

2023 януари - март

бюлетин

за безопасност
на движението по пътищата

тема на броя:

План за 2023



Уважаеми читатели,

Представяме на Вашето внимание поредното осемнадесето издание на информационния бюлетин на ДАБДП. Броят включва актуална информация, свързана с инициативи на агенцията и партньорските институции - новини и събития. Представена е синтезирана информация за извършената в началото на годината междинна оценка на изпълнението на първия тригодишен план за действие за периода 2021-2022 г. Подготвили сме и акцентите от приоритетите на политиката по БДП за настоящата 2023 година - основни области на въздействие, които да катализират необходимите процеси за повишаване ефективността на изпълнението. Наскоро приетият от Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на БДП Оперативен план за действие за 2023 г. е разработен така, че да насочи усилията към онези мерки, които в оптимална степен да отговорят на състоянието на БДП към момента, нуждите и очакванията на обществото, стратегическите цели на политиката в дългосрочен план и оперативната среда, в която отговорните администрации функционират. Документът е преход към подготовката на следващия планов период 2024-2026 г., като ДАБДП призовава своите партньори - както от институциите, така и от неправителствения сектор, да споделят предложения за акценти в бъдещото планиране, които да подпомагат постигането на заложените стратегически цели и дългосрочната визия за универсална безопасна мобилност. Изданието представя и резюме на резултатите от извършен пилотен проект за изследване на набор от ключови показатели за измерване на политиката по БДП - процес, който ще бъде системно надграждан на европейско и национално ниво в следващи фази. Традиционно завършваме изданието с добро послание за популяризиране на знанието за БДП чрез подготовката и разпространението на видео материали с полезно практическо съдържание.

Благодарим Ви, че сте наш партньор в ежедневните усилия за опазване на човешките живот и здраве на пътя.

Пожелаваме Ви безопасно пътуване и благословени великденски празници!

Екипът на ДАБДП

съдържание

акценти: новини и събития

равносметката: оценка на изпълнението за 2021-2022 г.

2023: какво следва?

ключови показатели: измерване на политиката по БДП

доброто послание: зад обектива на един видео материал

посетете ни на:

<https://www.sars.gov.bg/>

[https://www.facebook.com/
StateAgencyRoadSafety](https://www.facebook.com/StateAgencyRoadSafety)

1

актуално



Институциите приеха Оперативен план за действие за 2023 г. с конкретни мерки за подобряване на БДП

Планът отчита направените консултации с партньорите от неправителствения сектор, а отговорните институции постигнаха консенсус как да осигурят изпълнението на мерките в практически аспект, за да може да се защитят националния интерес и високите очаквания на обществото.



Оперативният план за действие за 2023 г. беше приет от Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на БДП и включва пакет от ключови мерки за изпълнение на Националната стратегията за безопасност на движението по пътищата в последната година от първия тригодишен планов период 2021-2023 г. Планът е подготвен като естествен резултат от извършената оценка на изпълнението на стратегията и предвижда целенасочени дейности в отговор на наблюдаваните до момента системни слабости. Документът е разработен съгласно изискванията на Закона за движението по пътищата, като осигурява годишната актуализация на приетите през 2020 г. планови документи въз основа на извършения от ДАБДП анализ. Включените мерки имат оздравителен характер и поставят акцент върху допълнителни законодателни промени, подобряване на обучението за кандидат-водачите, оптимизиране на контролната дейност, обезопасяване на критични пътни участъци, както и райони около училища и детски градини по места.

Институциите със съвместни инициативи за подобряване на пътната безопасност

Ръководството на ДАБДП се срещна със заместник главния прокурор г-жа Десислава Пиронева, прокурори от Върховна административна прокуратура, следователи от Национална следствена служба, представители на Министерство на вътрешните работи и Националното сдружение на общините в България.



Работната среща на държавните органи се организира във връзка с подобряване на възможностите за обмен на информация, пълнота на анализите и по-висока ефективност на последващите действия за намаляване на ПТП в страната. Бяха обсъдени правата и задълженията на стопаните на пътища, контролът за законосъобразност на актовете на органи на местната власт, както и реда, основанията и формата за извършване на нормативно- установени действия. Обърнато беше внимание на въздействието на различните фактори върху настъпването на пътни инциденти. Председателят на ДАБДП насочи вниманието към това в процеса на разследване на инциденти да се изследва влиянието на пътната инфраструктура. Засегната беше и темата за средствата за обезопасяване – колани и каски за мотоциклетисти и велосипедисти. Беше поставен акцент върху елементите на активна и пасивна безопасност на пътищата. Срещата приключи с решение за провеждане на обучения за прокурори от страната и представители на органите, взели участие в работния формат. Обученията ще се проведат в рамките на предстоящите месеци.



Стартира кампания
под надслов "Спаси живот.
Сложи си колана!"

Акцентът на кампанията,
организирана съвместно
от ДАБДП и Сдружение
"Конфедерация
на автобусните превозвачи",
е поставен върху
използването на предпазни
колани в междуградските
автобуси.



Автобусният превоз е предпочитан начин за придвижване от много хора. Той е удобен, сигурен и достъпен. Фирмите, които извършват регламентиран превоз на пътници, полагат усилия, за да поддържат стандарт и да обезпечат сигурността на пътниците. От своя страна пътниците трябва да съзнават личната си отговорност и ангажимент за безопасно и комфортно пътуване. По данни на Европейска служба за наблюдение на безопасността на движението по пътищата (ERSO) носенето на предпазен колан намалява риска от фатални или сериозни наранявания с около 60%. Правилно поставеният колан разпределя силите, генерирани при ПТП, върху най-стабилните части на човешкото тяло. При удар, рязко спиране или преобръщане пътниците в автобуса могат да изхвъркнат от седалките си толкова силно и бързо, че се определя като катапултиране. Могат да се ударят в предната седалка, тавана или да паднат и притиснат друг пътник в автобуса. Така опасността да нараните сериозно себе си или околните става много висока, ако не сте си сложил предпазен колан. През 2022 г. в страната са настъпили 212 ПТП с участието на автобуси. В следствие на това 64 души от участващите в ПТП са загубили живота си, 311 са ранени, от които 64 - тежко. Коланът е безопасната прегръдка за вашето тяло, за да може да пътувате спокойно и сигурно.

Видеата на кампанията гледайте тук:
<https://www.sars.gov.bg/slozhisikolana/>

Стартира инициатива на ДАБДП за насърчаване на регионални и местни дейности в подкрепа на БДП

ДАБДП стартира инициативата с цел обединяване на усилията на администрациите и обществото, за да се насърчи активността и участието на възможно най-широк кръг партньорски организации.



Въпросът как да се подобри свързаността, като същевременно се ограничат пътните инциденти, е сред основните предизвикателства за обществото. Ето защо съвременните европейски общности са в търсене на балансирани и устойчиви решения в подкрепа на мобилността, отчитайки специфичните за тях обстоятелства и съществуващия местен потенциал.

Припознаването на темата за БДП от широк кръг заинтересовани страни и тяхната активност за прилагането на набелязаните мерки е от съществено значение за постигане на стратегическите цели на рамковата политика.

В този смисъл, настоящата инициатива има за цел да стимулира активността на администрациите и организациите за принос към БДП и отличаване на най-активните в положените от тях усилия в подкрепа на безопасността на регионално и местно ниво.

Инициативата предвижда отличаване с принос на партньори в следните категории:

Активна Областна комисия по безопасност на движението по пътищата

Активна общинска политика по БДП

Принос към Национална общинска кампания „Безопасни улици“

Образователна среда в подкрепа на БДП сред училищата

Образователна среда в подкрепа на БДП сред детските градини

Активна дейност на Единната спасителна система - провеждане на регионални учения

Прведоха се множество дейности в рамките на общинския кръг на Националното състезание по БДП

Състезанието се организира и провежда в изпълнение на Секторната стратегия за БДП 2021-2030 г. на Министерството на образованието и науката.



Състезанието има за цел да подпомага възпитанието и обучението на учениците в култура на поведение на пътя, която е свързана със спазването на общовалидните правила и норми за лична и колективна безопасност. Подкрепя учениците да могат да взимат самостоятелни и адекватни решения в различни ситуации на пътя, като осъзнават действията си и носят пряка отговорност за това. Независимо от акцента върху знанията и уменията по БДП, чрез състезанието се възпитават и качества от значение за общото личностно развитие на учениците като информираност, култура в отношенията, съобразителност, уважение към общността и правилата. Право на участие в състезанието имат училищни отбори, сформирани от ученици в дневна форма на обучение, разпределени според степените и етапите на училищното образование. Състезанието се провежда в две части: писмен и практически тест. Обект на оценяването е измерването на степента на постигнатите компетентности на учениците, придобити в резултат на обучението по БДП, чрез отчитане на отговорите в писмения тест и изпълнение на елементите от практическата част.

ОУ „Мати България”,
гр. Казанлък



СУ "Христо Ботев",
с. Баните



ОУ „Алеко Константинов”,
гр. Перник



6

Стартира шестото поредно издание на състезанието "Най-добър млад шофьор на България"

Партньори на кампанията са Министерство на вътрешните работи, Столична община, ДАБДП Българския Червен кръст и представители на бизнеса.

Инициативата се превърна в ключова кауза за опазване живота на пътя, а кампанията вече няколко години успява ефективно да работи по темата "Пътна безопасност" с най-рисковата категория водачи - тези между 18 и 26 години.



**ОБИЧАШ ДА ШОФИРАШ,
ИСКАШ ЛИ ДА ПРЕДИЗВИКАШ СЕБЕ СИ?**

**ПОКАЖИ НА ВСИЧКИ, ЧЕ ТИ МОЖЕШ,
ЧЕ ТИ СИ НОМЕР ЕДНО!**

Регистрирай се за участие и спечели
5000 лв. за гориво и още много други награди

УЧАСТВАЙ СЕГА

Състезанието включва:

Онлайн тест: 20 въпроса за базови познания за правилата за движение.

Ежедневно шофиране: предизвикателствата на пътя.

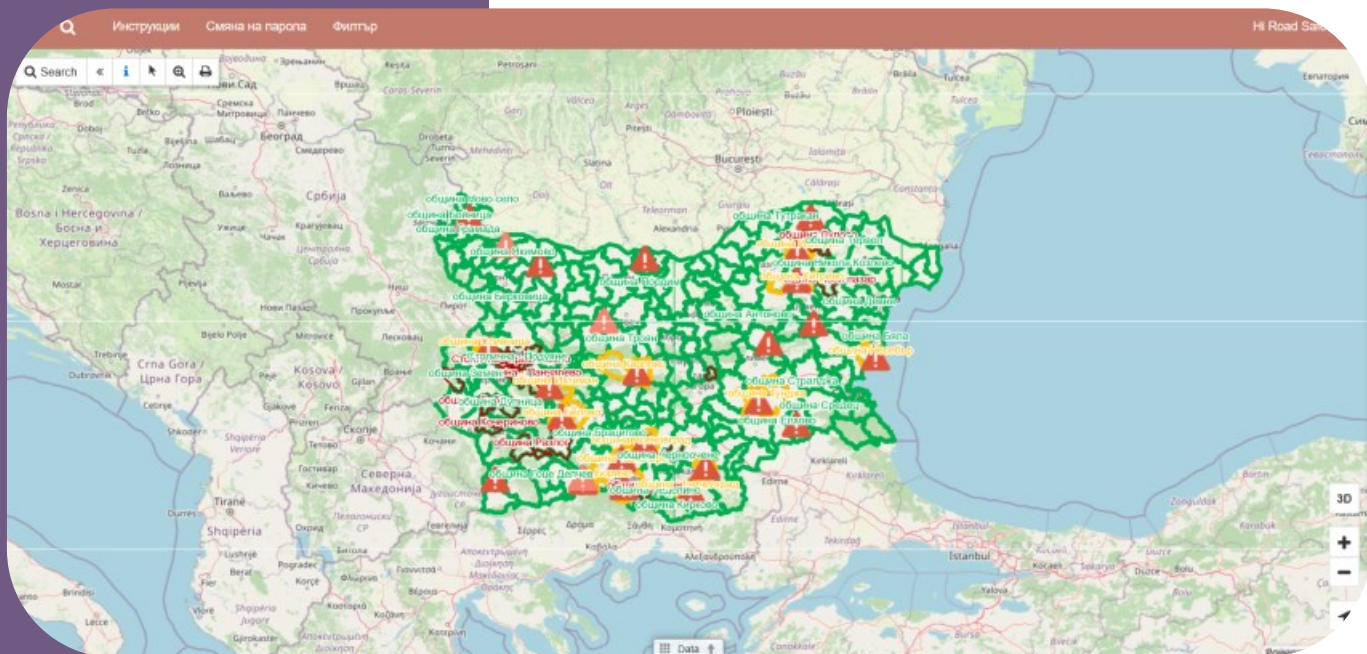
Реакции: рязко спиране, маневриране в сложни ситуации, контрол на автомобила.

Първа помощ: долекарска помощ на пострадад в ПТП, правилна последователност за реакция.

Реакция при ПТП: какво можеш да направиш?

ДАБДП разработи електронна система за автоматизирано събиране и обобщаване на данни от общините

В резултат на извършеното от ДАБДП наблюдение на процесите по обмен на данни, както и въз основа на анализа на ефективността, беше отчетена необходимост от оптимизация на работата с данни и облекчаване на административния документооборот.



