнението на политиката по БДП за постигане на целите, приети с Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България, и изпълнение на планове за действие към нея, като планират, ръководят, координират и отчитат изпълнението на мерки по БДП.

Общинските комисии:

подпомагат организацията на изпълнението на рамковата национална политика по БДП на територията на общината;

осигуряват взаимодействие и съгласуваност в работата на всички институции и организации, имащи отношение към БДП;

координират процеса по изготвяне на Годишна общинска план-програма по БДП, като подготвят, обсъждат и предлагат проект на същата на кмета на общината;

координират процеса по изготвяне на Годишен доклад за изпълнение на общинската политика по БДП, като подготвят, обсъждат и предлагат проект на същия на кмета на общината;

решават текущи и извънредни въпроси чрез приоритизиране на конкретни действия за подобряване на БДП;

разглеждат и решават и други въпроси, свързани с БДП.

Поименният състав на комисииите се определя със заповед на кмета на общината. ОбщКБДП се състои от председател, заместник-председател, секретар и членове.

Заседанията се провеждат най-малко шест пъти годишно, като поне четири от тях са присъствени.

Графикът за провеждане на заседанията за всяка следваща календарна година се разработва и приема на последното заседание на ОбщКБДП от предходната година, и се актуализира при необходимост.

Общинските администрации положиха големи усилия да стартират извършването на огледи и обследване на елементите на общинската пътна и улична мрежа за изготвянето на доклади за състоянието ѝ по нов и систематизиран начин. Поради липсата на актуална предварителна информация и наличието на голям брой проявления на качеството на елементите на пътната инфраструктура, набавянето на тази изчерпателна информация по зададени показатели изисква дълъг период от време. Резултатите от обследванията, налични до момента, следва да се разглеждат като първа стъпка в процеса на текущ и задълбочен постоянен контрол на състоянието на безопасността на елементите от мрежата. Предстоящото надграждане на информационния масив за състоянието на пътната инфраструктура в необходимия обем и съдържание ще предостави основа за подробен анализ, определяне и приоритизиране на по-ефективни мерки и методи за управление на БДП на общинско ниво.

ДАБДП благодари на българските общини за ежедневните усилия за опазване на човешките живот и здраве на пътя!



7

ОТКРИВАНЕ НА
МОТОСЕЗОНА

Гостуващ автор:

Стефан Илиев,
главен редактор на
motoclub.bg и motosport.bg



Пролетното пробуждане на мотоциклетистите

Стефан Илиев е спортен журналист. Занимава се с автомобили и мотоциклети, както и с моторни спортове. Работил е в издания като „Старт“, „Спорт“, „Авто Труд“, „Авто Мото Свят“, „Мото клуб“. В момента е главен редактор на сайтовете motoclub.bg и motosport.bg. За читателите на бюлетина на ДАБДП г-н Илиев споделя:



С настъпването на пролетта идва и сезонът, в който да се яхнат мотоциклетите. За това топло, пролетно и свежо време мотористите мечтаят от късна есен, през зимата, та и до първите пролетни дни. Тогава, в края на март, навред в България се открива мотосезона.

Всъщност за мнозина сезонът никога не е приключвал, тъй като един истински моторист чака само да има някой по-топличък зимен ден, за да стартира двигателя и да подгрее гумите, пък макар и на близки разстояния. Ако мотористът е екипиран добре, може да въртне и до стотина километра.

И все пак с настъпването на пролетта всеки мотоциклетист обгрижва машината си. Това ще рече почистване и поставяне на акумулатора, ако е преседяла дълго в гаража, смяна на маслото, смазване на веригата, преглед на охлаждащата система и спирачките, на светлините. Почти няма мотоциклетист, който да прави компромиси с техническата изправност на мотора си.

