



БЪЛГАРСКА БРАНШОВА АСОЦИАЦИЯ ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

Адрес за кореспонденция: гр. Пловдив, Околовръстен път, кв. Коматеево



www.bbars.bg; e-mail: bbars.info@gmail.com



Заклучителна декларация

На участниците в Седмата годишна конференция

„Безопасна пътна инфраструктура“

В Седмата годишна конференция „Безопасна пътна инфраструктура“, която се проведе на 16 и 17 септември 2021 г. в гр. Хисаря, СПА Хотел „Хисар“ взеха участие 160 делегати, експерти, научни специалисти, одитори по пътна безопасност, представители и ръководители от държавната администрация.

В съответствие с изискванията за безопасност в условията на пандемията от COVID-19, организаторите бяха предприели всички необходими мерки. Предварително бяха поставени условия към участниците да представят съответен документ за поставена ваксина, преболедуване от COVID-19 или отрицателен тест. Измерваше се температурата на всеки влизащ на територията на хотела. На определени места пред и в хотела, включително и в залите, бяха поставени дезинфектанти, беше предоставена предпазна маска на всеки участник. С цел спазване на дистанция делегатите бяха разположени в две зали, също така бяха организирани три изнесени работни площадки в хотела с видеосигнал.

Участниците в конференцията бяха приветствани от г-н Валентин Граматиков, Заместник-министър на регионалното развитие и благоустройство, г-жа Христина Велинова, Заместник-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията, старши комисар Борислав Муеров, заместник-директор Главна дирекция „Национална полиция“, инж. Ивайло Денчев, председател на Управителния съвет на АПИ, инж. Иван Табаков, Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, г-жа Кристина Ангелова, Областна администрация Пловдив, г-н Тодор Чонов, заместник-кмет „Транспорт“, община Пловдив и други. Получени бяха видео приветствия от г-н Брендън Халеман, Вицепрезидент, Европа и Централна Азия, IRF.

На конференцията бяха изнесени осем доклада и направени единадесет научно-приложни съобщения с определена научно-практическа насоченост. Фокусът на докладите беше съсредоточен върху възможностите за повишаване ролята на пътната инфраструктура за намаляване на травматизма по пътищата. Обсъдена бе дейността по изпълнение на международните проекти, свързани с безопасността на пътната инфраструктура и на действията на ангажираните институции по изпълнение задачите от Националната стратегия за подобряване на безопасността на движението в периода 2021-2030 година. Специално внимание бе отделено на приложението на положителните

европейски и световни практики, свързани с безопасността на пътната инфраструктура, които все още не са намерили място в действащата нормативна база у нас.

Изтъкнато беше, че съществуват сериозни проблеми по отношение предварителното планиране на финансовото осигуряване на дейностите по безопасност на пътната инфраструктура.

В третия панел се проведе интензивна дискусия между всички участници във връзка с поставените проблеми в докладите, както и по отношение на подходите за повишаване ролята на пътната инфраструктура за осигуряване на безопасността на движението, на базата на конкретна пътнотранспортна обстановка по пътищата.

Въз основа на въпросите относно безопасността на пътната инфраструктура, поставени в докладите и съобщенията, както и разискванията в процеса на дискусията, ние, участниците в конференцията, се обединяваме и приемаме следната декларация:

1. Изказваме благодарност на организаторите за създадените прекрасни условия за провеждане на конференцията, за подходящо избраната тематика и компетентните лектори, както и за отделеното специално внимание към дискусиите, за да могат максимален брой участници да изразят своята позиция.
2. Ефективното управление на безопасността на пътната инфраструктура е от ключово значение за подобряване безопасността на движение по пътищата и намаляване на произтичащите от пътнотранспортните произшествия социални и финансови загуби. В тази връзка цялостната оценка на безопасността на пътната мрежа, като част от управлението е необходима, за да се получи пълна картина за нивото на безопасност на пътната мрежа. Тази информация предоставя възможност за приоритизиране на действията и предприемане на необходимите мерки, както и за по-ефективното разпределение на наличния бюджет с цел повишаване безопасността на движение. Получените резултати могат да послужат като допълнителен инструмент на отговорните институции за осигуряване необходимото финансиране. По-високото ниво на безопасност на пътната мрежа ще подпомага водачите за вземане на правилни решения, ще ги пази и ще привлича тяхното внимание при преминаване през опасните участъци.
3. Икономическите оценки (анализ Ползи - Разходи) са ценен инструмент за сравнение, приоритизиране и подбор на мерки в областта на пътната безопасност и могат да бъдат метод за идентифициране на коригиращите действия, които предлагат най-висока икономическа и социална възвръщаемост на инвестицията за определен период от време. Отговорните институции при планирането на действията за повишаване нивото на пътна безопасност следва да използват като входни данни резултатите от проведените процедури за управление на пътната безопасност - цялостна оценка на пътната мрежа, данни от конкретни одит или инспекция или др. Необходимо е осигуряване на дългосрочно и предвидимо целево финансиране на проекти, конкретно насочени към повишаване нивото на безопасност на пътната инфраструктура.
4. Считаме, че броят и тежестта на определени видове пътнотранспортни произшествия, като челните удари, ударите в крайпътното пространство, в кръстовищата, на пешеходните пътеки и други места с повишен риск, могат да бъдат редуцирани значително с подходящи инфраструктурни решения.

