



ИНСТИТУТ ЗА ИЗСЛЕДВАНЕ В ОБЛАСТТА НА ТРАНСПОРТА – ИНЧЕРТРАНС С.А.

Министерство на научните изследвания, иновациите и дигитализацията

Дружествено седалище: Каля Гривицей 391-393, Сектор 1, пощ. код 010719, Букурещ

Работен пункт: Бъняса Business & Technology Park

Шосе Букурещ – Плоещ 42-44

Сграда Б, крило Б1, етаж 1 и 2, Сектор 1, пощ. код 015011, Букурещ

Дружествен капитал: 2.970.195 леи Номер в Търг. регистър: J40/17093/1993 ЕИК: RO4282451

Тел: + 40 (21) 316.23.37; Имейл: incertrans@incertrans.ro; Уебсайт: <http://www.incertrans.ro>



**Съвместна стратегия за безопасност на трафика за ТГС региона
Русе-Гюргево, по проект “Инвестиции за пътна безопасност и
подобряване свързаността между община Русе и окръг Гюргево
в транспортната мрежа TEN-T”
код e-MS: ROBG-418**



БЕНЕФИЦИЕНТ: ТЕРИТОРИАЛНО-АДМИНИСТРАТИВНА ЕДИНИЦА ОКРЪГ ГЮРГЕВО
СЪСТАВИТЕЛ: Институт за изследвания в областта на транспорта - INCERTRANS SA
Договор № 189/03.12.2020; 20034/03.12.2020

БУКУРЕЩ, 2021



СЪВМЕСТНА СТРАТЕГИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ТРАФИКА ЗА ТГС РЕГИОНА РУСЕ-ГЮРГЕВО И НА СЪВМЕСТЕН ПЛАН ЗА МЕРКИ ЗА ПОВИШАВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ТРАФИКА НА НИВОТО НА ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН ГЮРГЕВО-РУСЕ, С ЦЕЛ РАЗВИВАНЕ НА ПО-БЕЗОПАСНО И ЕФЕКТИВНО УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАФИКА

РАБОТЕН КОЛЕКТИВ

ТЕХНИЧЕСКИ ДИРЕКТОР

инж. Анка БЪРЛЪДЯНУ



инж. Луиджино ШЕЦИ – Отговорник по договор

Съдържание

1. УВОД.....	5
1.1 Предпоставки.....	5
1.2 Контекст	6
1.3 Системен подход на пътната безопасност	7
2 РЕЛЕВАНТНА ИНФОРМАЦИЯ.....	10
2.1 Статистически данни	10
2.1.1 На европейско ниво	10
2.1.2 На нивото на зоната на изследване	14
2.2 Идентифицирани проблеми в безопасността на движението	20
3 ДЕФИНИРАНЕ НА ПРОБЛЕМИТЕ.....	21
4 ОСНОВНИ ЗОНИ НА НАМЕСА.....	25
4.1 Образование и обучение на потребителите на пътищата	25
4.2 Прилагане на правилата за движение по пътищата	25
4.3 Безопасна инфраструктура.....	26
4.4 Безопасни МПС.....	26
4.5 ITS системи	27
4.6 Управление на пътния трафик.....	27
4.7 Спешни услуги и услуги след нараняване	28
4.8 Уязвими водачи на пътя	29
5 МОНИТОРИНГ НА ПЛАНА ЗА ДЕЙСТВИЕ	30
Библиография.....	34

Списък с таблиците

Таблица 1 - Развой на броя на смъртните случаи в резултат на пътнотранспортни произшествия на европейско ниво през периода 2010-2019.....	11
---	----

Списък с фигурите

Фигура 1 – Системен подход на пътната безопасност	8
Фигура 2 – Подход на безопасната пътна система	9
Фигура 3 – Развой на броя смъртни случаи в периода 2010-2019.....	12
Фигура 4 – Развой на броя смъртни случаи на 1.000.000 жители в периода 2010-2019	13
Фигура 5 – Общ брой ПТП в периода 2018-2020 по областните пътища, част от мрежата TEN-T в Русе.....	14
Фигура 6 - Общ брой ПТП в периода 2018-2020 по окръжните пътища, част от мрежата TEN-T Гюргево.....	14
Фигура 7 – Общ брой жертви от ПТП в периода 2018-2020 по областните пътища в мрежата TEN-T в Русе	15

Фигура 8 – Общ брой жертви от ПТП на пътна артерия в периода 2018-2020 по областните пътища, част от мрежата TEN-T в Русе	15
Фигура 9 – Общ брой жертви от ПТП в периода 2018-2020 по окръжните пътища, част от мрежата TEN-T Гюргево	16
Фигура 10 – Общ брой жертви от ПТП на пътна артерия в периода 2018-2020 по окръжните пътища, част от мрежата TEN-T Гюргево	16
Фигура 11 – Разпределение на ПТП в зависимост от пътната артерия в периода 2018-2020 по областните пътища, част от мрежата TEN-T в Русе	17
Фигура 12 – Разпределение на ПТП на км в зависимост от пътната артерия в периода 2018-2020 по областните пътища, част от мрежата TEN-T в Русе.....	17
Фигура 13 – Разпределение на ПТП в зависимост от пътната артерия в периода 2018-2020 по окръжните пътища, част от мрежата TEN-T Гюргево	18
Фигура 14 – Разпределение на ПТП на км в зависимост от пътната артерия в периода 2018-2020 по окръжните пътища, част от мрежата TEN-T Гюргево.....	18
Фигура 15 - Основни причини за настъпване на ПТП в периода 2018-2020 по областните пътища, част от мрежата TEN-T в Русе	19
Фигура 16 - Основни причини за настъпване на ПТП в периода 2018-2020 по окръжните пътища, част от мрежата TEN-T Гюргево	20

1. УВОД

1.1 Предпоставки

Пътната безопасност е, според възприемането на Румънската полиция¹ целостта от действията и мерките предназначени да подобрят човешкото поведение, превозните средства и пътната инфраструктура, което води до безопасно движение на всички категории участници в обществения път, като намалява риска от участие в пътнотранспортни произшествия и намалява техните последици.

Всяко неприятно пътно събитие включва разходи, не само за тези, които ги причиняват и произвеждат, но и за всички останали, които са пряко ангажирани в събитието и дори на ниво местни власти или компании, които управляват уличното оборудване. Понякога пътните събития прекратяват човешкия живот или засягат здравето на хората. Тези събития имат други неприятни социални последици: медицински отпуск, увреждания, депресия, намалена работоспособност. Ето само няколко причини да направите всичко, за да гарантирате пътната безопасност.

Всеки гражданин на ЕС трябва да може да живее и да се движи безопасно и сигурно в градските райони. При ходене, колоездене или шофиране на кола или камион хората трябва да могат да правят това с минимален риск. Това изисква добро инфраструктурно планиране, особено на кръстовища. На гражданите им става все по-ясно, че трябва да действат отговорно, за да защитят собствения си живот и живота на другите.

Безопасността е от първостепенно значение за всяка транспортна система и винаги трябва да бъде основен приоритет. Тъй като мобилността продължава да расте и радикално се трансформира чрез дигитализация, намаляване на парниковите газове и иновации, трябва да се използват възможности за допълнително подобряване на безопасността.

Ситуацията с безопасността по пътищата на ЕС е много добра в сравнение с други части на света. Въпреки това, с голям брой смъртни случаи и сериозни наранявания, които все още се случват всеки ден, ЕС и неговите държави-членки не могат да си позволят да бъдат удовлетворени и трябва да продължат усилията си за непрекъснато намаляване на броя на произшествията със сериозни последици и висок брой на жертвите. В Декларацията за безопасност на движението по пътищата от Валета от март 2017 г. националните правителства на държавите-членки на ЕС поеха ангажимент за допълнително намаляване на броя на смъртните случаи и тежките наранявания от пътнотранспортни произшествия и призоваха Комисията да координира действията на

¹ Главен инспекторат на Румънската полиция – Бюлетин за пътна безопасност – Годишен доклад 2019 г. - https://www.politiaromana.ro/files/userfiles/Buletinul_sigurantei_rutiere_raport_anul_2019.pdf

равнище ЕС. Комисията също беше призвана да „подготви нова рамка на политиката за безопасност на движението по пътищата за десетилетието след 2020 г., включително оценка на ефективността на пътната безопасност, като вземе предвид целите, посочени в това изявление”. Те се ангажираха да поставят цел за намаляване наполовина на броя на сериозните наранявания в ЕС до 2030 г. в сравнение с базовата година 2020.