Не се правят компромиси и с екипировката. Зимата е време, в което всеки уважаващ себе си моторист може да си направи или да му направят подаръче – нови каска, яке, панталон, протектори, ботуши, ръкавици. Особено ръкавиците са много важни, защото във все още хладните дни през пролетта, ръцете са първите, които измръзват при карането на мотор. Важна е и каската, защото тя пази главата при падане и при катастрофа. Якето или протекторите защитават колената, лактите, рамената, гърба и гръдния кош. Ако не пътува сам, всеки мотоциклетист осигурява и каска за спътника или по-често за спътничката си.

И така, вече всичко е готово за път:

Тръгването на път изисква изключително внимание. В ранна пролет ремонтите още не са започнали. Особено след зимата пътищата и улиците могат да имат дупки. При висока скорост това е много опасно. След зимната обработка на пътя има остатъци от пясък, кал и камъчета. Те може да не са по идеалната траектория, но се събират в краищата на платното и на завои. След дъжд, когато настилната е мокра, става хлъзгава и особено опасна, тъй като има остатъци от химикалите, с които пътят е обработен. В градовете и по главните пътища в населени места следва да се внимава за изпъкнали изкуствени неравности и пешеходни пътеки. Те са означени със знаци, но не винаги. Да не говорим, че всеки момент може да се появи пешеходец. Затова в населени места трябва да си отваряте очите на четири. В урбанизираните територии мотоциклетистите трябва да внимават, когато се провират между спрени на светофар или в задръстване автомобили, за да преминат по-напред. Не всеки е видял в страничното огледало, че минава моторист. Особено ако мотористът е с тежък мотоциклет от типа на турър, адвенчър, круизър или бобър, по-добре да си чака чинно в колоната. Същото важи и когато има спрял автомобил, автобус или камион. Всеки момент вратата може да се отвори и мотористът да врхлети върху нея.



В последните няколко години като че ли шофьорите на автомобили станаха по-толерантни към мотоциклетистите. Не ги засичат, внимават да не ги бутнат, гледат в огледалата и дават предимство. Все пак по-добре е мотоциклетистът сам да се пази, защото не всеки водач на автомобил е достатъчно опитен и може да преценява правилно дадена ситуация - особено скоростта на мотора. Затова е по-добре мотористът да изгради навици сам да бъде защитен на пътя, без да разчита това да правят другите участници в движението. Всеки мотоциклетист би трябвало да оцени възможностите си и да си позволява такава скорост на придвижване, която да е безопасна за него. Важно е да се спазват ограниченията на скоростта, особено в града. Хората, яхнали мотор, мотопед или скутер, са трудно забележими не само от водачите на леки автомобили, но и от тези на товарните. Особено ако попаднат в т.нар. „мъртва точка“. Мотоциклетът е с по-малък габарит, с по-голяма маневреност и е много по-бърз. Затова другите участници често остават изненадани.



Мотоциклетистите също са сред най-уязвимите участници в движението, както са пешеходците и велосипедистите. Затова карането със запален преден фар е задължително. Но се кара на къси светлини. Дългите могат да заслепят настречно движещите се дори и през деня. Нужно е особено внимание и при преминаване на места, където има много хора - спирки на градския транспорт, детски градини, площадки и училища, паркове и кръстовища.

Кръстовището е доста конфликтна точка за моториста и другите участници в движението. Не трябва да се стартира с мръсна газ веднага след светване на зеления сигнал на светофара. Мотоциклетът ускорява рязко и влиза в опасен конфликт с другите по-бавни участници в движението, които може още да не са напуснали кръстовището. Там не трябва да се навлиза с висока скорост и да се изпреварват автомобили. Не следва да се дава газ и да се увеличава скоростта с цел да се „хване“ зеления сигнал. Причината е, че може да се появи неправилно пресичащ пешеходец или водач на автомобил, който бърза да навлезе в кръстовището още на жълт сигнал на светофара. При пътуване вечер и през тъмната част на денонощието мотористът трябва да има светлоотразителна жилетка. Така става доста по-забележим за останалите.