5. Считаме, че отсъствието на конкретни записи в нормативната база, свързана с безопасността на пътната инфраструктура, ограничава възможността за прилагане на високоефективни и ниско струващи инфраструктурни решения в проектите в насока:
 - 5.1. Видимостта на пътната маркировка и вертикалната сигнализация, предназначена за водачи и пешеходци, както по отношение на изискванията за експлоатационните показатели/характеристики на материалите, така и по отношение на тяхното поставяне и поддържане;
 - 5.2. Сигнализацията и обезопасяването на различните пешеходни преходи в зависимост от мястото на приложение, с цел ограничаване на конфликта „водач-пешеходец“;
 - 5.3. Еднозначното прилагане на начални, крайни и преходни елементи в ограничителните системи, както и използването на атенюатори, буфери и терминали;
 - 5.4. Мерките за успокояване на движението в населените места, край детските и учебни заведения;
 - 5.5. Мерките за успокояване на движението при входовете на населените места.
 - 5.6. Необходима е промяна в Наредба 18 за сигнализацията на пътищата с пътни знаци и националното приложение БДС EN 12899-1:2008/NA:2020 по отношение на: изискванията за класа на светлоотразителност на пътните знаци и другите средства за сигнализиране при тяхното използване на различни класове пътища съобразно скоростта на движение и габарита, а не както е сега съобразно натоварването от движението, което няма особено значение за видимостта на пътните знаци; прецизиране по отношение на въведеното през 2019 г. изискване за едновременно удовлетворяване на изискванията за светлоотразителните фолиа за клас R3A и R3B с предвиждане на разумен период за подмяна на съществуващите пътни знаци .
 - 5.7. Необходима е промяна в Наредба 2 за сигнализацията на пътищата с пътна маркировка по отношение на: дефиниране на геометрични характеристики за надлъжна шумна маркировка; дефиниране на натоварването от движението като средно претеглена СДГИ; използването на структурна маркировка и промяна на изискванията за експлоатационните характеристики на хоризонталната маркировка в начален период след полагането и в периода на експлоатация.
6. Сериозна опасност за участниците в движението е недоброто отводняване на пътните платна в населените места и скоростните пътища. В тази връзка, докладваните на настоящата конференция положителни решения следва да намерят място в нормативната база, а от там и в проектите.

Препоръчваме разработване на нови, съвременни решения за пътни конструкции и детайли, както и техните материали, създаване на указания и ръководства както в областта на проектирането, така и в услуга на изпълнителите на пътно-строителни работи. Проучване и въвеждане на най-добри проектантски и строителни практики от Европа и света би било в услуга както на заетите в бранша, така и на цялата общественост и ползвателите на пътната инфраструктура.
7. Считаме, че при всяко тежко пътнотранспортно произшествие следва да се създаде механизъм, съобразно който да се възлага на експерти да извършат цялостна оценка на състоянието и влиянието на пътната инфраструктура за настъпване на пътнотранспортното произшествие и набелязване на инфраструктурни решения, които да ограничават възможността за повторение на подобно събитие. Експертната група да включва

представители на стопаните на пътя (АПИ, Община), одитори по пътна безопасност и Пътна полиция. Мерките да се оценяват по степен на влияние, да се довеждат до знанието на обществеността и да се включват за реализиране през следващата календарна година.