Целта на изготвянето на съвместната стратегия за безопасност на трафика за ТГС региона Русе-Гюргево, по проект “Инвестиции за пътна безопасност и подобряване на свързаността между община Русе и окръг Гюргево в транспортната мрежа TEN-T” е да се засили връзката на региона чрез подобряване и модернизиране на пътната инфраструктура от двете страни на границата и разработване на стратегии-планове и общи мерки за тяхното управление, които ще генерират значителен положителен ефект върху социално-икономическия живот в трансграничния план зона, като по този начин се подобри достъпа до мрежата TEN-T.

1.2 Контекст

Пътната безопасност се разглежда като проблем на транспортната система, нежелана последица от нея, без да се взема предвид фактът, че пътнотранспортните произшествия включват преки разходи, поети от здравния сектор, бизнес сектора и семействата на участващите. Пътнотранспортните произшествия са събития с изключително силно социално и икономическо въздействие върху обществото като цяло и директно върху неговите членове - участници.

Според статистиката, от всички видове транспорт, автомобилният транспорт е най-опасният и скъп по отношение на човешкия живот и свързаните с него разходи. По този начин пътната безопасност е въпрос на индивидуален, национален, европейски и глобален интерес и подходът към нея трябва да бъде подходящ за всяко ниво, като отговорността е споделена между всички заинтересовани страни.

Въпреки последните подобрения, пътната безопасност е сериозен проблем в Румъния и нейните показатели са значително по-ниски от средните за ЕС. Смъртността, измерена като смъртни случаи на глава от населението, е почти два пъти по-голяма от средната за ЕС и повече от три пъти от тази на най-добре представящите се страни от ЕС. Румъния е включена сред четирите държави от ЕС с най-висок процент на смъртност.

Понастоящем лошото качество на пътната инфраструктура, свързваща община Русе и окръг Гюргево, и липсата на трансгранични механизми за свързване и общи мерки за безопасност и сигурност на движението водят до трудности с достъпа и мобилността в трансграничния регион, включително: лоша пътна връзка и изолирани населени места или части от населени места, висок риск от пътнотранспортни произшествия, блокиран трафик и др. Тези проблеми водят до увеличаване на времето за пътуване, експлоатационни разходи на превозните средства, броя на произшествията и вреди за околната среда. Освен това тези лоши условия представляват сериозни пречки за икономическия растеж на трансграничния регион и значително възпрепятстват

потенциала за развитие на региона. Лошата TEN-T свързаност и ограничените пътни връзки между средни и големи градски центрове възпрепятстват мобилността на хора и стоки и значително обезкуражават местните или чуждестранните инвестиции.

В този контекст укрепването на връзката на региона чрез подобряване и модернизиране на пътната инфраструктура от двете страни на границата и разработването на общи стратегии и мерки за тяхното управление ще има значителен положителен ефект върху социално-икономическия живот в трансграничния район, като по този начин ще се подобри достъпност до мрежата TEN-T.

В тази връзка основната цел на проекта е да допринесе за устойчивата и безопасна мобилност на хора и стоки в трансграничния регион чрез прилагане на координирани трансгранични действия за подобряване и поддържане на пътната инфраструктура, свързана с мрежата TEN-T и чрез използване на общи механизми за планиране в областта на пътната безопасност и сигурността на района.

Проектът е част от стратегията на ЕС за Дунавския регион, преди всичко по отношение на приноса му за по-добра свързаност и по-безопасна и подходяща мобилност в този регион. По този начин ще се улесняват и насърчават действията от човек-за-човек, включително търговски, икономически и културен обмен, като по този начин се допринася за цялостната конкурентоспособност и привлекателност на трансграничната зона и за подобряване на достъпа до мрежата TEN-T.

1.3 Системен подход на пътната безопасност

Всяко действие в областта на пътната безопасност трябва да се основава на устойчив подход към системата за безопасност, който вече е използван с голям успех в много държави-членки на ЕС, Австралия и Нова Зеландия.

Решението за устойчива система за движение е последователното и систематично прилагане на принципите за безопасност. Изходната точка трябва да бъде потребителят на трафика - по-специално неговите ограничения и възможности.

Този подход се нарича подход на „системата за безопасност“ и е илюстриран на фигура 1. Докладът OECD за нулев подход: Амбициозните цели на пътната безопасност и на системата за безопасност описват „безопасния системен подход“ като единствения начин за постигане на нулева смъртност в трафика и сериозни наранявания и трябва да проектират системата за движение по такъв начин, че да бъде съобразена с фактора човешки грешки.



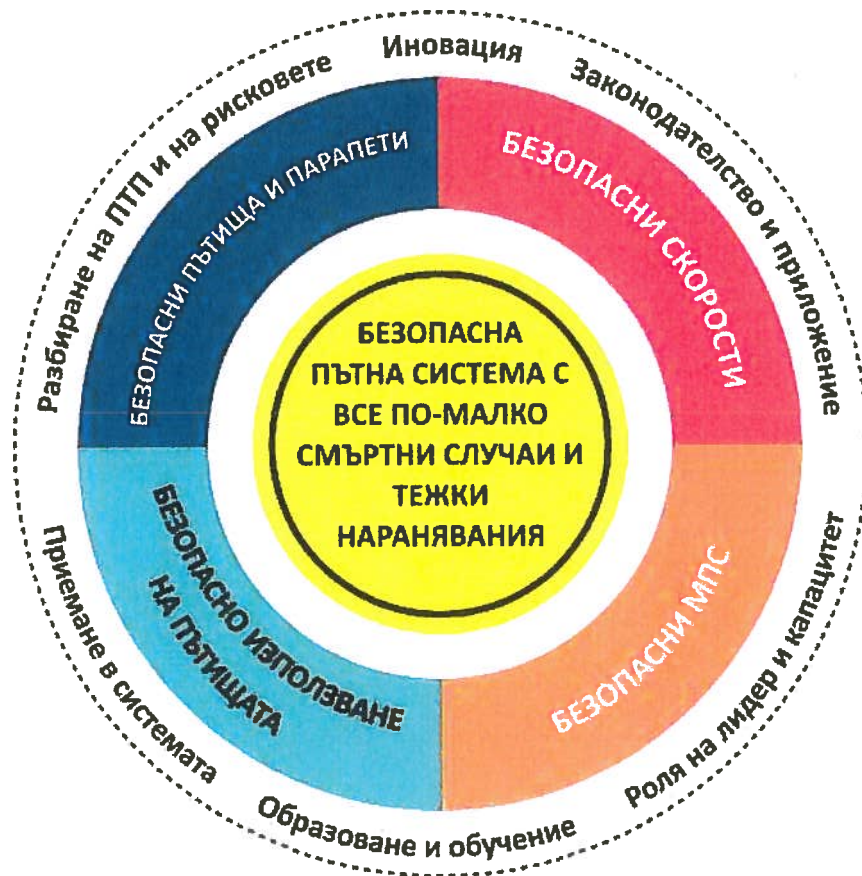
Източник: www.roadwise.asn.au/safesystem-approach-to-road-safety.aspx

Фигура 1 – Системен подход на пътната безопасност

Подход на системата за безопасност има следните характеристики:

- признава, че въпреки усилията за предотвратяването им, потребителите на трафик ще бъдат обект на грешки и ще настъпят инциденти;
- подчертава, че участниците в проектирането на системата за автомобилен транспорт трябва да приемат и споделят отговорност за безопасността на системата, а тези, които използват системата, трябва да поемат отговорност за спазването на правилата и ограниченията на системата;
- Привежда решенията за управление на безопасността по пътищата с по-широки транспортни и планиращи решения, които отговарят на по-големи икономически, човешки и екологични цели;

- Променя интервенциите за постигане на дългосрочната цел, вместо да разчита на „традиционни“ интервенции, за да определи границите на всякакви дългосрочни цели.



Източник: http://www.kiwirap.org.nz/safe_road_system.html

Фигура 2 – Подход на безопасната пътна система

2 РЕЛЕВАНТНА ИНФОРМАЦИЯ

2.1 Статистически данни

2.1.1 На европейско ниво

Пътната безопасност в ЕС се подобри значително през последните десетилетия, благодарение на действията на европейско, национално, регионално и местно ниво. Между 2001 и 2010 г. броят на смъртните случаи от пътнотранспортни произшествия в ЕС намалява с 43%, а между 2010 и 2017 г. с още 20%. Въпреки това 25 300 души са загубили живота си по пътищата на ЕС през 2017 г., което се равнява на около 70 живота на ден, а около 135 000 души са били сериозно ранени, включително голям процент пешеходци, велосипедисти и мотоциклетисти. Тези цифри представляват неприемлива хуманитарна и социална цена. В парично изражение годишните разходи за смъртни случаи и тежки наранявания по пътищата се оценяват на над 120 млрд. евро, което се равнява на около 1% от БВП.

