

ЗАКЛЮЧИТЕЛНА ДЕКЛАРАЦИЯ

На участниците в ДВНАДЕСЕТА ГОДИШНА КОНФЕРЕНЦИЯ „БЕЗОПАСНА ИНФРАСТРУКТУРА“

Ние, представители на професионалните организации, научните среди, местното самоуправление, частния сектор и гражданското общество, заедно с международни експерти от водещи европейски институции, се събрахме в град Пловдив на 17-18 септември 2026 г. за Дванадесетата годишна конференция „Безопасна пътна инфраструктура“.

Признаваме усилията на Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“ за организирането на най-авторитетното събитие в областта на пътната безопасност, както и участието на повече от 240 делегати, споделящи благородната кауза, посветена на спасяването на човешки животи по пътищата на България.

Отбелязваме с особено удовлетворение участието на Федералния институт за изследване на пътищата и транспорта (BASt), който е водеща европейска научна институция в областта на пътната инфраструктура и безопасността на движението. Присъствието им придава изключителна професионална тежест и дава възможност за обмен на доказани германски практики, стандарти и научни подходи, които би било полезно да бъдат приложени у нас.

Приветстваме участието на Международната пътна федерация (IRF Geneva), което допринася за обогатяване на международния диалог и политиките в областта на пътната безопасност.

Поздравяваме авторитетните български и международни специалисти в сферата на безопасността на движението, които изнесоха 13 доклада, съдържащи значим положителен опит, резултати от научни изследвания и конкретни решения за повишаване качеството на отделните елементи на пътнотранспортната система, както и взаимодействието между тях.

Потвърждавайки заявеното в заключителни декларации от предходните годишни конференции „Безопасна пътна инфраструктура“ и въз основа на поставените въпроси в докладите и дискусиите,

както и нашия силен ангажимент за постигане на високите ни цели, с настоящото, ние, участниците в конференцията, се обединяваме и заявяваме:

I. ИНСТИТУЦИОНАЛНА РАМКА

1. Държавните институции, отговорни за безопасността на движението по пътищата, да продължат усилията си и в най-кратки срокове да интегрират в своята работа научния подход, чрез който могат да бъдат постигнати най-ефективни и устойчиви във времето резултати.

2. Призоваваме академичните среди да стимулират учените да провеждат научни изследвания в областта на безопасността на движението по пътищата с цел повишаване на ефективността на държавните политики и стратегии, както и за подобряване на знанията и информираността на обществото по проблемите на пътната безопасност.

3. Финансовите средства, които губи всяка година нашето общество вследствие на пътнотранспортни произшествия, се измерват в милиарди евро. Въпреки това, тези загуби остават далеч от дневния ред на политическия и обществен живот. Необходимо е ясно да заявим, че финансовите загуби следва да бъдат взети предвид при планиране и изпълнение на държавните политики, инфраструктурните и всякакъв друг вид мерки, които подобряват безопасността по българските пътища.

4. Призоваваме за подобряване на диалога между държавните институции и професионалните, научните, проектантските и неправителствените сдружения и организации, които по време на конференцията заявиха готовност да подкрепят институциите съобразно своите компетентности. Постигането на високо ниво на сътрудничество и координация е ключов фактор за укрепване на доверието от страна на гражданското общество.

5. Препоръчваме на общините да осигурят достатъчен брой квалифицирани специалисти, които да извършват приемане, одобряване и контрол на пътните проекти преди издаване на разрешение за строеж. Липсата на експертиза в администрациите води до пропуски, и приемане на непълни проекти, което създава рискове при последващото изпълнение.

Необходимо е въвеждане на изисквания за квалификация и обучение на служителите, ангажирани с процеса.

II. НАУЧЕН КАПАЦИТЕТ

1. Приветстваме усилията на ръководството на Университета по архитектура, строителство и геодезия за развиване на компетентни кадри, свързани с проектирането, строителството и поддържането на пътната инфраструктура. Насърчаваме обогатяването на учебните програми със задължителни за изучаване дисциплини, които да дават на обучаващите се студенти задълбочени познания по безопасност на движението.

2. Необходимо е УАСГ да поставят по-силен акцент върху съдържанието, структурата и изискванията към пътните проекти във всички фази на проектиране в градска среда, което да гарантира високо професионално ниво на бъдещите специалисти и изпълнените от тях проекти.

III. ИНЖЕНЕРНИ ПРАКТИКИ

1. Качеството на пътните настилки е ключов елемент за безопасността на движението. Предвид факта, че у нас няма нормативен документ, който да регламентира проектирането им, предлагаме на Министерство на регионалното развитие и благоустройството да предприеме действия за включване на отделни раздели, посветени на пътните настилки в съответните подзаконови нормативни актове, които регламентират строителството на пътища в градска и извънградска среда. Задължително е прилагането на съвременни методи за изчисляване на носимоспособността и дълготрайността на пътните конструкции, като за целта следва да се проучат международните практики и да се извършат научни изследвания, съобразени с условията по българските пътища.

2. Психологията на водачите следва да се взема предвид при всяко обследване и предписване на мерки по пътната инфраструктура, за да бъде осигурена ефективност на предприетите действия.

3. Пътните знаци и пътната маркировка са от изключително важно значение за безопасността на движението. Въпреки че изграждането и поддържането им не изисква значителен финансов ресурс, състоянието им по българските пътища остава незадоволително. Най-често срещаните проблеми са неправилно поставени пътни знаци, липса на пътна маркировка и временна сигнализация, която не е премахната след приключване на строително-монтажни работи. За подобряване на организацията на движение е необходимо актуализиране на съществуващата сигнализация чрез изготвяне на нови проекти, както и паспортизация на всички пътни принадлежности.

4. Ограничителните системи за пътища, повредени в резултат на настъпили пътнотранспортни произшествия, следва да бъдат своевременно подменяни или ремонтирани. Наличието на компрометирани предпазни съоръжения значително увеличава риска от тежки последствия при повторно настъпил инцидент.

5. Спазването на безопасна дистанция между превозните средства е критичен фактор за предотвратяване на тежки пътнотранспортни произшествия. Необходимо е по-прецизно регламентиране на изискванията за минимална дистанция в нормативната уредба, както и повишен контрол върху тяхното спазване. Препоръчваме въвеждане на съвременни методи за контрол, включително автоматизирани системи за контрол, с цел намаляване на риска от верижни сблъсъци и тежки последствия при внезапно спиране или загуба на контрол.

IV. ОРГАНИЗАЦИЯ И ПОСЛЕДВАЩИ ДЕЙСТВИЯ

1. Предвид отличните отзиви от проведената конференция, предлагаме на Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“ да планира и организира провеждането на Тринадесета годишна конференция „Безопасна пътна инфраструктура“ през 2027 година. Предлагаме следващата конференция да бъде посветена на юбилейната тридесета годишнина от внедряването на философията и методите на работа на Визия 0 - подход, при който основната цел е елиминирането на жертвите от пътнотранспортни произшествия.

2. Възлагаме на Управителния съвет на Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“ да изпрати Заключителната декларация до всички заинтересовани институции и организации, с конкретни предложения за предприемане на индивидуални и съвместни действия, както и да приеме план за реализация на направените предложения в декларацията.

**От участниците в Дванадесета годишна конференция
„Безопасна пътна инфраструктура“
17-18 септември 2026 г, град Пловдив, Гранд Хотел „Пловдив“**