www.sars.gov.bg

БЮЛЕТИН

2025

за безопасност на
движението по пътищата



тема на броя:

нова надежда



Уважаеми читатели,

Представяме на Вашето внимание двадесет и седмото издание на информационния бюлетин на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, вдъхновено от една нова надежда на настоящата 2025 г. - шестата поредна година на общодържавни усилия за подкрепа на безопасността на движението по пътищата. В изданието представяме на Вашето внимание традиционните акценти от изминалото тримесечие, глобалния призив за ускоряване на напредъка в изпълнението на десетилетието на действие за пътна безопасност на ООН и целите за устойчиво развитие, една доказана концепция за безопасна мобилност в градските територии и полезни съвети за участниците в движението в съвременното натоварено и обусловено от стрес ежедневие. Благодарим Ви, че сте наш партньор в усилията за опазване на човека, когато е на път!

Екипът на ДАБДП

www.sars.gov.bg

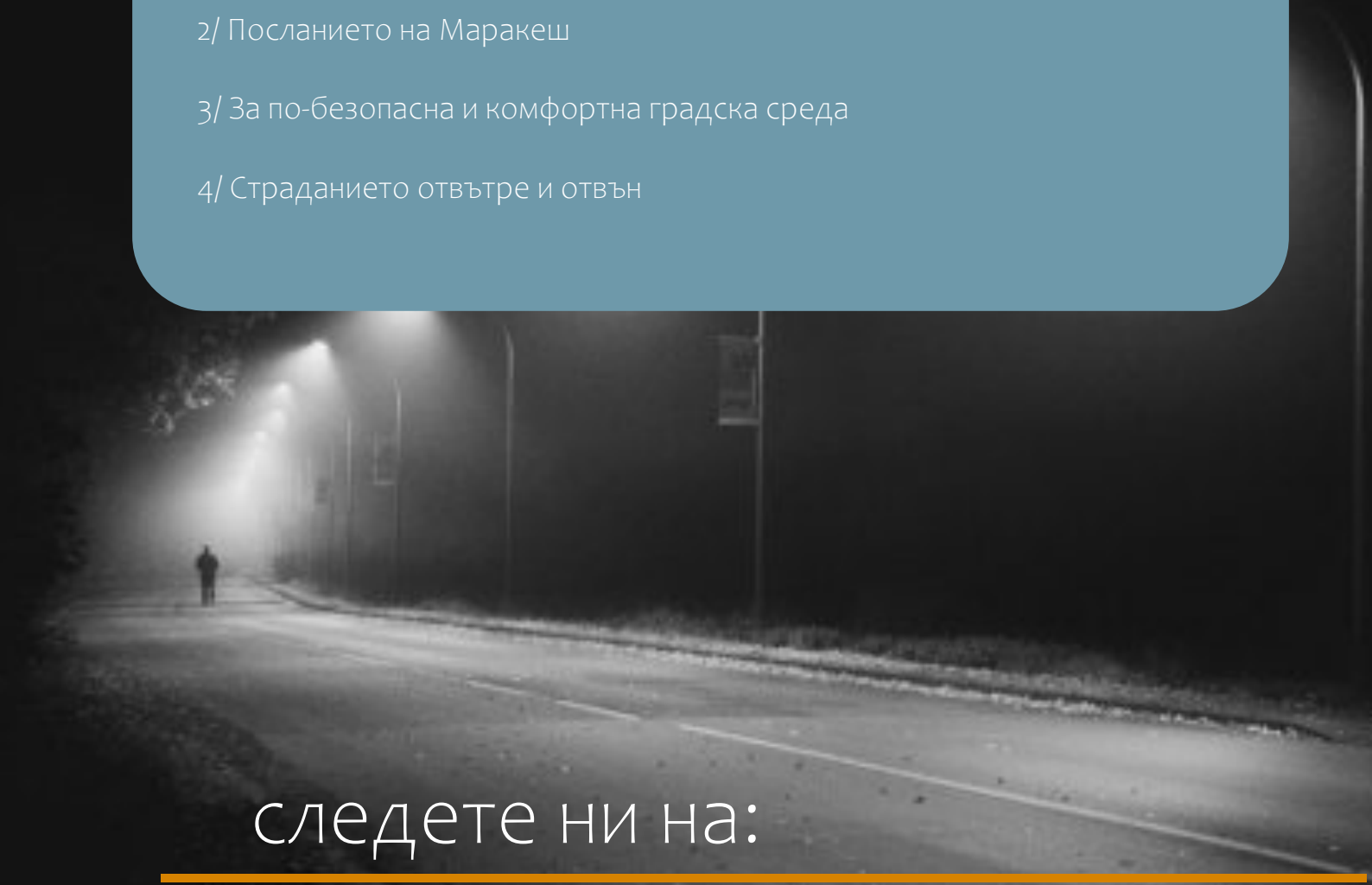
В броя ще научите:

1/ Актуално

2/ Посланието на Маракеш

3/ За по-безопасна и комфортна градска среда

4/ Страданието отвътре и отвън

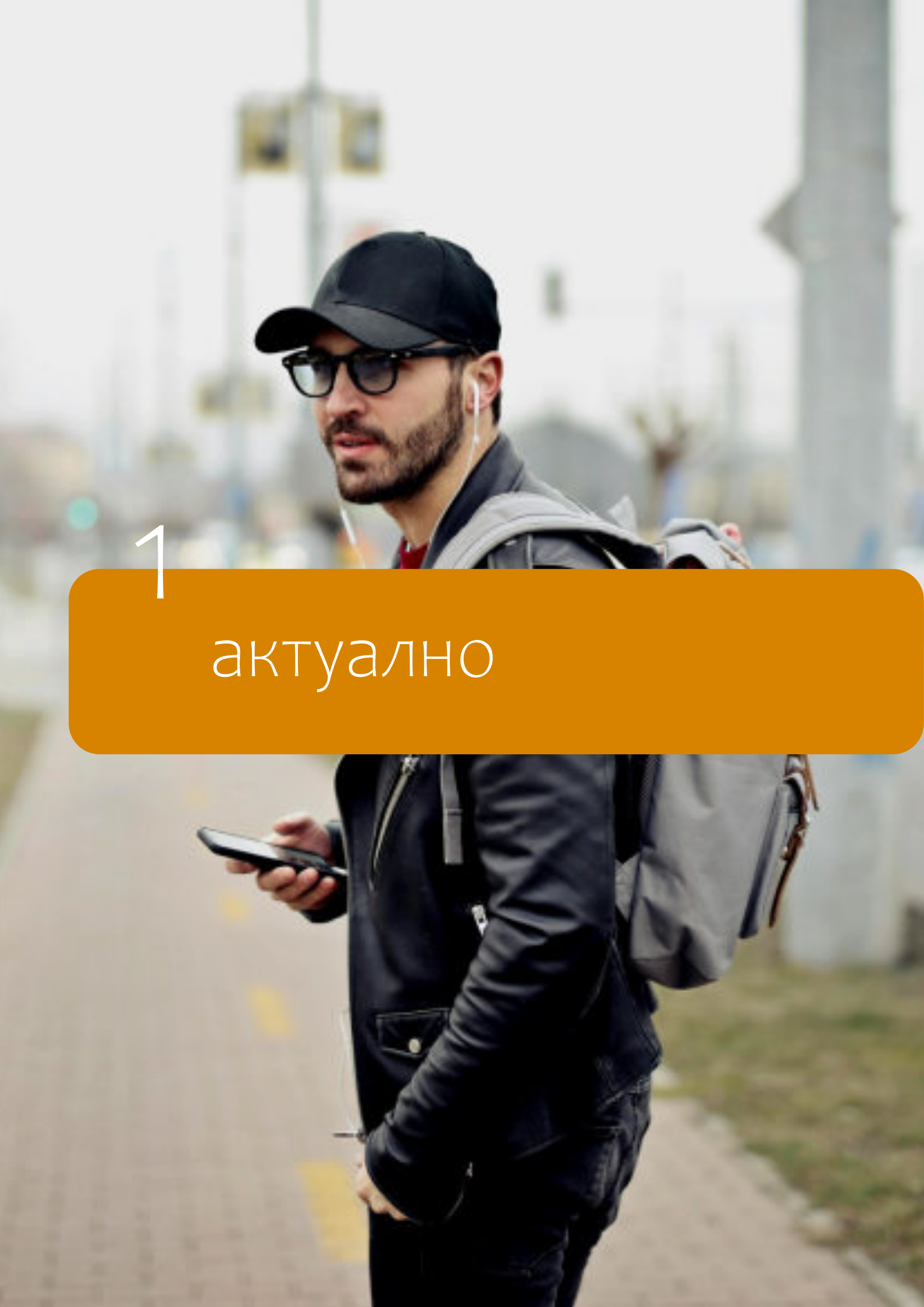


следете ни на:

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

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

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



1

актуално

Дългосрочни решения за подобряване на БДП бяха обсъдени в парламента





Напомняме, че през 2024 г. ДАБДП насочи усилията си върху оценка на състоянието на елементите от пътната и уличната инфраструктура на територията на общините. Събраната и обработена информация ще спомогне за по-доброто планиране на капиталови инвестиции и текущо пътно поддържане по места.

В допълнение, през настоящата година ДАБДП има задачата да завърши цялостната оценка на безопасността на 603 пътя с обща дължина 13 000 км.

Законопроектите за изменение и допълнение на Закона за движение по пътищата, внесени в Народното събрание, и ефективното управление на ресурсите, постъпили във Фонд за безопасност на движението, също бяха сред темите на форума.

„Трябва да намерим дългосрочни решения за подобряване на пътната безопасност“, заяви председателят на Народното събрание г-жа Наталия Киселова при откриването на дискусионен форум в парламента на тема „Ред, законност и сигурност на пътя“.

„Отворени сме към всяко разумно предложение, което може да спаси човешки живот и избегне травми при пътни произшествия“, посочи г-жа Киселова. Тя изрази надежда 51-вото Народно събрание да бъде по-различно от другите, които много бързо се разпускаха и не се обръщаше внимание на въпроси и проблеми, които всекидневно засягат български граждани. Един от тези проблеми е агресията на пътя. По думите на г-жа Киселова той е многоаспектен и след като толкова много хора от сдружения и институции са дошли в Народното събрание, те очакват народните представители не просто да ги изслушат, но и да предприемат конкретни стъпки.

„Пътнотранспортните произшествия водят до загуба на човешки животи и сериозни наранявания. За съжаление, тези инциденти не само причиняват трагични последици за пострадалите и техните семейства, но също така натоварват здравната система, инфраструктурата и икономиката на страната. За да се противопоставим на този сериозен проблем, е необходимо да се предприемат комплексни, последователни мерки, които да обхващат както превенцията, така и ефективно прилагане на законите“, заяви г-жа Малина Крумова, председател на ДАБДП. Тя насочи вниманието към необходимостта от промяна на отношението и търпимостта на обществото спрямо нарушителите на пътя.

„Агенцията работи в няколко основни направления, свързани с промените в Закона за движението по пътищата и санкциите за водачи, които управляват МПС след употреба на алкохол и наркотични вещества. Предложенията ни са в посока регламентиране на съпричастност на лица, които съзнателно се возят в автомобил, управляван от водач, употребил алкохол и/или наркотични вещества, както и по-строги наказания за водача при извършване на нарушения в присъствието на деца – не само защото така водачът поставя в опасност детето, но и защото дава лош пример. Неведнъж сме изразявали становище по отношение и на новите водачи, и специфичните мерки, които трябва да се прилагат при тяхното обучение, както и в периода след като са придобили свидетелство за управление на МПС“, каза г-жа Крумова.

От съществено значение за БДП е подобряването на състоянието на инфраструктурата и целесъобразното инвестиране на средствата там, където е най-необходимо и ефектът от инвестициите ще допринесе за намаляването на пътнотранспортния травматизъм, подчерта председателя на ДАБДП.

ДАБДП подготвя наръчник за работодателите на тема БДП като форма на социална отговорност



Всяко придвижване - на водачи, пътници и пешеходци, е съществена част от личния, семейния и професионалния живот на милиони от нас. Всъщност почти всички аспекти на обществена дейност предполагат някакъв вид мобилност на човека на път.

Хората най-често взаимодействат с пътната система, докато пътуват до и от работното си място. Свързаното с работата придвижване включва използване на обществен транспорт, лично или служебно превозно средство, велосипед или движение пеша. Много служители работят на или близо до пътя. Дори пребиваванията ни навън да не са по повод извършване на служебни задачи, на пътя прилагаме същите модели на поведение, които са характерни за нас по време на работа. Последните са обусловени от нашите знания, умения и нагласи, които могат да бъдат променяни, адаптирани и развивани, за да бъдем ефективно защитени, когато сме на път.

Наръчникът, разработен от ДАБДП, предлага на работодателите и специалистите по безопасност на труда насоки в подкрепа на човешките живот и здраве при взаимодействие с пътнотранспортната система. Материалът предоставя полезна информация относно въпроси, свързани с:

безопасността на движението по пътищата като глобален здравен проблем със специфични местни проявления;

рисковете на пътя за участниците в движението;

инструментите за опазване на хората, когато са на път - как можем да развием социалната отговорност в организациите, за да постигнем растеж и устойчивост.

На ниво Европейски съюз работодателите в публичния и частния сектор стават все по-активни по отношение на безопасността на движението по пътищата. Все повече инициативи намират своето приложение като част от общата политика за социална отговорност, която поставя човека и неговата закрила на пътя в центъра на ценностната пирамида.

Подкрепата за поведение на отговорност, добронамереност, етичност, дисциплина и толерантност на много хора едновременно е мощен инструмент, който може да осигури по-безопасна, по-здравословна и по-приобщаваща среда на движение.

Наръчникът обхваща следните теми:

- Пътят и неговите рискове: мащабът на проблема;
- Човешкият фактор: възможности и ограничения;
- БДП като ценност: един нов светоглед;
- Ролята на работодателите: социалната отговорност;
- Системата от мерки: как да предпазим?
- Режимът за контрол: как да проследим ефекта?

Безопасността на движението по пътищата не е крайна дестинация, до която пристигаме, а пътуване, в което се впускаме всеки път, когато седнем зад волана или излезем на пътя. Това е взаимодействие, което изисква постоянна бдителност, адаптация и непоколебима отдаденост. В свят, в който пътищата непрекъснато се развиват и предизвикателствата са динамични, концепцията за учене през целия живот се очертава като решаващ крайъгълен камък в стремежа ни за по-безопасна пътнотранспортна система.

БДП остава предизвикателство пред всички възрасти, а изграждането на усещане за съпричастност и споделена отговорност - процес, който съпътства жизнения цикъл.

Институциите с общ план за действие по превенция на насилието и злоупотребата с деца



Неглижирането на безопасността на децата на пътя може да бъде разгледано като форма на насилие, когато поведението на член на семейството умишлено излага други членове на риск. Това е част от по-широк нездравословен контекст, който може да присъства в домашната среда. Възможни мерки за противодействие:

Обучение и кампании относно връзката между домашното насилие и неглижирането на безопасността на пътя;

Правна защита: развитие на законодателството/ правоприлагането, което признава неглижирането на безопасността на пътя като форма на насилие и предлага адекватна защита на жертвите;

Подкрепа за жертвите: осигуряване на ресурси и услуги за подкрепа на потърпевшите, включително консултации, защитени домове и правна помощ;

Сътрудничество между институциите: координирани усилия между правоприлагащите органи, социалните и здравните служби.

В днешната действителност заобикалящата среда се отразява върху развитието и благосъстоянието на децата. Насилието може да бъде част от реалността, в която живеем и обект на насилие може да бъде всеки от нас или нашите близки. Слабите и различните са по-уязвими и имат нужда от закрила и подкрепа.

Децата често стават жертва на насилие поради неспособността си да се защитят и дълг на възрастните и цялото общество е да ги предпазва и закриля, да създава сигурна и защитена среда, в която децата да се развиват според своите възможности и индивидуални потребности. Превенцията на насилието е една от приоритетните области в държавната политика по отношение закрилата на децата.

Създадена е национална рамка на политиката в областта на насилието срещу деца чрез механизъм за координация и комуникация между държавните органи, представителите на гражданското общество и неправителствения сектор. Подкрепя се мрежата от професионалисти, работещи с децата, както и родителите. Усилията са към повишаване на информираността на децата, подобряване на нормативната рамка, закрила срещу насилие и експлоатация, мерки за възстановяване и рехабилитация.

Изведени са определени фактори, които влияят върху обществото, върху взаимоотношенията между децата и родителите/лицата, които полагат грижи за децата, върху обществените нагласи. Програмата е фокусирана върху мерките и услугите за превенция, които имат най-голяма вероятност да намалят случаите на насилие над деца.

Стратегическите цели на Национална програма за превенция насилието и злоупотребата с деца 2023–2026 г. са:

- Гарантиране на ефективна защита от насилие и вредно влияние върху децата в средата на живот
- Осигуряване на подходяща нормативна уредба за закрила на детето срещу всички форми на насилие и експлоатация
- Ефективна реакция и разследване на случаите на насилие и експлоатация
- Повишаване на професионалния капацитет на специалистите, работещи с деца, и на информираността на децата и техните семейства. Подкрепа на родителите
- Подобряване на междуинституционалното сътрудничество и взаимодействие за защита на децата от насилие.

В рамките на дейност на работна група се подготвя План за действие за периода 2025–2026 г.

Продължава затягането на мерките за безстопанствените животни на пътя



В изпълнение на чл. 133, ал. 1 от Закона за ветеринарната дейност общинските съвети определят с наредба обема на животновъдната дейност и местата за отглеждане на селскостопански животни по смисъла на Закона за животновъдството на територията на съответната община.

На основание чл. 133, ал. 2, т. 7 от Закона за ветеринарната дейност кметовете и кметските наместници са длъжни да предприемат мерки за недопускане на свободно движение на животни по улиците на населените места.

В чл. 39, ал. 1 от Закона за опазване на селскостопанското имущество е регламентирано, че добитък, пуснат в селскостопански земи в нарушение на законови разпоредби, когато е собственост на гражданин или на неизвестно лице, се задържа от органите на полската охрана. В ал. 2 е определено, че когато добитъкът не бъде потърсен в 14-дневен срок от задържането или ако в 7-дневен срок от уведомяването собственикът не заплати разноските по храненето и гледането на животните и дължимото обезщетение за причинените вреди, те се продават от общинския съвет на публична продан.

Във връзка със случаите на неконтролирано движение на селскостопански животни в обхвата на пътищата, създаващо непосредствена опасност за участниците в движението, ДАБДП изпрати на кметовете на общини напомнително писмо за спазване на методическите указания на Агенцията от 2021 г. за упражняване на контрол в съответствие с правомощията, определени в Закона за местното самоуправление и местната администрация и Закона за движението по пътищата.