Въпреки факта, че някои държави-членки все още постигат значителен напредък в намаляването на смъртността по пътищата, напредъкът в ЕС като цяло е в застой през последните години. Въпреки че е имало спад на смъртните случаи с около 2% през 2016 и 2017 г., някои държави-членки дори отчитат увеличение.

Важни фактори, които допринасят за пътнотранспортните произшествия, са скоростта, шофирането под въздействието на алкохол или наркотици и неизползването на предпазни колани или слушалки. В допълнение към тях и наред с нарастващото явление на разсейване от мобилните устройства, се появяват нови тенденции в сложна среда, която изисква гъвкав и динамичен подход. Специално внимание трябва да се обърне на уязвимите участници в движението, особено на велосипедистите и пешеходците, поради значителното увеличаване на техния дял в броя на смъртните случаи и сериозните наранявания. Очакваното увеличение на тези форми на устойчива мобилност, като например колоездене, подчертава спешността на конкретни мерки за подобряване на защитата на тези участници в движението.

Технологичният напредък, преди всичко по отношение на свързаността и автоматизацията, създава нови възможности за елиминиране или компенсиране на човешки грешки, а преминаването към превозни средства без шофьор трябва да донесе повече сигурност за гражданите в дългосрочен план. Във фазата на преход обаче възникват нови рискове, някои свързани с експлоатацията на силно автоматизирани превозни средства в смесен трафик и сложното взаимодействие между водача и превозното средство (интерфейса човек-кола), както и проблеми с киберсигурността. Други предизвикателства ще бъдат резултат от демографските промени и различните подходи към личната мобилност.

Синергиите между мерките за безопасност и устойчивост също трябва да се използват по-добре. Например насърчаването на използването на транспорт с нулеви емисии

трябва да върви ръка за ръка с осигуряването на по-безопасна среда за пешеходците и велосипедистите. Новите и по-безопасни форми на мобилност също могат да вървят ръка за ръка с подобрения достъп до мобилността за всички членове на обществото, особено хората с увреждания и нарастващия дял на възрастните хора.

Това показва необходимостта от засилен подход към прилагането на политиката на ЕС за безопасност на пътищата и превозните средства, със силен акцент върху въздействието и резултатите, като е достатъчно гъвкав, за да се адаптира постоянно към променящите се обстоятелства, включително.

Дългосрочната цел на ЕС ще остане възможно най-близо до нула смъртни случаи в автомобилния транспорт до 2050 г. („Vision Zero“). Същото трябва да се направи и при тежките наранявания в резултат на злополуки. ЕС също ще преследва нови междинни цели, за да намали броя на смъртните случаи по пътищата с 50% между 2020 и 2030 г., както и да намали броя на тежките наранявания с 50% за същия период (като използва новата обща дефиниция за сериозни щети, договорена с всички държави-членки).

Таблица 1 - Развой на броя на смъртните случаи в резултат на пътнотранспортни произшествия на европейско ниво през периода 2010-2019

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<i>EU-27</i>	29 611	28 747	26 498	24 227	24 140	24 360	23 814	23 393	23 332	22 728
Белгия	850	884	827	764	745	762	670	609	604	646
България	776	656	601	601	660	708	708	682	610	628
Република Чехия	802	772	742	655	688	734	611	577	656	618
Дания	255	220	167	191	182	178	211	175	171	199
Германия	3 648	4 009	3 600	3 339	3 377	3 459	3 206	3 180	3 275	3 046
Естония	79	101	87	81	78	67	71	48	67	52
Ирландия	212	186	163	188	192	162	182	155	139	140
Гърция	1 258	1 141	988	879	795	793	824	731	700	696
Испания	2 479	2 060	1 902	1 680	1 688	1 689	1 810	1 830	1 806	1 755
Франция	3 992	3 963	3 653	3 268	3 384	3 461	3 471	3 444	3 246	3 244
Хърватска	426	418	390	368	308	348	307	331	317	297
Италия	4 114	3 860	3 753	3 401	3 381	3 428	3 283	3 378	3 334	3 173
Кипър	60	71	51	44	45	57	46	53	49	52
Литва	218	179	177	179	212	188	158	136	148	132
Латвия	299	296	302	256	267	242	192	191	173	184
Люксембург	32	33	34	45	35	36	32	25	36	22
Унгария	740	638	606	591	626	644	607	625	633	602
Малта	13	16	9	17	10	11	23	19	18	16
Холандия	537	546	562	476	477	531	533	535	598	586
Австрия	552	523	531	455	430	479	432	414	409	416
Полша	3 908	4 189	3 571	3 357	3 202	2 938	3 026	2 831	2 862	2 909
Португалия	937	891	718	637	638	593	563	602	700	647
Румъния	2 377	2 018	2 042	1 861	1 818	1 893	1 915	1 951	1 867	1 864
Словения	138	141	130	125	108	120	130	104	91	102
Словакия	371	325	352	251	295	310	275	276	260	270
Финландия	272	292	255	258	229	270	258	238	239	211

СЪВМЕСТНА СТРАТЕГИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ТРАФИКА ЗА ТГС РЕГИОНА РУСЕ-ГЮРГЕВО
БЕНЕФИЦИЕНТ: ОКРЪГ ГЮРГЕВО **СЪСТАВИТЕЛ: ИНЧЕРТРАНС С.А.**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Швеция	266	319	285	260	270	259	270	253	324	221
<i>извън-ЕС</i>										
Великобритания	1 905	1 960	1 802	1 770	1 854	1 804	1 860	1 856	1 839	1 808
Швейцария	328	320	339	269	243	253	216	230	233	187
Норвегия	208	168	148	187	147	123	135	106	108	108
исландия	8	12	9	15	4	16	18	16	18	6
Лихтенщайн	0	2	1	2	3	2	0	2	0	0

Източник: CARE (Community Road Accident) database. Стойностите са докладвани от полицията.

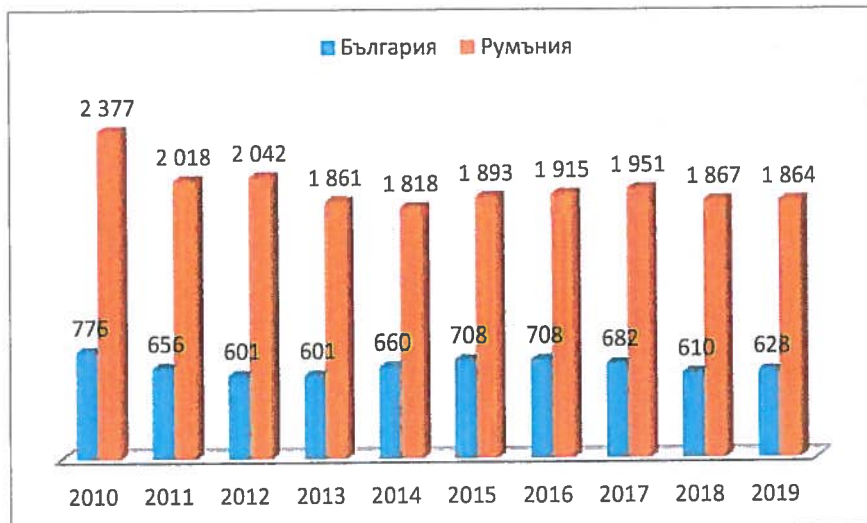
Забележка:

Ирландия – временни стойности за 2018 и 2019.