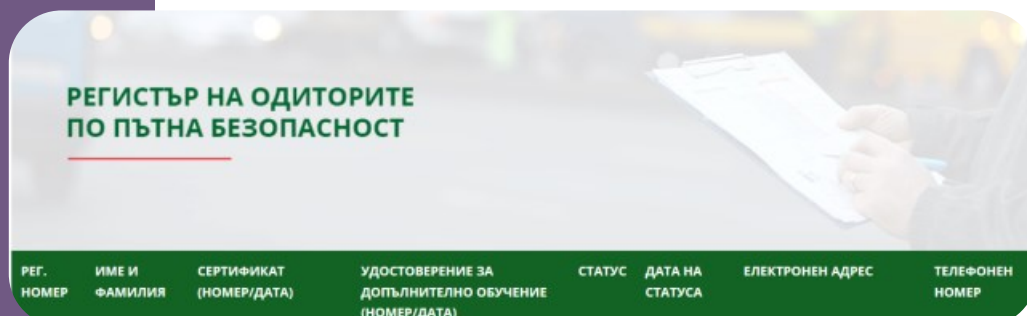
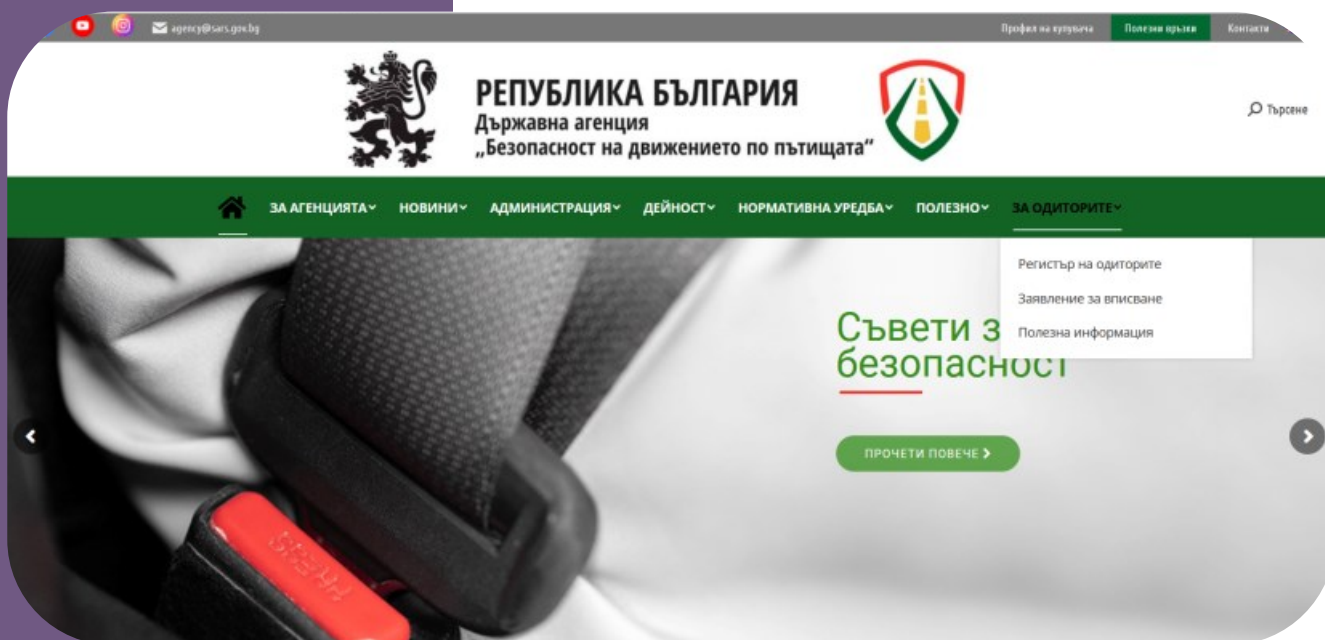
ДАБДП разработи електронен вариант на форма, в която общините да представят данните за състоянието на елементите на общинската пътнотранспортна система, като част от годишните общински доклади по БДП, изготвяни съгласно Закона за движението по пътищата. Попълване на електронната форма от потребителите и връщането ѝ в ДАБДП се осъществява чрез ГИС-базирана система, достъпът до която се обезпечавя с потребителско име и парола. Служителите на ДАБДП оказват текуща методическа подкрепа на колегите си от общинските администрации - достъпват системата и в реално време, проследяват коректността на попълване на данните, отбелязват кои потребители и къде са допуснали пропуск, и изпращат уведомления за необходимост от корекции. След нанасянето на докладваната информация се извършва нейната финална валидация, преди да се архивира в ДАБДП за последваща автоматизирана обработка и включването ѝ в годишния национален доклад по БДП.

Регистърът на одиторите по пътна безопасност вече е факт

Целта е да има официална и актуална информация за хората с квалификация да изпълняват тази специфична дейност. Вече всички одитори по пътна безопасност могат да подават заявления за вписване в Регистъра на одиторите.

Разработването и поддържането в актуално състояние на Регистъра на одиторите по пътна безопасност в Република България е от съществено значение за повишаване на нивото на пътната безопасност у нас. Към момента има специфични изисквания за упражняването на тази дейност, но няма единна информация за квалифицираните кадри в България. Създаването на регистъра ще облекчи всички институции и организации за намирането на специалисти, които да извършват инспекции и проверки на техните проекти и/или инфраструктурни обекти. С него ще се сложи и край на практиката да се възлагат одити на лица, които нямат нито квалификацията, нито са преминали през обучения за тази специфична дейност. Ролята на одиторите по пътна безопасност е ключова за превенция на рисковете, свързани с всички инфраструктурни обекти. Те могат да дадат важни препоръки още на ниво проектиране, които да спасят човешки животи и да намалят броя на пътните инциденти.

За информация: <https://www.sars.gov.bg/>



Публикуван е проект на Наредба за условията и реда за използване на ограничителни системи за пътища и изискванията към тях

За осигуряване на безопасността на участниците в движението се използват ограничителни системи за пътища (ОСП) при условия и по ред, определени с наредба на министъра на регионалното развитие и благоустройството, в която се определят и изискванията към тях.



Целта, която се поставя с приемането на нормативния акт, е повишаване на безопасността на пътната инфраструктура чрез: предотвратяване навлизането в лента или платно за насрещно движение на моторно превозно средство; предотвратяване излизането на МПС от платното му за движение; намаляване на броя възникващи ПТП и тяхната тежест; обезопасяването на опасните места и участъци от пътя; предпазването на трети лица, неучастващи в движението, намиращи се в обекти и съоръжения встрани от платното за движение на пътя. По данни на АПИ за състоянието на пътищата и наличните по тях ограничителни системи 40% от общата дължина на републиканските пътища се нуждаят от подмяна на съществуващи ОСП с нови. Необходимите средства за привеждането им в съответствие са над 3 млрд. лева без ДДС. Съгласно събраните от общините данни е налице също необходимост от подмяна и поставяне на ОСП - над 2 хил. км по уличната мрежа и над 4 хил. км по пътната мрежа на индикативна стойност близо 1,3 млрд. лева. Така общият размер на необходимите средства се определя на над 4 млрд. лева. Съгласно предвиденото в Наредбата в срок до една година от датата на влизането ѝ в сила стопаните на пътя приемат дългосрочна програма за осигуряване на зоната за безопасност на съществуващите пътища чрез премахване, преместване, модифициране и обезопасяване на опасностите със съответни ОСП.

Нов филм показва как
алкохолните блокировки
могат да спасят и да
променят живота
на хората, които
ги използват

Каква е ролята
на алкохолните блокировки?
Колко ефективни могат да
бъдат те в борбата
с шофирането в нетрезво
състояние? Европейският
съвет за транспортна
безопасност дава отговори
на тези въпроси в новия
си кратък филм.



Около една четвърт от жертвите на пътя в Европа са вследствие на инциденти, причинени от шофиране след употреба на алкохол. Алкохолните блокировки са устройства, които изискват водачът да направи тест за алкохол, преди да запали двигателя. В случай че тестът отчете положителен резултат, автомобилът не може да бъде стартиран. В няколко европейски държави, включително Австрия, Белгия, Дания, Финландия, Франция, Литва, Полша и Швеция, водачи на моторни превозни средства, за които е установено, че шофират в нетрезво състояние, могат да изберат да монтират в автомобилите си такова устройство, вместо да останат без книжка. Участниците във филма споделят как използването на алкохолна блокировка е променило живота им и е сложило край на шофирането след употреба на алкохол. Европейският съвет за транспортна безопасност призовава алкохолните блокировки да бъдат инсталирани в служебните автомобили на територията на Европейския съюз и да се използват като част от програма за рехабилитация на водачи, които шофират в нетрезво състояние.

Филмът е продуциран от белгийската продуцентска компания Adult и режисиран от Ливен и Ерик Булкенс.

Допълнителна информация можете да намерите на:

<https://etsc.eu/issues/drink-driving/alcohol-interlock-barometer/>

Проведе се интерактивен урок за безопасно движение по пътищата в ДГ № 9 „Калина Малина“

Знаят ли децата ни основните правила за безопасно движение по пътищата? Къде е безопасно да се пресича? Дали е редно да пресичат на червено? Защо е задължително да се возят в детско столче?



Отговорите на всички тези въпроси малчуганите получиха на интерактивен урок за безопасно движение по пътищата, който се проведе в Детска градина № 9 „Калина Малина“ в гр. Перник. Експерти ДАБДП имаха удоволствието да представят на най-малките основните правила за движението по пътищата и да им напомнят, че на пътя трябва да сме внимателни и да пазим себе си и останалите участници в движението. „Децата ни трябва да научат основните правила за движение по пътищата още в ранна детска възраст, а уроците следва да се пренесат в семейството.“ коментира Росен Рапчев, който проведе урока. През остатъка от деня интерактивен урок се проведе и в СОУ „Иван Рилски“, където представителите на ДАБДП проверяваха познанията на седмокласниците за правилата за движение по пътищата и разясняваха ползите от използването на обезопасителни системи в автомобилите.

Европейската комисия публикува резултатите от измерването на 8 ключови показатели за БДП в Европа

Проучването имаше за цел да даде по-ясна представа за ефективността на политиката за пътна безопасност в участващите държави-членки, да ги подпомогне при разработването на хармонизирани методологии за събиране на данни за показатели за пътна безопасност и да изгради капацитет в органите, които преди това не са събирали и изчислявали такива данни.

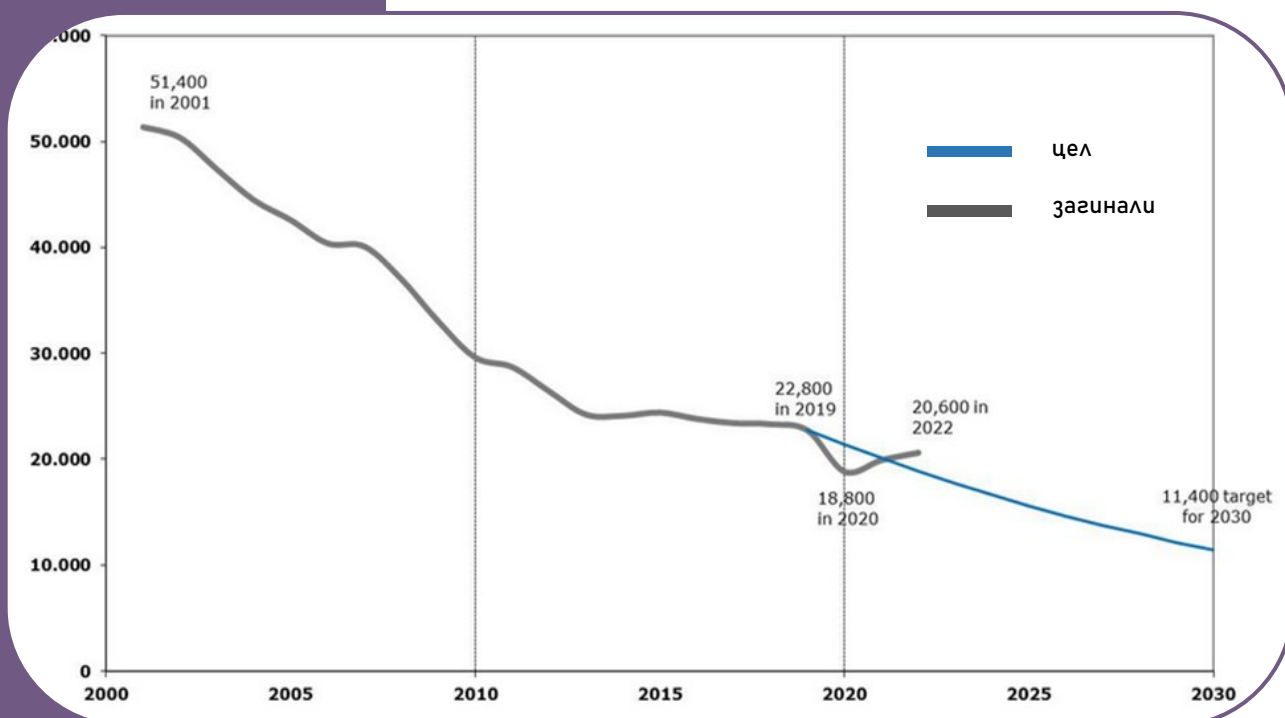
Политиката по БДП в държавите-членки на ЕС се оценява на национално и на централно европейско ниво като се използват ключови показатели, касаещи травматизма, изчислени като брой загинали, брой ранени и брой ПТП на един милион души население. Съгласно Работен документ на Европейската комисия за следващото десетилетие тези показатели не предоставят достатъчно информация за ефективността на политиката, водена от националните правителства, тъй като са силно повлияни от демографските процеси, които се развиват на континента. В много от по-развитите страни в ЕС се наблюдава увеличение броя на населението при относително запазване на нивата на интензивност на движението. Обратно, в по-слабо развити страни членки се наблюдава отлив на население, съпътстван от увеличение броя на пътуванията и тяхната продължителност на територията на съответната държава. Всичко това изкривява получените данни и оценката на нивото на безопасността на движението в отделните страни членки. Проблемът е валиден и за България, през която преминава сериозен транзитен трафик, което не се взема предвид при отчитане на нивата на пътния травматизъм. Ето защо в старите страни-членки на ЕС ключови показатели за ефективност на политиката по БДП, които разкриват важни детайли за високорисково поведение на участниците в движението, се мерят всяка година. В някои страни като Франция, Белгия, Германия и Холандия това се прави от десетилетия. В България това беше извършено за първи път през 2021 г. и 2022 г. Тези ключови показатели касаят употребата на алкохол, управление на МПС с превишена скорост, използване на обезопасителни колани и детски седалки, разсейване по време на шофиране поради употреба на мобилно устройство, използване на предпазни каски при управление на мотоциклет и велосипед, безопасност на автомобилния парк.