Появата на селскостопански животни на пътното платно по републиканските и общинските пътища не е в резултат на необезопасяване на пътищата, а на безконтролното им пускане от техните стопани. Животните са оставени да се придвижват свободно без осъществяване на необходимата грижа и надзор, без пастир и основно поради тази причина нанасят вреди.

ДАБДП акцентира на необходимостта от предприемането на превантивни действия за недопускане създаването на условия за пътнотранспортни произшествия с пасищни животни.

Препоръчва се провеждане на инструктажи на земеделските стопани за недопускане на излизането на животни или стада в обхвата на пътищата от републиканката и общинската пътна мрежа. При провеждането на инструктажите следва да се обърне и внимание на отговорността, въведена в чл. 106, ал. 1 от ЗДвП, съгласно който водачите на пътни превозни средства с животинска тяга, на животни или на стада трябва непрекъснато да направляват животните, така че да не създават пречки и опасности за движението, и да не ги оставят без надзор в обхвата на пътя. Съответната санкция за допуснатото нарушение е регламентирана в чл. 184, ал. 1, т. 1 от ЗДвП , а именно, че водач на впрегатни, товарни или ездитни животни, или на стада, който наруши правилата за движението по пътищата, се наказва с глоба от 30 лв. Водачите са отговорни и за щетите, причинени от животните при настъпване на ПТП.

Разрешаването на проблема с установеното безконтролно придвижване на селскостопански животни е в стриктното прилагане на съответната нормативна уредба, както и осъществяването на контрол за изпълнението на въведените забрани по Закона за защита на животните, Закона за ветеринарномедицинската дейност, Закона за опазване на селскостопанската продукция, съответните наредби, приети от общинските съвети, за обема на животновъдната дейност и местата за отглеждане на селскостопански животни по смисъла на Закона за животновъдството на територията на съответната община.

Задължение на собствениците на селскостопански животни е да не допускат появата им на неподходящи места и да не ги оставят без грижа и надзор, а контролът за изпълнение е вменен на съответните общини и на Българска агенция по безопасност на храните.

Областните комисии по БДП приеха годишните си програми за безопасност на движението по места



ОКБДП има следните функции:

организиране изпълнението на Националната стратегия за БДП 2021-2030 г. и плановете за действие на областно ниво;

постигане на съгласуваност и синхрон в работата на всички институции и организации, имащи отношение към БДП;

подготовка, обсъждане и приемане на Годишна областна план-програма по БДП;

подготовка, обсъждане и приемане на Годишен доклад за изпълнение на областната политика по БДП;

решаване на текущи и извънредни въпроси чрез приоритизиране на конкретни мерки;

подкрепа за проекти, съвместни дейности и инициативи;

други въпроси, свързани с осигуряването на БДП.

На дневен ред са следните въпроси: какво е нивото на пътнотранспортния травматизъм в областта и по общини? Какво е състоянието на общинската пътна и улична мрежа? Наличен ли е актуален Генерален план за организация на движението? Как е обезпечено пешеходното/ велосипедното движение? Колко удобен, достъпен и безопасен е градският транспорт? Кои са конфликтните точки и опасните зони/участъци?

Съгласно чл. 167б, ал. 2 от Закона за движението по пътищата Областните комисии по безопасност на движението по пътищата (ОКБДП) се създават към областните управители.

ОКБДП координират изпълнението на мерки за подобряване на БДП в областта и извършват своята дейност съгласно правила, утвърдени от председателя на ДАБДП.

Въпросът как да се подобри свързаността, като същевременно се ограничат задръстванията, пътните инциденти и замърсяването на околната среда, е сред основните предизвикателства пред развитието на териториите. Ето защо съвременните населени места трябва да търсят и предлагат по-балансирани и устойчиви решения за подобряване на мобилността, като отчетат специфичните за тях обстоятелства и съществуващия местен потенциал.

Просперитетът на градовете, свързващи пазарите на труд, инвестиции, образование, здравеопазване, развлечение, отдих и др., зависи в голяма степен от достъпността - пряко опосредствана от транспортните системи. Регионалните и местните власти са изправени пред задачата как да подобрят мобилността, да осигурят достъпност и да създадат висококачествени и ефективни транспортни системи, като в същото време намалят задръстванията, замърсяването и произшествията.

Изготвените и приети от ОКБДП Годишни областни план-програми по БДП акцентират върху планирането, изпълнението, наблюдението и оценката по места, в т.ч.:

- различните форми на сътрудничество между партньорите;
- анализ на травматизма и мерки за превенция;
- провеждане на единна и целенасочена политика чрез прилагане на различни дейности в подкрепа на БДП.

Чрез координация на съвместни инициативи между общините, ОПУ и ОДМВР се подобрява безопасността на пътната инфраструктура.

Надгражда се базата данни за състоянието на пътните елементи.

Разработват се и се прилагат планове за устойчива градска мобилност в защита на уязвимите участници в движението.

Актуализират се Генералните планове за организация на движението в населените места.

Провеждат се съвместни учения за реакция при настъпило ПТП.

Така съвременните визии за развитието на териториите поставят все по-голям акцент върху човека и неговите нужди от устойчива мобилност (икономическа, социална и екологична) и чрез ОКБДП получават все по-голямо внимание.

ДАБДП подготви предложение за подкрепа на мерки за реформа по БДП



За включените в искането за подкрепа мерки са необходими допълнителни подходи и усилия за подобряване на синергията между институциите. Ето защо предложението се фокусира върху задълбочено сътрудничество в секторите транспорт, пътна инфраструктура и правоприлагане.

Предвижда се използването на опита на други държави-членки на ЕС при изпълнение на междусекторни политики за БДП.

С изпълнението на мерките ще се подобри цялостният процес по изпълнение на Националната стратегия за БДП в Република България и плановите документи към нея.

Очаква се чрез проекта да се подобри ефективността на усилията за намаляване на нараняванията и смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия, което в крайна сметка води до по-безопасни пътища и среда за живот.

С одобрения на 10 февруари 2021 г. Регламент (ЕС) 2021/240 на Европейския парламент и на Съвета от 10 февруари 2021 година се създаде самостоятелен инструмент за техническа помощ, който да е на разположение на всички държави членки като приемник на Програмата за подкрепа на структурните реформи.

Той ще подпомага страните при провеждането на институционални, административни и стимулиращи растежа и укрепващи устойчивостта структурни реформи.

Техническата подкрепа се финансира от финансов пакет за периода 1 януари 2021 г. до 31 декември 2027 г. в размер на 864 млн. евро.

В Регламента подробно са дефинирани областите за подпомагане, дейностите, които могат да бъдат финансирани, както и различните форми за получаване на финансова подкрепа. Разходите са изцяло за сметка на инструмента и не се изисква национално съфинансиране.

Цялостният процес за участие е регламентиран с Решение № 695 на Министерския съвет от 10 октомври 2024 г. за определяне на механизъм за координация и наблюдение на структурни реформи в рамките на Европейския семестър. Министерският съвет приема списък на приоритизираните искания за получаване на подкрепа до 20 октомври и след това го представя на Европейската комисия.

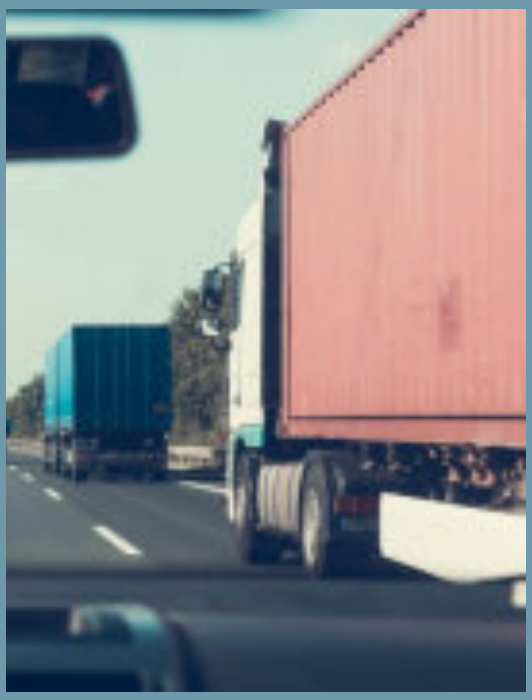
На национално ниво дирекция „Европейски въпроси и политики“ в Министерството на финансите е определена за Координационно звено по прилагането на Програмата за подкрепа на структурни реформи и съответно на инструмента, което да осигурява взаимодействието между Генерална дирекция „Реформи“ и националните институции.

В тази връзка ДАБДП подготви искане за подкрепа на мерки, включени в плановите документи по БДП, които изискват извършването на предварителни проучвателни и аналитични дейности с цел тяхното оптимално прилагане в национален контекст.

Включените в искането мерки налагат участието и приноса на множество ведомства, които се нуждаят от добрия международен опит в реализацията на подобни реформаторски инициативи, в т.ч.:

- Разработване на интелигентни транспортни системи за управление на трафика
- Сигурни и безопасни места за паркиране на превозни средства за превоз на пътници и товари
- Интелигентен контрол, основан на данни и ефективни крайпътни проверки.

България взема участие в проект TRUST за подкрепа за културата на безопасност на движението



По инициатива на Съвета за пътна безопасност на Австрия (Kuratorium fuer Verkehrssicherheit) е сформиран международен консорциум с участието на 13 партньорски организации за подготовка и изпълнение на проект „TRUST- културата на безопасност на движението – систематичен преход към споделена отговорност за безопасна и устойчива мобилност в ЕС“, а ДАБДП е поканена да участва в проекта като партньор.

Проектът е разработен в рамките на програма „Хоризонт“ на Европейската комисия, процедура HORIZON-CL5-2024-D6-01 „Нова рамка за подобряване на културата по безопасност на движението по пътищата в Европа“, и обединява усилията на водещите организации в областта на изследването на културата по безопасност на движението в подкрепа на общоевропейската цел за намаляване наполовина на смъртните случаи и тежките наранявания в резултат от пътнотранспортни произшествия към 2030 г.

Проектът е одобрен от Европейската комисия, а в срок до 17 март 2025 г. предстои подготовка, съгласуване и подписване на споразумение за предоставяне на финансиране.

Продължителността на инициативата е 36 месеца.

В рамките на проекта се предвижда:

преход от различните към момента интерпретации на понятието култура за БДП към обща дефиниция и академичен консенсус;

развитие на културата по БДП в контекста на подхода „безопасна система“ и стремежа към устойчива и безопасна мобилност;

създаване на платформа с насоки към публичните и частните организации с отношение към БДП за осигуряване на общи стратегии, инструменти за оценка, сравнителни анализи и прилагане на добри практики;

разработване на европейски индекс за култура за БДП на национално и регионално ниво;

изпълнение на пилотни инициативи, чрез които да се демонстрира приложимостта и ефективността на инструментите за измерване на културата за БДП и мерките, които могат да доведат до положителна промяна в обществените нагласи;

представители на администрациите на 20 местни власти и частни организации, както и над 100 учебни центрове за подготовка на кандидат-водачи и средни училища от 12 държави ще участват в пилотните инициативи по проекта;

пилотните инициативи ще обхванат всички групи участници в движението по пътищата и ще засегнат актуални теми, включително нови технологии и форми на мобилност.

Проектните дейности ще се управляват от консорциума, ръководен от Съвета за пътна безопасност на Австрия, а при изпълнението на дейностите ще се включат водещи експерти от държави-членки на Европейския съюз, САЩ, Канада, Австралия и Япония.

Конкретно е предвидено ДАБДП да се включи в проекта чрез предоставяне на експертиза в рамките на своите компетенции, в т.ч. участие в три от пилотните инициативи, насочени към общини, средни училища и експерти в сферата на БДП.

Инициативата е поредната важна стъпка в научноизследователската работа, посветена на проявленията на човешкото поведение като един от системните фактори, определящи нивото на безопасността на движението по пътищата.

ДАБДП с научен доклад за юбилейна регионална конференция





Българските общини, като стопани на пътища, срещат сериозни затруднения при планирането на капиталови инвестиции и текущо поддържане.

Тъй като те играят ключова роля в прилагането на политиката за пътна безопасност по места, следва да бъдат подкрепени, за да могат да изпълняват функциите си, определени в законодателството.

Научният доклад на ДАБДП се отнася до обследването на състоянието на общински пътища (15.495 км) и улици (62.061 км) от страна на общинските администрации чрез методология и технология, разработени и предоставени от ДАБДП.

В периода 23-26 април 2025 г., в гр. Върнячка баня, Република Сърбия, ще се проведе 20-ата (юбилейна) Международна конференция за „Пътна безопасност в местните общини“. Събитието подпомага обмена на знания, опит и добри практики между представители на различни организации и експерти в областта на безопасността на движението по пътищата.

Конференцията предоставя платформа за обмен на нови научни открития, иновации и добри практики в областта на пътната безопасност.

Представители на ДАБДП взеха участие в 19-ата Конференция за „Пътна безопасност в местните общини“ миналата година, а участието в поредното издание ще допринесе за укрепването и създаването на устойчиво присъствие на Агенцията в подобен тип регионални форуми.

В рамките на събитието ще се включат над 400 участници, като освен разискването на научни доклади, участниците ще имат възможност да представят дейностите в подкрепа на местните общини чрез провеждането на пленарни сесии с редица работни срещи.

За тазгодишното участие ДАБДП ще представи презентация и пълен доклад на тема: „Подобряване на управлението на пътната безопасност в българските общини чрез ГИС-базирано събиране на данни за състоянието на пътната инфраструктура и анализ на риска“.

Така ще бъде популяризирано разработеното и географски реферирано приложение за оценка на състоянието на отделни елементи по пътната инфраструктура на общинската и уличната мрежа в Република България, както и моделът за оценка на риска на база състоянието на елементите, историческите данни за настъпили пътнотранспортни произшествия и интензивността на движението за приоритизация и избор на мерки за въздействие за подобряване на пътната безопасност.

Докладът ще бъде публикуван в годишния Сборник на конференцията.

Дейности в рамките на Юбилейната конференция:

- Презентации
- Научни доклади
- Представяне на добри практики в местните общности
- Кръгли маси и панелни дискусии

Специално внимание ще бъде обърнато на:

- Стратегия за БДП на Република Сърбия 2023-2030
- План за действие за БДП на Република Сърбия 2023-2025

ДАБДП подкрепя млади изследователи в областта на БДП



Подкрепата на младите учени в областта на БДП допринася за:

Нови перспективи и иновации: младите хора имат свежи идеи и новаторски подходи. Те могат да предложат нови методи за решаване на проблемите.

Продължаване на научния напредък: научната работа за БДП е непрекъснат процес. Младите изследователи могат да допълнят и развият наличните изследвания и да осигурят устойчивост в научния процес.

Развитие на специализирани кадри: младите учени са бъдещето на познанието за БДП.

Повишаване на общественото съзнание: младите учени играят важна роля в образованието и повишаване на ангажираността. Те са по-активни в социалните медии и комуникационните канали, което им позволява да достигат до по-широки аудитории.

Адаптиране към новите предизвикателства: БДП е динамична област, която следва да се адаптира към новите условия, промените в транспортните технологии, глобализацията на мобилността и нейните рискове.

В периода 3-5 юни 2025 г. в гр. Бергиш Гладбах, Германия, ще се състои 12-ия Семинар за млади изследователи, организиран от германския Федерален изследователски институт за магистрали – BASt (Bundesanstalt für Straßenwesen).

Инициативата предлага възможност на мрежа от млади изследователи в транспортния сектор и членове на научноизследователски организации, в т.ч. Европейския форум на институтите, изследващи безопасността на движението по пътищата (FERSI), да взаимодействат активно.

Мисията на FERSI е да подобри БДП в Европа чрез насърчаване и координиране на съответните висококачествени изследвания в областта, предоставяне на препоръки относно прилагането на резултатите и оценка на постигнатото.

Планирано е участието и на ментори, които ще подпомагат изследователите да подобрят своите презентационни умения в писмена и устна комуникация по предварително подбрани теми с отношение към безопасността на движението по пътищата.

Като член на FERSI ДАБДП ще участва в инициативата и ще напътства младите изследователи в процеса на техните научни изследвания, посветени на БДП.

Областите на изследване включват: икономика и политика на транспорта; устойчивост на транспорта, околна среда и енергия; транспортна безопасност, поведение при пътуване и активна мобилност; цифровизация в транспорта (включително ИТС и управление на трафика); транспортна логистика и товари; транспортно инженерство (пътна и железопътна инфраструктура).

Темите, възложени на ДАБДП, са:

- Изчисляване на индекса за социална оптимизация на иновациите в електрически автобуси
- Стратегически анализ на метросистемите
- Динамика на общественото участие в планирането на устойчивото движение в предградията
- Годност за шофиране с болестта на Алцхаймер
- Влияние на използването на информационно-развлекателни системи върху поведението при шофиране
- „Мислех, че е лого“ – съвместно симулационно проучване на поведението на пешеходците
- Разкриване на възприемането на културата на безопасност в германския железопътен сектор

Институциите затягат контрола върху всички участници в пътното движение



Планът за действие 2024-2026 е изготвен съгласно чл. 164а, ал. 5 от Закона за движението по пътищата, съгласно който в изпълнение на Националната стратегия за БДП в Република България Министерският съвет приема тригодишни планове за действие, съдържащи мерки за постигане на целите на стратегията за БДП, лицата, отговорни за изпълнението им, индикаторите за въздействие и за резултат, както и сроковете за изпълнение на мерките, а мерките по плановете за действие трябва да са финансово осигурени, когато е приложимо. План 2024-2026 съдържа мерки, произтичащи от определените в условията на национален консенсус в рамките на работа на ДОККПБДП стратегически цели, както и от тематичните направления и области на въздействие на националната политика по БДП.

Планът е обект на актуализация към всяка от съответните години, както и при необходимост. Актуализацията е необходима с оглед конкретизиране на мерките на годишна база, както и планиране на нови мерки, за които има обективна необходимост да бъдат включени в Плана за действие съгласно годишните приоритети и оперативни цели.

Провеждането на активна политика по безопасност на движението по пътищата е основен приоритет на правителството. С оглед постигане на съгласувани и ефективни действия по изпълнението ѝ, на 24 февруари 2025 г. се проведе координационна среща, на която се обсъдиха мерките, залегнали в Оперативния план за действие по безопасност на движението по пътищата за 2025 г., както и тези, отразени в тригодишния План за действие за безопасност на движението по пътищата 2024-2026 г.

Безопасността на движението по пътищата събра на една маса четирима министри, заместник-министри и три агенции, ангажирани с темата.