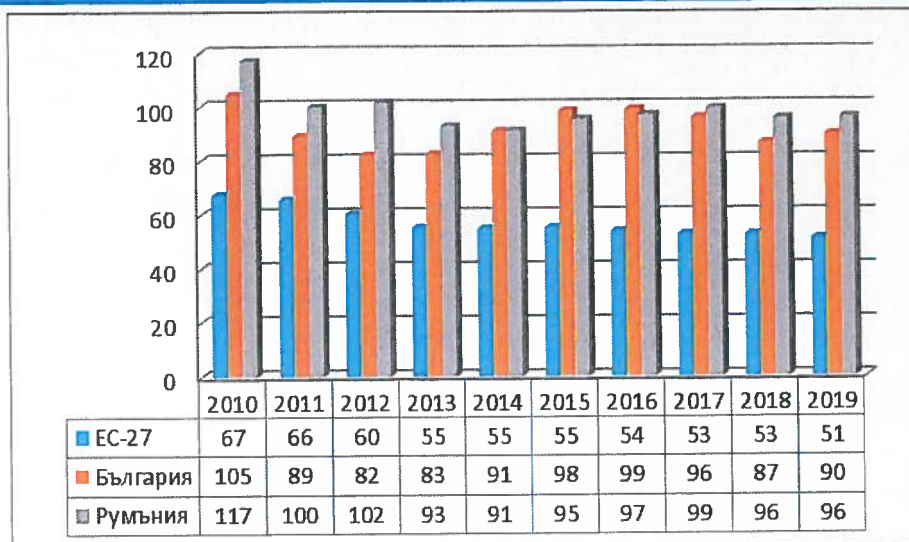
1) Нидерландия – Броят на смъртните случаи, регистриран от полицията, представлява 85% от общия брой, публикуван на национално ниво. Например през 2019 г. общият брой е 661.

2) Португалия – от 2018 включва и данни за Азорските острови и Мадейра.

Развой на броя на загиналите при пътнотранспортни произшествия за България и Румъния през периода 2010-2019 е представен на следващата фигура.



Фигура 3 – Развой на броя смъртни случаи в периода 2010-2019



Фигура 4 – Развитие на броя смъртни случаи на 1.000.000 жители в периода 2010-2019

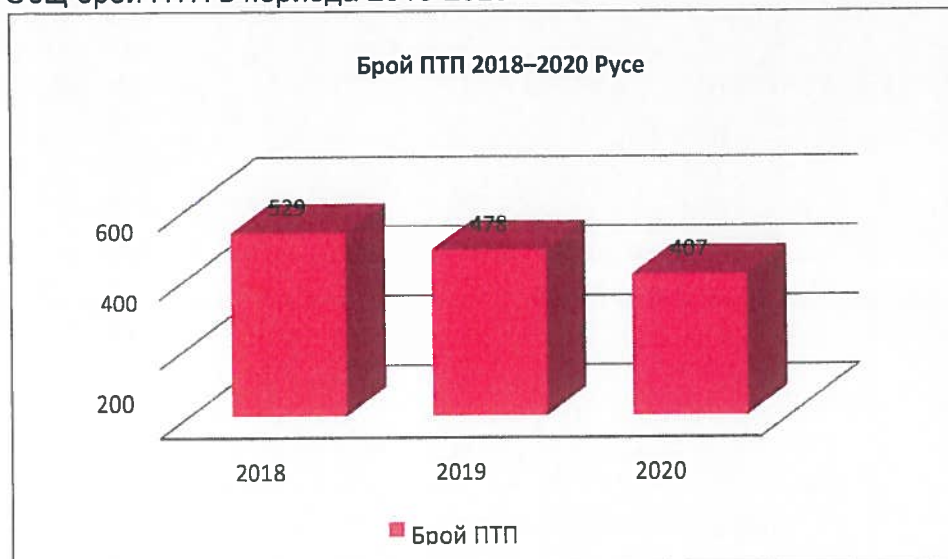
Установено е, че и Румъния, и България са над средното ниво, регистрирано в Европейския съюз, по отношение на броя на хората, загинали в резултат на пътнотранспортни произшествия. Всъщност двете страни заемат първите 2 места в тази класация. Ако средната стойност в ЕС непрекъснато е намалявала, в Румъния и България след малко по-значителен спад между 2010 и 2011 г., през следващите години се установява, че тя се поддържа на постоянно ниво около 90-95 смъртни случая.

Целта на ЕС за намаляване на смъртните случаи по пътищата с 50% между 2010 и 2020 г. не е изпълнена. Основната тенденция обаче остава низходяща. Осем държави-членки регистрират най-ниския брой смъртни случаи през 2019 г.: Хърватия, Финландия, Франция, Германия, Гърция, Латвия, Люксембург и Швеция. Остава само една година, нито една държава все още не е достигнала целта за намаляване на 50%, въпреки че няколко държави са намалили броя си с поне 30/35%, като Гърция регистрира най-голямото намаление от 45%.

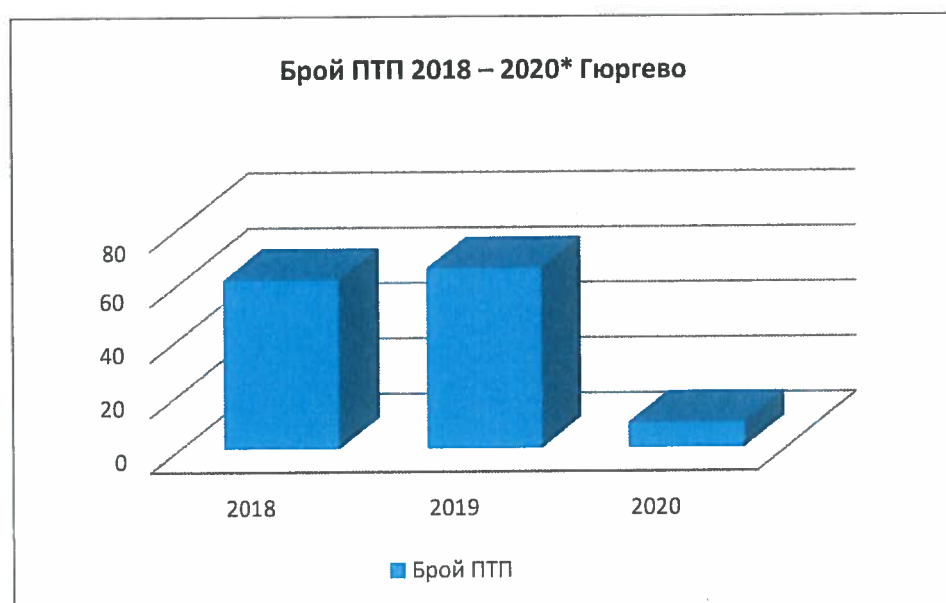
На ниво ЕС смъртността е била 51 смъртни случая на милион жители през 2019 г., но много страни са се представили по-добре. Най-безопасните пътища са били в Швеция (22 смъртни случая/милион жители) и Ирландия (29 / милион), докато Румъния (96 / милион), България (90 / милион) и Полша (77 / милион жители) са отчетели най-високата смъртност през 2019.

2.1.2 На нивото на зоната на изследване

2.1.2.1 Общ брой ПТП в периода 2018-2020



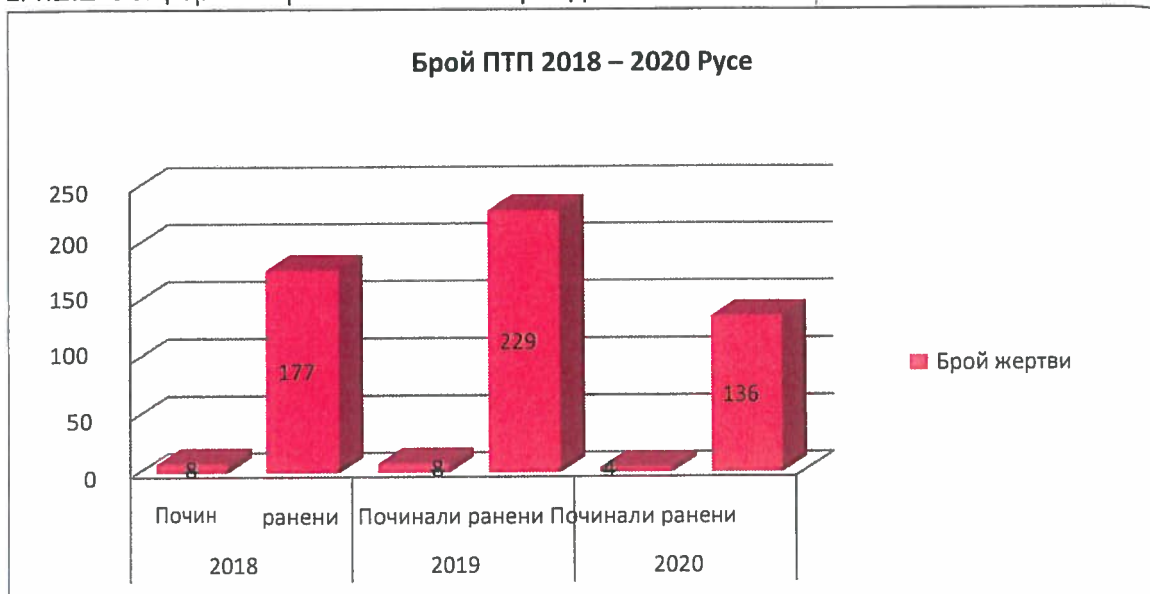
Фигура 5 – Общ брой ПТП в периода 2018-2020 по областните пътища, част от мрежата ТЕН-Т в Русе