Водачите на автомобили започват завиване наляво или в обратна посока с погрешното убеждение, че приближаващият мотоциклет е достатъчно далеч. Други често не поглеждат в огледалата за обратно виждане и дори не забелязват, че отзад ги застига или дори вече ги изпреварва мотоциклет. Много е опасно изпреварването в забранените за това участъци, дори и да има видимост за идващи отсреща превозни средства.

Открива се сезонът, има амбиция за тръгване към предизвикателни дестинации. Ако още някой не си е попълнил арсенала на екипировката, може да го направи. Пък и да си избере някоя нова машина от подготвящото се Moto Expo 2022. То ще се проведе от 15 до 19 април в зала Асикс Арена (бивша Фестивална). Там фирмите вносителки ще покажат почти всички най-нови машини на големите производители, направили световни премиери в края на миналата и началото на тази година.



8

БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО В ДУБАЙ

48

Подготвил материала:

Марта Петрова, ДАБДП



Дубай е пресечна точка на различни националности и култури. Въпреки добрата пътна инфраструктура, стиловете на шофиране и условията на движение могат да бъдат доста непредсказуеми.

Пътните власти на Обединените арабски емирства са въвели строги правила и разпоредби за движение, заедно с високотехнологични системи за контрол и солидни глоби, за да гарантират ефективно спазване на правилата и правоприлагане.

Ето някои от основните правила за пътна безопасност, които са валидни за Дубай:



Минималната възраст за законно управление на МПС в Дубай е 18 години. Преди да навършат 21 години, водачите трябва да подновяват свидетелствата си всяка година, а след това - на всеки 10 години.

Важно е да се гарантира, че по всяко време водачите носят валиден документ за управление на превозното средство, заедно със застраховка и документи за регистрация. За търговските превозни средства водачът трябва допълнително да притежава съответните разрешителни и лицензи.

Ограниченията на скоростта са много стриктно контролирани със съвременни технически средства. В населени места ограниченията са между 60 км/ч - 80 км/ч, в жилищни райони - 40 км/ч, а на автомагистрала - 100 км/ч - 120 км/ч. Нарушителите заплащат глоби - в зависимост от тежестта на нарушението. Например, ако се установи, че водачите превишават скоростта с повече от 60 км/ч, се налага глоба от 2 000 дирхама (близо 1 000 лв.) и конфискация на превозно средство за 30 дни. Подобна глоба се прилага и при умишлено състезание или безразсъдно шофиране. Важно е да се отбележи, че ограниченията на минималната скорост са също толкова важни. Пътищата в Дубай са широки, с много ленти и обслужват всички видове превозни средства. Прекалено бавното шофиране, от друга страна, също е предмет на регулация. То може да попречи на редовното движение и дори да причини злополука.

Управлението в нетрезво състояние се счита за тежко престъпление и тези, които са признати за виновни, може да получат анулиране на шофьорската си книжка и застраховка, заедно с огромна глоба, наложена от съда.

Предпазните колани са задължителни за всички в колата, включително и за децата. Дете под 4 години трябва да има детски предпазен колан. От съображения за безопасност е важно пътникът на предната седалка да е на поне 10 години и да е висок поне 145 см.

Изпреварването е често срещано в Дубай и се прави от двете страни на пътя. Трябва да се уверите, че огледалата за задно и странично виждане функционират и да внимавате за бързи превозни средства. Въпреки това правилата са много строги – изпреварването по стабилизирания банкет може да доведе до солидна глоба.

Водачите следва да спазват безопасно разстояние и да прилагат правилото на трите секунди: тяхното превозно средство да бъде на 3 секунди от предното. Придържането към предния автомобил се счита за нарушение и може да доведе до глоба.

Използването на мобилни телефони и други подобни устройства представлява опасност за трафика и е строго забранено.

Ако бъде установено, че превозно средство преминава на червена светлина, последствията са сериозни: глоба до 1 000 дирхама и конфискация на превозното средство за 2 месеца.

Нереговният регистрационен номер е тежко нарушение, което може да доведе до огромна глоба, заедно с конфискация на автомобила за срок до 3 месеца.