„Тежките катастрофи с жертви и пострадали продължават да се случват и ние сме длъжни да реагираме по категоричен начин. Необходимо е да се изчистят, включително законодателно, всички тромави процедури и механизми, които пречат на институциите да действат бързо и гъвкаво“, заяви вицепремиерът и министър на транспорта и съобщенията г-н Гроздан Караджов на координационна среща по темата за пътната безопасност, която се проведе в Министерския съвет по негова инициатива.

По време на разговорите бяха обсъдени различни подходи, които да подобрят ефективността на всички контролни органи на пътя, като това включва повече съвместни действия и периодично обучение на служителите. Посочено бе, че трябва да се затегне контролът на претоварването от тежкотоварните камиони, опасното шофиране и системните нарушители. Необходимо е да се обърне сериозно внимание на обучението по пътна безопасност на децата и учениците, обучението и изпитите на кандидатите за шофьори, и създаването на единни правила за обучение на инструкторите.

„Време е веднага да започнем работа по пакет от конкретни мерки, които условно може да бъдат разделени на законодателни, технически и организационни. Сериозно внимание беше обърнато и на проблемите, свързани с липсата на финансиране в областта на пътната безопасност.

Конкретните ангажименти на отделните институции ще бъдат разписани в подробен работен план, като за тяхното изпълнение ще докладва ДАБДП, която ще отговаря и за координацията по плана.

В срещата участваха министърът на вътрешните работи Даниел Митов, министърът на регионалното развитие и благоустройството Иван Иванов, министърът на здравеопазването доц. Силви Кирилов, заместник-министри, председателят на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ Малина Крумова, както и представители на ресорните агенции, ангажирани с проблемите на пътната безопасност.

ДАБДП домакинства семинар на Европейския съвет за транспортна безопасност за обмен на опит с Испания и Финландия за обучение на водачи и обследване на ПТП









Проведе се заключителната среща по проект, финансиран от Европейския парламент и ръководен от Европейската комисия, насочен към подпомагане обмена на знания и добри практики между професионалисти от държавите-членки на ЕС, работещи в институции, 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 да преодоляват различията в подходите на управление, свързвайки експерти от Австрия, България, Франция, Гърция, Ирландия, Литва, Холандия, Полша, Португалия, Румъния, Испания и Швеция.

Срещата се провежда като част от втората тригодишна фаза, в рамките на която беше разширен обхватът на участващите държави и теми. В проекта вече обсъждат добри практики 19 страни от ЕС.

„Темите, които обсъждаме – обучението и обследването на тежки пътни инциденти, са във фокуса на обществения интерес и пряко засягат всички участници в движението. В национален план следваме стремежа за развитие на транспортната система, усъвършенстване на нормативната база и подобряване на подготовката на водачите, а разбирането на причините и обстоятелствата около тежките пътнотранспортни произшествия е определящо за тяхното предотвратяване“, отбеляза г-н Гроздан Караджов.

„Този семинар е възможност за активно сътрудничество с лидери и професионалисти, които разполагат с дългогодишен опит и успешни модели на обучение на водачи, и методи за обследване на тежки пътни инциденти. Убеден съм, че това ще бъде ценен шанс да приложим нови и ефективни подходи, които ще ни помогнат да направим българските пътища по-безопасни“, допълни г-н Караджов.

На събитието беше представен опитът на Испания в обучението на кандидатите за водачи, както финландският опит в разследването на пътнотранспортни произшествия и събиране и обобщаване на данни за ПТП.

В срещата взеха участие и представители на Министерство на вътрешните работи, които споделиха опита и практиките в България при регистрирането, отчитането и анализа на пътнотранспортни произшествия в Република България. Представителите на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ споделиха детайли, свързани с обучението на кандидатите за водачи на МПС в страната и провеждане на изпитите за придобиване на правоспособност за управление на МПС от различните категории.

Официални гости на събитието бяха още заместник-министърът на транспорта и съобщенията г-н Димитър Недялков и заместник-министърът на вътрешните работи г-н Тони Тодоров.

Интерактивен урок по БДП за деца се проведе в гр. Перник









Децата са по-уязвими в пътнотранспортни инциденти, тъй като невинаги са в състояние да разпознават рисковете на пътя или да вземат правилни решения в критични ситуации. Обучението им осигурява знания и умения, които значително намаляват вероятността да станат жертви на инциденти.

През месец януари представители на ДАБДП, ОДМВР Перник и Фондация „Деца на борда“ посетиха 10-о ОУ „Алеко Константинов“ в гр. Перник и проведоха разширено обучение по БДП на всички ученици от първи клас.

Полицейските инспектори показаха как осъществяват контрол на всички участници в движението, с какви технически средства се извършват проверките и как изпълнява своята ежедневна дейност.

Фондация „Деца на борда“ показа практически на децата колко лесно може да си предпази главата дете, което използва правилно каска при управление на велосипед.

Експертите на ДАБДП представиха най-важните елементи на безопасност за тази възраст и при участието на децата в движението като пешеходци и пътници в превозните средства.

С разпознаваеми методи на учениците беше представено как да определят от къде може да се появи опасност и как да реагират в различни ситуации. Подробно бяха дискутирани предпазните мерки при пресичане на пътното платно.

Беше обърнато внимание на това как децата да бъдат видими за водачите на МПС, за да се избегне рискът от сблъсък.

Не на последно място беше демонстрирано как работят обезопасителните колани в превозните средства и защо е важно те да се слагат от всички пътници в автомобила.

Изследвания показват, че образованието, като превенцията, е сред най-ефективните начини за намаляване на пътнотранспортните произшествия. Когато децата се учат как да се движат безопасно, е по-малко вероятно да попаднат в рискови за тях ситуации. Децата, които преминават през обучение, развиват умения да разпознават потенциални опасности и да вземат информирано решение как да постъпват.

Когато малките научат основните правила за безопасност на движението, те не само ги прилагат лично, но и предават тези знания на своите семейства и приятели. Така те стават активни участници във формирането на безопасна култура в общността.

Обучението по БДП също така насърчава сътрудничеството между децата - те научават как да взаимодействат помежду си на пътя, например, като помагат на по-малките деца или си напомнят за безопасността.

Интерактивен урок по БДП за деца се проведе в гр. Пловдив





През месец март експерти на ДАБДП посетиха СУ „Св. Софроний Врачански“ в гр. Пловдив, където преведоха интерактивно обучение на две паралелки ученици от десети клас. Направена беше демонстрация с алкоочила, като бяха разяснени на учениците вредите от употребата на алкохол и наркотични вещества, както и несъвместимостта им с управление на превозни средства.

Експертите на ДАБДП в детайли се спряха на най-важните елементи на безопасността на участниците в движението в тази възраст, в качеството им на пешеходци, пътници и водачи на превозни средства.

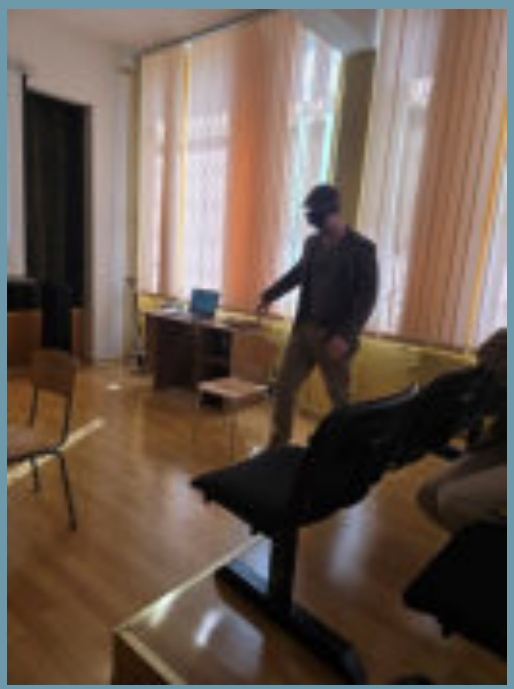
Учениците бяха запознати с мерките за безопасно пресичане на пътното платно и това как да станат разпознаваеми за водачите на МПС и да избегнат риска от сблъсък.

Не на последно място беше демонстрирано как работят обезопасителните колани в превозните средства и защо е важно те да бъдат поставяни от всички независимо от разстоянието, до което пътуват.

Инициативата е в изпълнение на тематично направление 2 от Националната стратегия по БДП: „Формиране на социално-отговорно поведение и учене през целия живот“, както и във връзка с повишаване информираността на учениците в горните класове относно съществуващите опасности на пътя като участници в движението.

ДАБДП полага системни да подкрепя повишаването на културата на поведение на всички участници в движението по пътищата, като провежда регулярни обучителни уроци на деца и ученици.

В зависимост от възрастта на обучаемите за провежданите обучения се подготвят материали, подпомагащи лесното възприемане на поставените теми.





Представители от над 100 страни се събраха на Четвъртата министерска конференция за пътна безопасност



Четвъртото издание на Глобалната министерска конференция за пътна безопасност събра повече от 2 500 участници в делегации на високо ниво, водени от министри и ръководства на агенции, отговарящи за пътната безопасност на участващите страни, представители на ООН, международни организации, гражданско общество, академични структури, частния сектор и медии.

Световната здравна организация отчете в последния си доклад за състоянието на пътната безопасност през 2023 г., че годишният брой на смъртните случаи в пътнотранспортни произшествия е намалял от 1.35 милиона на 1.2 милиона въпреки увеличаването на броя на моторните превозни средства в световен мащаб, два пъти повече население и значително нараснала пътна мрежа.

Пътнотранспортните произшествия остават водещата причина за смърт сред деца и млади хора на възраст 5-29 години и представляват две трети от смъртните случаи сред хората в трудоспособна възраст (18-59 години), причинявайки огромни здравни, социални и икономически щети в цялото общество.

Министри и длъжностни лица препотвърдиха глобалните и националните ангажименти в подкрепа на безопасността на пътя на Четвъртата глобална министерска конференция, която се проведе в периода 17-20 февруари в гр. Маракеш, Кралство Мароко, организирана от Световната здравна организация, под мотото „Посвети се на Живота“.

Пътнотранспортните произшествия отнемат близо 1.2 милиона човешки живота всяка година – повече от два смъртни случая на минута. Инцидентите струват на страните между 3 и 5 процента от брутния им вътрешен продукт, а транспортният сектор допринася за една четвърт от вредните емисии на парникови газове.

В отговор на това световните лидери са готови да одобрят подготвената Декларация от Маракеш, която призовава националните правителства да осигурят институционално и финансово политическия приоритет за глобална пътна безопасност, за да постигнат целите на ООН в посока намаляване наполовина на смъртни случаи и тежките наранявания по пътищата до 2030 г. Поставен беше фокус върху управлението на пътната безопасност, тенденциите в мобилността, финансирането, приноса на частния сектор, работата с данни, връзката със секторите здравеопазване, транспорт, образование, околна среда и други.

„Безопасността по пътищата е приоритет за хората, планетата и просперитета – тя е в основата на устойчивото развитие в световен мащаб, а Декларацията от Маракеш призовава за осигуряване на безопасна и устойчива мобилност за всички“, заяви г-н Абдесамад Каюх, министър на транспорта и логистиката на Кралство Мароко.

Конференцията протече при богата програма с поредица от паралелни събития, включително среща на Глобалната мрежа на ръководителите на национални агенции за пътна безопасност, на която представители на 80 държави, сред които и на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, споделиха напредъка и слабостите в националните си стратегии и планове за действие.

Декларацията от Маракеш призовава правителствата да изпълнят всички препоръки в Глобалния план за Десетилетието на действие за пътна безопасност 2021-2030 г., включително укрепване на законодателството и координацията между институциите. Делегатите на конференцията настояха за повече трансгранично споделяне на знания, техническа подкрепа, трансфер на технологии и обмен на изследвания.

„Нито един смъртен случай на пътя не е приемлив и ние трябва да удвоим усилията си за прилагане на доказани в световната практика решения“, заключи транспортният министър г-н Абдесамад Каюх.

Националните агенция за БДП във фокуса на среща на световно ниво в Мароко



Изборът на Кралство Мароко за домакин на Четвъртата глобална министерска конференция за пътна безопасност е възможност да се изпрати силно послание за отговорност и осъзнаване на глобалния проблем с БДП, особено в развиващите се страни, които регистрират най-високите годишни нива на смъртни случаи по пътищата. Освен това този избор илюстрира позицията на Мароко като лидер в превръщането на пътната безопасност в национален, регионален и международен приоритет. На национално ниво въпросът доведе до дълбоки институционални реформи, включително създаването на Националната агенция за пътна безопасност (NAPCA) през 2020 г. На регионално ниво Мароко си сътрудничи със Световната банка и Световната здравна организация, за да организира първия Африкански форум за пътна безопасност през 2018 г. в гр. Маракеш. Преди това Мароко беше домакин на Четвъртия световен конгрес на асоциациите за пътна безопасност през 2015 г. и активно допринесе за организирането на Третата глобална министерска конференция в Стокхолм.

На 17 февруари 2025 г., гр. Маракеш, Мароко, се проведе среща на мрежата от национални агенции за безопасност на движението по пътищата, организирана от Световната здравна организация.

Мрежата подкрепя страните в намаляване на загиналите и тежко ранените при пътнотранспортни произшествия в съответствие с глобалната цел за намаляването им наполовина до 2030 г. Тя подпомага правителствата при установяването на политики, системи за координация и комплекс от действия, необходими за осигуряване на безопасна мобилност, насърчавайки сътрудничеството, обучението, техническата и финансова подкрепа.

Програмата на събитието включи:

- състояние на напредъка на страните и предизвикателства към целите на ООН за пътна безопасност;
- роля на водещите агенции в координирането на усилията за БДП;
- обхват, цел и дейности на глобалната мрежа;
- използване на иновативни технологии за повишаване на БДП.

Инициативата обедини делегати от държавите членки, които дискутираха предизвикателствата пред страните при изпълнението на рамковата политика по БДП за десетилетието 2021-2030 г.

Предвид старта на втория тригодишен План за действие 2024-2026 г. към Националната стратегия за БДП в Република България 2021-2030 г. и ангажимента за планиране на приоритетните действия през планов период 2024-2026 г., отчитайки редица предизвикателства, свързани с административния капаците, финансирането и практическата реализация на стратегията, включването на ДАБДП в срещата беше възможност за обмен на опит с други задължени администрации.

„Овластяването на ръководителите на агенции за пътна безопасност е от ключово значение за подпомагане на страните да намалят смъртните случаи по пътищата и да прилагат доказани решения. Водещите агенции за пътна безопасност ръководят националните стратегии за пътна безопасност и координират действията си в правителството. Мрежата е тук, за да им помогне да напреднат в тази важна работа“, каза Матс-Аке Белин, глобален ръководител на СЗО по Десетилетието на действие за БДП.

Срещата беше сред ключовите съпътстващи събития на Четвъртата глобална министерска конференция за пътна безопасност.

Нови правила за по-добро трансгранично правоприлагане в областта на БДП



Европейската комисия приветства окончателното приемане от Парламента и Съвета на Европейския съюз на Директивата за засилване на трансграничното прилагане на правилата за движение по пътищата.

Въпреки че предишните правила на ЕС подобриха спазването на разпоредбите за пътна безопасност от чуждестранни водачи, остава значителна празнина, като приблизително 40% от трансграничните нарушения остават ненаказани поради предизвикателства при идентифицирането на нарушителите или налагането на глоби.

Новоприетите правила целят да преодолеят тези недостатъци чрез засилване на сътрудничеството между държавите членки, по-ефективно идентифициране на нарушителите и улесняване на налагането на глоби.

Комисарят по устойчив транспорт и туризъм Апостолос Цицикостас каза: „Всяка година повече от 20 000 души умират по пътищата на Европа. За да се намалят тези неприемливи цифри, е от решаващо значение да се осигури реален възпиращ ефект чрез прилагането на правилата за движение по пътищата“.

Г-н Цицикостас още акцентира, че водачите трябва да знаят, че ако нарушат правилата и застрашат другите, ще поемат последствията от действията си, независимо дали шофират в родната си страна или в чужбина.

Държавите членки ще докладват по въпроси, свързани с нарушения, извършени от водачи от трети държави.

Информационен портал ще предостави на гражданите лесен достъп до правилата за безопасност на движението, действащи във всяка страна, до процедурите за обжалване, прилаганите глоби, начините за налагането им и средствата за плащането им.

Гаранциите за защита на личните данни са подсилени чрез ясни роли и задачи на националните администрации в трансгранични процедури по принудително изпълнение, разпоредби относно сигурността на данните, ясни срокове и насоки относно езика, който да се използва при общуване с гражданите.

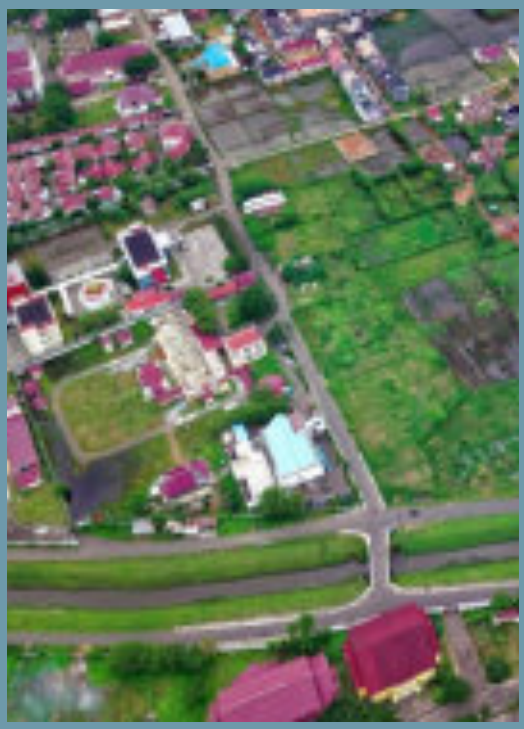
Сътрудничеството между националните органи ще се съсредоточи не само върху най-честите и сериозни нарушения като превишена скорост и шофиране в нетрезво състояние, но също така и върху други опасни поведения.

Новите правила ще бъдат публикувани в Официален вестник на Европейския съюз през следващите дни. Държавите членки ще трябва да ги транспонират в националните законодателства в рамките на две години и половина след публикуването им.

Поставя се акцент върху:

- неспазване на дистанция;
- опасно изпреварване;
- опасно паркиране или спиране;
- пресичане на една или повече маркирани линии;
- шофиране в насрещно движение;
- неспазване на правилата за създаване и използване на аварийни коридори или за даване път на превозните средства на аварийните служби;
- претоварване на превозно средство;
- неспазване на правилата за ограничения за достъп на превозни средства, свързани с пътната безопасност;
- напускане на мястото на произшествието;
- неспазване на правилата на железопътните прелези.