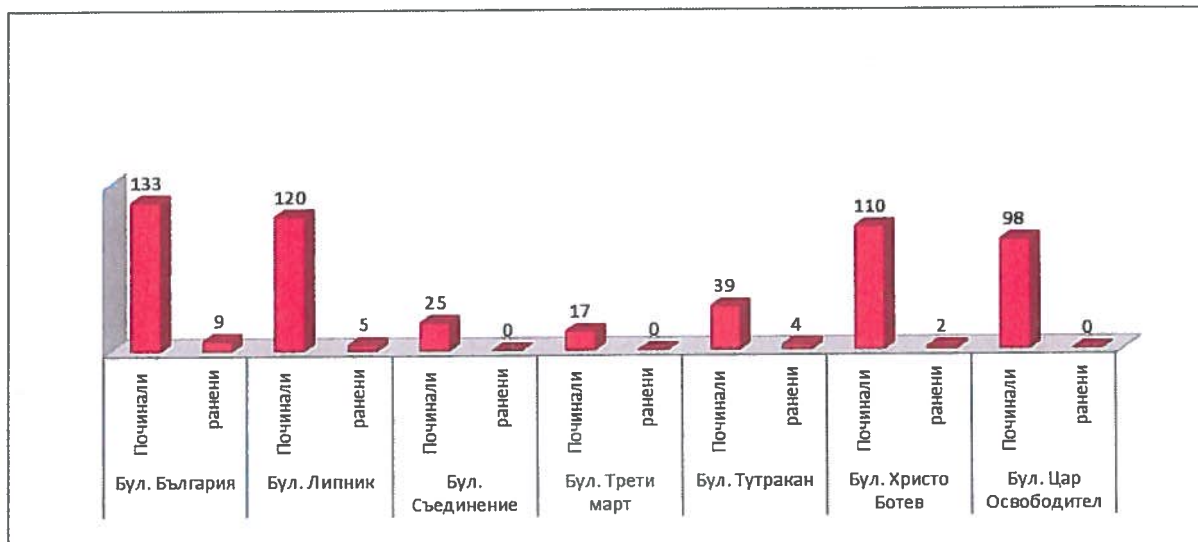
* За 2020 г. са налични само записи за месеците януари и февруари

Фигура 6 - Общ брой ПТП в периода 2018-2020 по окръжните пътища, част от мрежата ТЕН-Т Гюргево

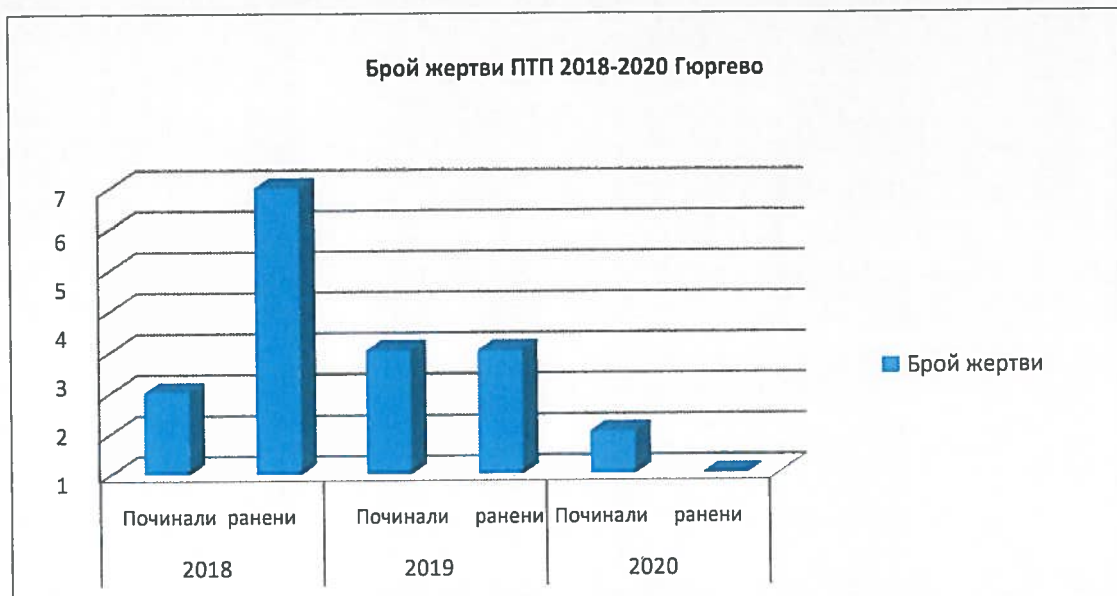
2.1.2.2 Общ брой жертви от ПТП в периода 2018-2020



Фигура 7 – Общ брой жертви от ПТП в периода 2018-2020 по областните пътища в мрежата ТЕН-Т в Русе

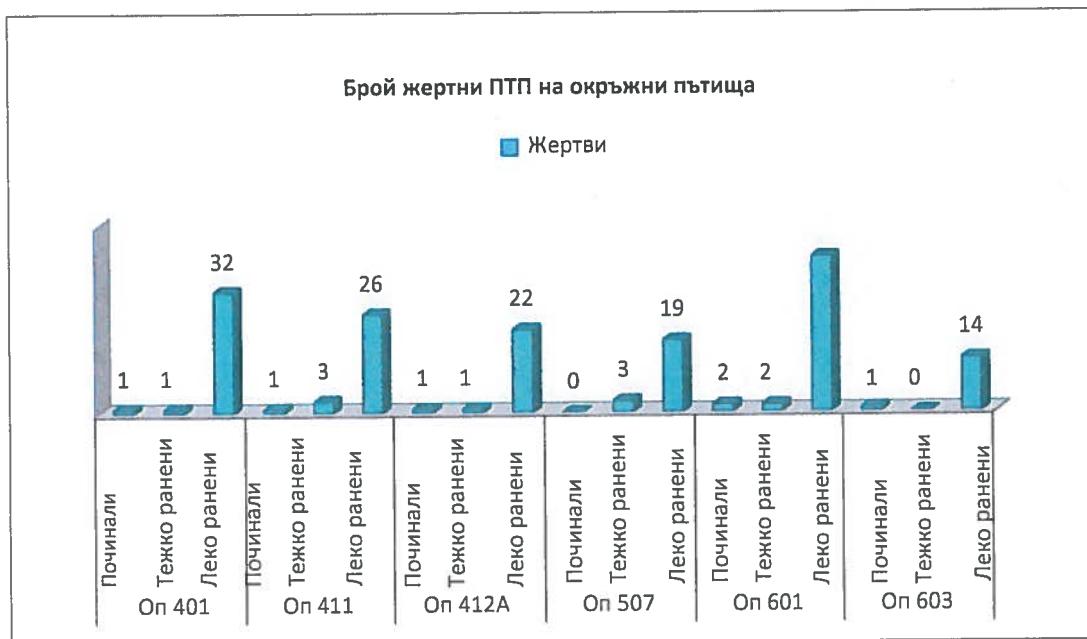


Фигура 8 – Общ брой жертви от ПТП на пътна артерия в периода 2018-2020 по областните пътища, част от мрежата ТЕН-Т в Русе



* За 2020 са налични записи само за месеците януари и февруари

Фигура 9 – Общ брой жертви от ПТП в периода 2018-2020 по окръжните пътища, част от мрежата TEN-T Гюргево