Загиналите на пътя на ниво ЕС за 2022 г. са под нивата преди пандемията, но напредъкът остава твърде бавен

По предварителни данни на ЕК през 2022 г. около 20 600 души са загинали по пътищата на Европа - увеличение с 3% спрямо 2021 г., дължащо се на възстановените след пандемията нива на мобилност.

Това представлява 2 000 смъртни случая по-малко (-10%) в сравнение с предпандемичната 2019 г. Напредъкът между държавите е подчертано неравномерен. Най-големи спадове са отчетени в Литва и Полша (с над 30%), и в Дания (23%).

Брой загинали на ниво ЕС за 2022 г. по предварителни данни и цел към 2030 г.



Общата картина по отношение нивата на смъртност в страните не се е променила значително от преди пандемията - най-безопасните пътища остават в Швеция (21 смъртни случая/млн.) и Дания (26/млн.), а най-високите нива на смъртност отчитат Румъния (86/млн.) и България (78/млн.), при средна стойност за ЕС от 46 на милион жители.

Над 45 000 са загиналите в катастрофи с мотоциклет или мотопед в ЕС за последните 10 години

В нов доклад относно състоянието на безопасността на мотоциклетите в Европа Европейският съвет за транспортна безопасност призовава Европейския съюз и националните правителства да направят спирачните системи против блокиране на колелата задължителни за всички нови мотоциклети, а управлението на мотопеди да става възможно след практически изпит и при минимална възраст от 16 години.

В доклада се констатира, че за последните 10 години над 45 000 са загиналите в ПТП с мотоциклет или мотопед в ЕС, като 9 от 10 са мъже. Тази цифра е с 25% по-ниска в сравнение с предходното десетилетие. Според авторите положителната статистика за по-малкия брой смъртни случаи може да се дължи на промените в изискванията на ЕС за издаване на свидетелства за управление през 2013 г. и въведените етапи за придобиване на пълноправно свидетелство за управление на най-големите и най-мощни мотоциклети. Минималната препоръчителна възраст за управление на мотопед в ЕС понастоящем е 16 години, но в няколко държави тя все още е 14 години, без преминаване на практически изпит. Според Европейския съвет за транспортна безопасност практическият изпит следва да бъде задължителен и всички държави следва да прилагат препоръчителната минимална възраст от 16 или повече години. Други препоръки в доклада са задължителните технически прегледи да се изискват за всички мотоциклети и мотопеди, както и да се наблегне върху проверката дали превозните средства не са били модифицирани за по-високи скорости. Следва да се подобри контролът върху носенето на каски, а производителите на автомобили, микробуси и камиони - да подобрят разпознаването на мотоциклетисти чрез технологии за безопасност, като например автоматизирано аварийно спиране.



Европейската комисия предлага актуализирани изисквания за шофьорските книжки и по-добро трансгранично прилагане на правилата за движение по пътищата

Новите правила ще подобрят безопасността за всички участници в движението и ще помогнат на ЕС да постигне визия „Нула“ загинали по пътищата до 2050 г.

Новите изисквания ще подготвят водачите по-добре за превозни средства с нулеви емисии и за шофиране по градските пътища, заедно с повече велосипеди, двуколесни превозни средства и пешеходци.

Предложението за свидетелствата за управление изменя съществуващото законодателство на ЕС и е вдъхновено от най-добрите практики, които вече съществуват в няколко държави-членки. Предвижда се:

Изпитателен срок за нови водачи от най-малко две години след полагане на изпита и правило за нулева толерантност към шофиране в нетрезво състояние.

Възможност за полагане на изпит и управление на леки и тежкотоварни автомобили с придружител от 17-годишна възраст с цел придобиване на шофьорски опит.

Адаптиране на обучението и изпитът на водачите, за да се подготвят по-добре за присъствието на уязвими участници в движението. Това ще спомогне за подобряване на безопасността на пешеходците, велосипедистите, както и на потребителите на електронни скутери и двуколесни електрически превозни средства.

По-целенасочена оценка на медицинската годност, като се вземе предвид напредъкът в медицинското лечение на заболявания. Водачите също ще бъдат насърчавани да актуализират своите шофьорски умения и знания, за да бъдат в крак с развитието.

За да се опрости признаването на шофьорските книжки между държавите-членки, Комисията предлага въвеждането на цифрова шофьорска книжка.

Комисията предлага и да се обърне и повече внимание на: неспазване на достатъчно разстояние от превозното средство отпред; опасно изпреварване; опасно паркиране; пресичане на една или повече непрекъснати бели линии; шофиране в грешна посока; неспазване на правилата за използване на аварийни ленти; използване на претоварено превозно средство.

Започна подготовката на годишния доклад за БДП за 2022 г.

Документът включва общ преглед, анализ на ПТП и свързаните с тях травматизъм и пътна обстановка, както и информация за изпълнението на Плана за действие за 2022 г.



© Държавна агенция
„Безопасност на движението по пътищата“
София, 2023 г.

доклад за състояние
на безопасността
на движението по пътищата
и изпълнение на Националната
стратегия за БДП в Република
България 2021–2030

Докладът се изготвя на основание чл. 164в, ал. 1, т. 10 от Закона за движението по пътищата и цели да представи състоянието на БДП за изминалата 2022 г., с акцент върху глобалния, европейския и националния контекст на оперативната среда, тенденциите в пътнотранспортната обстановка в страната, напредъка в изпълнението на Националната стратегия за БДП, силните и слабите страни, възможностите и ограниченията, констатациите и изводите, както и предстоящите действия, които обуславят и определят специфичните проявления на тази политика. Докладът следва да послужи като отправна точка за катализиране на онези управленски процеси в държавата, които в максимална степен и по най-бърз начин са в състояние да допринесат за постигане на определените в областта на БДП национални цели.

*Стартира нова фаза
на проект на ЕС
за обмен на тема пътна
безопасност*

Проект EU Road Safety Exchange, финансиран от Европейския парламент и ръководен от Европейската комисия чрез Европейския съвет за транспортна безопасност, подпомага обмена на знания и добри практики между професионалисти от държавите-членки на ЕС, работещи в институциите, ангажирани с темата за пътната безопасност.

В рамките на проекта, между 2019 г. и 2022 г. дванадесет държави обединиха усилията си, за да споделят идеи и преодоляват различията в подходите на управление, свързвайки експерти от Австрия, България, Франция, Гърция, Ирландия, Литва, Холандия, Полша, Португалия, Румъния, Испания и Швеция. Реализираните по проекта дейности включиха тематични онлайн семинари, обучения на място и посещения на конкретни обекти. Така участващите страни работиха заедно, за да споделят добри практики за: развитие на безопасна инфраструктура; насърчаване на отговорно поведение на пътя; подобряване на правоприлагането; събиране на данни; безопасност на пешеходците и велосипедистите в градските зони. По информация на Европейския съвет за транспортна безопасност новата фаза ще включи повече държави, както и нови теми в подкрепа на усилията за опазване на човешките живот и здраве на пътя.



Зони 30 км/ч - все по-актуална тема в Европа, чието приложение у нас изисква дискусия

Европейските градове, които намалиха скоростта до 30 км/ч, потвърждават правилността на това си решение. То намалява инцидентите, прави придвижването по-безопасно и насърчава хората да използват обществен транспорт, като по този начин подобрява качеството на въздуха и намалява шумовото замърсяване.

През последните десетилетия в няколко европейски града беше въведено ограничение на скоростта от 30 км/ч. Това не е така само в определени жилищни зони, но с няколко изключения в целия град. Има места, където тази система съществува от тридесет години, а в други е въведена едва наскоро. Много градски власти имат конкретен план и график за въвеждането им в близко бъдеще. Ударът между автомобил, движещ се с 50 км/ч, с пешеходец или велосипедист често е фатален за уязвимия участник в движението, докато сблъсък при 30 км/ч почти никога не е смъртоносен и предлага достатъчно увереност, че последствията са по-леки. Според световния опит тази мярка не се отразява на средното време за пътуване. Напротив, тя прави движението на моторните превозни средства по-плавно и хомогенно чрез избягване на честото ускоряване и спиране, които консумират повече гориво, произвеждат повече смог и са рискови за безопасността.



и още

Швейцарско изследване показва, че зоните с 30 км/ч намаляват пътните инциденти с 38%



Швейцарската организация BFU, член на Европейския съвет за транспортна Безопасност (ETSC) публикува доклад, показващ, че зоните за скорост 30 км/ч и други промени в инфраструктурата водят до големи подобрения в пътната безопасност. Чрез географската база данни EVAMIR за промени в инфраструктурата BFU за първи път успя да оцени ефективността на мерките, които засягат пътната инфраструктура. Базата данни съдържа подробна информация за 2 500 мерки, класифицирани в 28 вида. Надеждна оценка на ефективността на седем вида мерки разкрива намаляване на броя на пътнотранспортните произшествия с между 11% и 66%. Установява се, че намаляването на ограничението на скоростта до 30 км/ч води до намаляване на тежките инциденти по данни от почти 600 зони 30 км/ч в Швейцария. Проучването заключава, че създаването на зоните е намалило броя на тежките ПТП средно с 38%. Авторите на изследването призовават за "смяна на парадигмата" в управлението на движението в градска среда и повсеместно въвеждане на ограничение на скоростта на 30 км/ч, а не само "където пътната безопасност го изисква".

Източник: ETSC

<https://etsc.eu/swiss-research-shows-30-km-h-zones-reduced-crashes-by-38/>

Ограниченията в Брюксел от 30 км/ч доведоха до дългосрочно намаляване на скоростта



Средната скорост в Брюксел спадна рязко след въвеждането на общо ограничение на скоростта от 30 км/ч през януари 2021 г. Данните за третото тримесечие на 2022 г. са най-ниските, наблюдавани в града от 2004 г. насам. Анализът на измерванията на скоростта на 80 места показва видимо и постоянно намаляване на средната скорост по всички пътища, включително и в населените места, където ограничението е 50 км/ч. В резултат се наблюдава непрекъсната тенденция за намаляване броя на загиналите и тежко ранени пешеходци в града. Амстердам също обяви, че до края на 2023 г. ще се намали скоростта на 30 км/ч. в повече улици.





Къде и как?

Намаляването на скоростта в населените места на 30 км/ч, известно още като „зона 30“ обикновено се прилага в градски район с висока плътност и интензивност на потоците, където пешеходното и моторизирано движение се преплитат.

Преминаващият автомобилен трафик се регулира чрез ограничаване на броя на достъпите (входовете) към зоните и прилагане на еднопосочно движение. Ниските скорости се прилагат физически, например чрез изграждане на пътни прегради, стеснения, острови, шикани, повдигнати кръстовища и различен вид настилка.

Зоните 30 км/ч могат да предизвикат отрицателни асоциации върху трафика, времето за пътуване и достъпа за моторизирано движение. Въпросът е каква тежест следва да се постави на тези аспекти. Всъщност, при по-ниска скорост пътните потоци се управляват по-лесно. Движението протича по-плавно без сериозни рискове при конфликтните зони - кръстовища и места за пресичане на пешеходци.

Дали даден район ще се проектира като зона 30 км/ч и размерът ѝ е решение на местните власти, което следва да се основава на обстоен анализ. Трябва да се вземат предвид различни аспекти: целите по отношение на достъпността, текущата интензивност на движението, наличието на алтернативни маршрути, желанията на местните жители, изискванията за времето за реакция на службите за спешна помощ, схемите на общественения транспорт и снабдяването на търговските обекти.

Европейската комисия публикува методология за оценка на пътната безопасност на цялата мрежа

Съгласно Директива (ЕС) 2019/1936 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2019 г. за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управление на безопасността на пътната инфраструктура за държавите членки се създава задължение да предоставят на ЕК списъци на пътищата, включени и изключени от обхвата на процедурите по управление на безопасност на пътната инфраструктура. В изпълнение на разпоредбата на 36б, ал. 6 от Закона за пътищата министърът на регионалното развитие и благоустройството и председателят на ДАБДП изготвиха и предоставиха на Европейската комисия списъците на пътищата, включени в обхвата на процедурите, които можете да намерите на:

<https://www.sars.gov.bg/deinost-na-dabpd/>



Европейската комисия предостави насоки относно методологията за цялостната оценка на безопасност на пътната мрежа. Въпреки че насоките не са задължителни, те имат за цел да помогнат на публичните органи в държавите-членки на ЕС да извършват тази оценка съгласно Директивата за управление на безопасността на пътната инфраструктура. Насоките задават рамка, насочена както към реактивна (базирана на настъпили пътни инциденти), така и към проактивна (въз основа на характеристики) оценка на безопасността. По отношение на характеристики като ширина на платното, крива на пътя, проектиране на кръстовища, крайпътно пространство и потенциални конфликти между моторизираните превозни средства и уязвимите участници в движението. Насоките предлагат методология за обща система за оценка на безопасността за класифициране на съществуващата пътна мрежа, която трябва да позволи да се оцени всеки пътен участък според 5-степенна скала. Това би позволило на властите да определят приоритети за бъдещи действия и инвестиции за справяне с проблемите, свързани с пътната безопасност. Съгласно директивата държавите-членки трябва да извършат първата цялостна оценка на магистралите и първокласните пътища до 2024 г.

