

Д-р ик.н. Николай Иванов, председател на УС на Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“,

Можем да направим огромни крачки спасява човешки животи

Целта ни е всяка година да наградяваме професионалното ниво на конференцията

Мирослав Еленков

Д-р ик.н. Иванов, как бихте обобщили тазгодишното издание на конференцията „Безопасна пътна инфраструктура“? Успяхте ли да постигнете целите, които си поставихте при подготовката на форума?

Без да преувеличавам, считам, че тазгодишното издание на конференцията е най-силното до момента както по съдържание, така и по професионална тежест на участниците. Постигнахме всички цели, които си бяхме поставили. Бих искал да благодаря на нашите партньори — Българска браншова камара „Пътища“ и Камарата на строителите в България, които допринесоха изключително много за високото ниво на форума. Благодаря на спонсорите и не на последно място на вестник „Строител“ за професионалното медийно отразяване и доброто сътрудничество, което имаме през годините и което е от съществено значение за нас и всички наши членове.

Както вече споменах, успяхме да постигнем всички цели, които си поставихме — да съберем на едно място международни експерти, научните среди, проектантите, строителите и да проведем разговори, основани на данни и научен подход, както и да формулираме конкретни препоръки, които могат да бъдат приложени от институциите. Но има и нещо още по-важно, което често остава невидимо, и това е смисълът от самото събиране на хората. Конференцията е платформа, в която колеги, партньори, понякога и конкуренти, седят един до друг и говорят открито за проблемите и решенията. Това е място, където професионалната общност временно оставя настрана конкуренцията и търговските интереси, за да се фокусира върху кауза, която стои над всичко останало — спасяването на човешки животи. Точно тази атмосфера прави конференцията ценна. Новите знания са важни, но още по-важно е, че хората започват да се разбират и да работят заедно. Това е истинската сила на форума и причината той да има реално въздействие върху сектора. Доказват го и многобройните дискусии в края на отделните панели, които бяха пренесени и извън залата, тъй като



Благодаря на в. „Строител“ за професионалното медийно отразяване и доброто сътрудничество

времето не достигна за всички въпроси и теми, към които гостите имаха интерес.

Този година конференцията постави специален акцент върху германския опит в пътната безопасност. Какво научихме от специалистите от Германия и кои практики бихме могли да приложим в България?

Германският опит е ценен не защото е чужд, а защото е доказан. Но основният въпрос е не колко бързо можем да пренесем дадена практика у нас, а дали тя ще бъде ефективна и устойчива. Затова смятам, че най-важното, което трябва да възприемем от техните специалисти, е начинът, по който те вземат решения, защото той е на база научни разработки и подробни анализи. В България често търсим бързи, понякога емоционални решения, но те имат нулев или малък краткотраен ефект. Трябва да започнем

да правим наука в тази област — да изследваме нашите пътища, нашия автомобилен парк, нашето поведение като участници в движението. Можем да използваме германските методи, но трябва да ги пречупим през българската действителност. Само тогава можем да сме сигурни, че мерките, които предприемаме, ще имат реален ефект върху намаляване на статистиката за пътнотранспортните произшествия. Този годинен германски експертни представиха конкретни практики, които са напълно приложими у нас. На първо място е структурата и организацията на Федералния институт за изследване на пътищата и транспорта (BAST). Това е учреждение към тяхното Министерство на транспорта, което разполага с отделни научни звена за всеки елемент от транспортната система — човешко поведение, пътна инфраструктура, авто-

мобилно инженерство и други. Изследванията им служат като основа за нормативните документи, по които Германия проектира, строи и поддържа своите пътища. Това е модел, който България задължително трябва да възприеме. Вторият важен елемент е германската практика за ограничителните системи за пътища. Те представиха своята борба с високия брой жертви при удари в дървета и други препятствия в крайното пространство. За целта са разработили отделен документ, който третира обезопасяването на дървета, които не могат да бъдат премахнати и са опасно близо до пътното платно. Това е пример за изключително прагматичен подход и колкото не можеш да премахнеш риска, го управляваш чрез инженерни решения. Третият акцент беше върху организацията на движение и ключовото значение на пътните знаци и

маркировката за безопасността. Чуждите експерти показаха габаритите на отделните класове пътища и подчертаха, че двулентовият габарит се прилага само за нисък клас пътища. У нас той е преобладаващ за почти всички извънградски участъци. Всички тези примери показват, че германският опит не е просто набор от добри практики, а цялостна философия, в която науката, инженерството и поведението на хората са част от една система.

Какви бяха основните изводи от дискусиите и презентациите по време на двудневния форум? Имаше ли конкретни предложения, около които се обединиха участниците?