Оп - Окръжен път

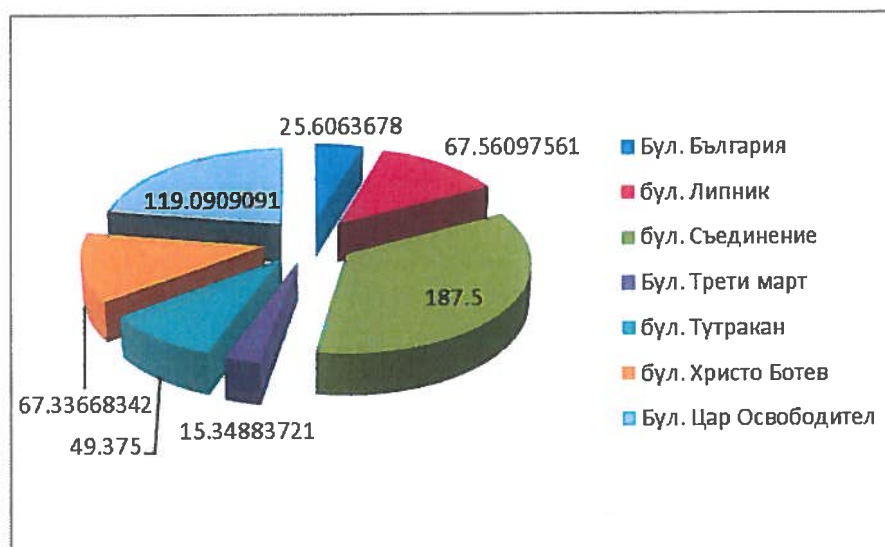
* За 2020 са налични записи само за месеците януари и февруари

Фигура 10 – Общ брой жертви от ПТП на пътна артерия в периода 2018-2020 по окръжните пътища, част от мрежата TEN-T Гюргево

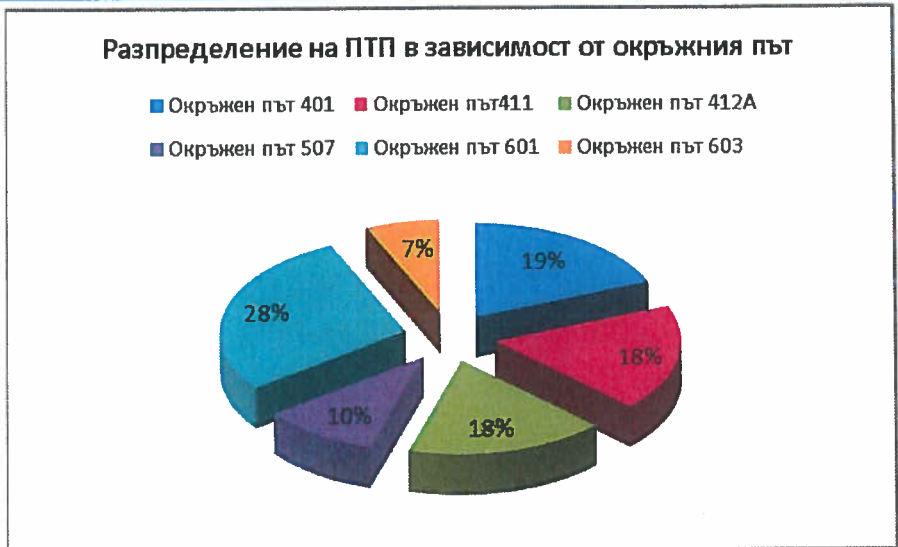
2.1.2.3 Процент ПТП в мрежата TEN-T в периода 2018-2020



Фигура 11 – Разпределение на ПТП в зависимост от пътната артерия в периода 2018-2020 по областните пътища, част от мрежата TEN-T в Русе

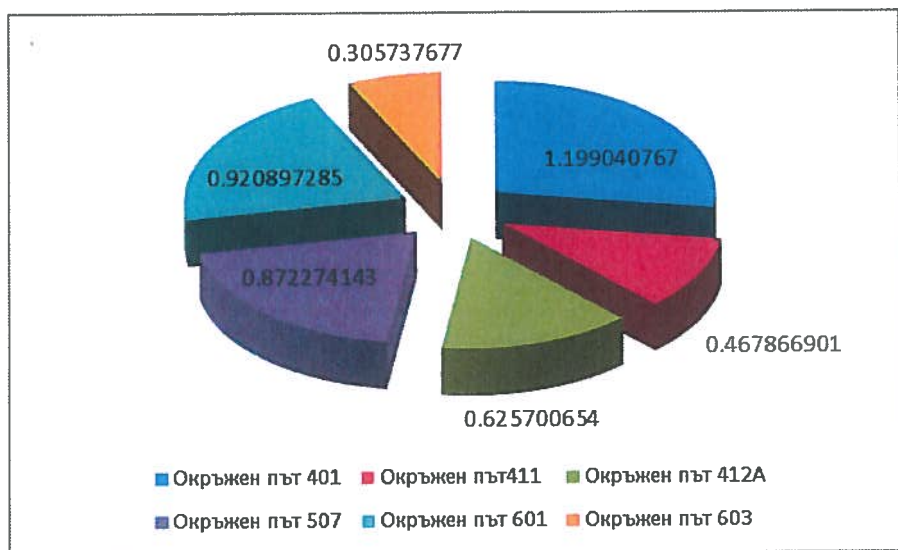


Фигура 12 – Разпределение на ПТП на км в зависимост от пътната артерия в периода 2018-2020 по областните пътища, част от мрежата TEN-T в Русе



* За 2020 са налични записи само за месеците януари и февруари

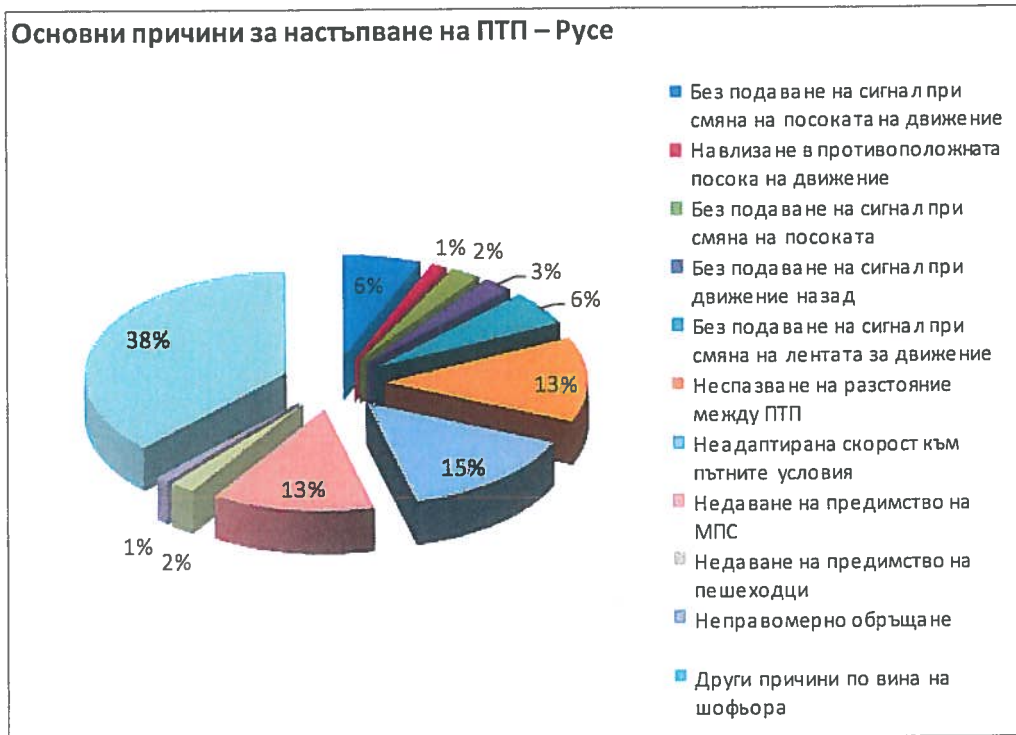
Фигура 13 – Разпределение на ПТП в зависимост от пътната артерия в периода 2018-2020 по окръжните пътища, част от мрежата ТЕН-Т Гюргево



* За 2020 са налични записи само за месеците януари и февруари

Фигура 14 – Разпределение на ПТП на км в зависимост от пътната артерия в периода 2018-2020 по окръжните пътища, част от мрежата ТЕН-Т Гюргево

2.1.2.4 Основни причини за настъпване на ПТП по пътните артерии в мрежата ТЕН-Т в периода 2018-2020



Фигура 15 - Основни причини за настъпване на ПТП в периода 2018-2020 по областните пътища, част от мрежата ТЕН-Т в Русе

Основни причини за настъпване на ПТП – Гюргево



* За 2020 са налични записи само за месеците януари и февруари

Фигура 16 - Основни причини за настъпване на ПТП в периода 2018-2020 по окръжните пътища, част от мрежата TEN-T Гюргево

2.2 Идентифицирани проблеми в безопасността на движението

В първите 2 етапа на този проект бяха идентифицирани няколко основни проблема, свързани с безопасността на движението:

- Окръжните пътища, част от TEN-T Гюргево, са пътища само с една лента за посока. Всеизвестен факт е, че тези пътища са най-опасните от гледна точка на безопасността на движението.
- Неадекватно качество на пътната инфраструктура, както за окръжните пътища, част от мрежата TEN-T Гюргево, така и за областните пътища, част от мрежата TEN-T в Русе.
- Неадекватни/дефектни пътни знаци.
- Взаимодействието между потоците от автомобилен трафик и други алтернативни начини на пътуване - пешеходци и велосипедисти.
- Безопасност на пешеходците както в населените места, пресичани от окръжните пътища, част от мрежата TEN-T Гюргево, така и за областните пътища, част от мрежата TEN-T в Русе.
- Лошо осветление на пътища в населените места.