следете ни на:



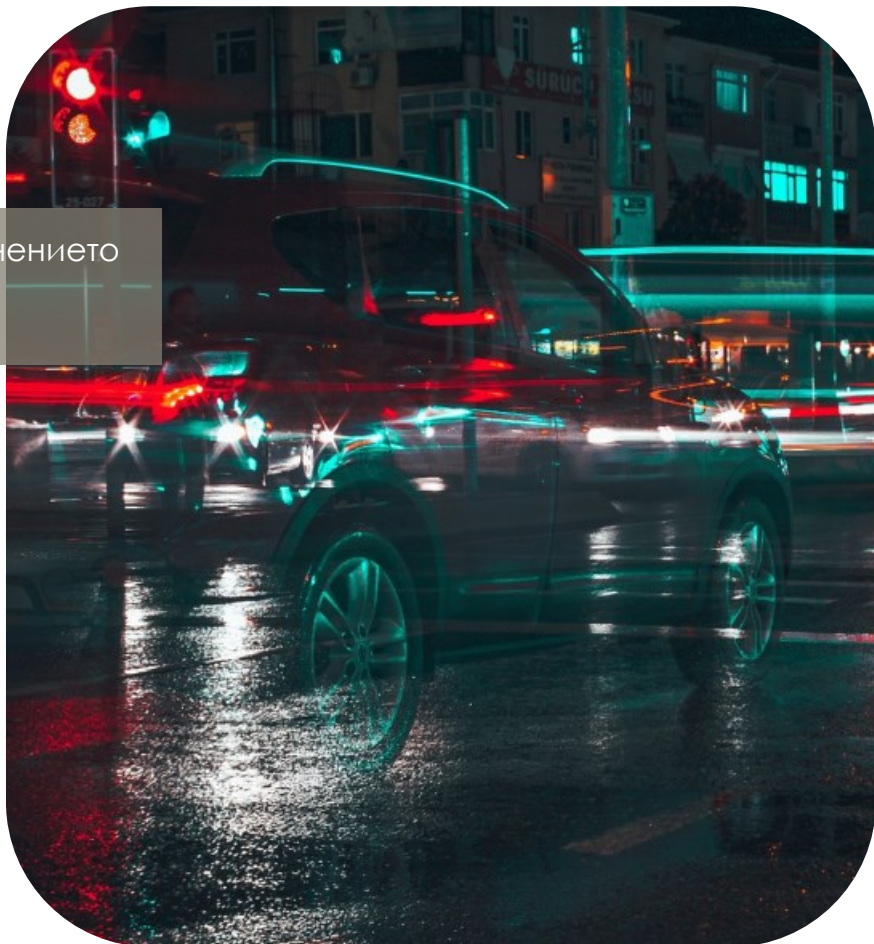
agency@sars.gov.bg

2

равносметката



Оценка на изпълнението за 2021-2022 г.



Подготовката на оперативния план за действие за 2023 г. беше предхождана от междинна оценка на изпълнението за 2021-2022, за да има увереност, че включените в него мерки в оптимална степен отговарят на състоянието на БДП към момента, нуждите и очакванията на обществото, стратегическите цели на политиката в дългосрочен план и оперативната среда, в която отговорните администрации функционират. Междинната оценка беше изготвена на база представена информация от секторните ведомства, както и въз основа на наблюдение на изпълнението на областно и общинско ниво. При оценката и анализа е обърнато внимание на онези мерки, които ДАБДП счита за ключови от гледна точка на поставените стратегически цели. Междинната оценка отчита, че оценяваното изпълнение все пак е повлияно от оперативната среда и нейните особености – например политическа нестабилност, която оказва въздействие върху административните процеси, в т.ч. върху законодателната дейност.

Основни констатации

Изминалите планови години следваше да осигурят на ангажираните с БДП институции технологично време за адаптиране на наличните ресурси, за пълноценна реализация на стратегията.

Акцентът беше поставен на:
базови промени в законодателната уредба;
подготовката на рамкови концепции;
установяване на общи процедури, механизми и методологии; единна комуникация и координация на общодържавните усилия за намаляване на пътнотранспортния травматизъм.

Оценката показва, че в задоволителна степен е положена основата за изпълнението на политиката по БДП за десетилетието 2021-2030, като:

са разработени и приети стратегическите и планови документи в условията на широк национален консенсус с партньорите на централно, областно и общинско ниво;
поставени са визията, целите и областите на въздействие, които да направляват работата на всички ангажирани институции в единна стратегическа рамка;

текущо се издават методически указания и се провеждат обучения;

подготвени са важни нормативни промени;

данните за БДП и ПТП са обект на текущо документиране и анализ;

подобрена е координацията между партньорите чрез дейността на ДОККПБДП;

активизирана е дейността на областните комисии по БДП чрез приемането на единни правила за работа и интензивно взаимодействие с ДАБДП;

на всички нива се планират мерки по БДП на годишна база;

посредством създадения и надграждан от ДАБДП механизъм за обмен на информация и управление на документооборота процесите са текущо обезпечени.

Подготвителните процеси протичат бавно и неефективно, като изпълнението на важни мерки се отлага във времето. В хода на текущото наблюдение ДАБДП системно констатира това закъснение и препоръчва корективни действия, които не се предприемат своевременно.

В резултат на горното част от стратегическите цели не се изпълняват задоволително. Това означава, че институциите осъществяват своята секторна дейност без тя да включва БДП в достатъчна степен. Усилията са предимно фокусирани към изпълнение на основни/рутинни задължения без задълбочен анализ на нуждите и рисковете от гледна точка на безопасността.

Планирането и докладването протичат формално. Информацията за изпълнението по ведомства често се представя общо и не съдържа конкретика за отделните мерки. Това особено важи за дейностите по пътната инфраструктура.

Ведомствата с компетенции по БДП все още не са извършили вътрешно-организационен анализ от гледна точка на управлението на БДП с цел реорганизация на ресурсите и установяване на адекватен и устойчив управленски контрол. До момента нито една институция не е представила информация за извършена оценка на изпълнението на ниво ведомство с набелязани слабости и ясна визия за преодоляването им.

Набирането, обработването и надграждането на данните за ПТП и БДП съдържа слабости, което възпрепятства пълния анализ и оценката на риска. Липсват достатъчно по обем и съдържание данни за експлоатационните характеристики на пътната инфраструктура, а това не позволява да се добие реална и пълна представа за състоянието ѝ.

Въпреки почти три изминали планови години част от администрациите все още не са възприели темата за БДП като неразделна част от дейността си. Подходът „безопасна система“ не е интегриран пълноценно, като редица мерки за пътна безопасност остават неизпълнени, а критични участъци - с години необезопасени.

Предвиждането и бюджетното осигуряване на мерки по БДП в рамките на ограничените бюджети на институциите е съществен проблем.

Въпреки сериозните финансови ограничения пътната безопасност може да се подобри, ако отговорните администрации:

извършват огледи;

набавят необходимите данни за състоянието на инфраструктурата;

правят анализ и оценка на нуждите;

приоритизират мерките, вземайки обосновани решения за насочване на инвестиции в правилните дейности, които ще имат най-голям ефект върху безопасността.

В много отношения рамковата политика по БДП остава ресурсно необезпечена и блокирана в ситуация на порочен кръг.

Подобренията се извършват бавно и при силно ограничен човешки и финансов ресурс.

Недостигът на кадри в общинските администрации е основен проблем, особено в по-малките общини, където липсват експерти с необходимото образование и опит за управление на пътната инфраструктура.

Често дейностите по пътна безопасност се извършват по съвместителство от служители, които имат множество други отговорности. Нереалистично е да се очаква от общините да изпълняват установените им със закон задължения, произтичащи от новата политика, без те да бъдат адекватно подпомогнати.

Може да се направи изводът, че държавната политика по БДП е формулирана още през 2020 г. като концепция с визия, цели и годишни оперативни задачи.

Извършват се системни наблюдения, анализ и оценка, като се предписват корективни действия, които отговорните администрации, поради комплекс от обективни и субективни причини, не съумяват да изпълняват задоволително в практически план.

Пред отговорните администрации стои ангажимента за преодоляване на установените през последните три години системни проблеми и компенсиране на забавата чрез подходяща реорганизация и мобилизация в оптимален срок, с оглед приключване на подготвителната фаза на първия планов период (2021-2023) и преминаване към следващия (2024-2026) с осигурена устойчива основа за надграждане.

3

2023: КАКВО СЛЕДВА?



В резултат на извършваните анализ и оценка се извеждат 4 цели на политиката по БДП за 2023 г., които ДАБДП, като координираща политиката структура, счита, че следва да направляват общодържавните усилия и да предпоставят контекста на плана за действие по шестте тематични направления от стратегията.

Следва да се направи уточнението, че представените по-долу цели не отменят, нито заменят приетите през 2020 г. стратегически цели по тематични направления, а подпомагат изпълнението им в практически план.

1/ Припознаване на темата за БДП от институциите и нейната интеграция в отделните секторни политики

Въпреки, че темата за БДП е предмет на целенасочена държавна политика, нейните визия, цели и задачи се възприемат като наложени, вместо да бъдат осъзнати като отражение на съществуващи проблеми и нужди, които изискват последователност в разрешаването им. В този смисъл БДП не следва да се разглежда просто като повсеместно глобално явление с национално изражение, а като предизвикателство, с което компетентните институции не могат да се справят в контекста на спецификите, в които явлението се проявява у нас. Това изисква целенасочено следване както на националната рамка, така и на припозната секторна концепция за БДП. Необходимо е институциите да адаптират в реален план наличните политически, институционални, административни, експертни и изследователски вътрешни ресурси на всички териториални и йерархични нива, за да осигурят подходяща микросреда за пълноценно изпълнение на ангажиментите по БДП.

Области на въздействие:

допълнителна подкрепа за гарантиране на изпълнението на държавната политика за БДП, като за неизпълнението на произтичащи от нормативната и стратегическата рамка ангажименти администрациите поемат съответната институционална отговорност;

вътрешен мониторинг и реорганизация на дейността на администрациите с оглед ефективно управление на дейности по БДП;

завършване на планирани ключови нормативни промени за регулиране на обществените отношения в областта на БДП чрез активна нормотворческа дейност;

концептуална промяна на подхода за работа с данни при източника за осигуряване на адекватна първична информация за анализ и оценка на риска, и оттам – за вземане на информирани и ефективни управленски решения.

2/ Утвърждаване и развие на институционалната функция и роля на координатор на ДАБДП в националната политика за БДП

Предвид координационните функции на ДАБДП голяма част от мерките попадат в компетенциите на секторни ведомства и органи на местно самоуправление, които се реализират в условията на оперативната им самостоятелност. Това поставя ограничения пред контрола на този процес, като ДАБДП може да наблюдава, констатира, анализира и отправя предложения за повишаване на ефективността. Една от основните препоръки е усъвършенстването на работата с данни. Информацията за характеристиките на пътищата, прилежащите елементи и техните промени във времето например са недостатъчни, което възпрепятства извършването на пълен анализ на пътната безопасност. Мерките се базират предимно на исторически данни за броя и тежестта на настъпилите ПТП, а не на оценката на риска като целенасочен процес. Осигурената възможност за извършване на адекватен по обем и съдържание анализ опосредства в голяма степен ролята и позицията на ДАБДП особено ако се затвори цикълът обследване-анализ-финансиране-проверка на резултата.

Области на въздействие:

прилагане от ДАБДП на регламентирано фондово/програмно финансиране на дейности по БДП на общинско ниво на база оценка на състоянието, анализ на нуждите и постигане на конкретен и измерим резултат;

разработване от страна на ДАБДП на методологии за различни аспекти от БДП в подкрепа на администрациите;

обсъждане на механизъм за последващ контрол от страна на ДАБДП за неизпълнението на законовоустановени задължения на администрациите по БДП;

засилване на мониторинга на ДАБДП върху дейността на ОКБДП като колективна структура с подготовка на тримесечни обобщени анализи и указания за предприемане на мерки;

въвеждане на методи и регламент за стимулиране активността на администрациите и организациите с номинации/награди за осъществен реален принос към БДП.

3/ Засилване приложението на научния подход

С цел постигане на заложената стратегическа цел за партньорство и прозрачност в политиката по БДП чрез сътрудничество гражданския сектор, бизнеса, научните и академичните среди е необходимо активно участие на партньорите извън държавните институции.

Области на въздействие:

прилагане на нови методи и мерки за интегриране на научните достижения;

провеждане на научни конференции;

създаване на Център за научни изследвания;

разработване на методика за получаване на психологическа подкрепа за водачи, управляващи МПС след употреба на алкохол, наркотични вещества и техните аналози, както и за такива, системно превишаващи скоростта;

надграждане на резултатите от проекта за наблюдение на ключовите показатели за ефективност на политиката по БДП.

4/ Увеличаване на общественото доверие в институциите и адаптиране на комуникационния процес към оперативната среда и очакванията на обществото

Предвид системните слабости в изпълнението на политиката по БДП, спадът в доверието към институциите от страна на обществото е естествен процес, към който следва да се подходи с необходимото разбиране за адекватно адаптиране към спецификите на средата.

Области на въздействие:

подготовка на комуникационен план в резултат на извършена оценка на комуникационната стратегия по БДП с цел адаптиране на мерките спрямо специфичните изисквания на средата;

осигуряване на публично достъпна информация за взаимовръзката проблем – неизпълнение – предприети мерки за саниране на неизпълнението;

разширяване на информацията за резултатите от осъществяваната контролна дейност, особено по методите на линейния и широкообхватния контрол.



Към планов период
2024-2026

Оперативен план за действие за 2023 г. като последна планова година от първия тригодишен планов период 2021-2023 г. включва набор от ключови мерки за изпълнение на стратегическите цели, заложи в Националната стратегията за БДП в Република България 2021-2030 г.

Планът се обвързва със заключенията на оценката на изпълнението до момента и поставя акцент върху конкретни области от Стратегията и тригодишния План за действие 2021-2023 г.