Различията в пътната безопасност - функция на социално-икономически фактори



В икономически развиващите се страни безопасността на движението представлява още по-сериозен социален проблем, свързан с бедността.

Връзката между БДП и социалните неравенства налага фокусирани стратегии с акцент върху създаването на по-достъпна и безопасна транспортна инфраструктура за всички, както и интензивни образователни кампании за социална отговорност.

Проучването призовава политиците да признаят, че БДП е част от по-голяма система и да вземат предвид съпътстващите ползи от намаляването на опасностите по пътищата, като например създаване на по-пригодни за живеене, здравословни и устойчиви квартали.

Мерките трябва да се съсредоточат върху промени в цялата концепция за защита със специален фокус върху уязвимите участници в движението.

Ново изследване подчертава, че неравенството значително влияе върху резултатите по отношение на пътната безопасност в страните с високи доходи.

Проучването сочи социално-икономическа зависимост, при която хората в бедните райони са по-силно изложени на риска да получат фатална или сериозна травма в сравнение с тези в по-богатите райони.

Авторите казват, че няколко взаимосвързани фактори допринасят за това несъответствие:

Социално-икономически статус: лицата от по-ниски социално-икономически групи са изправени пред по-високи рискове.

Излагане на риск: хората от бедни среди често са по-силно изложени на опасности поради повишената принуда от ходенето пеш. Процентът на жертвите пешеходци е значително по-висок в тези райони. Децата в по-бедните квартали са изправени пред три пъти по-голям риск от нараняване като пешеходци.

Специфики на квартала: бедните квартали често отчитат опасни условия като превишена скорост, интензивен трафик и лоша инфраструктура. Общностите с по-ниски доходи преживяват повече ПТП на километър пропътувано разстояние.

Неправомерно и антисоциално шофиране: райони с по-високи нива на престъпност корелират с повишен брой жертви сред деца пешеходци. Рисковото поведение като липса на предпазни колани или шофиране в нетрезво състояние е по-разпространено в необлагодетелстваните райони.

Изследователите подчертават необходимостта от мерки на системно ниво за справяне с тези неравенства. Те се застъпват за многостранни подходи, включващи технически решения, образование и правоприлагане, с акцент върху ангажираността на общността.

Предложените решения включват:

Целеви интервенции: приспособяване на стратегиите за предотвратяване на наранявания въз основа на установените влияния и зависимости, свързани със социално-икономическия статус.

Ангажираност на общността: включване на необлагодетелстваните общности, за да осъзнаят срещаните предизвикателства пред безопасността на пътя в ежедневието, както и отговорността, която носят.

Събиране на данни: системен анализ на статистиката, за да се гарантира, че ресурсите са насочени ефективно.

Безопасна среда: създаване на безопасни места за игра на децата, както и намаляване на излагането им на опасностите на пътното движение.

От Брюксел до Болоня - едно послание на Европейския съвет за транспортна безопасност



Гръцкото проучване установява, че ограниченията от 30 км/ч позволяват на пътната система да поеме по-ефективно автомобилите, което води до по-бързо общо време за пътуване.

Така че въпросът за всеки, който чете това, е: как можем да донесем тези ползи на повече хора в Европа?

Важно е да насочим финансирането от ЕС към проекти за 30 км/ч в следващия бюджет на ЕС. Нека видим повече градове, които поставят ограничения на скоростта в своите планове за устойчива мобилност. Нека насърчим държавите-членки на ЕС да направят възможно най-лесно местните власт да подходят адекватно и мъдро в управлението на градовете.

Една добра новина е, че ограниченията на скоростта до 30 км/ч работят. Европейският опит показва, че те са ефективни, когато важат за цял град, а не само по изолирани улици. Разбира се, има резон за изключения по главни пътища, където уязвимите участници в движението - пешеходци и велосипедисти, са подходящо защитени. Но голямата промяна, която виждаме сега, е тази от ограничението по подразбиране.

В Болоня смъртните случаи на пътя са намалели наполовина. В Уелс, където са задали точно такова ограничение в градска среда в цялата страна, загиналите и тежко ранените са намалели с повече от една трета.

Това не са само цифри - говорим за животи, които не са погубени, семейства, които не са разбити, деца, които не са загубили родител, и родители, които не са загубили дете.

Тези предотвратени смъртни случаи и тежки наранявания са достатъчно добра причина да въведем ограничения на скоростта от 30 км/ч в градовете.

Но ползите не свършват дотук.

В Брюксел шумовото замърсяване беше намалено наполовина по някои улици, които преминаха от 50 км/ч на 30 км/ч. Ефектите на шума са пряко свързани с концентрацията и способността на децата ни да учат, а много често най-бедните деца живеят на най-натоварените и шумни пътища.

В наши дни говорим много за кризата с разходите за живот. В Уелс шофьорите спестяват пари от застраховките си. Британска застрахователна компания наскоро каза, че живеещите в райони с ограничение от 20 мили в час ще спестят около £50 от годишната си автомобилна застраховка.

Когато настроим скоростта на 30 км/ч, това води след себе си съществени благоприятни последствия. Хората ходят повече и започват да карат велосипед. Увеличава се използването на модели за споделена мобилност. Замърсяването на въздуха намалява.

Има ли тази концепция недостатъци?

Някои ще кажат, че ограниченията на скоростта от 30 км/ч водят до увеличаване на задръстванията и по-високи разходи. Това е мит, който не е подкрепен с доказателства, в т.ч. според изследователските проучвания на Джордж Янис и Ева Микелараки от Националния технически университет в Атина.

Повече за това прочетете в материал 3 в бюлетина, посветен на темата.



2 Посланието на Маракеш



Маракеш - разположен в центъра на Кралство Мароко, е един от най-посещаваните градове в страната, известен със своята историческа и културна значимост, както и с красивата си архитектура и оживена търговия. От гледна точка на трафика обаче Маракеш се характеризира с предизвикателства, свързани с динамиката на градския живот и културните особености. Историческият център на града - Медината, е лабиринт от тесни, криволичещи улички, изпълнени с пешеходци, сръчни търговци, велосипедисти, таксита и карети с конски впряг.

контрастите

Въпреки присъствието на автомобили, една от основните особености на транспортната система на Маракеш е голямото използване на мотопеди и моторни триколки. Те са лесни за маневриране през тесните пространства и се предпочитат от местните за пренос на стоки и транспорт на хора. Маракеш разполага и с много таксита, които ловко лавират по натоварените улици.

промяната



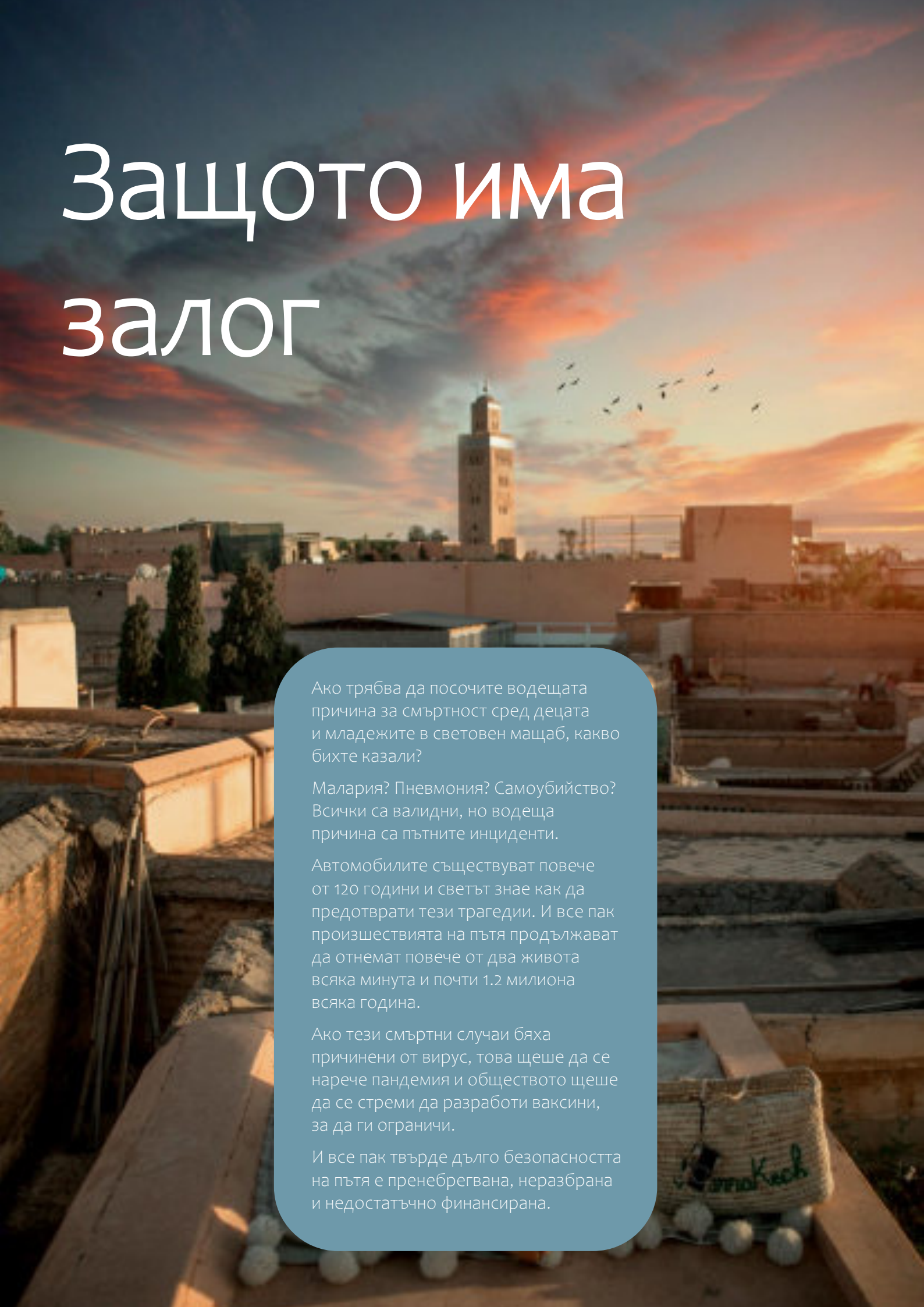
Маракеш, като важен туристически и икономически център в Мароко, обаче е осъзнал необходимостта от предприемане на мерки за подобряване на пътната безопасност, особено с оглед на нарастващия трафик и динамиката на града.
В последните години местните власти са инвестирали в редица проекти и инициативи, които целят да намалят пътните инциденти и да осигурят по-сигурна среда за живот за обитателите и гостите на екзотичната дестинация.



мерките

В Маракеш са извършени значителни инвестиции за разширяване и обновяване на основните пътища, както и изграждане на нови пътни връзки - широки булеварди и мостове, които облекчават трафика в натоварените части на града и намаляват задръстванията. За засилване на контрола върху нарушенията са инсталирани камери за видеонаблюдение с превантивен ефект върху водачите, като ги подтикват да спазват правилата за движение. Правят се по-чести проверки за използване на предпазни колани, за употребата на алкохол или наркотици, както и за превишаване на скоростта. Засилен е контролът спрямо правоспособността на водачите. В усилията за повишаване на безопасността на пешеходците, са изградени нови пешеходни пътеки и пешеходни зони. Поставен е акцент върху подобряване на обучението на водачите чрез по-строги стандарти, които да гарантират по-добро ниво на знания и умения.

Защото има залог



Ако трябва да посочите водещата причина за смъртност сред децата и младежите в световен мащаб, какво бихте казали?

Малария? Пневмония? Самоубийство? Всички са валидни, но водеща причина са пътните инциденти.

Автомобилите съществуват повече от 120 години и светът знае как да предотврати тези трагедии. И все пак произшествията на пътя продължават да отнемат повече от два живота всяка минута и почти 1.2 милиона всяка година.

Ако тези смъртни случаи бяха причинени от вирус, това щеше да се нарече пандемия и обществото щеше да се стреми да разработи ваксини, за да ги ограничи.

И все пак твърде дълго безопасността на пътя е пренебрегвана, неразбрана и недостатъчно финансирана.



Маракеш 2025



Четвърта глобална
Министерска
конференция
за пътна безопасност

Посвети се на Живота

форумът



Обединил над 2 000 участници

Отбелязва постиженията и напредъка, постигнати в изпълнението на Глобалния план за пътна безопасност 2021-2030 г.

Подновява и засилва ангажимента на държавите за постигане целите на Десетилетието на действие за пътна безопасност до 2030 г.

Подкрепя обмена на опит в областта на пътната безопасност на база добри практики в страните, особено на тези, отчели значително намаляване на броя на смъртните случаи на пътя.

Насърчава партньорството и сътрудничеството между различните сектори.

Представя и интегрира нови технологии в управлението на пътната безопасност.

пленарните сесии

Бъдещето
на безопасността
на движението
по пътищата

Ангажимента
на частния сектор

Панел на кметовете

Фокус върху Африка

Финансиране
и развитие на капацитет



темите

- Десетилетие на действие за пътна безопасност 2021-2030
- Стратегии за БДП: институционална рамка, лидерство и механизми за финансиране
- Публични секторни политики: транспорт, образование, правоприлагане и здравеопазване
- Местно и териториално управление: ролята на общинските власти и териториалните администрации
- Законодателство и нормативна уредба по БДП
- Развитие на пътната инфраструктура
- Безопасност на мобилността във и извън градските зони
- Механизми за наблюдение и контрол
- Грижата за пострадали









декларацията

В рамките на събитието беше приета Декларацията от Маракеш под надслов: „Посвети се на Живота“.
В документа се изразява загриженост, че БДП продължава да бъде финансово неподсигурена както чрез публично, така и чрез частно финансиране, и въпреки наличието на национални стратегии в някои държави, те не са финансово обезпечени. Отчитайки уязвимостта на пешеходците и велосипедистите, призовава техните нужди да се поставят в центъра на транспортните системи чрез подходящи инвестиции. Подчертава се необходимостта от многосекторни подходи и ангажираност на различните страни, включително гражданското общество, академичните среди, както и частния сектор, които да допринасят за подобряване на БДП. Реферира се към нови и стабилни механизми за междуведомствена координация, по-специално между ведомствата, отговорни за здравеопазване, транспорт, финанси, образование, инфраструктура, вътрешни работи и околна среда. Призова се държавите да осигурят, изпълняват и отчитат поетите национални цели чрез устойчиви модели на вътрешно финансиране. Изрично се реферира към предоставянето на ресурси към общините, за да се гарантира БДП по места. Поставя се акцент върху необходимостта да се прилагат политики за интегриране на пътната безопасност във фазите на планиране, проектиране, изграждане и поддържане на пътища. Отделя се специално внимание върху ролята на развитието на всеобхватно законодателство за регулиране на обществените отношения в областта на БДП.

Насърчават се частните компании да гарантират спазването на правилата за движение по пътищата като минимален стандарт и да прилагат система за управление на безопасността (ISO), и да включат БДП като корпоративна ценност. Настоятелно се призовават националните правителства да ускорят и увеличат усилията като превърнат БДП в политически приоритет и гарантират неговото значение като фактор за устойчиво развитие. Поставят се очаквания за: подобряване на пътната безопасност в контекста на Целите за устойчиво развитие; създаване на механизъм от Световната здравна организация за проследяване на изпълнението на ангажиментите, поети по време на Четвъртата министерска конференция и в Декларацията от Маракеш; приемане на резолюция от Общото събрание на ООН за разпространение и популяризиране на съдържанието на Декларацията от Маракеш в знак на признание за решаващата ѝ роля за насърчаване на БДП в световен мащаб и в подкрепа на изпълнението на ангажиментите, посочени в декларацията.





пътищата

Декларацията от Маракеш: пътна карта за по-безопасни пътища

Декларацията призовава към ускоряване на действията за обезопасяване на пътната инфраструктура и осигуряване на подходящо финансиране. Международната програма за оценка на пътищата iRAP партнира с правителства, корпорациите и НПО в стремежа за премахване на високо-рисковите пътища и защита на всички участници в движението.



Държавите-членки на ООН са приели 3-звездния или по-висок глобален стандарт за пътища като минимален с оглед безопасността на всеки участник в движението, изтъкнат отново в Декларацията от Маракеш.

В световен мащаб постигането на целите на ООН по отношение на пътищата ще предотврати около 300 милиона смъртни случая, ще намали травмите с една трета и ще осигури над 8 долара ползи за всеки инвестиран долар.

Хората ще правят грешки, но транспортните системи трябва да могат да ги компенсират ефективно.

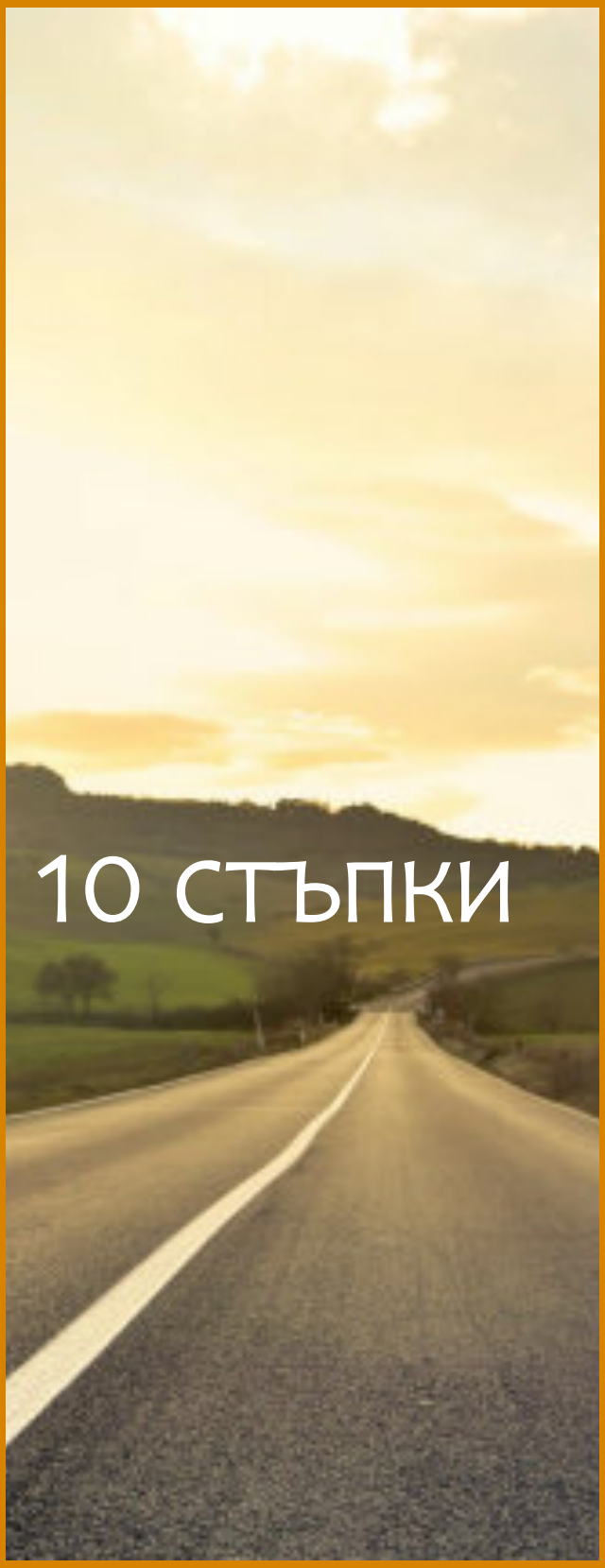
10-те стъпки на ООН

към безопасна пътна инфраструктура



целите

Предпоставките за по-безопасна пътна инфраструктура са систематизирани от ООН в подкрепа на държавите. Целите са до 2030 г. всички нови пътища да отговарят на технически стандарти, съответстващи на три звезди или повече, и поне 75% от пътуванията по съществуващите пътища да са по такива, които отговарят на тези изисквания за всички участници в движението. Планът от десет стъпки за по-безопасна пътна инфраструктура е свързан с изграждане на институционален капацитет и регулаторна рамка в подкрепа на тези цели и отключване на потенциала на градовете за спасяване на животи.