Ако автомобилът не отговаря на нормите за емисии, се налагат сериозни глоби.

Според законите в Дубай има нулева толерантност към управление на превозно средство в нетрезво състояние. Нарушенията могат да доведат до лишаване от свобода с огромна глоба от 20 000 дирхама. Така че дори ако сте изпили само 1 чаша бира и се чувствате достатъчно бдителни, за да шофирате, не рискувайте. Употребата на алкохол и шофирането след това в Дубай не се толерира.



9

ПАКЕТ ЗА МОБИЛНОСТ

Гостуващ автор:

АЕБТРИ - Асоциация
на българските предприятия
за международни превози
и пътища



През тази година започна прилагането на редица изменения на законодателството на Европейския съюз в областта на автомобилния транспорт.

Командиrowане на водачи

От 02.02.2022 г. се прилагат специфичните правила за командироването на водачи, наети по трудово правоотношение от предприятия, предоставящи транспортни услуги в друга държава-членка на ЕС. По тези правила превозвачите трябва да определят при кои превози или части от тях водачите ще се считат за командировани.

Правилата за командироване не се прилагат спрямо водачи, наети от български превозвачи, извършващи:

транзитни превози през територията на държави-членки на ЕС - без товарене или разтоварване на стоки и без вземане или оставяне на пътници;

двустрани превози - от България до друга държава или обратно (т.е. товари или разтоварва в България; взема или оставя пътници в България; взема и оставя пътници в България с цел извършване на местни екскурзии в друга държава);

двустрани превози, при осъществяването на които водачът взема пътници веднъж и/или оставя пътници веднъж в държавите, които пресича, при условие че не предлага превоз на пътници между две точки в рамките на пресичаната държава членка. Същото се отнася за пътуването на връщане;

ограничени превози по кръстосаната търговия, но само в рамките на двустранен превоз като частично дотоварване и разтоварване по пътя, ако е останало място в товарното помещение и с цел да се използва пълният му капацитет:

- при два последователни двустранни превоза от и до България може да се извърши по един допълнителен освободен превоз по кръстосаната търговия по време и на двата двустранни превоза (правило 1+1);

- ако двустранен превоз, който започва от България и по време на който не е извършен допълнителен частичен превоз по кръстосаната търговия, е последван от двустранен превоз до България, освобождаването се прилага за максимално два допълнителни частични превоза по кръстосаната търговия (правило 0+2);

началния или крайния етап от комбиниран транспорт по Директива 92/106/ЕИО, само ако отсечката с автомобилен превоз сама по себе си се състои от двустранни превози.

Правилата за командироване се прилагат спрямо водачи, наети от български превозвачи, извършващи каботажни превози на пътници и товари, както и международни превози на пътници и товари, различни от посочените по-горе освободени превози.

Пробезите без товар са освободени, когато се извършват във връзка с двустранен превоз или при връщане в България и не са освободени, когато се извършват във връзка с каботаж или с международен превоз, който попада в обхвата на правилата за командироване.

Задължения на превозвача:

да изпрати декларации до компетентните органи на държавите, в които ще бъдат командироваани водачите, чрез специалния портал, свързан с Информационната система за вътрешния пазар, и да предаде на водачите съответните копия от тях;

при получаване на искане от приемаща държава членка да изпрати чрез портала документи, доказващи спазването на изискванията през периода на командироването;

да осигури на водачите следните елементи от условията на труд в приемащите държави от ЕС за периода на командироването: максимална продължителност на работата и минимална продължителност на почивката;

минимален платен годишен отпуск; възнаграждение, определено от националното право и/или практика на държавата, на чиято територия е командирован работникът, включващо всички съставни елементи, задължителни по силата на националните нормативни разпоредби, колективни трудови договори или арбитражни решения, обявени за общоприложими; здраве, безопасност и хигиена на работното място; защитни мерки по отношение на реда и условията на работа на бременни жени или кърмачки, деца и младежи; равно третиране на мъжете и жените и други разпоредби за недискриминация; условия за настаняване на работниците, предоставяни от работодателя, изпратени извън обичайното място на работа; добавки или възстановяване на пътни разходи, разходи за храна и квартира на работниците, изпратени далеч от дома по професионални причини.