Чрез Плана се очаква да се ускорят определени дейности в управлението на БДП в отговор на наблюдаваните системни слабости в реализацията на рамковата политика.

Част от мерките следва естествено да надградят изпълнението от миналите планови години, други да отпаднат поради изчерпване на предназначението си или да се зложат отново, защото не са отбелязали напредък до момента, а трети са изцяло нови с оглед търсене на по-подходящ подход към постигане на целите.

Някои мерки от тригодишния план за действие с хоризонтален, текущ характер не са включени в плана, не защото нямат принос към изпълнението на целите, а поради това, че се приемат за константни и изричното им акцентиране в документа не е необходимо.

Предвидените мерки се считат за ключови и необходими за компенсиране на определената забава и максимално насочване на усилията в посока, която се очаква да постигне бърз ефект.

Не на последно място, документът е преход към подготовката на планов период 2024-2026, като ДАБДП призовава партньорите да споделят предложения за акценти в бъдещото планиране, които да подпомагат постигането на заложените стратегически цели и дългосрочната визия за универсална

4

КЛЮЧОВИ ПОКАЗАТЕЛИ



Измерване на ключови показатели (КП) за определяне нивото и ефективността на политиката по БДП

КП: Употреба на алкохол от водачите на леки автомобили

Въпреки, че само около 1,5% - 2% от пропътуваните километри в ЕС се изминават от водачи с наличие на алкохол в кръвта, по-високо от законно допустимото, една четвърт от всички смъртни случаи по европейските пътищата са свързани с употребата му. Поради това повечето страни я забраняват изцяло или поставят определени ограничения.

ЕК предлага два основни метода за събиране на данни за определяне на показателя като дял на водачите, управляващи МПС с концентрация на алкохол в кръвта в рамките на законоустановената граница. Изследването може да се извърши чрез: крайпътни тестове на издишания въздух на водачи, избрани на случаен принцип; самодекларирани предпочитания.

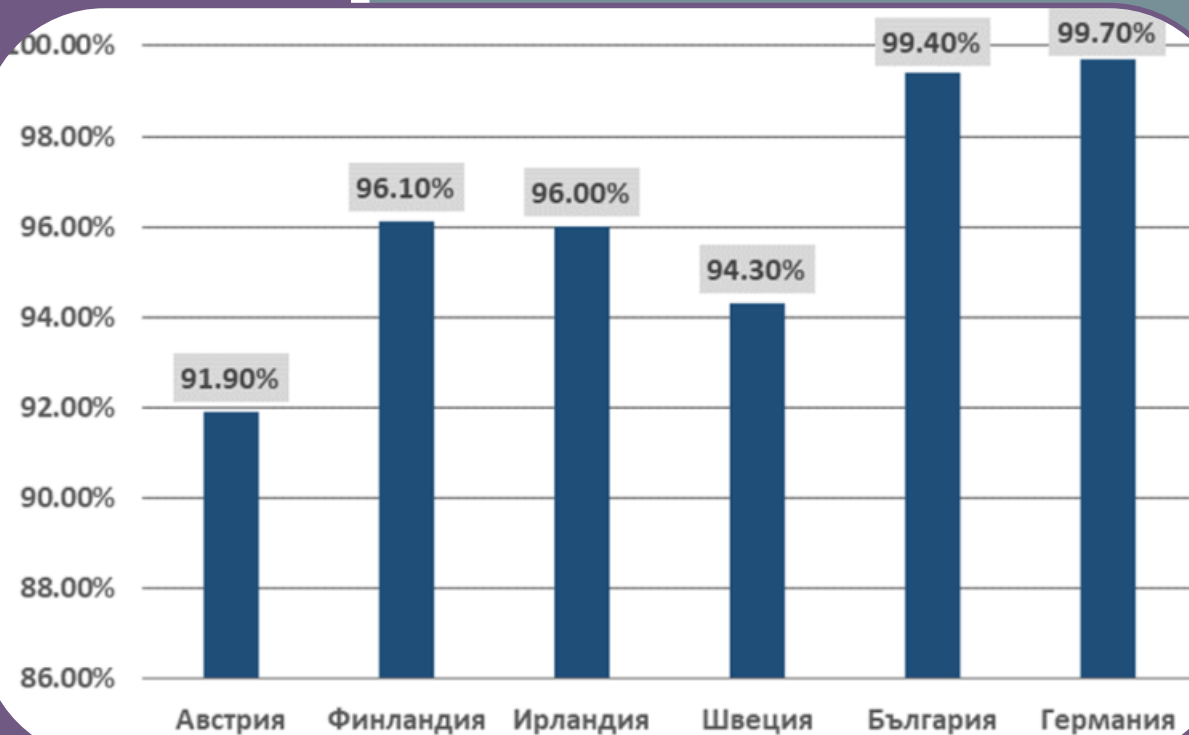
Провеждането на широкомащабно теренно изследване по първия метод, което да осигури статистически значими резултати, е относително скъпо, поради което повечето държави избират да провеждат нарочни допитвания до водачи на локации в населени места, извън населени места и автомагистрали.

Осем от 18 страни извършиха случайни проверки на издишания въздух от водачи, а шест, в това число и България, предпочетоха метода на самодекларирано поведение. Допитванията целяха да изследват определен период от време (например последните 30 дни), в който да се установи честота на шофиране след употреба на алкохол, или дали преди последното пътуване водачът е употребил.

В повечето страни от ЕС са позволени по-ниски нива на концентрация на алкохол, отколкото в България, особено за специфични групи водачи (нови и професионални), за които нивото е нула или 0,2 на хиляда. Някои законодателства не допускат изобщо наличие на алкохол в кръвта при управление на МПС (Румъния, Словакия, Чехия и Унгария). Според Световната здравна организация България е една от страните от ЕС, в които се наблюдава редовна прекомерна консумация.

Анализът на данните показва, че над 97 % от водачите спазват законоустановените ограничения, като в повечето държави няма значителна разлика в поведението им по различните видове пътища, но такава се отчита за времевите периоди. За всички страни се наблюдава, че през тъмната част на денонощието и през почивните дни водачите по-често шофират след употреба на алкохол.

Дял на водачите без наличие на алкохол в кръвта над законово гонустимата



АЛКОХОЛ

На база получените резултати може да се допусне, че в България от близо 2.5 милиона активни водачи на леки автомобили около 16 500 по всяко от денонощието са склонни да управляват МПС с концентрация на алкохол в кръвта над максимално допустимата, като за 2022 г. са пропътували около 230 млн. км.



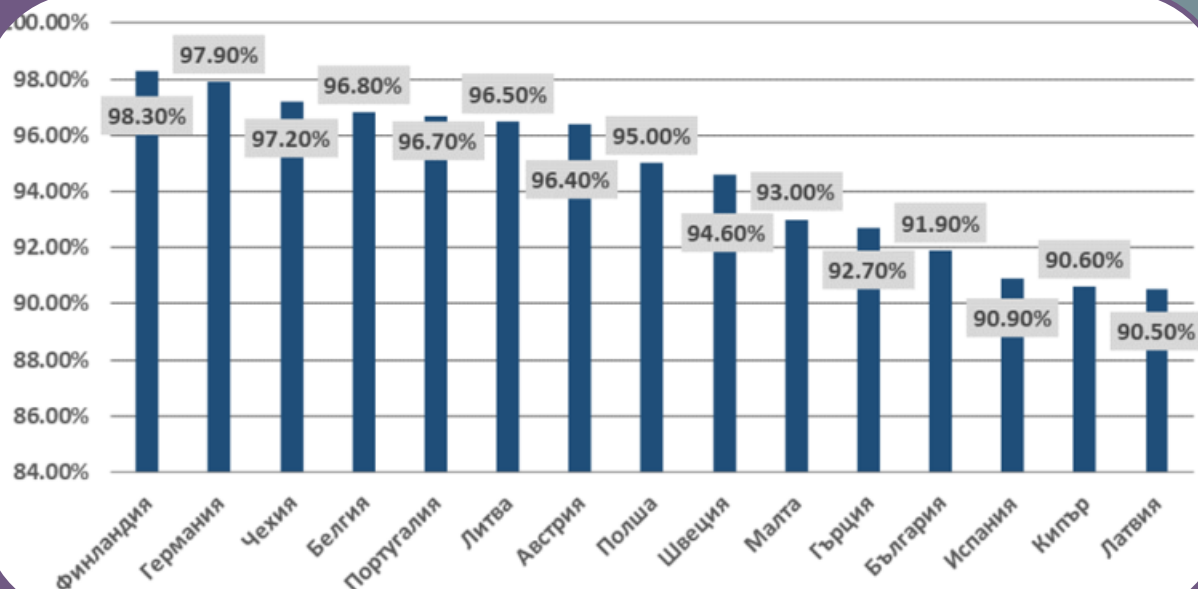
КП: Разсейване поради използване на мобилни устройства

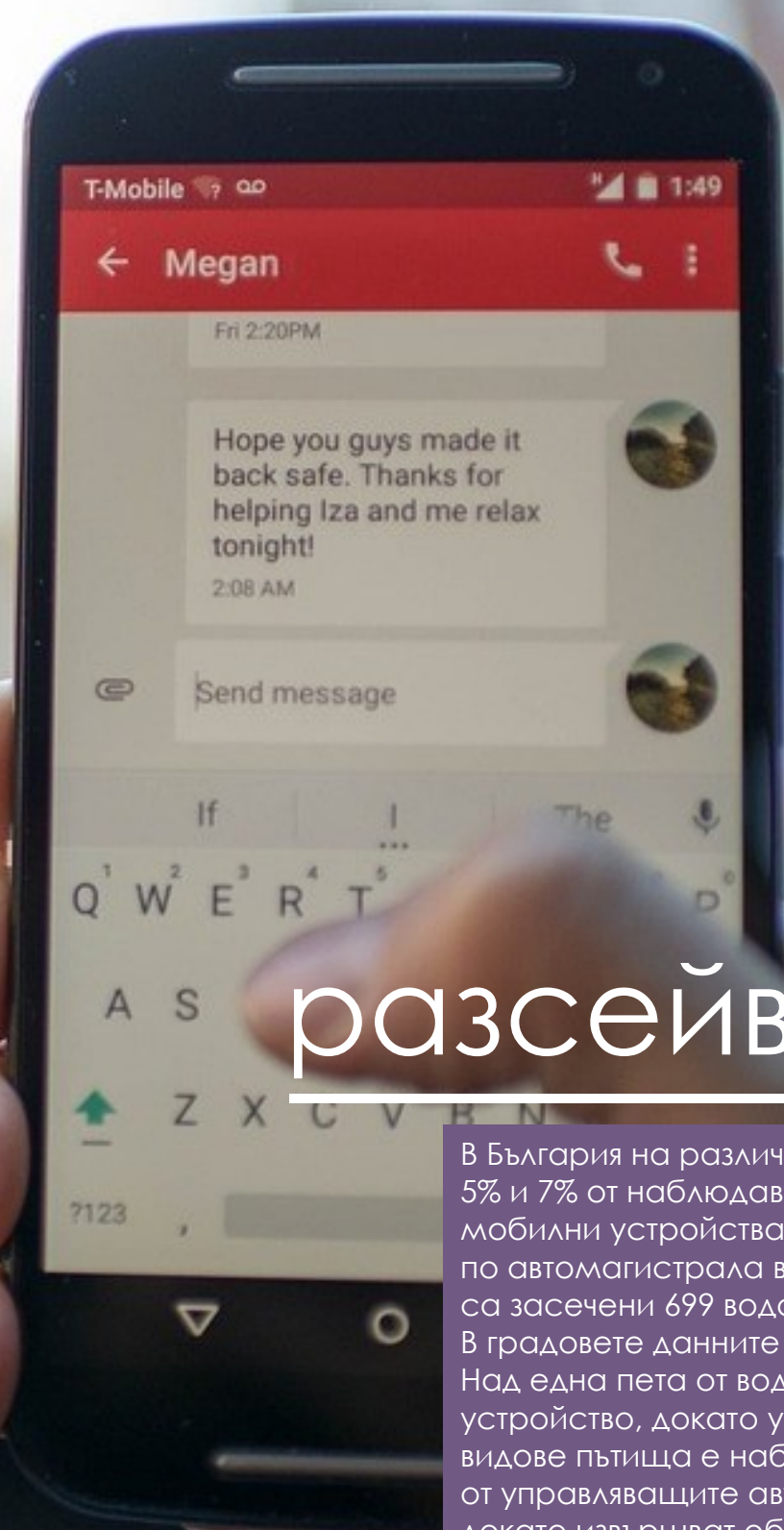
Разсейването на водачите е ключов фактор за настъпване на ПТП предвид масовото използване на мобилни устройства в съвременното ежедневие. Отклоняването на вниманието - физическо, визуално, звуково и умствено, може да предизвика произшествие с тежки последствия.

Този показател се определя от ЕК като дял на водачите, които не използват преносимо мобилно устройство, докато управляват автомобил. От 18 държави-членки на ЕС 15 събраха данни чрез наблюдение на терен в близост до пътя (Австрия, Белгия, България, Кипър, Чешката република, Финландия, Германия, Гърция, Латвия, Литва, Малта, Полша, Португалия, Испания и Швеция).

Крайният резултат показва, че повече от 90 % от водачите не използват преносимо мобилно устройство по време на шофиране (процентите варират между 90,6 % в Кипър до 98,3 % във Финландия). Наблюдава се общата тенденция, че лицата на възраст над 65 години, които употребяват телефон, са много по-малко спрямо другите възрастови групи. За отделните видове пътища и времевите периоди също се наблюдават различни модели на поведение.