10 СТЪПКИ

Анализ на състоянието

Осигуряване на структурата, отговорна за управлението на пътната безопасност, с подходяща визия, концепция и персонал за разгръщане на подхода „безопасна система“

Осигуряване на национални стандарти за проектиране и съответствие на всички елементи на пътната инфраструктурата с Конвенцията на ООН за движението по пътищата и пътните знаци

Определяне на целите за обезопасяване на пътища

Обучение и развитие на институционалния капацитет

Извършване на оценка на безопасността на пътната инфраструктура

Идентифициране на рисковите участъци по пътната мрежа

Извършване на одити и инспекции

Следване на национален план с мерки в подкрепа на пътната безопасност

Наблюдение и оценка на ефективността

Мерките в България

Разработена е Национална стратегия за безопасност на движението по пътищата за периода 2021-2030 с включено тематично направление 4 Щадяща пъна инфраструктура

На годишна база се обобщава и представя информация за състоянието на републиканската и общинската пътна инфраструктура

Посочват се участъците с висок риск от настъпване на пътнотранспортни произшествия по транспортни направления и по общини

Разработват се годишни планове за действие с мерки по републиканските пътища и план-програми за общинската пътна и улична мрежа

ДАБДП прави препоръки и акцентира на слабостите

За какво настоява ДАБДП?

Развитие на административния капацитет в Агенция „Пътна инфраструктура“ и в общините за управление на пътната инфраструктура при отчитане на подхода „безопасна система“

Подобряване на работата с данни за републиканските пътища и набавяне на пълния обем информация за състоянието на пътната инфраструктура и принадлежности

Интегриране на аспекта на безопасността във всяка дейност по проектиране, текущо пътно поддържане и капиталови инвестиции в пътища

Приоритизация на инвестициите от стопаните на пътища въз основа на данните за състоянието, анализа на нуждите и оценката на риска от настъпване на ПТП

Осигуряване на целеви средства за пътна безопасност от държавния бюджет

И още...

Да проектираме и изграждаме
нашите транспортни системи
за хората и да поставим
безопасността на първо място
във всички решения и действия.
Това е особено важно
за уязвимите участници
в движението - пешеходци,
велосипедисти
и мотоциклетисти.

Безопасността на пътя е
споделен ангажимент.
За да успеем, се нуждаем
от участието на цялото
общество. Правителството
трябва да осигури стратегически
и добре координирани мерки,
стабилна законова рамка
и подходящо финансиране.
Градостроителите и инженерите
трябва да гарантират, че
безопасността е отчетена
в инфраструктурата.
Академичните среди следва
да генерират доказателства.
Медиите следва да представят
проблема експертно и да
подкрепят конструктивния
диалог за намиране на решения.
Бизнесът може да допринесе
за безопасна и устойчива
мобилност, повишаване
на организационната култура
на безопасност и възприемането
ѝ като ценност.

посланието



Сътрудничеството между хора, институции, сектори и държави остава най-големият капитал в подкрепа на БДП.

3 за по-безопасна и комфортна градска среда



Откъде тръгваме?

Рамковата политика на Европейския съюз за БДП за 2021–2030 г. цели да постигне 50% намаление на смъртните случаи и тежките наранявания по пътищата до 2030 г., след което да ги сведе до нула до 2050 г. Така „Визия нула“ е цялостна стратегия със стремеж да елиминира всички смъртни случаи и тежки наранявания и да насърчи здравословна, безопасна и справедлива мобилност за всички участници в движението.

Превишената скорост е основна причина за травма в световен мащаб, особено в градски условия, където пешеходците и велосипедистите са по-уязвими при сблъсък с моторизирани превозни средства, поради високата интензивност на движението.

Многобройни проучвания последователно показват, че по-високите скорости увеличават рисковете от участие в инцидент и тежестта на произтичащите от това наранявания. Като шофират с по-ниска скорост, водачите имат повече време да реагират на неочаквани събития, като по този начин предотвратяват ПТП или намаляват въздействието им.

Управлението на тези рискове се постига чрез установяване на ограничение на скоростта от 30 км/ч, подкрепено от редица други мерки, в т.ч. контрол на скоростта, стратегии за успокояване на трафика, премахване на конфликтните точки между транспортните потоци и осигуряване на подходяща инфраструктура за пешеходци.

Чрез приоритизиране на пространства, благоприятни за бавно придвижване, колоездене и ходене, зоните 30 допринасят за устойчивото градско развитие в места с подчертано пешеходно движение (жилищни райони, градски центрове и улици с интензивен пешеходен трафик).



Нашите улици са проектирани така, че дават приоритет на бързото движение на превозни средства в градските райони. Въпреки че това е подходящо за главни пътни артерии, създава опасни условия в кварталите и градските центрове. Дезинформацията и страхът от промяна карат хората да вярват, че намаляването на скоростта по някои улици ще затрудни придвижването, ще увеличи задръстванията и ще създаде икономически щети. Никое проучване не е успяло да произведе данни в подкрепа на тези страхове. Всъщност често е точно обратното - по-спокойният трафик намалява задръстванията, а ниско-скоростните улици са чудесни за местния бизнес.

Намаляването на скоростите по кварталите и градските центрове чрез знаци, инфраструктура и правоприлагане е нелек процес, но да убедим жителите да разберат защо тези промени са важни и как всички можем да се ползваме от тях е още по-сложната част, а все пак - напълно изпълнима.

Цената на промяната: човешкият Живот



„Първата концепция за „Зона 30“ се заражда в Нидерландия в началото на 70-те години на 20 век, когато група родители блокират цял квартал, за да не се допуска повече деца да загиват в автомобилни инциденти“, коментира Матео Донде, италиански архитект и експерт по градоустройство.

През 1992 г. австрийският град Грац става първият приел ограничението от 30 км/ч по всички пътища, с изключение на главните. През последните години в Париж, Брюксел, Лондон, Копенхаген, Мадрид, Хелзинки и градове в Испания се въвежда концепцията зона 30. Над 380 германски града я подкрепят. Списъкът може да продължи.

Зона 30 се разпространява бързо в градовете. Прилага се за градските пътища с изключение на скоростните. Моделът все повече се възприема не само за предотвратяване на инциденти и намаляване на въздействието върху околната среда, но и за нова градска визия и преоткриване на общественото пространство, където различни форми на мобилност съжителстват хармонично.

По данни на Световната здравна организация намаляването на скоростта увеличава експоненциално шанса за оцеляване на пешеходец при пътнотранспортно произшествие. По данни на Политехническия университет в Мадрид качеството на въздуха се подобрява с отчетени пикови емисии на CO2 при 50 км/ч 2.2 г/с и при 30 км/ч - <1г/с. По данни на Швейцарската федерална служба за околна среда в сравнение с 50 км/ч емисиите на шум при 30 км/ч намаляват с около 3 dB.

европейската практика

В много европейски градове „Зона 30“ вече е успешно въведена и резултатите показват значителни подобрения в безопасността:

Грац, Австрия : един от първите градове, въвели „Зона 30“ още през 1992 г. Зоната обхваща 80% от улиците, а резултатите показват по-безопасни улици и намаляване на инцидентите с 25% през първите две години от въвеждането; https://bolognacitta30.it/citta-30-nel-mondo/graz/

Болоня, Италия: през 2024 г. градът ограничава скоростта до 30 км/ч на 90% от улиците си, за да подобри безопасността и качеството на живот. През първата година вече се наблюдава значително намаляване на инцидентите с пешеходци и велосипедисти; https://bolognacitta30.it/

Мадрид, Испания: от 2018 г. около 80% от улиците на града са с ограничение на скоростта до 30 км/ч. За по-натоварените с пешеходци улици е въведена дори зона със скорост до 20 км/ч; https://www.itagnol.com/2018/10/madrid-diventa-una-enorme-zona-30-il-nuovo-limite-di-velocita-nell80-delle-strade/

Брюксел, Белгия: след въвеждането на „Зона 30“ през 2021 г. в града се наблюдава спад на смъртните случаи и намален автомобилен трафик. Измерванията показват и понижени нива на шум в кварталите; https://www.moustique.be/actu/belgique/2021/12/24/mobilite-bilan-positif-apres-un-an-de-zone-30-a-bruxelles-221532

Париж, Франция: от 2021 г. почти всички улици в града са с ограничение до 30 км/ч, което също води до намаляване на пътните инциденти и шума. Проучванията показват, че няколко месеца след въвеждането на зоната се наблюдава 40% намаляване на тежките произшествия; https://www.mdpi.com/2071-1050/16/11/4382



Градове в Европа със зона 30



Научно обоснованите доводи на Гърция

Националният технически университет на Атина наскоро публикува документ „Преглед на ползите от ограниченията на скоростта от 30 км/ч в целия град в Европа“ с автори Джордж Янис и Ева Мишелараки. Това е първият по рода си научен преглед в областта с резултати за 40 различни града на стария континент, които показаха, че ограниченията на скоростта от 30 км/ч са довели до значително намаление на смъртните случаи при пътни инциденти, емисиите на въглероден диоксид, шумовото замърсяване и разхода на гориво - толкова голямо обществено въздействие за сравнително малка промяна в нашите навици.



спасени средно 37% живота

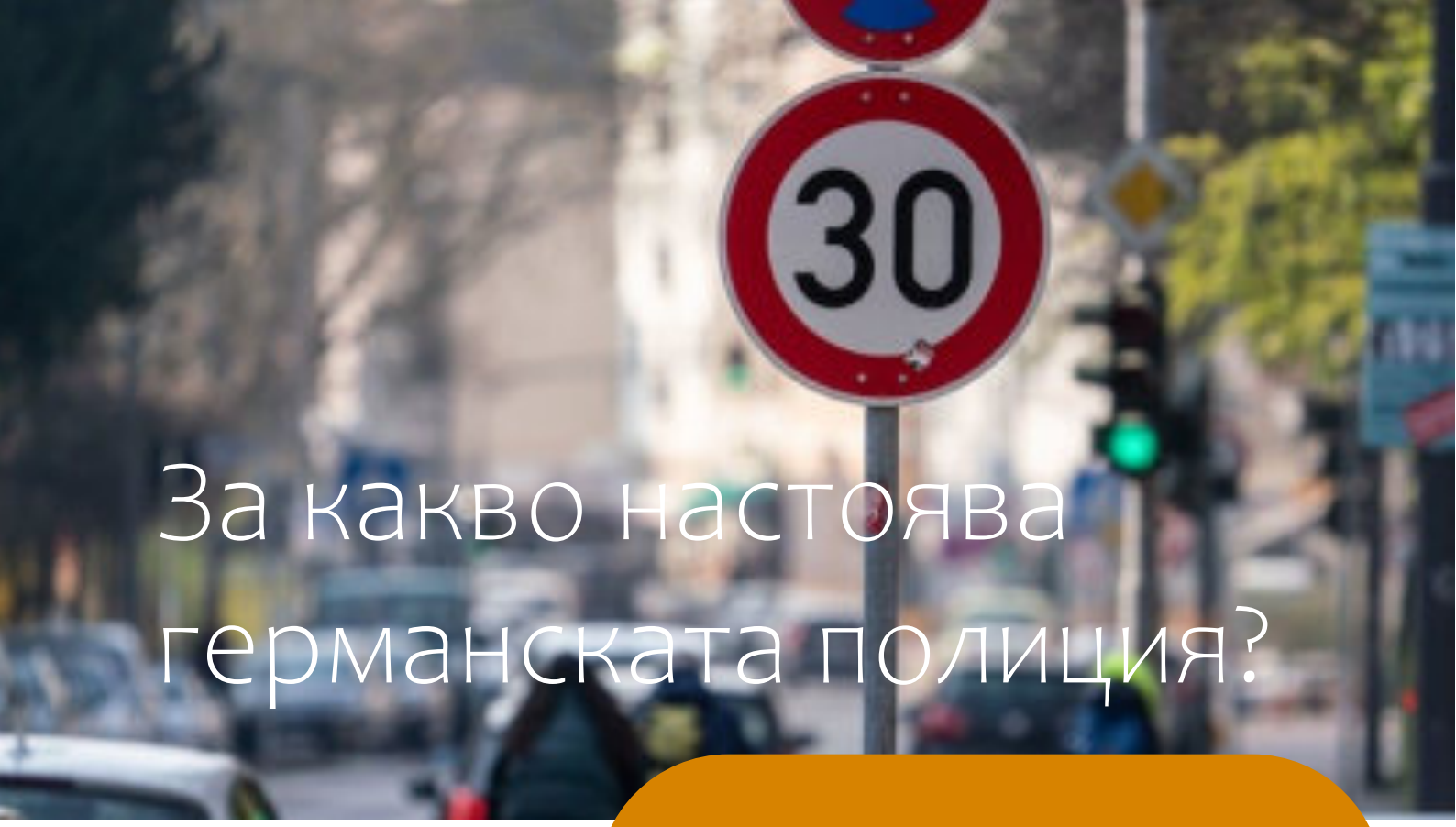
23% намаление на ПТП

18% намаление на емисиите

11% намаление на разхода на гориво

4% намаление на задръстванията

За да се въведат успешно ограниченията на скоростта от 30 км/ч в градовете от съществено значение е да се стартират кампании за осведомяване на обществеността, които наблягат на научни доказателства за ползите за безопасността, и да се изясни обосновката зад прилагането му, за да се спечели обществена подкрепа. Пример за това е широко разпространената кампания на професор Джордж Янис за провеждане на 30 маратона за 30 месеца за насърчаване на ограниченията на скоростта от 30 км/ч в целия град.



За какво настоява германската полиция?

Град Хилден, Германия, настоява за общонационално ограничение на скоростта от 30 км/ч в града, за да защити по-добре велосипедистите и пешеходците. Техническият експерт г-н Петер Шултрегер обяснява: „Целта ни е велосипедистите да излязат безопасно по улиците и по този начин да върнат тротоарите на пешеходците“.

Данните на Федералната статистическа служба на Германия показват, че броят на пешеходците, загинали в пътното движение, се е увеличил значително през 2023 г. - до 437 души. Това е с 69 смъртни случая повече, отколкото през предходната година.

Според Федералната статистическа служба на Германия най-често в ПТП участват хора под 15 и над 75 години. Общество застарява, а германските власти искат градовете да станат по-безопасни за пешеходците възможно най-бързо. Затова призовават да се подходи по фундаментално различен начин с преосмисляне - скоростта от 30 км/ч в градовете да стане стандарт с някои изключения. Г-н Майкъл Мертенс - заместник-председател на полицейския синдикат е категоричен, че при такава скорост рискът от тежки наранявания при инциденти спада значително. Повече от 1000 града и области с общо над 40 милиона жители призовават за ограничение на скоростта. Това е и позицията на пешеходната лобистка асоциация FUSS. Г-н Роланд Стимпъл, член на борда на асоциацията, споделя: „Човек, ударен от превозно средство с 50 км/ч, е четири пъти по-вероятно да загине, отколкото при 30 км/ч“. Изчислено е за комисията по транспорт, че пътуване при 50 км/ч отнема около 8 минути, а при 30 км/ч - 10 минути, т.е. само две минути повече. Досега градовете и областите имаха право да определят ограничение на скоростта от 30 км/ч по главните пътища само за кратки участъци. Вече 30 км/ч е правило в големи части на градовете.



Опитът на Уелс

През първата година на ограничение на скоростта в Уелс (2023 г.) има близо 100 по-малко загинали и тежко ранени по пътища със скорост от 20 мили в час. Цифрите показват, че броят на ранените е намалял с 28% в сравнение със същия период на предходната година, с десет по-малко загинали. Броят на жертвите между юли и септември 2024 г. също е най-ниският за тримесечния период от 1979 г. насам. През третото тримесечие на 2024 г. (от юли до септември) се отчитат 410 жертви на пътя от ПТП - три смъртни случаи, 90 тежко ранени и 317 лица с леки травми. През 12-месечния период от октомври 2023 г. до септември 2024 г., когато беше въведено ограничението, броят на инцидентите е с 26% по-нисък в сравнение със същия период на предходната година. Правителството на Уелс възложи петгодишен преглед на политиката, който ще докладва през 2029 г. Първият министър Елунед Морган казва: „Тази статистика показва как това спасява животи – води до по-малко ПТП, смъртни случаи и тежки травми. Трябва да постигнем правилните скорости на правилните пътища и спадът в черната статистика е окуражителен“. Транспортният секретар Кен Скейтс казва: „Знаем, че има начин и винаги сме казвали, че ще отнеме няколко години, за да видим пълното въздействие на политиката, но да видим намалението на цифрите за това тримесечие до най-ниското им ниво е положително“.