Дискусиите очертаха няколко ключови извода, около които участниците се обединиха. Един от най-силните акценти беше представен от проф. Христина Николова, зам.-декан на факултет „Икономика на инфраструктурата“ към Университета за национално и световно стопанство. Тя показва мащаба на реалните икономически загуби от пътнотранспортните произшествия в България. Това е тема, която често остава подценена от обществото и политиците. Според изследванията загубите от един загинал на пътя у нас достигат почти 2,5 млн. евро, от един тежко ранен — около 350 000 евро, а от леко ранен — 27 000 евро. Само през 2025 г. страната е загубила 1,92 млрд. евро, или 5,3 млн. евро всеки ден, което представлява приблизително 1,7% от БВП. За периода 2012–2025 г. общите загуби надхвърлят 24 млрд. евро. И тук говорим само за произшествия, при които има пострадали. Представете си за какви загуби става дума, ако добавим и останалите катастрофи, които са с материални щети. Тези числа показват, че пътната безопасност не е само социален, а и огромен икономически проблем, който трябва да бъде отчетен при разработването на политики, стратегии и конкретни мерки.

Друг важен извод беше свързан с ролята на образованието, човешкото поведение и поддържането на пътната инфраструктура като взаимосвързани елементи на безопасната система. Участниците подчертаха, че културата на движение се формира от

ранна възраст и изисква последователност в обучението както в училище, така и в подготовката на бъдещите инженери. Психологическите фактори, които влияят върху поведението на водачите, бяха разгледани като съществен компонент при оценката на риска и при планирането на мерки за безопасност. Наред с това беше поставен акцент върху поддържането на пътищата и навременната превенция на рискови участъци, което често се подценява, но е решаващо за предотвратяване на тежки инциденти.

Една от ключовите теми беше концепцията „Визия 0“, насочена към предотвратяването на смъртните случаи и тежките наранявания при пътни инциденти. Какво е необходимо, за да се превърне тази концепция в реално приложима практика у нас?

Концепцията „Визия 0“ произлиза от Швеция, където е приложена през 1997 г. Приемането ѝ не става лесно и отнема години поради революционните ѝ и невъзможни на пръв поглед цели. Но резултатите идват много бързо, след което Нидерландия доразвива и адаптира този подход и в годините той започва да се прилага в почти целия свят. Искам да припомня, че интегрираният подход „Безопасна система“ и принципите на „Визия 0“ бяха приети за държавна политика с решение на Министерския съвет още през 2019 г. Тогава бяха залегнали и редица конкретни мерки — законодателни и инфраструктурни. За съжаление голяма част от професионалната общност констатираме, че повечето от мерките не са изпълнени или са реализирани частично, а интегрираният подход е възприет само на хартия. Това е една от причините да не отчитаме добри резултати през годините. За да се превърне „Визия 0“ в реално приложима практика у нас, първо трябва да се подобри диалогът между отговорните институции, от една страна, и неправителствените организации, научните среди, проектантите и строителите, от друга. Пътната безопасност е колективна задача и може да бъде постигната само чрез общи усилия и последователни действия. Необходими са ясни меха-

и инж. Алекси Кесяков, експерт по пътна безопасност:

Напред към пътна система, която

Снимки вестник „Строител“

низми за сътрудничество, споделяне на данни, съвместни анализи и координирани решения.

На второ място трябва да започнем да вземаме решения на база научни изследвания, а не на база интуиция или моментни приоритети. Това означава да се изследват нашите пътища и автомобилен парк, поведението ни като участници в движението и да се разработят стандарти, които отразяват действителните условия в България.

На трето място е необходимо да се изгради институционален капацитет — експерти, които могат да оценяват проекти, да анализират рискове и да предписват мерки. В момента липсата на квалифицирани кадри в администрацията е една от най-сериозните пречки пред прилагането на интегрирания подход. „Визия 0“ е философия, която изисква постоянство в дейността на държавната администрация и обществото.

Да включим в интервюто и инж. Алекси Кесяков, който е един от доайените на пътната безопасност в България. Когато говорим за ПТП, жертвите и загубите, които понасят обществото, семействата и отделни-

жители при средно за ЕС — 43, а за някои европейски страни — 20. И тези разлики не са случайни, те са отражение на разликите в безопасността на пътната инфраструктура, безопасността и техническата изправност на парка от превозни средства, в поведението на участниците в движението и, разбира се, в качеството на долекарската и специализираната медицинска помощ.

Какви действия са предприели европейските държави, за да постигнат по-висока степен на безопасност, като се има предвид, че през 2001 г. безопасността по нашите пътища е била по-добра от тази на повече от половината страни в Европа?