Дял на водачите, които не използват мобилни устройства по време на пътуване





разсейване

В България на различните видове пътища между 5% и 7% от наблюдаваните водачи използват мобилни устройства. На 10 места по автомагистрала в работен и почивен ден са засечени 699 водачи с телефон в ръка. В градовете данните са още по-тревожни. Над една пета от водачите държат мобилно устройство, докато управляват МПС. По всички видове пътища е наблюдавано, че 5% от управляващите автобуси използват телефон докато извършват обществен транспорт на пътници, в това число деца и ученици.

КП: Скорост

От гледна точка на безопасността скоростта се счита за „твърде висока“, когато е превишена и несъобразена, т.е. не се спазват ограниченията или не се отчита ситуацията - интензивност на движението, експлоатационното състояние на инфраструктурата и метеорологичните условия.

Приема се, че тази скорост е пряка причина за 10-15 % от всички ПТП и за 30 % от инцидентите със загинали, а когато не е водещ фактор, то често е допринасящ и утежняващ за последствията.

За измерване на скоростта съществуват различни показатели, които се допълват взаимно. Основният е делът на превозните средства, пътуващи в рамките на ограничението, като измерва превишената скорост, пряко свързана с броя на ПТП.

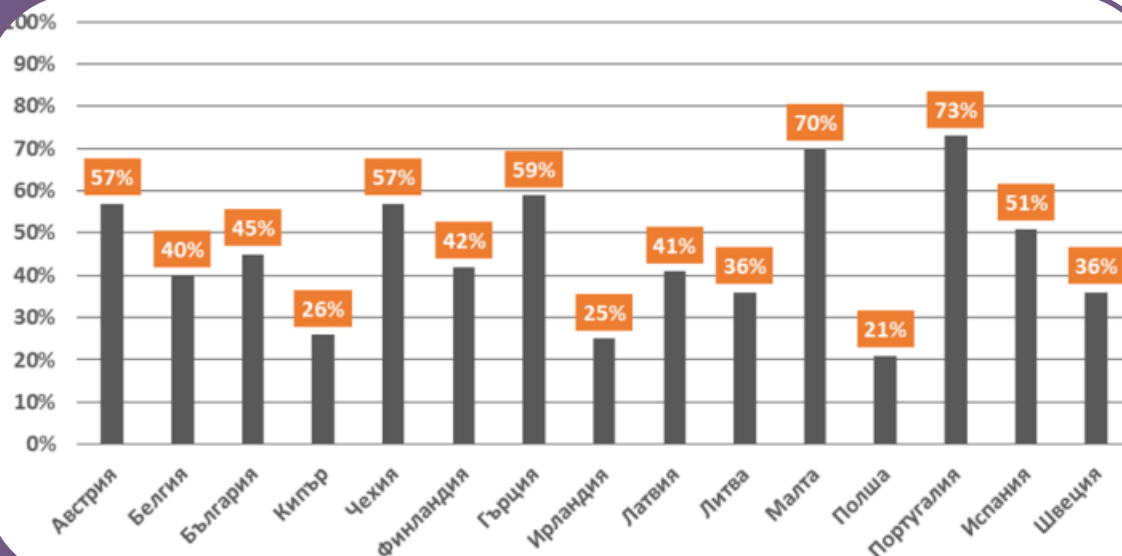
Други показатели са средната скорост и скоростта, под която се движат 85 % от превозните средства. За целите на изследването се използва моментна скорост.

В изследването на този ключов показател участваха Австрия, Белгия, България, Кипър, Чехия, Финландия, Германия, Гърция, Ирландия, Латвия, Литва, Люксембург, Малта, Нидерландия, Полша, Португалия, Испания и Швеция.

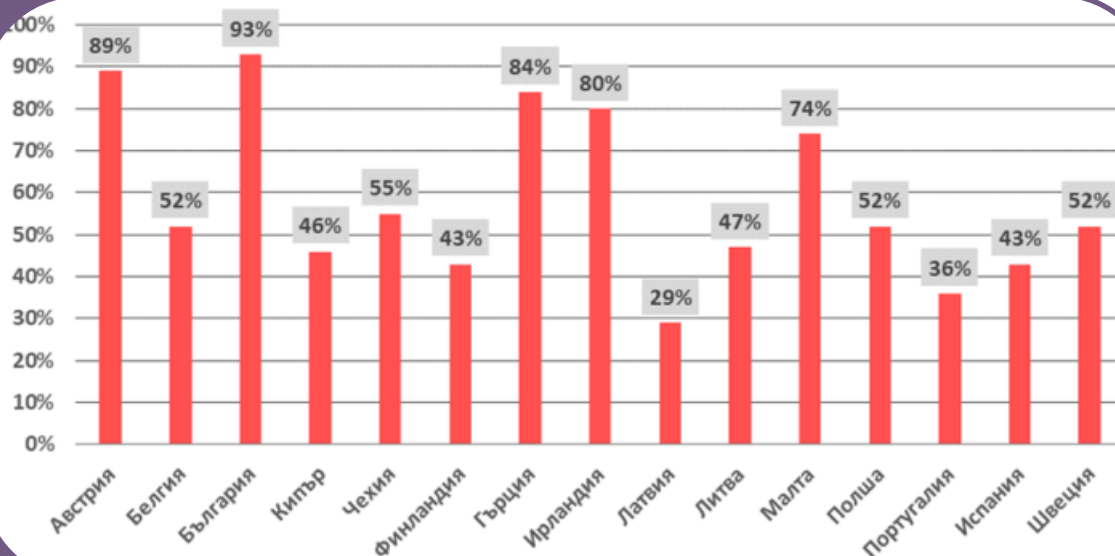
Ограниченията на скоростта за видовете пътища се различават в отделните държави-членки, а по-високото ограничение за един и същ вид път обикновено означава по-голям дял на водачите, които шофират в рамките на ограничението (например България и Ирландия).

Данните за отделните периоди от време показват, че поведението на водачите може да се различава в различните държави между светлата и тъмната част на денонощието, и между делничните и почивните дни.

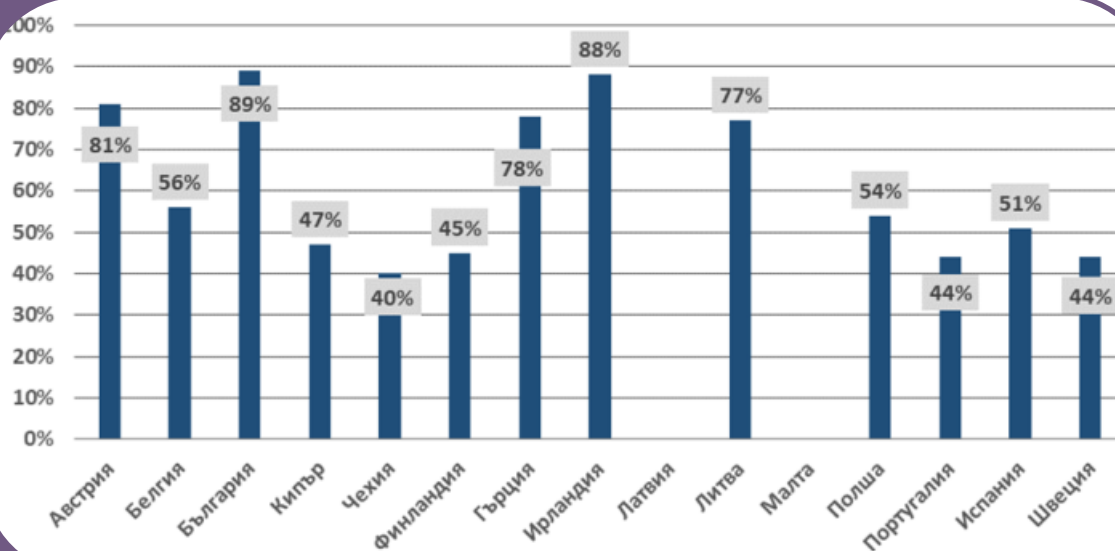
Дял на водачите, които спазват ограниченията за максимално допустима скорост на движение по пътища



Дял на водачите, които спазват ограниченията за максимално допустима скорост на движение по пътища извън населените места

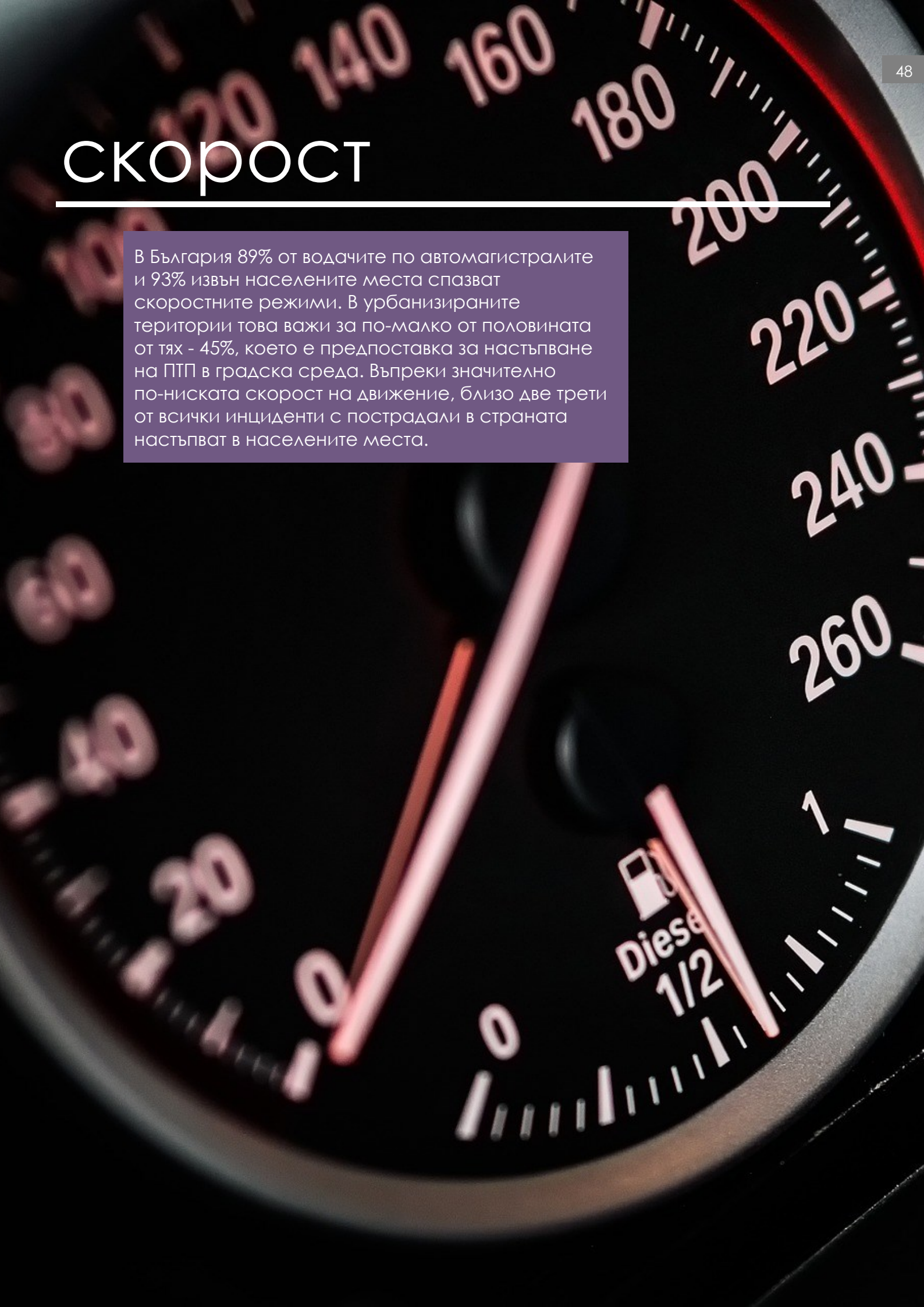


Дял на водачите, които спазват ограниченията за максимално допустима скорост на движение по автомагистрали



СКОРОСТ

В България 89% от водачите по автомагистралите и 93% извън населените места спазват скоростните режими. В урбанизираните територии това важи за по-малко от половината от тях - 45%, което е предпоставка за настъпване на ПТП в градска среда. Въпреки значително по-ниската скорост на движение, близо две трети от всички инциденти с пострадали в страната настъпват в населените места.



КП: Обезопасителни колани и системи за обезопасяване на деца

Съгласно данни на ЕК рискът от наранявания при деца може да се намали с около 60 % при правилно използване на подходяща система в сравнение с обезопасяването на дете с колана в автомобила.

Възможните отклонения в употребата на детски системи за обезопасяване включват неправилното им фиксиране към превозното средство и на детето към тях.

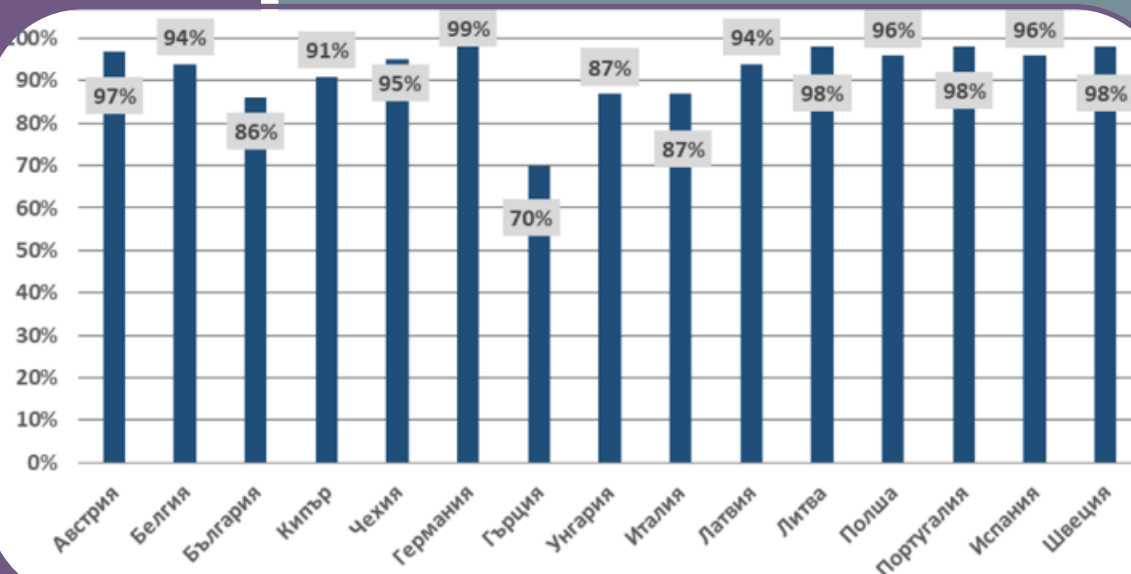
Грешките при използването на обезопасителните колани на автомобила са поставянето им зад гърба или под мишницата.