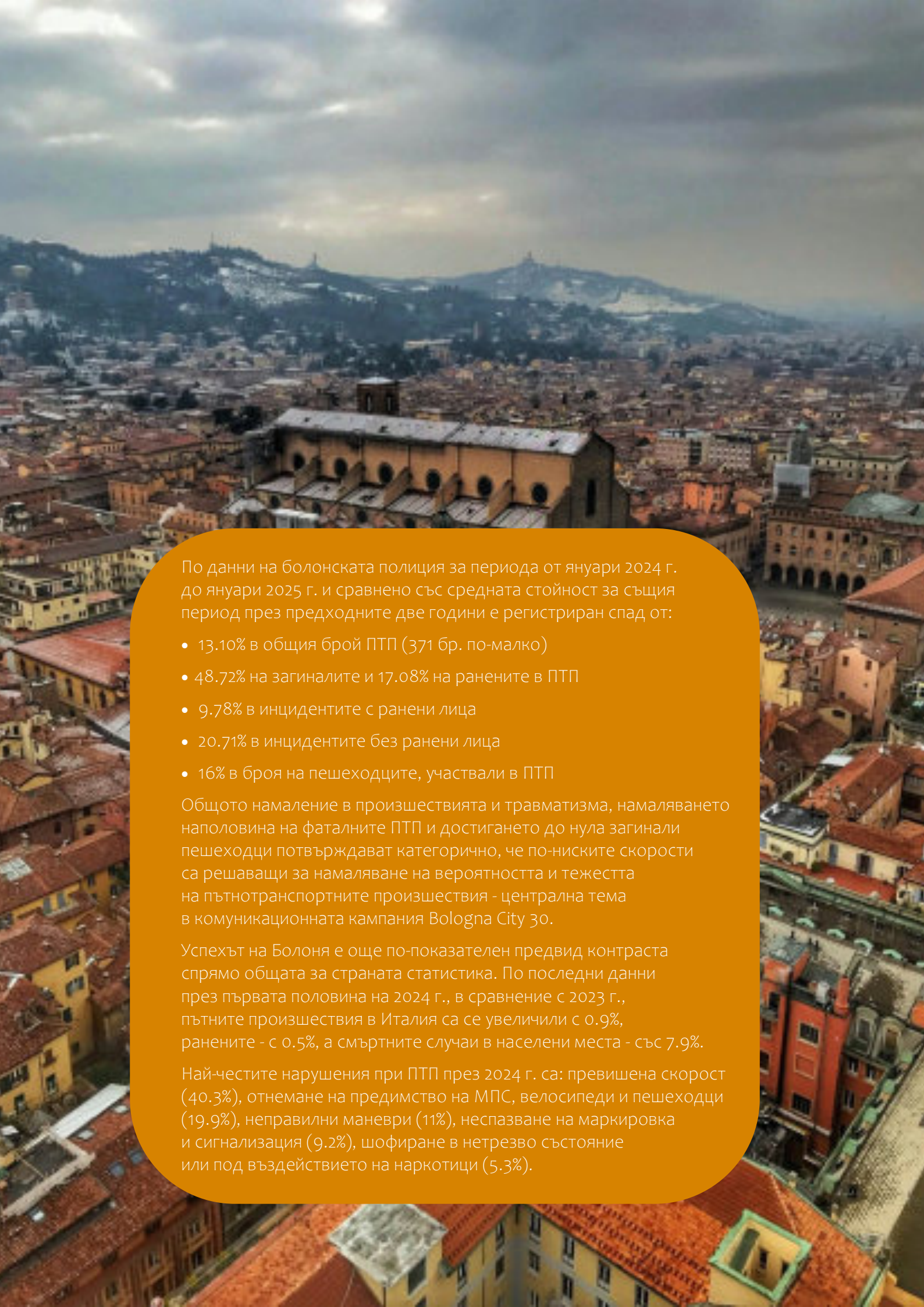


Болоня: една година по-късно

Една година след въвеждането на концепцията „Зона 30“ в Болоня анализът показва спад в загиналите при ПТП от почти 50%, достигайки най-ниските стойности в исторически план от 2013 г. (с изключение на Ковид периода). За първи път от 1991 г. (от когато са налични данни) нито един пешеходец не е загинал по улиците на града. Намаляването на автомобилния трафик продължава като тенденция, а свързаното с него замърсяване на атмосферния въздух намалява с 29%. Болоня отбелязва бум в споделеното използване на велосипеди (+69%), в споделянето на автомобили (+44%) и в пътуването с метро транспорт в градската зона (+31%). Транспортните потоци претърпяват трансформация.

Спадът в движението на автомобили от около 5% на годишна база представлява 11 000 по-малко превозни средства, преминали средно през делничен ден (215 хил. през 2024 г. спрямо 226 хил. средно за 2022-2023 г.).

Това са преките резултати от въведената на 16 януари 2024 г. концепция за организация на движението в града, която поставя като основна цел подобряването на пътната безопасност и устойчивата мобилност.



По данни на болонската полиция за периода от януари 2024 г. до януари 2025 г. и сравнено със средната стойност за същия период през предходните две години е регистриран спад от:

- 13.10% в общия брой ПТП (371 бр. по-малко)
- 48.72% на загиналите и 17.08% на ранените в ПТП
- 9.78% в инцидентите с ранени лица
- 20.71% в инцидентите без ранени лица
- 16% в броя на пешеходците, участвали в ПТП

Общото намаление в произшествията и травматизма, намаляването наполовина на фаталните ПТП и достигането до нула загинали пешеходци потвърждават категорично, че по-ниските скорости са решаващи за намаляване на вероятността и тежестта на пътнотранспортните произшествия - централна тема в комуникационната кампания Bologna City 30.

Успехът на Болоня е още по-показателен предвид контраста спрямо общата за страната статистика. По последни данни през първата половина на 2024 г., в сравнение с 2023 г., пътните произшествия в Италия са се увеличили с 0.9%, ранените - с 0.5%, а смъртните случаи в населени места - със 7.9%.

Най-честите нарушения при ПТП през 2024 г. са: превишена скорост (40.3%), отнемане на предимство на МПС, велосипеди и пешеходци (19.9%), неправилни маневри (11%), неспазване на маркировка и сигнализация (9.2%), шофиране в нетрезво състояние или под въздействието на наркотици (5.3%).



Междувременно продължава изпълнението на многогодишната инвестиционна програма, която от първоначална стойност 24 млн. евро нарасна до над 27 млн. евро за създаване на физически условия за концепция „Зона 30” и защита на всички участници в движението.

Програмата включва проекти за безопасност на пътища, кръстовища и прелези, създаване на нови пешеходни зони, разширяване на мрежата от велоалеи и велостанции.

От есента на 2024 г. Община Болоня е маркирала 300 нови визуализации за зона 30 на всеки 500 м, за да напомня на гражданите и гостите на града по по-прост и по-интуитивен начин за ограничението.

Експертите у нас споделят:



Калоян Карамитов е урбанист в „Екипът на София“ - експертна организация за съвременни градски политики. Координатор в направленията „Транспорт“ и „Градска среда“ в стратегията на Столична община - Визия за София 2050. От февруари 2022 г. е част от екипа на институт GATE към Софийски университет „Св. Климент Охридски“, където ръководи градска лабораторията за събиране на данни и участва в изследователски проекти, свързани с мобилността и създаването на дигитален двойник на София.

Вижте повече на:

https://www.youtube.com/watch?v=fH8COE9IYmY&t=30s

https://www.youtube.com/watch?

Г-н Карамитов подчертава, че безопасността на движението в градовете не може да бъде постигната само с прилагането на контролни мерки и санкции, а е резултат от цялостно инфраструктурно планиране и градски дизайн, който поставя пешеходците и тяхната сигурност на първо място. Това включва освен внедряване на редица мерки за ограничаване на скоростта на автомобилите, и същевременно насърчаване на пешеходното движение чрез осигуряване на безопасни маршрути.

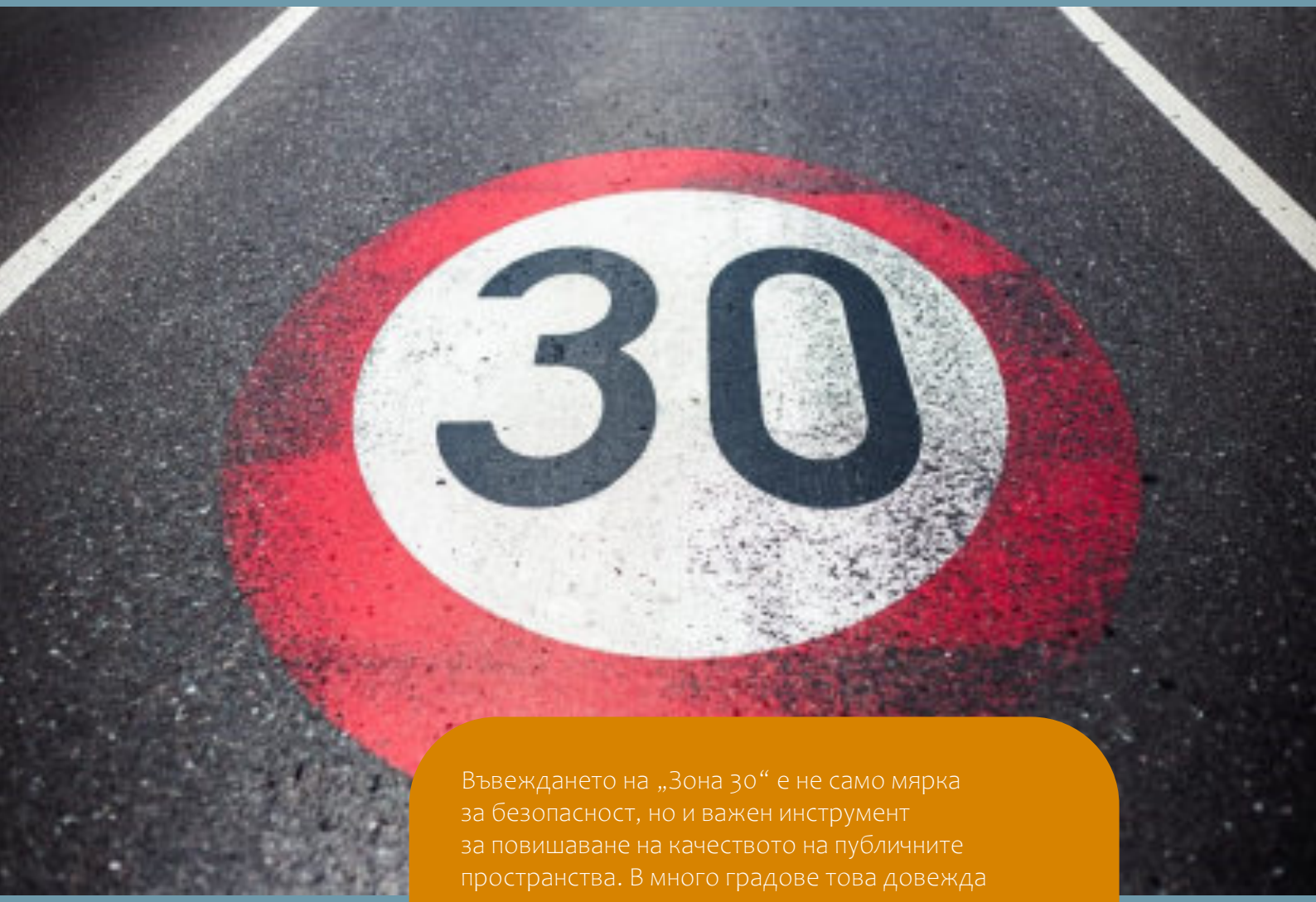
Намаляването на скоростта в градовете остава една от най-ефективните стратегии за подобряване на пътната безопасност и намаляване на произшествията, загиналите и ранените.

Ниските скорости водят до значително по-малък риск от тежки пътни инциденти, подобряват условията за пешеходци и велосипедисти и допринасят за по-спокойна и тиха градска среда. Именно поради тези причини много градове в Европа въвеждат „Зона 30“, която обхваща предимно жилищни и централни зони, в които се наблюдава висока концентрация на пешеходци. Това са местата, където кипи живот, има множество услуги, които привличат ползватели, туристически маршрути или приятни места за разходка със семейството и приятели.

Концепцията „Зона 30“ е част от по-широките тенденции в градската мобилност, които целят балансирано използване на уличното пространство от повече участници и насърчаване на устойчиви начини на придвижване. Това е концепция, при която максимално допустимата скорост в определени зони е ограничена до 30 км/ч. Това се прави с цел да се намали броят на пътните инциденти, да се подобри качеството на живот и да се насърчат устойчиви начини на придвижване като ходенето пеша и колоезденето.

Ограничаването на скоростта обаче не се постига единствено с поставяне на знаци за максимално допустима скорост. За да бъде най-голям ефектът, е необходимо въвеждането ѝ да е съпътствано от инфраструктурни подобрения като стесняване на платната за движение за сметка на тротоарите, намаляване на радиусите на завоите, изграждане на повдигнати пешеходни пътеки и кръстовища, използване на визуални елементи като различни настилки и зелени площи. Такива инфраструктурни мерки не само указват, а директно принуждават водачите да намалят скоростта на придвижване в съответните участъци, но и подобряват цялостния облик на града, създавайки по-просторни и достъпни градски пространства, които насърчават активния живот и социалните взаимодействия.

качеството на публичните пространства



Въвеждането на „Зона 30“ е не само мярка за безопасност, но и важен инструмент за повишаване на качеството на публичните пространства. В много градове това довежда до създаването на по-привлекателна градска среда, където хората прекарват повече време на открито. Обновяването на съществуващи площади и градинки, активирането на нови локални центрове и приоритизирането на пешеходната достъпност създават условия за социализация и активен обществен живот. Тези принципи са от основно значение за развитието на съвременни и жизнени градове.

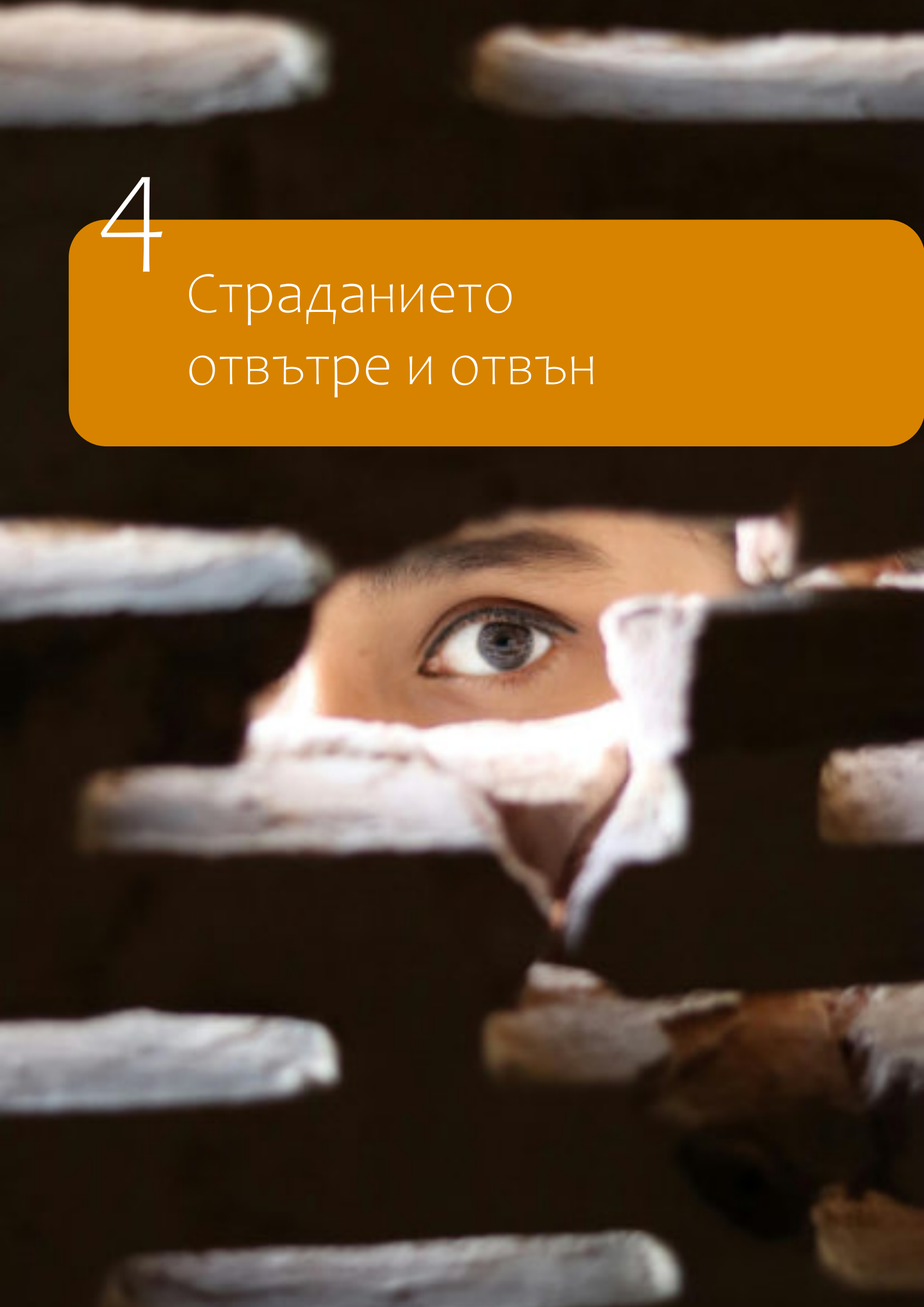
Как на практика?