А.К.: Тук безспорно трябва да отбележим смяната на политиката по осигуряването на безопасността на движението в много страни, изразяваща се в приемането на интегрирания подход „Безопасна система“, известен като „Визия 0“ в Швеция, „Устойчива безопасност“ в Нидерландия, „Безопасно пътуване“ в Нова Зеландия и други. В какво се крие тайната на „Визия 0“, приет през 1997 г. в Швеция като политика за безопасност в движението, а по-късно прилаган и в много страни



жението и проектантите на системата. Четвърти принцип: Всички елементи на системата трябва да бъдат с висока степен на безопасност и ако някъде се получи пробив, останалите да предотвратят събитието или да намалят тежестта на последиците.

Политиката за безопасност в движението по пътищата, съобразена с принципите на „Визия 0“, е спомогнала много държави да постигнат висока степен на безопасност. Прилагайки тези принципи при анализа на аварийността по нашите пътища и при формиране на конкретни мерки за по-добра безопасност, напълно е възможно за 2-3 г. да достигнем средноевропейските показатели по пътната безопасност. В продължение на „Визия 0“ бих направил

зия 0“ и европейския и световния опит. **Настояще** — както казват, „Тук и сега“, в момента. Движението по пътищата се осъществява само в момента, няма вчера, няма утре. Точно в този момент инфраструктурата няма да се промени, контролната система ще бъде същата, поведението на останалите ще бъде същото и безопасността на пътуването остава в ръцете на конкретния участник. Участник, който обича своя живот, здраве и свобода, но има поведение, при което много лесно може да ги загуби. И тук бих си позволил да цитирам мантинейска мъдрост, че „заг всяко голямо нещастие се крие едно голямо невежество“.

Много често при оценката на катастрофи със загинали не се отчитат принципите на интегрирания подход „Визия 0“. Вземат се един показател и се фаворизира като единствен. Такава беше дискусиата за мантинелите в общественото пространство, която показва как на практика безопасността на движението изчезва за сметка на търговията. И ако два зърновоза са скъсали мантинелата, изчислена да задържи МПС от 1,5 тона, и са убили невинни хора, защо не се казва колко хора са спасени от тези мантинели при над 4500 повреди по мантинелите вследствие на ПТП.

В духа на принципите, заложили в интегрирания подход, трябва да отговорим възможно ли е в близък план да се установи тенденция на трайно намаляване на жертвите от произшествия по нашите пътища?

А.К.: Аз съм убеден, че е възможно, но трябва да дадем отговор в няколко направления. Първо: След колко време пътната инфраструктура и крайпътното пространство ще бъде с активна и пасивна безопасност като тази в Швеция и какви средства ще са необходими. Второ: За какъв период активната и пасивна безопасност и техническа изправност на автомобилния парк у нас ще достигне нивото на автомобилния парк например

в Нидерландия. Какви средства ще са необходими? Трето: Кога качеството на медицинската помощ на пострадалите от пътнотранспортно произшествие ще бъде например като това в Румъния? Четвърто: След какъв период поведението на участниците в движението по пътищата у нас може да се доближи до поведението на населението в страните с най-висока степен на безопасност, като Швеция, Швейцария, Дания и др.

Според Вас, какво следва да се предприеме и какви средства ще са необходими?

А.К.: Аз съм убеден, че за кратко време може да се постигне по-висока степен на безопасност по нашите пътища, като се заложи на любовта на всеки участник към неговия личен живот, здраве и свобода, както и на желанието на институциите и на обществото да няма загинали и тежко ранени от пътнотранспортни произшествия.

Г-н Иванов, в края на конференцията участниците приеха Заключителна декларация с приоритети и бъдещи стъпки за подобряване на пътната безопасност. (виж стр. 16) Кои са най-важните задачи, които трябва да бъдат изпълнени след форума, и как ще се проследява напредъкът по тях?

По традиция след всяка конференция участниците обсъждат и обобщават представените от лекторите теми, проблеми и решения, след което приемат Заклучителна декларация. Целта ни е да бъдем конструктивни и полезни на обществото, поради което този документ се изпраща до всяка една отговорна институция, която има правомощия в областта на безопасността на движението. Най-важната задача е държавните органи да започнат да работят по устойчив и последователен начин, така че мерките да не остават само на хартия.

В декларацията са заложили конкретни стъпки от финансирането на пътната безопасност през разработването на норматив за съдържанието на пътните проекти и въвеждането на съвременни стандарти за оразмеряване на пътните настилки до актуализирането на сигнализацията, паспортизацията на пътните принадлежности и своевременното възстановяване на повредените ограничителни системи за пътища. Това са мерки, които могат да

бъдат приложени веднага и които имат пряко отражение върху безопасността.

Важно е да се реши проблемът с липсата на кадри. Общините трябва да разполагат с квалифицирани специалисти, които да приемат, оценяват и контролират пътните проекти. Без експерти, които разбират същността на един проект и могат да преценят неговото качество, дори най-добрите нормативни документи няма да доведат до реални резултати. Заклучителната декларация не е символичен документ, а инструмент, който може да бъде използван, стига да има разбиране за проблемите и желание за решаването им. Ако институциите, професионалната общност и научните среди работят заедно, можем да постигнем реален, бърз и ефективен напредък.