Този ключов показател се определят като дял на пътниците в превозното средство, които използват коланите и системите правилно.

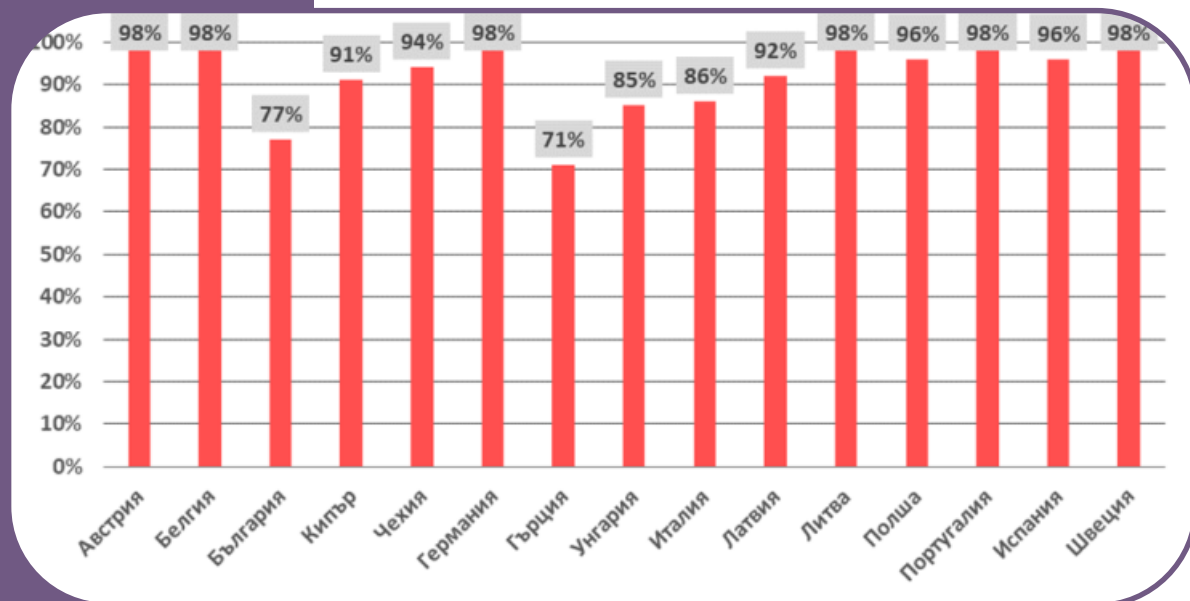
Данните показват, че дялът на коректно обезопасените пътници на задните седалки е значително по-нисък от този на возещите се отпред.

Дялът на правилно обезопасените деца започва от малко над 35 %. Дялът на правилното използване на предпазните колани от водачите и пътниците в леките автомобили е най-висок по магистралите и най-нисък в градовете.

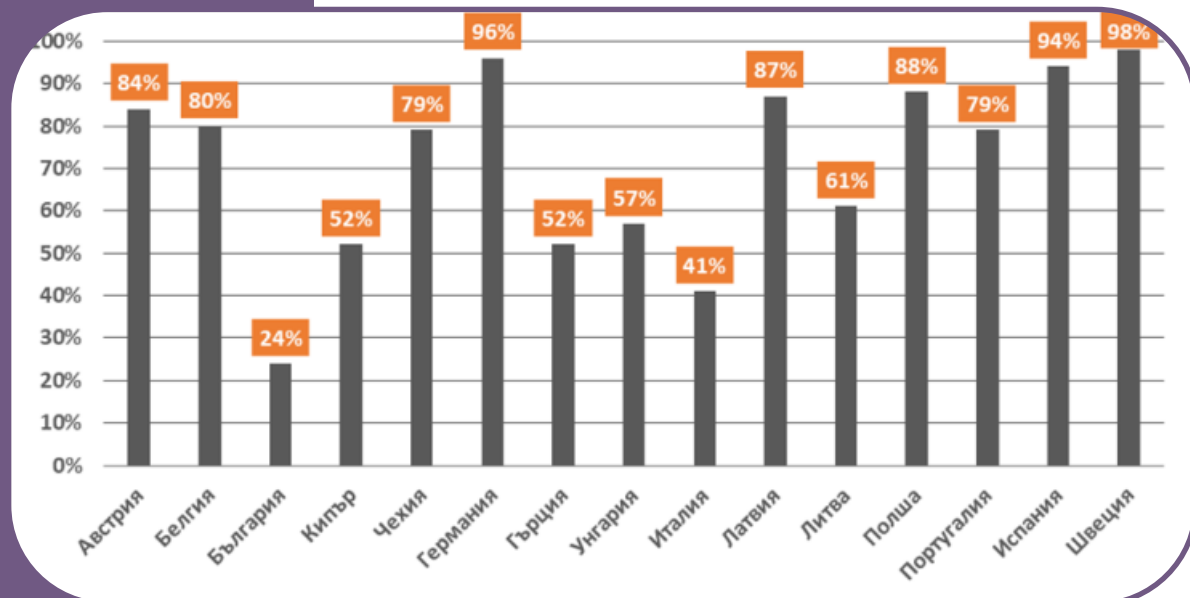
Дял на водачите, които използват коректно обезопасителни колани



Дял на пътниците на предните седалки, които използват коректно обезопасителни колани



Дял на пътниците на задните седалки, които използват коректно обезопасителни колани



обезопасяване

В България често се пренебрегва необходимостта от използване на обезопасителни колани. Около 20% от всички водачи не ги поставят. Още по-притеснителни са данните за пътниците, пътуващи на задните седалки - само една трета от тях слагат колани. Дори на автомагистралите, където измерената средна скорост на движение е 116 км/час, едва около 36% от пътниците се обезопасяват. За системите за безопасност на деца е установено, че в автомобилите, превозващи деца, 60% се използват правилно.

КП: Предпазни каски

По данни на Световната здравна организация използването на предпазна каска намалява тежестта на нараняванията с около 72 % и вероятността настъпило ПТП с мотоциклетист да доведе до смърт - с до 39 %.

Въздействието на велосипедните каски показва, че поставянето им допринася за намаляване на наранявания на главата с 48 %, на тежки травми с 60 %; и на общия брой загиналите и тежко ранени велосипедисти с 34 %.

Ключовият показател се определя като дял на водачите на двуколесни моторни превозни средства и велосипеди, носещи защитна каска.

Процентът на използване на каски сред мотоциклетистите е много висок в почти всички държави (над 90 %), участвали в изследването, докато този за велосипедистите е значително по-нисък, като варира от 17,9 % до 52,6 %.

Във всички държави използването на каски от мотоциклетистите е задължително, докато за велосипедистите в общия случай не е.

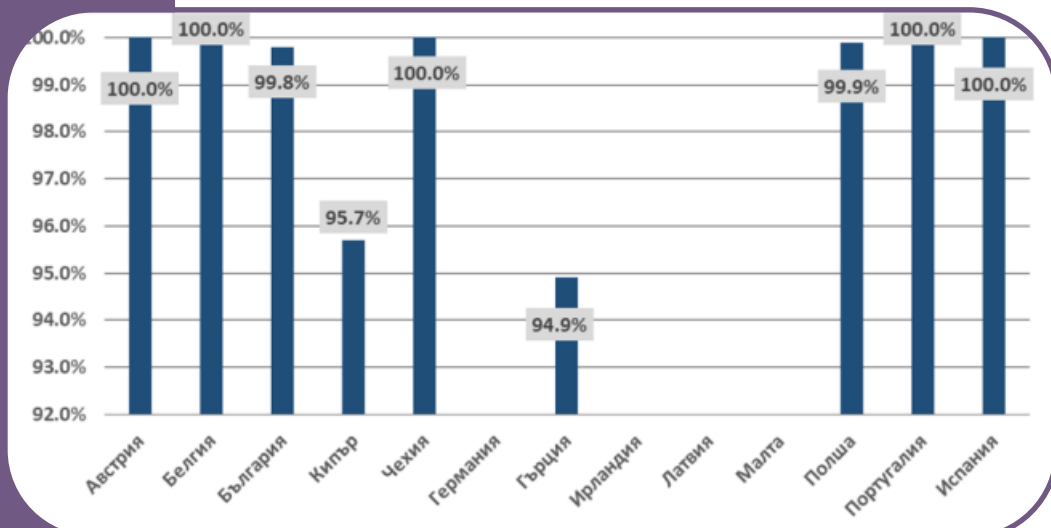
Навсякъде делът на велосипедистите, които използват каски, е по-висок по пътища извън населените места в сравнение с урбанизирани територии.

При мотоциклетистите наблюдението е почти еднакво по магистралите и извън населени места. Делът на водачите с предпазни каски в градска среда е значително по-нисък.

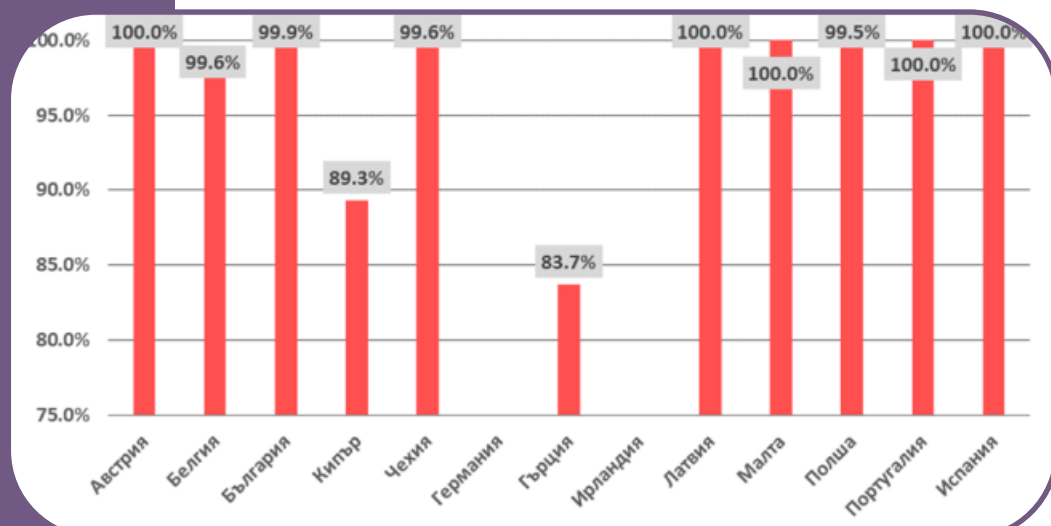
В допълнение се отчита, че за всички страни използването на каски сред велосипедистите е по-високо през почивните дни в сравнение с делничните, докато при мотоциклетистите не се наблюдава значителна разлика в дните от седмицата.

Резултатите за велосипедистите още показват, че има разлика в използването на предпазни каски между половете и различните възрастови групи, като повече мъже и деца използват защитна каска при колоездене, отколкото жени.

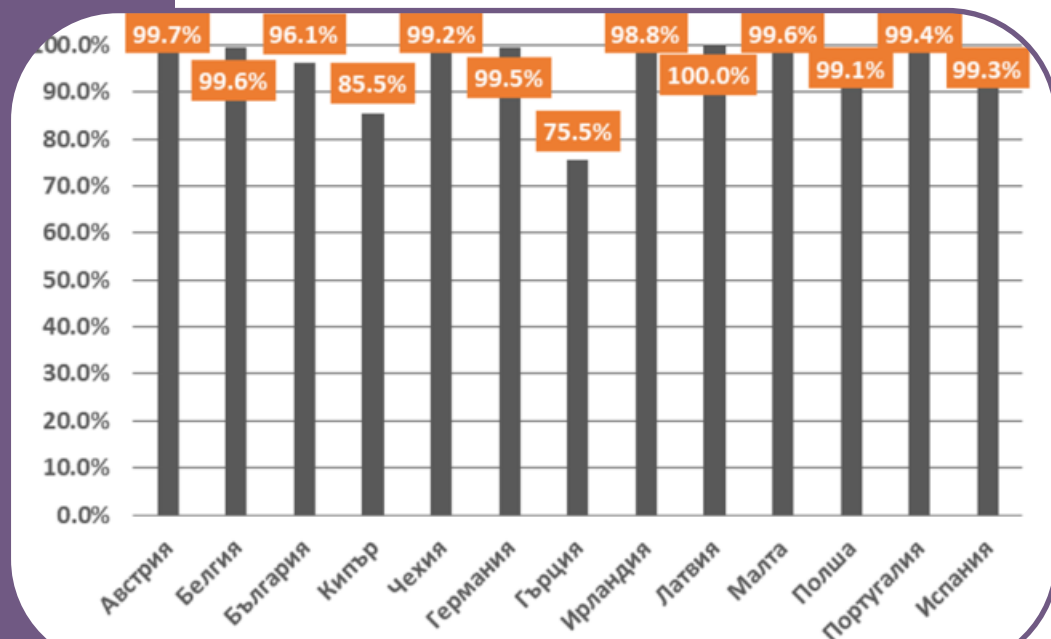
Дял на мотористите, които използват
предпазни каски по автомагистралу