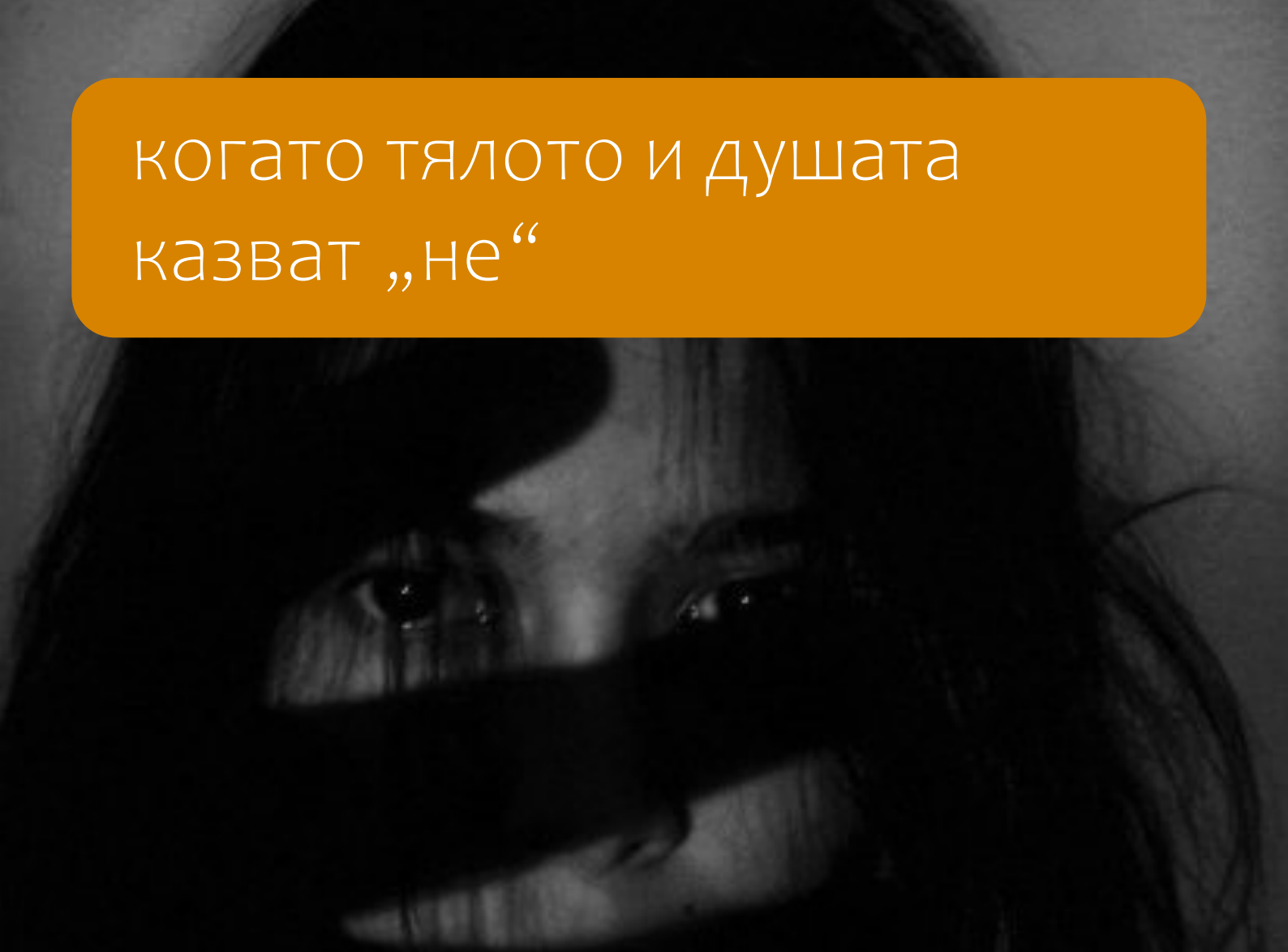
Преминаващият автомобилен трафик се регулира чрез ограничаване на броя на достъпите (входовете) към зоните и прилагане на еднопосочно движение. Ниските скорости се прилагат физически, например чрез изграждане на пътни прегради, стеснения, острови, шикани, повдигнати кръстовища и различен вид настилка.

Дали даден район ще се проектира като зона 30 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 обществения транспорт и снабдяването на търговските обекти.

4 Страданието отвътре и отвън



когато тялото и душата казват „не“



По данни на Световната здравна организация

В световен мащаб един на всеки осем души живее с психично разстройство, което причинява значителни смущения в мисленето, емоционалната регулация и поведението. Има много различни видове психични разстройства, както и редица възможности за превенция и лечение, въпреки че често хората нямат достъп до ефективна грижа. Връзката между психичните разстройства и БДП е сложна и многостранна, с редица фактори, които допринасят за това как психичното здраве може да повлияе на поведението на участник в движението при взаимодействието му с пътнотранспортната система. При всички случаи целта не е да се стигматизират лица, които преминават през труден период, а да се подчертае важността в осъзнаването на проблемите, подкрепата за нуждаещите се и вниманието към психичното здраве в контекста на пътните произшествия.

Като насърчава приобщаването, този материал се отнася в общия случай за хора, преминаващи през житейска криза, като се застъпва за адекватна намеса, за да подпомогне тези, които срещат предизвикателства пред психичното спокойствие, да шофират безопасно. Към медицински състояния, при които индивидуално е преценено, че компрометират годността за управление на моторни превозни средства, се подхожда по предвидения в Наредба №3 /11.05.2011 г. за изискванията за физическа годност към водачите ред.



Психичните страдания обхващат широк спектър от състояния, които влияят на мисленето, емоциите, поведението и функционирането на индивида. Те могат да се проявяват по различни начини, в различна степен на тежест и да бъдат комбинация от едно или няколко разстройства:

Депресия: характеризира се с продължително чувство на тъга, безнадеждност, липса на интерес към дейности, които преди са носили удоволствие, нарушен сън и апетит. Депресията може да повлияе на ежедневното функциониране и да доведе до сериозни проблеми в личния и социалния живот.

Тревожност: включва различни състояния, при които човек изпитва много интензивни напрегнатост и страх, които могат да се проявят в социални ситуации, при определени обстоятелства или без конкретна причина. Основни видове са генерализирано тревожно разстройство, паническо разстройство и социална фобия.

Биполярност: характеризира се с дълготрайни колебания в настроението – от свръхвисоки (мания) до много ниски (депресия). Промените могат да се проявяват с колебания в енергията, активността и поведението.

Обсесивно-компулсивно разстройство: включва натрапчиви мисли (обсесии) и повторяеми действия (компулсии), които човек се чувства принуден да изпълнява, за да намали тревожността и да предотврати субективно усещане за нещо неприятно.

Посттравматичен стрес: може да се развие след преживяване на травматични събития, а симптомите включват повтарящи се спомени, кошмари, избягване на ситуации, които напомнят за травмата, и прекомерна тревожност.

Неврози и психози: неврозите обикновено включват тревожност, фобии и обсесии, докато психозите са сериозни разстройства, които могат да доведат до загуба на връзка с реалността.

Разстройства от употреба на вещества: свързват се със зависимост и предизвикани от тях разстройства като интоксикация, абстиненция и други.



Ранното идентифициране на потенциални проблеми с психичното здраве е от решаващо значение за хората, в т.ч. като участници в движението. Предупредителните знаци включват:

- Непостоянно, раздразнително или агресивно поведение на пътя
- Чести нарушения на правилата за движение
- Непредсказуеми промени в настроението или емоционални изблици
- Лоша преценка и вземане на рискови решения
- Забележими промени в навиците или рутината на взаимодействие с пътната система

Хората с психични разстройства трябва да проявяват особено внимание към няколко ключови аспекта при взаимодействието с пътната система, за да осигурят както своята, така и безопасността на останалите участници в движението.

Връзката между психичното здраве и транспорта

1. Неблагоприятните психични състояния могат да окажат сериозно влияние върху поведението на участниците в движението. Те повишават нивата на поемане на риск, в т.ч. допускане на агресивно или безразсъдно шофиране, увеличаване на грешките и по-висока склонност към извършване на нарушения на пътя.

2. Транспортът сам по себе си влияе на психичното здраве. Установено е, че придвижването увеличава чувството на безпокойство и стрес сред населението, а тази връзка е още по-силна при лица, които са с нарушено психично здраве. Това може да се дължи на фактори като дизайн на превозното средство, състояние на инфраструктурата, качество на въздуха, твърде много шум или лошо осветление, предизвикателства при планирането на маршрута, поведението на другите и др. Тези фактори могат да доведат до въздействия, вариращи от намаляване на комфорта до пълно избягване на определени видове транспорт.

3. Психичното здраве може да повлияе на избора ни на начин на пътуване. Изследванията показват, че факторите, които влияят върху избора на начин на пътуване, или силата на тези фактори също варират за тези, които изпитват влошено психично здраве. Последните активно се стремят да сведат до минимум престоя си в среда, в която има вероятност да изпитат дистрес, възприемана несигурност или риск от загуба на контрол. Това често води до съзнателно избягват на някои видове споделен транспорт и отдаване на предпочитание към използването на личен автомобил поради по-високите субективно възприемани нива на контрол.

Ситуационният стрес също може да доведе до симптоми, които наподобяват психични разстройства, дори при хора, които не страдат от хронични такива. Подобен стрес може да предизвика краткосрочни психологически реакции, които временно влияят на настроението, поведението и физическото състояние на индивида. Психологическият стрес активира механизми в организма (хормонални реакции, например увеличен кортизол), които могат да повлияят на възприятията. Възможно е човек да изпита безсъние, нервност, безпокойство или дори усещане за изтощение. В отговор на стресови събития - проблеми в личния живот или на работното място, човек може да изпита симптоми като главоболие, стомашни проблеми, мускулни болки, сърцебиене, гадене, замайване и дори панически атаки като физиологичен отговор на преживян стрес.



Стресът на ежедневието

Забавяне на реакциите: стресът може да доведе до забавени реакции на ситуации на пътя и промени в условията на пътя.

Загуба на концентрация: стресът може да доведе до трудности в поддържането на вниманието върху пътя и движението. Това увеличава риска от пропускане на важни визуални или слухови сигнали.

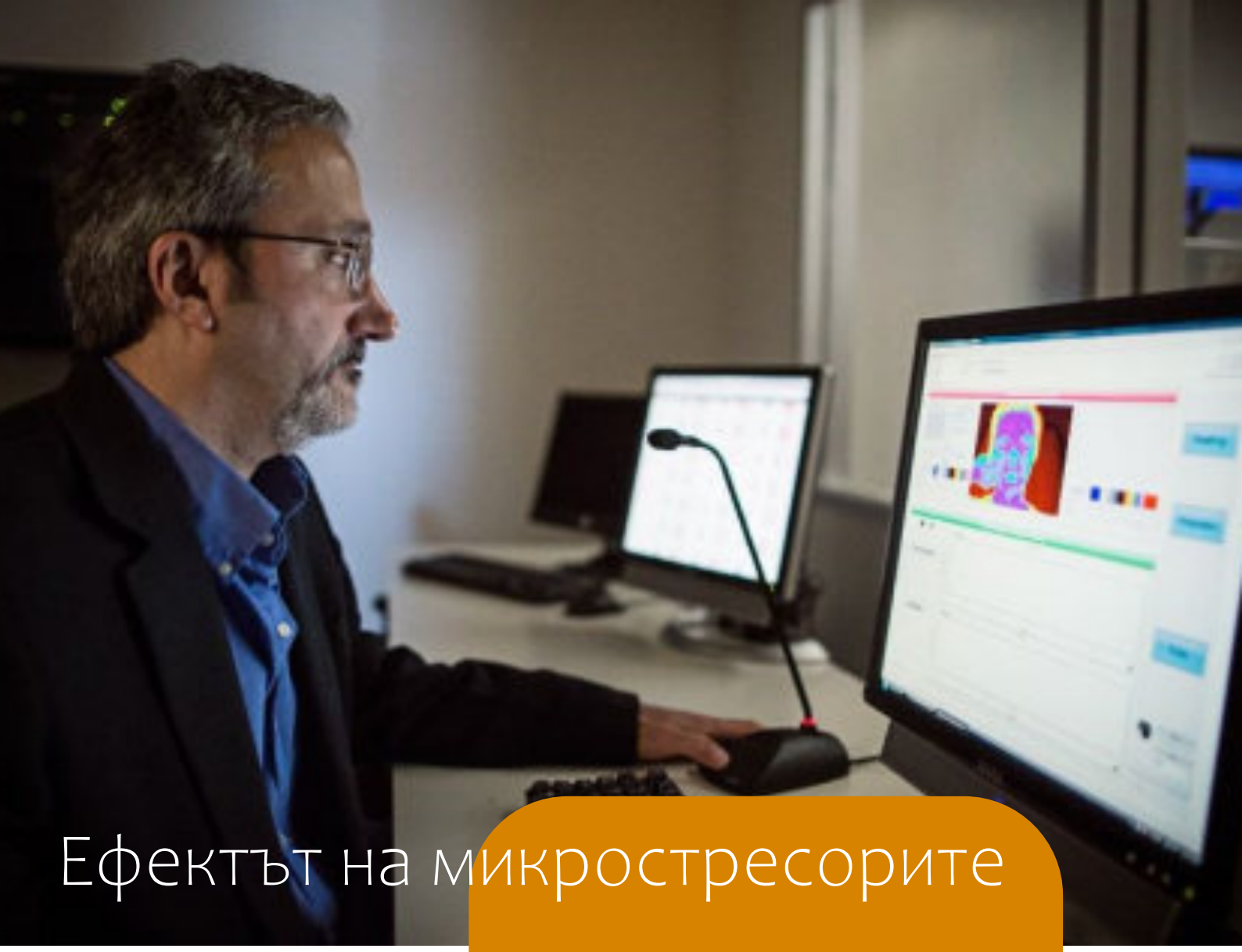
Раздразнителност и агресивно поведение: стресираните водачи могат да изпитат ярост на пътя, което да доведе до рисково поведение, например неправомерно изпреварване.

Физическо изтощение: продължителният стрес може да доведе до много силна умора, което намалява способността за контрол над превозното средство, особено при дълги пътувания. Изтощението може да доведе до заспиване зад волана или до неадекватни реакции. на пътя.

Чрез физическа активност, техники за релаксация, планиране и почивки, както и внимателно наблюдение на стресовите ситуации, можем да подобрим вниманието, реакциите и спокойствието на пътя, което помага за безопасността ни.



Тексаският транспортен институт изследва поведението на доброволци със средна възраст 27 години в 77 часа шофиране и 915 часа извън автомобила, за да установят, че хората с предразположение към безпокойство показват значително по-висок пулс, когато шофират, за разлика от тези, които нямат такова предразположение. Тревожните водачи регистрират пулс с около пет удара в минута по-висок от нетревожните при сходни условия. Наблюдението е напълно незабележимо. В продължение на една седмица на всеки няколко секунди пулсът на водачите е наблюдаван чрез техните смартчасовници, докато данните им за шофиране са снемани чрез допълнителни устройства, популярни сред програмите за проследяване на автомобилни застраховки. Доброволците отговарят на ежедневните психометрични въпросници, които получават чрез текстови съобщения, когато не шофират. Моментните данни за времето и заобикалящия трафик, съответстващи на данните за шофирането и пулса на доброволците, са извлечени чрез отворени интернет източници въз основа на GPS сигнала на водачите. Изследователите също наблюдават доброволците извън автомобила. Изследователите от проучването също установяват, че пулсът се увеличава значително с ускоряването на скоростта. Шофьорите, движещи се с 65 mph, имат сърдечен ритъм с около четири удара в минута по-висок от водачите, движещи се с 25 mph, при подобни условия. Наблюдаваното сърдечносъдово активиране е свързано със симпатиково активиране, тоест с реакции на стрес. Както Майк Мансер, старши научен сътрудник, така и Робърт Вундерлих, директор на Центъра за безопасност на транспорта към института, подчертават, че отчетеният ефект на стреса е измерен при хубаво време и слаб трафик, тоест при благоприятни условия за пътуване до работното място. Този значителен ефект на стреса ще нараства още повече, когато условията се влошават“, допълват те.



Ефектът на микростресорите

„Това са значителни данни, които никога не бихме предположили“, казва Йоанис Павлидис, професор от университета в Хюстън. Тревожните хора, които пътуват с висока скорост на магистралата и изпитват средно повишаване на сърдечната честота с девет удара в минута. Това е всеки ден за един час или повече, което е типичното време за пътуване до работното място - стресор, който е трудно да се игнорира поради значителния му ефект и повтарящия се характер. Наблюдавахме момент по момент реалния живот на участниците в продължение на една седмица. Това е красотата на проучването – можем да наблюдаваме участниците на стотици километри и да получим представа за тяхното естествено шофиране и поведение извън автомобила.

Как да постъпим?



Самооценка на състоянието: хората с психични разстройства трябва честно да оценяват своето психическо състояние и да съобразяват поведението си на пътя. Например, ако изпитват силна тревожност, депресия, панически атаки или други симптоми, които могат да повлияят на концентрацията или реакциите им, е разумно да изберат друг, безопасен начин на придвижване. Умората, която често е свързана с депресия или други психични разстройства, може да забави реакциите и да увеличи риска от инциденти. Ако се чувстват прекалено уморени или сънливи, е препоръчително да изберат обществен транспорт. Ако възникне психична криза по време на шофиране, е важно да има ясна стратегия за реагиране. Това може да включва намирането на безопасно място за спиране на автомобила, използване на мобилен телефон за връзка с близки или здравни специалисти, а при необходимост - търсене на помощ от спешен медицински екип.

Медикаменти и тяхното въздействие: Много медикаменти могат да влияят на координацията, концентрацията и времето за реакция (например успокоителни, антидепресанти, антипсихотици). Хората, които приемат такива лекарства, трябва да обсъждат с лекуващия си лекар дали те са безопасни за шофиране, както и да бъдат внимателни към възможните странични ефекти. Нередовното или неправилно приемане на медикаменти може да доведе до рецидив на симптоми, които увеличават рисковете за безопасността на пътя.



Емоционалното регулиране помага на водачите да спазват ограничението на скоростта и да намалят рисковото шофиране. По-долу са дадени няколко техники за успокояване и облекчаване на стреса преди тръгване на път.

Дишайте. Поставете едната си ръка на корема, а другата на горната част на гърдите над сърцето. Отпуснете корема, вдишайте бавно през носа и издишайте бавно през свити устни. Ще разберете, че го правите правилно, ако стомахът ви се разшири и ръката се повдигне, докато ръката на гърдите остане сравнително неподвижна. Направете това няколко пъти.

Отпуснете мускулите си. Затворете очи. Стиснете юмруци за няколко секунди. Разтворете бавно пръстите си, като се фокусирате върху усещането за напрежение, напускащо ръцете ви. Продължете да напрягате и отпускате мускулите на ръцете, краката и раменете.

Ангажирайте сетивата си. Вземете предмет и прокарайте ръцете си върху него, като се фокусирате върху неговата текстура, тегло, температура и т.н. Седнете в тишина и слушайте за всякакви звуци, които можете да идентифицирате. Върнете се в настоящия момент чрез нещата, които виждате, чувствате, чувате, помирисвате или вкусвате.