Задължение на водача да регистрира символа на държавата при пресичане на граница

Водачите са длъжни да въвеждат ръчно символа на държавата, в която влизат след преминаване на граница (от 20.08.2020 г. в аналоговите тахографи и от 02.02.2022 г. в дигиталните тахографи) в началото на първото си спиране в тази държава - на най-близкото възможно място за спиране на или след границата. При пътуване с ферибот или влак водачът въвежда символа на държавата в пристанището или гарата на пристигане.

Проверки на пътя на работното време на водачите

До скоро на пътя се проверяваше спазването само на ограниченията на времето на управление, прекъсванията, почивките на водачите и използването на тахографите. От 2.2.2022 г. на пътя ще се проверяват и определени елементи на работното време, определени в Директива 2002/15/ЕО - максималното седмично работно време от 60 часа и почивките по време на работа.

Каботаж

От 21.02.2022 г. се прилага ново ограничение: на превозвачите не се разрешава да извършват каботажни превози с едно и също превозно средство или – при състав от превозни средства, с моторното превозно средство от този състав – в същата държава членка в рамките на 4 дни след приключването на каботажния превоз в тази държава членка. Държавите-членки на ЕС имат право да наложат правилата за каботажа и за началните и крайни автомобилни отсечки от комбинираните превози, като в такъв случай могат да предвидят по-дълъг от 7-дневния срок за извършване на каботаж и да съкратят срока на забраната за каботаж.

Изискване за достъп до професията превозвач - действително и трайно установяване в България

От 21.02.2022 г. превозвачът е длъжен да организира дейността на своя автомобилен парк по начин, който гарантира, че превозните средства, които са на разположение на предприятието и се използват за международен превоз на товари, се връщат в един от експлоатационните центрове в България най-малко в рамките на 8 седмици след напускането ѝ. България е внесла искане за спиране на изпълнението на тази мярка до излизане на решението по заведеното дело в Съда на ЕС. Крайният срок за произнасяне на съда по това искане е 6 месеца, т.е. до м. юни. Дотогава мярката продължава да се прилага.

Лиценз на Общността за превоз на товари с превозни средства с допустима максимална маса над 2,5 т

От 21.05.2022 г. превозните средства над 2,5 т и под 3,5 т, които досега бяха освободени, ще трябва да бъдат лицензирани, за да извършват международни превози срещу заплащане.

Асоциацията на българските предприятия за международни превози и пътищата (АЕБТРИ) е основана през 1962 г. със седалище в София. АЕБТРИ е гарант на системата ТИР в Република България и издава карнети ТИР на международните автомобилни превозвачи в страната. Членове на АЕБТРИ са фирми и организации, които извършват международен автомобилен транспорт или чиято дейност има отношение към автомобилните превози на пътници и товари. Асоциацията защитава интересите както на своите членове, така и на професията като цяло на национално и международно равнище. В национален план асоциацията работи съвместно с компетентните органи в страната, които имат отношение към автомобилните превози, и участва редовно в работата на специализираните комисии в тях. Непосредствено след създаването си АЕБТРИ се присъединява като наблюдател към Международния съюз за автомобилен транспорт със седалище в Женева и е негов редовен член от 1967 г. В международен план асоциацията поддържа връзки с работните и експертни групи към Комитета по вътрешен транспорт на ИКЕ на ООН, Женева, генерална дирекция "Мобилност и транспорт" към Европейската комисия, Международния транспортен форум, както и сродните ѝ асоциации в чужбина.