8. Пътната инфраструктура е предназначена за ползвателите. Сериозна опасност за живота и здравето на водачите и пътниците представляват пътнотранспортните произшествия в крайпътното пространство. Над 25% от загиналите по пътищата се в резултат на удар в крайпътни препятствия. В тази връзка, предлагаме на стопаните на пътищата да възложат разработването на конкретна план-програма за изпълнение на мерки за ограничаване броя и намаляване тежестта на тежките пътнотранспортни произшествия в крайпътното пространство.
9. Челните удари между превозните средства са пътнотранспортни произшествия с изключително тежки последствия от гледна точка на загинали и ранени граждани. При тези произшествия над 70 % от загиналите и ранените граждани нямат вина за произшествието. Защитата на невинните жертви по пътищата следва да е грижа на държавата с прилагане на мерки, които да ограничават и премахват възможността за настъпване на челни удари.
10. Считаме, че е необходимо при проектиране на нови пътища, реконструкция, ремонт или рехабилитация на съществуващи пътища, вкл. при обезопасяване на нови опасни места, обновяването на ограничителни системи на съществуващи пътища, които не отговарят на изискванията на фамилията стандарти БДС EN 1317 да е задължително. Проектантите да вземат под внимание освен степен на задържане и зона на действие на ограничителните системи за пътища и степента на силата на удара. Това ще доведе до повишаване защитата на участниците в движението, респективно намаляване на жертвите в ПТП и постигане на максимално ефективна и безопасна пътна инфраструктура. Апелираме всички проектанти, консултанти, надзорни фирми и държавни институции да бъдем максимално отговорни към живота и здравето на всеки един от нас и да предписваме, приемаме и монтираме предпазни огради със степен на силата на удара А, по изключение В и в никакъв случай С.
11. Напоследък зачестиха случаите на тежки катастрофи със загинали и ранени граждани в зоните, където при интензивно движение се извършват строително-ремонтни работи. За да защитим живота и здравето на работниците в тези зони, следва да се прилагат по-надеждни средства за защита при въвеждането на ВОБД. Един от най-добрите методи за обезопасяване на работниците е използването на **„Разделители на движението тип „Стена“ (С23)**“ съгласно чл. 11 от Наредба 3 за ВОБД. Тези изделия са преминали първоначални изпитвания съгласно БДС EN 1317 и имат степен на задържане: T1, T2 или T3. У нас те нямат широко приложение, което е необходимо да се промени. Убедени сме, че прилагането на тези съоръжения ще доведе до по-надеждна защита на живота и здравето, както на служителите, които изпълняват своите служебни задължения на пътя, така и на участниците в движението, които биха допуснали грешка. Апелираме към всички - проектанти, специалисти в областта и надзорни органи, да използват при въвеждане на ВОБД, временните ограничителни системи съгласно БДС EN 1317, за да успеем да постигнем Визия нула загинали и тежко ранени.
12. Нарастващото транспортно натоварване и необходимостта от създаването на безопасни условия за придвижване по пътищата налага периодичната актуализация на действащите в

момента закони, норми и правила. Изготвяне на указания, методики, наръчници за добри практики и други нормативни документи, ще създаде условия за прилагане на най-добрите европейски и световни практики. В тази връзка, апелираме за актуализация на Техническата спецификация на АПИ от 2014г. и разработване и приемане на „Наредба за условията и реда за използване на ограничителни системи за пътища и изискванията към тях“. Считаме, че това ще създаде условия за повишаване качеството на пътната инфраструктура и ще осигури по-голяма безопасност за нейните ползватели.

13. Силно неприемлив за нас като експерти е големият брой тежки пътнотранспортни произшествия в зоната на пешеходните пътеки. След като инициирахме от нашата конференция поставянето на надписи за пешеходците „погледни“, днес считаме, че една от причините за тези пътнотранспортни произшествия е недостатъчната предварителна информираност за водачите, че приближава пешеходна пътека. Липсват ясни правила за изпълнение на организацията на движението в районите на пешеходните пътеки в зависимост от скоростта на движението, интензивността на движението, видимостта и др. Считаме, че е необходимо да бъдат разработени ясни и точни правила за изпълнението и поддържането на пешеходните пътеки при различни условия.
14. Успешното решаване на проблемите на безопасността на движението по пътищата е в пряка зависимост от наличието на добре подготвени кадри. В тази насока проблемът е изключително сериозен. Няма достатъчно кадри по Организация и безопасност на движението в общините, в комисиите по пътна безопасност, в пътната полиция, както и в специализираните звена, свързани с пътната инфраструктура. В тази връзка, считаме от името на участниците в конференцията, да се обърнем към компетентните органи и към управляващите програмите в средните и висши учебни заведения да се повиши обучението в тази насока.
15. Изключително притеснителен е големият брой пътнотранспортни произшествия с тежки последици в населените места. За периода 2011-2020г. в населените места са загинали 2246 човека и са били тежко ранени 52467. От тях 1655 загинали и 45091 ранени в градовете и 591 загинали и 7376 ранени в селата. Една от причините за това състояние е и отсъствието на достатъчно кадри по организация и безопасност на движението в общините. В тази връзка, предлагаме на организаторите и по-специално на ББАПБ да се активизират контактите с общините от гледна точка на обмен на положителни практики и проблеми.
16. Голяма част от проблемите, свързани с безопасността на пътната инфраструктура, са поради недостатъчното или липса на финансиране. Считаме, че пътната инфраструктура е предназначена за ползвателите и тя трябва да осигурява едновременно тяхната мобилност и безопасност. Опазването на живота и здравето на ползвателите е приоритет и този приоритет следва да намери ясна позиция в плановете за финансиране на дейностите. Също така считаме, че по-голямо внимание следва да се отдели на превантивното поддържане и на своевременното ремонтиране на повредите по пътната инфраструктура в резултат на пътнотранспортни произшествия.
17. Конференцията се превърна в уникален специализиран форум по проблемите на безопасността на пътната инфраструктура. Предвид високата ефективност на проведената

конференция, интензивния обмен на положителни практики, подобряване на взаимодействието и координацията между експертите от отделните институции, научните организации, частния бизнес и неправителствените организации, предлагаме на Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“ да планира и организира провеждането на Осма годишна конференция „Безопасна пътна инфраструктура“ през 2022 година.

От участниците в Седмата годишна конференция
„Безопасна пътна инфраструктура“
16-17 септември 2021г, град Хисаря, СПА Хотел Хисар
17.09.2021 г.