- ж) Липса на интелигентни транспортни системи.
- з) Малък брой дейности за образование и обучение на участниците в движението.

3 ДЕФИНИРАНЕ НА ПРОБЛЕМИТЕ

С присъединяването си към Европейския съюз и Румъния, и България се присъединиха към европейската цел за намаляване на броя на произшествията, водещи до смъртни случаи и сериозни наранявания. Държавите-членки на ЕС се ангажираха да поставят цел за намаляване наполовина на броя на тежките наранявания в ЕС до 2030 г. в сравнение с базовата 2020 г. За да се постигне тази цел, трябва да се имат предвид следните проблеми:

- а) *Събиране на данни.* Мястото на произшествията трябва да бъде идентифицирано въз основа на GPS координати. Полицейската база данни трябва да бъде стандартизирана с тази на медицинските звена.
- б) *Анализ на данните.* Създаване на механизъм за анализ на произшествия. Органите, отговорни за поддръжката на пътната инфраструктура, трябва да имат достъп до базата данни, в която се записват произшествия.
- в) *Сътрудничество между органите, отговорни за пътната инфраструктура на всички нива - национално, окръжно, местно.* Понастоящем органите, отговорни за пътната инфраструктура на окръжно и местно ниво, не обръщат особено внимание на въпроса за пътната безопасност.
- г) *Оценка на социалните разходи при злополуки.* Осъзнаването на реалните разходи за произшествия е важен инструмент за политиките да разпределят допълнителни средства за пътна безопасност.
- д) *Технически регламенти за пътната инфраструктура.* Всички технически регламенти и стандарти трябва да бъдат хармонизирани с тези на ЕС.
- е) *Образователни кампании, свързани с безопасността на движението.* Подвластни на образование за обучение по житейски умения, обучение по пътищата или по-скоро образование за превенция на пътния риск, тези кампании имат за цел да придобият лични, групови и социални умения за трафик сред предучилищна възраст и учениците в горните класове. Съвременната образователна реалност е доказала, че в случай на образование за подготовка на житейски умения, формиращата ефективност се постига с максимални резултати в реалното, практично пространство за пътно образование, на улицата, в ущърб на противоречието, главно теоретично, в класната стая. Причините за избора на преобладаване на организирането и осъществяването на приложните дейности на пътното образование се основават на няколко определящи аргумента:

- избягване превръщането на пътното образование в обект на теоретично изследване;
- осъзнаване на учениците за необходимостта от този вид образование;
- липса на ограничения;
- реалното пространство предлага безкрайно повече ресурси за случаи/ситуации от лист хартия, ръководство за потребителя или плакат;
- повишаване на опита на децата, които могат по-лесно да установят връзки;
- придобиване на нова информация и умения чрез личен и групов опит;
- възможност за незабавна проверка на информацията и директно упражняване на трафик умения;
- способността да практикуват решаване на проблеми и да развиват креативността на учениците;
- осведоменост за риска от трафика.

С помощта на практически, приложни дейности децата си взаимодействат, изследват, деконструират, за да възстановят, експериментират, открият, намерят решения, поемат отговорности, за да станат по-късно независими по отношение на пътната безопасност.

б) Законодателство за движението по пътищата и неговата приложимост

Най-важните правила за движение са предвидени в действащия закон, но проблемът в много случаи е да се прилага.

Следните недостатъци са идентифицирани, като свързани с най-добрите практики:

- Завиването надясно на кръстовища със светофари не е най-добрата практика за пътна безопасност и е особено опасно за пешеходци и велосипедисти;
- Разрешеното паркиране по тротоарите (дори когато е оставено разстояние от 1 м) е проблематично, защото принуждава пешеходците да вървят по пътя и по този начин тяхната безопасност е застрашена. Често се паркира на пешеходни пътеки и използването на тротоара или пешеходната пътека изглежда не подлежи на правоприлагане;
- Глобите са ниски в Румъния и България в сравнение с други страни с висока степен на пътна безопасност и поради това не подкрепят спазването на закона.
- Няма достатъчно оборудване за ръчно и автоматично регулиране на скоростта.
- В градските райони светофарите не работят правилно, особено при неблагоприятни метеорологични условия или задръствания. Пътна полиция често се изпраща да ръководи движението по кръстовищата. Това е загуба на ресурси, която може да се използва за проверка дали се спазват други аспекти като скорост, незаконно паркиране, предпазен колан или използване на мобилен телефон по време на шофиране.
- Липса на отделяне на скоростния трафик от текущия трафик в линейни села. Дори ако законовото ограничение е 50 км/ч, в някои населени места ограничението на скоростта е 70 км/ч, дори ако движението е смесено.

Според полицията, автоматичният контрол на скоростта не може да се използва в Румъния и България, поради действащите разпоредби.

- Въпреки че законът забранява движението на превозни средства с теглене на животни по национални пътища, където ограничението на скоростта е 90 км/ч извън застроените зони, каруци могат да се наблюдават често. Те често нямат сигнални устройства или рефлектори, които да се виждат през нощта. Фактът, че законът не се спазва стриктно, означава, че движението на такива каруци не се обезкуражава по националните пътища.

Друг важен въпрос е събирането на много малки глоби, което може да застраши спазването на закона. По този начин законодателната връзка между издаването на глоби и събирането е проблематична. Глобите се налагат от КАТ, събират се от местните власти и се използват въз основа на решението на местната администрация като част от общия бюджет и следователно не за подобряване на пътната безопасност.

б) Средства за безопасност в превозните средства.

Най-добрите европейски практики препоръчват създаването на обща база данни за пътни превозни средства и шофьори, за да се даде възможност за идентифициране на историята на превозните средства и историята на шофьорите в случай на пътнотранспортно произшествие.

- Изследователските дейности не са напълно координирани с други институции, отговорни за пътната безопасност.
- Превозни средства, участвали в тежко ПТП и ремонтирани, могат да влязат директно в пътната мрежа, което се счита за проблематично, тъй като трябва да бъдат оценени технически във връзка с характеристиките на пътната инфраструктура.
- Според заинтересованите страни техническият преглед може да бъде обект на неофициални плащания, когато шофьорите плащат, но превозното средство всъщност не се проверява. Не е известно обаче колко широко е разпространено това явление.

б) Подготовка и тестване на автомобилните водачи.

Обучението и тестването на шофьори е също толкова важно, тъй като в повечето страни - включително Румъния и България - много нови и особено млади шофьори участват в пътнотранспортни произшествия. Установените недостатъци са:

- Няма подробни правила по закон относно формата на обучение или издаването на училищно свидетелство за автошокола или издаването на шофьорски книжки.
- Действащото законодателство не разглежда достатъчно въпроса за автошколите.
- Автоучилищата не могат да бъдат ефективно контролирани дали отговарят на изискванията за обучение за провеждане на минималния брой часове теория и практика за удължаване на шофьорската книжка за автошколата,

за да се контролира броят на кандидатите, които могат да преминат изпита за свидетелство за управление.

- Неофициални плащания при издаване на шофьорски книжки. Последните събития показаха, че това все още е възможно в Румъния и шофьорските книжки се издават по този начин.

б) Спешна намеса на мястото на пътен инцидент.

Спешното реагиране на мястото на пътнотранспортните произшествия има за цел да намали тежестта на последиците от нараняването след пътнотранспортно произшествие. Европейската комисия заяви, че няколко хиляди живота могат да бъдат спасени в ЕС чрез подобряване на времето за реагиране на спешните служби и други грижи след нараняване в случай на пътнотранспортни произшествия.