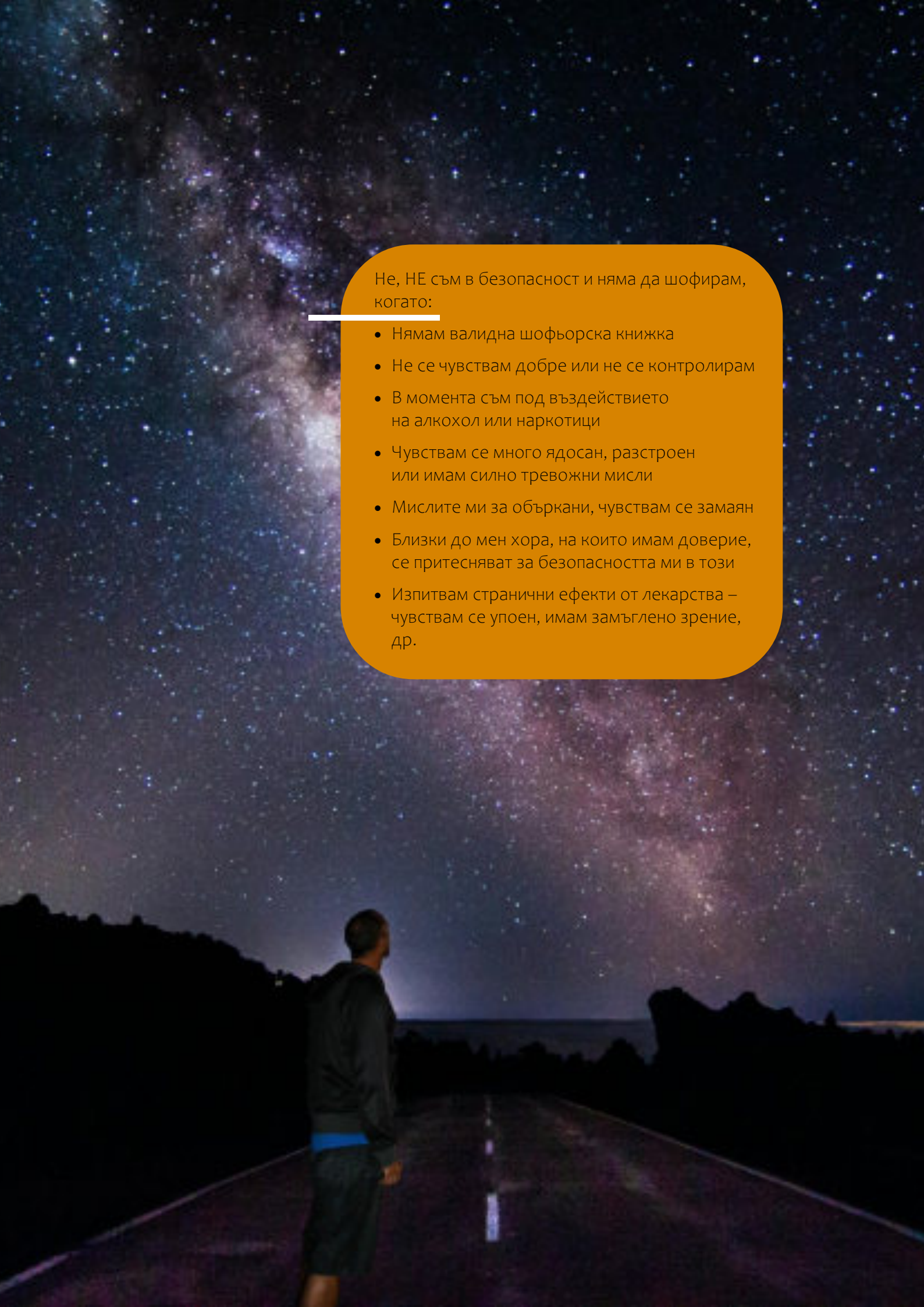
Рецитирайте нещо. Независимо дали е песен, стихотворение или цитат от любимо предаване, изрецитирайте нещо, което знаете наизуст. Можете да го кажете на глас или да си го помислите.



Представеният по-долу контролен списък за безопасно шофиране е създаден от хора с преживян опит с психично разстройство, за да напомнят на другите какво да имат предвид, преди да шофират. Списъкът е разпространен със съдействието на Кралската болница на Мелбърн, Австралия:

Да, в БЕЗОПАСНОСТ съм и мога да шофирам, когато:

- Имам книжка и право да шофирам
- Чувствам се добре и се контролирам
- Не съм употребил/а алкохол или наркотици
- Чувствам се спокоен/спокойна и нямам тревожни мисли, които ме превземат
- Фокусиран/а съм и с добра концентрация
- Разговарял/а съм с лекуващия лекар относно участието ми в движението като водач предвид медикаментозната терапия, която ми е назначена
- Взех си лекарствата и нямам странични ефекти от тяхната употреба



Не, НЕ съм в безопасност и няма да шофирам, когато:

- Нямам валидна шофьорска книжка
- Не се чувствам добре или не се контролирам
- В момента съм под въздействието на алкохол или наркотици
- Чувствам се много ядосан, разстроен или имам силно тревожни мисли
- Мислите ми за объркани, чувствам се замаян
- Близки до мен хора, на които имам доверие, се притесняват за безопасността ми в този
- Изпитвам странични ефекти от лекарства – чувствам се упоен, имам замъглено зрение, др.

Пропаст от информация

Проучване на Университета в Аделаида, Австралия, показва, че в период от една година за 28% от смъртните случаи при ПТП в южната част на континента има данни с индикации за наличие на психично разстройство на участниците в пътните инциденти. 46% от лицата, за които е установена вина за настъпване на произшествията, са дали положителна проба за наличие на забранени субстанции.

Въпреки че връзката между психичното здраве и безопасността на пътя е логически очевидна, надеждни и задълбочени данни за психичното здраве на пострадалите при ПТП като фактор за настъпването им липсват. Това е споделена слабост на администрациите, ангажирани с поддържането на данни, свързани с травматизма, както за статистически, така и за аналитични цели (в т.ч. нарушена връзка между болничните, социалните и полицейските служби).

Безспорна е нуждата от това да подобрим нашето разбиране за приноса на психичните състояния и разстройства към причините за ПТП, включително пропуските, които се допускат при оценката на психичното здраве по отношение на медицинската годност на водачите.

Предприемането на задълбочени проучвания и интегрирането на връзката между душевните страдания и пътнотранспортния травматизъм в рутинната дейност на компетентните звена ще предостави ценни знания на всички, които припознават необходимостта от превенция и терапия, за да бъдат предотвратени тежки наранявания и да бъдат спасени човешки животи.

Към момента няма информация за планирани промени в Наредба № 3 от 11 май 2011 г. за изискванията за физическа годност към водачите на моторни превозни средства и условията и реда за извършване на медицинските прегледи за установяване на физическата годност за водачите от различните категории.

Транспортната психология

Единствената дисциплина, която изучава поведението на човека в тази посока като се фокусира върху психологичните процеси, които са в основата на това поведение, е транспортната психология (Тоткова, 2021).

В доклад - Тоткова, З. (2022). Психологическа годност за управление на моторни превозни средства – сравнение на практиките в Европа. [Psychological fitness to drive – a comparison of practices in Europe]. Psychological Research (in the Balkans), Volume 25, Number 3, 2022, 257-269. ISSN 0205-0617 (Print); ISSN 2367-9174 (Online). (In Bulgarian). DOI: https://doi.org/10.7546/PsyRB.2022.25.03.07 са представени накратко ролята и мястото на транспортната психология и разглежда нейното приложение във връзка с оценката на психологическа годност за управление на моторно превозно средство. Описани са критериите за оценка на годността в Австрия, Германия, Унгария, Португалия, Чехия и България, като са посочени и групите водачи, които задължително подлежат на такава оценка. Данните са сравнени и анализирани спрямо изследваните параметри и са очертани сходствата и различията в отделните страни.

Психологията, със своите специфични модели и теории в рамките на дисциплинарния подход, има значителен принос във връзка с развитието на транспортните науки. По своята същност психологията може да определи и предскаже какво е влиянието на възможностите и ограниченията в транспортната система и как това се отразява върху поведението на всички участници в движението, както и последиците от това поведение. Именно това превръща психологическия подход в неизменна и задължителна част от изследванията и целите на транспортните науки, които целят да оптимизират транспортната система и да минимизират негативния ефект за околната среда и човека.

Представените данни, свързани с изискванията и критериите за психологическа годност за управление на моторно превозно средство в Австрия, Германия, Португалия, Унгария, Чехия и България, показват, че във всяка от тези страни тази оценка е индикатор за определянето на водачите като безопасни или не за средата на движение. Наблюдава се, че във всяка от разгледаните държави психологическата оценка включва изследване на качества от психомоторната, познавателната и личностната сфери. Най-голямо разнообразие се наблюдава в определянето на личностните характеристики, важни за процеса на шофиране, и тяхното изследване. Въпреки това може да се обобщи, че склонността към поемане на риск (Австрия, Унгария, Чехия, България), чувството за социална отговорност, самоконтролът и емоционалната стабилност (Австрия, Португалия, Унгария, България) са най-често проучваните характеристики на личността. Сред тези характеристики попадат още и агресивността, изследвана в Австрия, Чехия и България, самооценката, която се проучва в Унгария и България, и търсенето на силни усещания, което се изследва в Португалия и Чехия. Чехия е и единствената държава, която изследва задълбочено нагласите на водачите към другите участници в движението (включително уязвимите участници), към превозните средства и спрямо готовността им за сътрудничество на пътя. Различия в изследваните държави се наблюдават по отношение на лицата, които задължително подлежат на психологическа оценка за определяне на годността за управление на моторно превозно средство.

Психологическото изследване в България е задължително за:

всички кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство от категории Ттб, Ттм, C, D и подкатегории C1 и D1; постъпване на работа на водачите на таксиметрови автомобили, водачите на автомобили за обществен превоз на пътници или товари; водачите, които извършват превоз за собствена сметка и пътна помощ; лицата, които са загубили правоспособност по реда на чл. 157, ал. 4 от Закона за движението по пътищата (ЗДвП) поради отнемане на контролните точки;

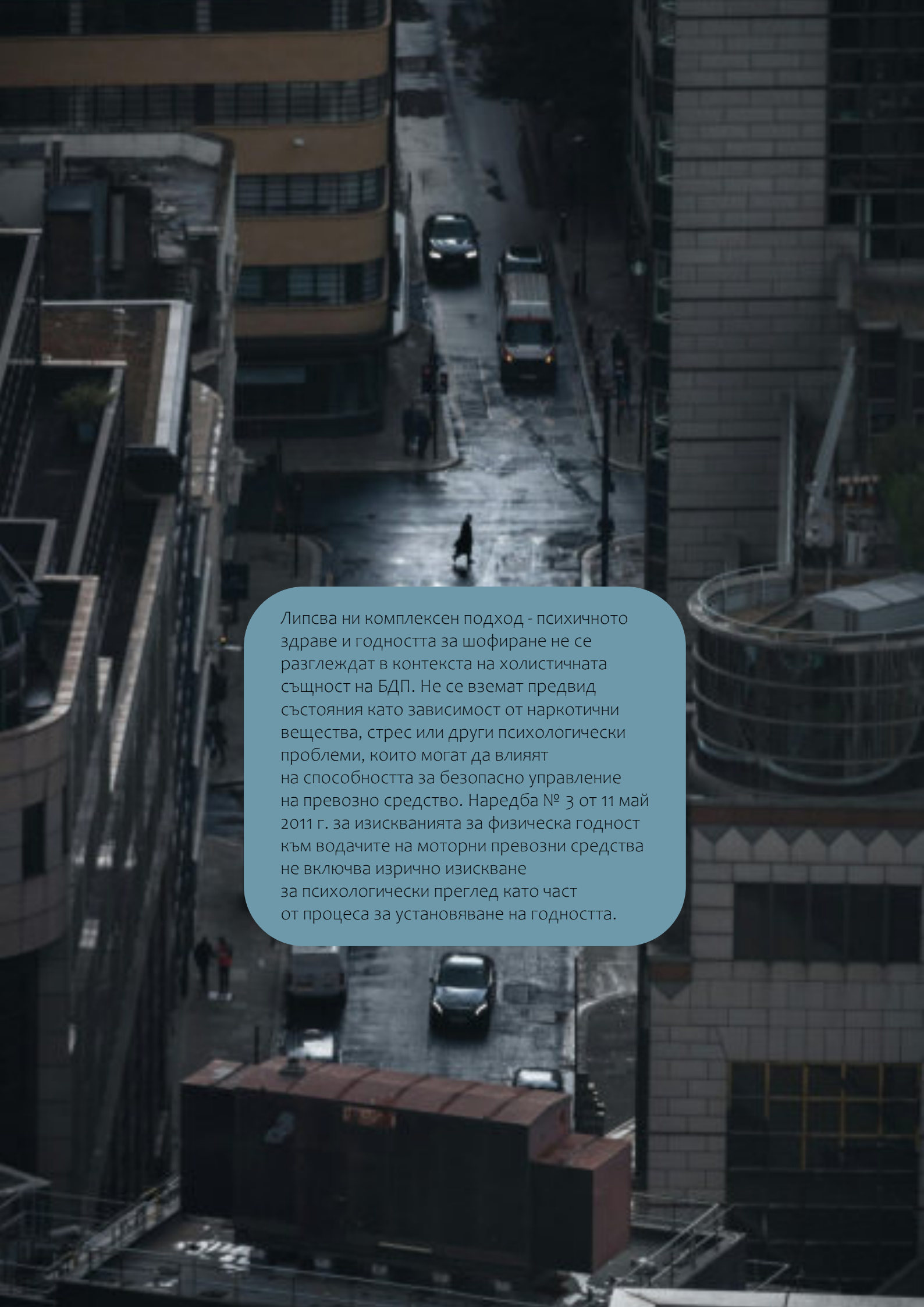
лицата, на които временно е отнето свидетелство за управление на моторно превозно средство по реда на чл. 171, т. 1, буква „а“ от ЗДвП;

водачите, които са лишени от право да управляват моторно превозно средство на основание чл. 174, ал. 2 от ЗДвП; водачите, които са лишени от право да управляват моторно превозно средство на основание разпоредбите на Наказателния кодекс.

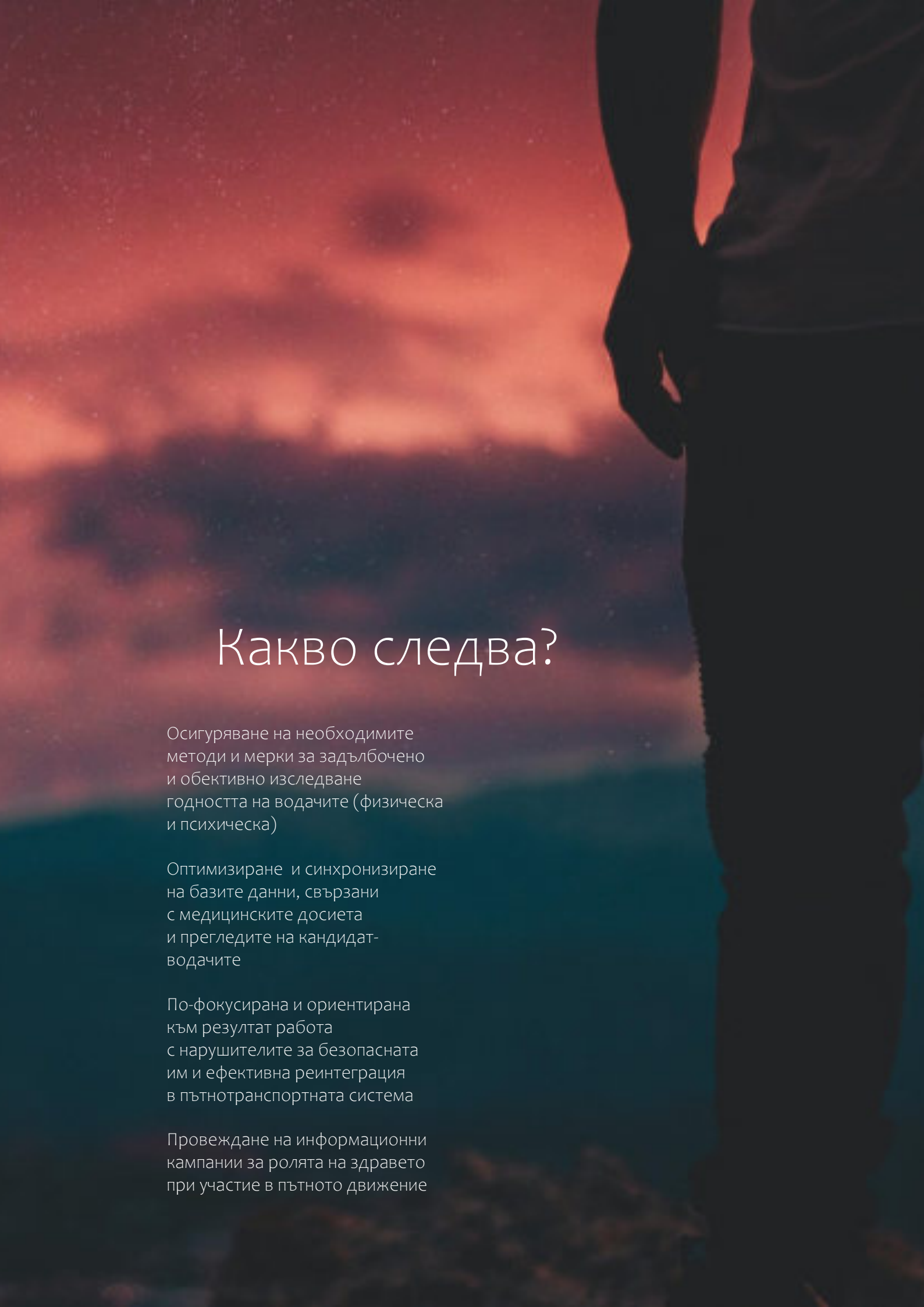
Задължително тестване на определен период от време не се прилага и удостоверенията за психологическа годност са безсрочни. Изследванията се провеждат в лечебни заведения, медицински центрове и диагностично-консултативните центрове, към които следва да се организира психологическа лаборатория с поне един психолог. В България Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ осъществява контрол и разработва методика за работа с психологическите тестове, регистрацията, обработката, оценяването и интерпретирането на резултатите, изисква и събира данни от проведените психологически изследвания от психологическите лаборатории в страната.

Целият доклад е достъпен на:

https://journalofpsychology.org/index.php/1/article/view/105/112



Липсва ни комплексен подход - психичното здраве и годността за шофиране не се разглеждат в контекста на холистичната същност на БДП. Не се вземат предвид състояния като зависимост от наркотични вещества, стрес или други психологически проблеми, които могат да влияят на способността за безопасно управление на превозно средство. Наредба № 3 от 11 май 2011 г. за изискванията за физическа годност към водачите на моторни превозни средства не включва изрично изискване за психологически преглед като част от процеса за установяване на годността.



Какво следва?

Осигуряване на необходимите методи и мерки за задълбочено и обективно изследване годността на водачите (физическа и психическа)

Оптимизиране и синхронизиране на базите данни, свързани с медицинските досиета и прегледите на кандидат-водачите

По-фокусирана и ориентирана към резултат работа с нарушителите за безопасната им и ефективна реинтеграция в пътнотранспортната система

Провеждане на информационни кампании за ролята на здравето при участие в пътното движение



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

Колектив: екип ДАБДП

Редактор: редакторски колектив ДАБДП

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

Предпечатна подготовка: ДАБДП

Номер и дата на изданието: ISSN 2738-7445, №27

Дата: март 2025 г.