Какви ще бъдат основните акценти в следващата конференция?

2027 г. ще бъде особено важна за нас, а и за всички, които работят в сферата на пътната безопасност, тъй като се навършват 30 г. от внедряването на концепцията „Визия 0“ в Швеция. Това ще бъде и основният акцент на Тринадесетата конференция „Безопасна пътна инфраструктура“. Амбицията ни е да доведем един от създателите на концепцията, което би било изключителен успех за нас.

Тази година получихме отлични отзиви от президента на BAST и придружаващите го експерти, които за първи път посетиха България. Те останаха впечатлени от професионалното ниво на конференцията и от проведените дискусии. Поради това ни увериха, че ще бъдат с нас и през 2027 г. Това е важно, защото догодина ще можем да говорим не само за добри практики, но и за конкретни действия, които Германия предвижда за промяна на негативните статистики, свързани с пътните инциденти. Техният опит може да бъде изключително полезен за България, като може да се запознаем с най-актуалните им проблеми и техните решения.

Целта ни като организатори е всяка година да надграждаме професионалното ниво на събитието, да показваме различни гледни точки и да дадем възможност на всеки гост да се включи в дискусии. Ако успеем да съберем на едно място част от създателите на „Визия 0“, германските експерти и българската професионална общност, това ще бъде силен знак, че страната ни е способна да направи огромни крачки напред към пътната система, която спасява човешки животи.



те участници, е добре да разгледаме историята на тези нежелани събития, за да оценим в правилна ли посока се движим. Каква е обстановката в нашата страна?

Инж. Алекси Кесяков: Загиналите през 2025 г. като брой 458 са най-малко от 1962 г. насам, когато живота си са загубили 506 човека при 210 хил. регистрирани моторни превозни средства. Най-голям е броят на загиналите през 1990 г. — 1527 души. И как така при това намаление на жертвите повече от три пъти през 2025 г. се оказвахме страната с най-висока смъртност по пътищата — 71 загинали на 1 млн.

по света? Подходът се основава на четири принципа с общото мото, че „Здравето и животът не бива да се търгуват за каквито и да било други ползи“. Първият принцип е: Човекът естествено прави грешки. Но естествени грешки, не поради неграмотност, арогантност, невъзпитаност, ниска култура и т.н. Втори принцип: Човешкото тяло е лесно ранимо. То не е пригодно да понася удари над определено ниво. От тази гледна точка жизнено важно е регулирането на кинетичната енергия. Трети принцип: Безопасността на движението е споделена отговорност между участниците в дви-

уточнение, че безопасността на движението по пътищата има три времеви измерения: Минало — всичко, което се е случило до момента и е факт и няма да се върне. Действа се само по последиците — следствие, Прокуратура, съд, адвокати, лекари и т.н. Единственото, което остава, е миналите събития да бъдат анализирани, за да се наележат мерки срещу тяхното повторение. **Бъдеще** — всичко, което ще бъде предприето в близък и перспективен план — утре, тази седмица, този месец, тази година, след 10 г. и в далечно бъдеще, въз основа на анализа на миналото през принципите на „Ви-

Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“ (ББАПБ) проведе Дванадесетата конференция „Безопасна пътна инфраструктура“. Престижният форум за пореден път събра на едно място водещи пътни инженери, проектанти, строители, одитори по пътна безопасност и представители на браншови организации и институции, за да обсъдят актуалните предизвикателства в сферата. Тазгодишното издание имаше силно изразен международен акцент с участието на специалисти от Федералния институт за изследване на пътищата и транспорта на Германия (BASt).

Традиционно вестник „Строител“ бе медиен партньор на конференцията. В няколко броя изданието представи информация за събитието, сред които интервю с председателя на УС на ББАПБ д-р ик.н. Николай Иванов и обширен материал, в който запозна читателите си с разгледаните теми на форума.

В настоящия брой публикуваме Заключителната декларация на участниците в конференцията на ББАПБ.

ЗАКЛЮЧИТЕЛНА ДЕКЛАРАЦИЯ

На участниците в Дванадесетата годишна конференция „Безопасна пътна инфраструктура“



БЪЛГАРСКА БРАНШОВА АСОЦИАЦИЯ
ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ



Адрес за кореспонденция: гр. Пловдив, Околовръстен път, кв. Коматев
www.bbars.bg; e-mail: bbarsinfo@gmail.com



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. При съдействието 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 настоящите, 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 подпохват 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 Министерството 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 строител-

но-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 погменяни 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 тринадесета 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 Дванадесетата годишна конференция
„Безопасна пътна инфраструктура“
17-18 септември 2026 г., град Пловдив, Гранд Хотел „Пловдив“