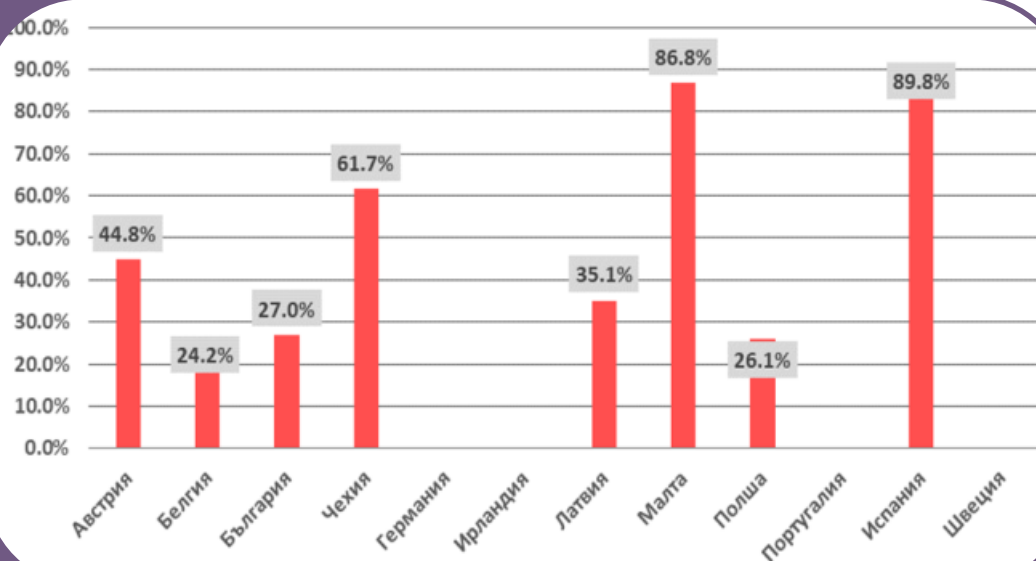
Дял на мотористите, които използват предпазни каски
по пътища извън населените места



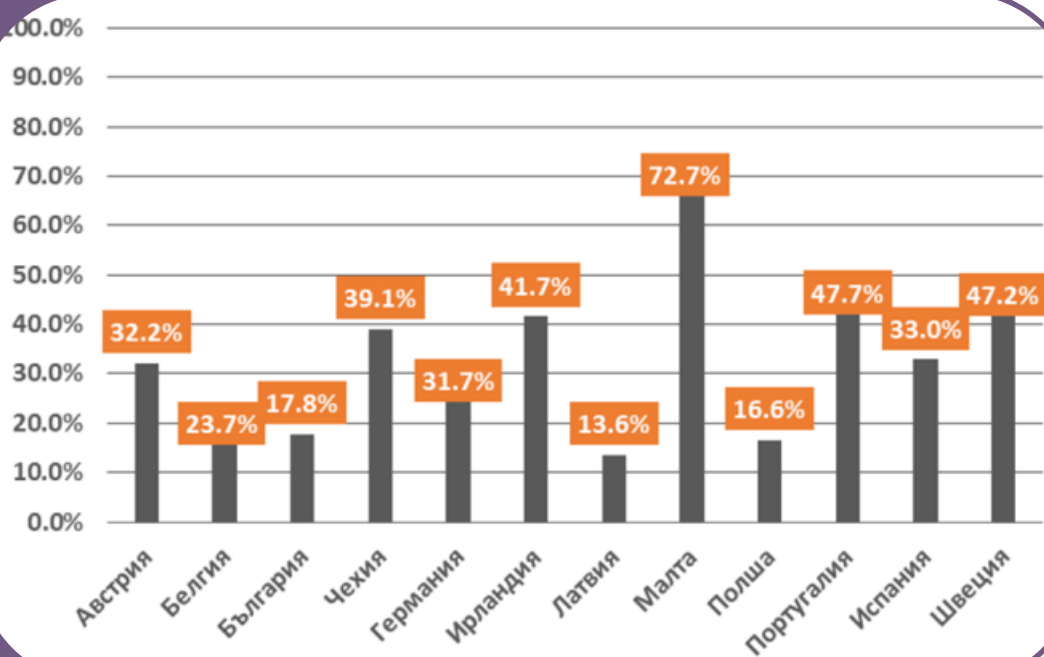
Дял на мотористите, които използват предпазни каски
по пътища в населените места



Дял на велосипедистите, които използват предпазни каски по пътища извън населените места



Дял на велосипедистите, които използват предпазни каски по пътища в населените места



предпазни каски

В България делът на мотоциклетистите, използващи предпазни каски, е сравнително висок - в градовете достига 96%, извън населените места - 99%. За всички видове пътища само 20% от велосипедистите поставят предпазни каски.

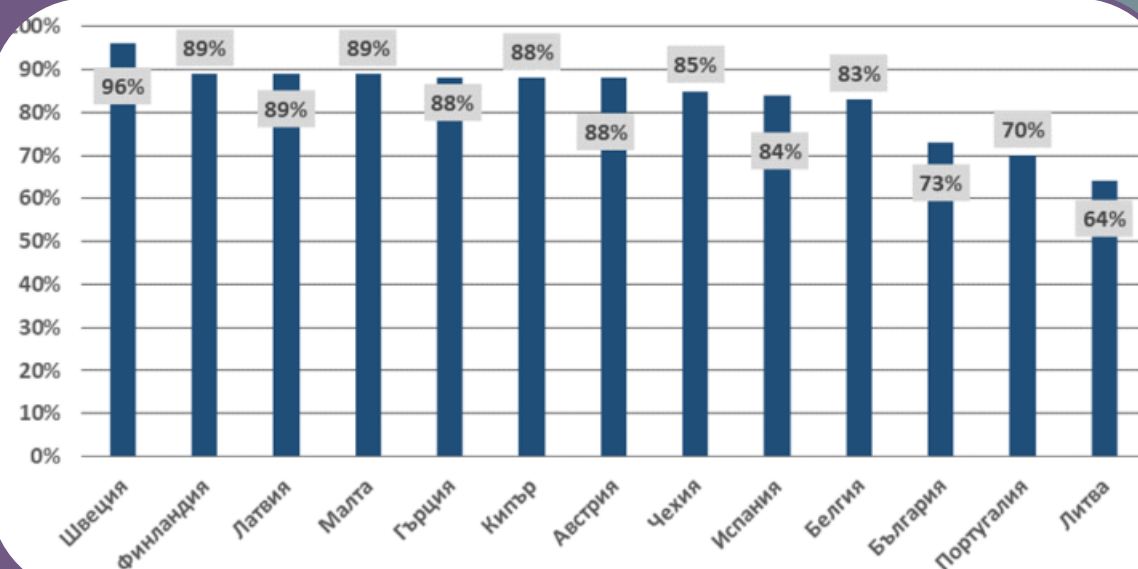


КП: Автомобилен парк

Показателят се определя като дял на новите леки пътнически автомобили, новорегистрирани за съответната година, с рейтинг за безопасност по Европейската програма за оценка безопасността на превозните средства (Euro NCAP), равен или надвишаващ определен праг.

На графиката по-долу е показан показателят за всички държави, които са предоставили данни за изчислението му - процент новорегистрирани леки автомобили с рейтинг Euro NCAP, равен или по-висок от 4 звезди през 2019 г. и 2020 г.

Дял на новите леки автомобили, регистрирани през 2019 г. с оценка 4 и 5 звезди съгласно EuroNCAP



Проведен е сравнителен анализ на автопарка в 13 европейски държави - Австрия, Белгия, България, Кипър, Чешката република, Финландия, Гърция, Латвия, Литва, Малта, Португалия, Испания и Швеция. Процентът варира между 96 % в Швеция и 64 % в Литва. За всички държави, с изключение на три, стойността е над 80 %. Това означава, че през 2019 г. 80 % от новорегистрираните нови леки автомобили имат поне добри резултати по отношение на безопасността. Швеция, Финландия и Латвия имат най-високия показател за безопасност на превозните средства, а Литва, Португалия и България - сравнително най-ниски стойности.

АВТОМОБИЛИ

Делът на новите леки автомобили в България остава най-нисък в Европа. Това е симптоматично за безопасността на автомобилния парк, която е функция от средната му възраст - 19 години. В допълнение, нивото на безопасност (системи за сигурност и асистенция) в новорегистрираните автомобили също е в долните граници спрямо останалите държави-членки, което дава отражение върху цялостното състояние на БДП.



Проектът се измерване на ключовите показатели продължава от 2023 г. до 2025 г. в следваща фаза - Trendline с участието на 25 европейски държави (плюс седем други като наблюдатели). Ще се постави по-голям акцент върху използването на ключови показатели за оценка на ефективността за политиката за пътна безопасност. България продължава своето участие чрез ДАБДП като партньор в международен консорциум, ръководен от холандския Институт за изследване на пътищата (SWOV).

Предвижда се да разработят и **експериментални** показатели за измерване и анализ:

Контрол за спазване правилата на движение

Неспазване на червена светлина от участници в движението

Управление на МПС под въздействие на наркотични вещества (В България дефинирано „след употреба на наркотични вещества и техните аналози“

Дял на дължината на лентите с ограничение от 30 км/ч в населените места

Използване на светлини от велосипедистите през нощта

Спазване правилата на движение на кръстовища

Отношение към високорисково поведение на пътя (например социална норма за приемане на риск)

Предложени 3 **допълнителни** показатели за измерване и анализ:

Носене на каски от водачи на самобалансиращи се превозни средства

Самодекларирано рисково поведение

Алтернативни показатели за скорост

ЕК е взела решение ключовият показател за безопасност на инфраструктурата да бъде измерван въз основа на оценката на пътищата, която всяка страна-членка следва да извърши до 2024 г. Поради това, в рамките на проекта показателите, касаещи състоянието на пътната инфраструктура, са изключени от изследването.

5

добро́то послание



Зад обектива на Димитър Михайлов

Димитър Михайлов, 37 г., подпомага дейността на ДАБДП със заснемане, озвучаване и обработка на видеоматериали в подкрепа на безопасността на движението по пътищата. Всичко започва преди няколко години като на шега. От любителски снимки, през кратки видеа от пътувания с мотоциклет, заснети с любителски клас видеокамера. Най-голям тласък на професионалното му развитие в сферата дава случайна среща и запознанство с 8-кратния рали-шампион на България - Димитър Илиев, приел пътната безопасност за своя кауза.

„Ако имаш две ябълки и дадеш едната на някого - оставаш само с една. Но ако знаеш 100 неща и ги предадеш на други хора - ти все още ги знаеш. Защото знанието е това, от което, ако дадеш, няма да изгубиш.“

БДП е съвкупност от теми, които са неразривно свързани. Няма повече или по-малко важна. Важните са живота и здравето, и познаването на всички теми, свързани с безопасността, е единственият начин да осигурим тяхното опазване. Човекът е така устроен, че вниманието му да бъде привлечено от критични и опасни гледки, заради подсъзнателното действие на инстинкта за самосъхранение. Но също така всички търсят бързо решение на проблем, който срещат. Комбинацията от двете неща в един видеоматериал определено пробужда интерес и задържа вниманието на зрителите, което е главната цел, за да бъде предадена информацията.

Из видеото за правата и отговорностите на пешеходците



„След като се избере тема и се зададе идея, се подготвя текст - поднесен в лесно разбираем за зрителя стил. Заснемат се кадри, а за илюстриране на лошите примери се монтират готови и свободни за използване заставки от реални ситуации на пътя, които безопасното поведение на пътя не следва да допуска. Заснемат се добрите практики, набавя се или се изработва реквизит. Удовлетворен съм, че не само прилагам наученото, но и добивам много нови знания в процеса на работа с колегите си. Вече миогледът ми не се ограничава до поведението и способностите на водачите, а обхваща и другите участници в движението.“ споделя Митко.

Държавна агенция "БДП"
@DABDP 1.53K subscribers 60 videos
Официален видео канал на Държавна агенция "Безопасност на движ..."

HOME VIDEOS SHORTS PLAYLISTS COMMUNITY CHANNELS ABOUT

Latest Popular

Bus Belts Campaign 327 views • 3 days ago	Bus Belts Campaign 21 views • 3 days ago	МОТОЦИКЛИТИ Съвети за безопасност към всички участници в движението 56 views • 12 days ago	АКВАПЛАНИНГ Полезни съвети при шофиране по мокра настилка 93 views • 1 month ago
ВЕЛОСИПЕДИСТИ Права, задължения и съвети за безопасно придвижване с... 175 views • 1 month ago	НАМАЛЕНА ВИДИМОСТ Как да избегнем опасностите при шофиране 474 views • 2 months ago	ТЕЛЕФОНИ Колко опасни са при шофиране 290 views • 5 months ago	Как да изберем подходящи гуми за всеки сезон 170 views • 5 months ago
ПЕШЕХОДИИ Права, задължения и полезни съвети 660 views • 7 months ago	НЕВИДИМИ КОЛООЗДАЧИ Как да ги гледаме и... 603 views • 7 months ago	Алкохол ВЪЗДЕЙСТВИЕ ВЪРХУ СПОСОБНОСТТА ЗА ШОФИРАНЕ 558 views • 8 months ago	МОТОРИ И МОТОРИСТИ РИСКОВЕ, ГРЕШКИ И СЪВЕТИ 504 views • 8 months ago

Следете ни на:

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

<https://www.youtube.com/@DABDP/about>

www.sars.gov.bg

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 регулярно.

Пишете ни на: bulletin@sars.gov.bg



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

Колектив: екип ДАБДП

Редактор: редакторски колектив ДАБДП

Снимки: ДАБДП, <https://pixabay.com/>; партньорски институции

Предпечатна подготовка: ДАБДП

Номер и дата на изданието: ISSN 2738-7445, №18

Дата: април 2023 г.