10

ДОБРОТО ПОСЛАНИЕ

56

Гостуващ автор:

Марин Маринов, зам.-кмет
на Община Трявна



Община Трявна е разположена в Централна България - територията ѝ обхваща част от северните склонове на Централна Стара планина – от Предбалкана до билото на Тревненски дял. Общината е част от област Габрово и граничи с общините Габрово, Дряново, Велико Търново, Казанлък и Мъглиж. Територията ѝ е 255,5 кв. км. В състава ѝ влизат 106 населени места – градовете Трявна и Плачковци, както и 104 села. Населението наброява 9 478 души.



ОБЩИНА ТРЯВНА С ПРЕВАНТИВНИ МЕРКИ ЗА ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

Паркоместата до къщата-музей на Ангел Кънчев в Трявна вече са успоредни на тротоарните бордюри, а не напречни, както бяха. Служители на Община Трявна положиха нова пътна маркировка и обозначиха необходимите места за паркиране в участъка. През годините в района са настъпвали пътни инциденти с блъснати и пострадали пешеходци и затова дейността на превенцията е именно в тази посока – да се осигури по-голяма видимост за водачите и да се предпази здравето и живота на всички граждани. Мерките са приети от Общинската комисия по безопасност на движението и са част от превантивната програма на местната власт за ограничаване на пътнотранспортните произшествия на територията на Община Трявна.



Дори и един спасен живот си заслужава всички положени усилия

Марин Маринов, 32 г., заместник-кмет на Община Трявна и председател на Общинската комисия по БДП

Притежава бакалавърска степен от УНСС по специалност международни отношения.

В момента завършва магистърска степен по „Управление на обществени поръчки“ в Национален военен университет „Васил Левски“.

Местното самоуправление винаги е било сред интересите му.



Общинската комисия по БДП към Община Трявна е създадена преди много години, което показва отношението на институцията към мерките, които е необходимо да се предприемат в областта на БДП, за да се запази човешкият живот на пътя.

С оглед препоръките на ДАБДП взехме решение да разширим състава на комисията, за да се увеличи обхватът на предприеманите мерки чрез участието на повече институции. Работим в тясно сътрудничество с органите на реда, заедно и в услуга на обществото, като винаги на заседанията си обсъждаме и постъпките от гражданите сигнали.

Основните ни приоритети са най-вече свързани с подобряване цялостното състояние на пътната маркировка на територията на общината. За нас е от огромно значение обезопасяването на общинската пътна мрежа с предпазни съоръжения там, където е необходимо. Нашата община е малка, но с много населени места – 104 села и 2 града, а общинската пътна мрежа е над 260 км, с различна денивелация, като определено на места има нужда от такива съоръжения.

За последните две години сме успяли да обезопасим някои от най-опасните участъци. Работим активно по окастряне и изсичане на крайпътна растителност, уширяване на тесни пътища, където има нужда и възможност. Тези дейности извършваме в последните две години и ефектът е голям – най-вече при почистването и поддръжката на пътищата при зимни условия. Имаме план да поставим насочени светлинни източници над останалите пешеходни пътеки, където такива все още не са поставени.

Лично аз смятам, че за да бъдат успешни всички мерки, които ангажираните в общинските комисии желаем да приложим, определено бихме имали нужда от допълнително финансиране от държавата, както и от добре подготвени експерти, на чиито теоретични и практични знания да можем да се опрем, именно за да бъдем истински полезни на обществото.

Всяка инициатива, насочена към превенция, има смисъл. Идеята е с нашите действия да предотвратим нежелани тежки последствия. Дори и един спасен живот си заслужава всички положени усилия.

Шофирайте внимателно – някой ви обича!



Целенасоченото планиране и проектиране на пешеходна, велосипедна и транспортна (в т.ч. за обществен превоз) инфраструктура в градовете е все по-важна предпоставка за безопасността като приоритетен елемент на комуникационно-транспортните системи.

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 БДП.

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/>; гостуващи автори

Предпечатна подготовка: ДАБДП

Номер и дата на изданието: ISSN 2738-7445, №12, Дата: март 2022 г.