Доболничната спешна помощ работи добре и е добре организирана и по този начин може успешно да се сравнява с най-добрите международни практики, като се прилага като модел в други държави. В същото време хората все повече забелязват движението на линейки в трафика.

в) Научно изследване в областта на пътната безопасност.

Изследванията за пътна безопасност трябва да осигурят рамката, в която трябва да се вземат решения относно политиката за безопасност, така че да се приложи систематичен научен подход по този въпрос. Страните с най-добри записи за международна пътна безопасност също са тези, които традиционно са имали най-добрите институти и най-активните програми за изследване на пътната безопасност. Важно е Румъния и България да се учат от други страни от ЕС и да използват опита и капацитета за научни изследвания, които не съществуват в страната, така че в бъдеще да има възможност за прилагане на по-ефективни интервенции за пътната безопасност.

В момента в Румъния няма национална изследователска стратегия в областта на пътната безопасност и няма независима изследователска организация в областта на националната пътна безопасност, а само демонстрационни и пилотни програми, ограничени, които са проведени в областта на пътната безопасност. По този начин в Румъния няма систематично изследване на съответните фактори в областта на пътната безопасност, например за:

- автомобили;
- пътна инфраструктура;
- човешки фактори;
- институционални фактори;
- други фактори.

4 ОСНОВНИ ЗОНИ НА НАМЕСА

Действията, предвидени в тази област на намеса, са:

4.1 Образование и обучение на потребителите на пътищата

1. *Алтернативни канали за достигане до по-широки целеви групи: електронно обучение, наръчници за уебсайтове и социални кампании.*

Въздействие върху безопасността: с широкото използване на мобилни устройства, те се превърнаха в най-подходящата среда за разпространение на информация за безопасността на движението, особено сред деца и млади хора, чрез разработването на инструменти за електронно обучение, онлайн ръководства със съвети за безопасност за водачите или стратегии за социализиране сред тях.

2. *Курсове за превантивно и отбранително шофиране*

Въздействие върху безопасността: въвеждането на превантивни и защитни курсове за шофиране в автошколите помага за обучение и развитие на шофьорски умения. Също така, въвеждането на задължението за такива курсове за водачи, които имат право да шофират, е спряно поради различни отклонения от пътното законодателство.

3. *Редовни кампании за повишаване на осведомеността*

Въздействие върху безопасността: Редовните кампании за обществена информация по въпросите на пътната безопасност („скоростта убива“, „без алкохол и наркотици по време на шофиране“ и др.) допринасят за осъзнаването на рисковете, на които са изложени участниците в движението.

4. *Мобилизирае на заинтересованите страни за партньорства по пътното образование*

Въздействие върху безопасността: Полицията, образователните звена, икономическите агенти, административните звена трябва да сключат партньорства, чрез които да допринесат за образованието на потребителите на пътната инфраструктура.

5. *Концентрация (фокус) върху невниманието в движението както на шофьорите, така и на други участници в движението (пешеходци, велосипедисти и др.)*

Въздействие върху безопасността: Анализът на рисковете, причинени от използването на нови мобилни устройства и тяхното въздействие върху поведението на участниците в движението, трябва да бъде основа за изменение на законодателството в това отношение.

4.2 Прилагане на правилата за движение по пътищата

6. *Прилагане на трансграничната директива и обучение на шофьори, заминаващи в чужбина*

Въздействие върху безопасността: Осъзнаването на шофьорите за необходимостта от спазване на правилата дори след преминаване на граници, както и информирането им за пътното законодателство в страните, в които ще пътуват, допринася за повишаване на пътната безопасност.

7. *Ефективен контрол на скоростта във фиксирани точки на пътната мрежа*

Въздействие върху безопасността: системата за контрол на скоростта чрез инсталиране на фиксирани радары в населените места може да доведе до намаляване на средната скорост на трафика с до 15% в рамките на 1 година.

8. Незабавна обратна връзка за шофьорите нарушители

Въздействие върху безопасността: Докато автоматичното откриване на шофьори-нарушители може да бъде икономически ефективен начин за разширяване на дела на пътната мрежа, където се контролира скоростта, съществуват педагогически ползи за пътните проверки, които могат да осигурят незабавна обратна връзка на водача. Служителите на КАТ, отговарящи за правоприлагащите органи, които спират участник в движението на място, могат директно да обяснят потенциалните последици от поведението им върху пътната безопасност, с по-голям шанс да се промени това поведение. Също така, минимизирането на времеви интервал от нарушението до сблъсък на шофьор-нарушител с жалбата се оказва полезна мярка.

9. Картографиране на „черните точки“, където се регистрира често превишаване на скоростта с повече от 30 км/ч

Въздействие върху безопасността: Изготвянето на карти за идентифициране на пътни участъци, където законната скорост се надвишава с повече от 30 км/ч, може да допринесе за прилагането на специфични мерки за постигане на намаляване на скоростта.

4.3 Безопасна инфраструктура

10. Рехабилитация на пътната инфраструктура

Въздействие върху безопасността: Състоянието на пътната инфраструктура оказва значително влияние върху безопасността на движението (според докладите на Европейската комисия, пътната инфраструктура и прилежащата към пътя зона са фактор, който е в основата на повече от 30% от произшествията). Пътна инфраструктура, която е в лошо или посредствено състояние, включва допълнителни рискове, които шофьорите трябва да поемат. Яма на пътя може да доведе до злополука, или като шофьорът влезе в нея, или като се опита да я избегне и навлезе в обратната посока или излезе от пътя.

11. Управление на безопасността на пътната инфраструктура по пътната мрежа

Въздействие върху безопасността: Окръжните/областните власти трябва да разширят принципите на управление на безопасността на пътната инфраструктура - напр. картографиране на черни точки и пътни одити (от фазата на проектиране) - по републикански, окръжни/областни пътища и дори по общински пътища и градски улици. Директивата на ЕС за управление на безопасността на инфраструктурата обхваща само магистрали TEN-T, но ползите за безопасността от принципите на директивата, разбира се, са валидни и за цялата пътна мрежа.

12. Кръстовища превърнати в кръгово движение

Въздействие върху безопасността: Целта е да се намали броят на конфликтните точки и скоростта на превозното средство.

4.4 Безопасни МПС

13. Промотиране на безопасните МПС чрез обществени поръчки

Въздействие върху безопасността: Насърчаването на стандартите за безопасност на превозните средства (например рейтингите на Euro NCAP) като критерии за обществени поръчки на превозни средства трябва да се разглежда от държавните органи.

4.5 ITS системи

14. Информация за метео прогнозата и събития в реално време

Въздействие върху безопасността: информацията за събитията може да помогне за предотвратяване на инциденти, като предупреди шофьорите за опасни ситуации, особено за неочаквани събития, свързани с опасни ситуации (наводнения, лед, ...).

15. Информация за състоянието на трафика и продължителността на пътуване

Въздействие върху безопасността: предоставянето на информация за нивото на обслужване и времето за пътуване осигурява предвидимост на участниците в движението, те се чувстват по-контролиращи пътуването и могат да преценят по-точно времето на пристигане. По-надеждното и предвидимо пътуване е по-безопасно. Ако тази информация липсва, шофьорите може да се чувстват разочаровани и да поемат повече рискове.

16. Информация за ограничението на скоростта

Въздействие върху безопасността: Изследванията показват, че скоростта е основен фактор, допринасящ за около 10% от всички инциденти и 30% от всички инциденти с фатален изход (TRB, 1998; OECD, 2006). При по-високи скорости рискът от инцидент е по-висок и са по-вероятни по-сериозни инциденти (Aarts & Van Schagen, 2006). Следователно управлението на скоростта е най-важната мярка за намаляване на смъртните случаи и нараняванията при пътнотранспортни произшествия. Очакваните потенциални ползи след въвеждането на информационните системи за ограничение на скоростта са да намалят с около 3,5% общия брой смъртни случаи, причинени от ползвателите (Wilkie și Tate (2003), Carston și Tate (2005)).

17. Информация за метео условията, отнесени към пътната инфраструктура

Въздействие върху безопасността: Предоставянето на информация за времето на различни групи потребители (напр. пътници, диспечери и транспортни оператори) допринася значително за повишаване на пътната безопасност, тъй като шофьорите могат да бъдат предупредени предварително за неблагоприятни метеорологични условия. Също така специфичната за местоположението информация в реално време за видимостта и метеорологичните условия, специфични за района, в който се шофира, е полезна за шофьорите в транзит.

18. Информация свързана с мултимодалните пътувания

Въздействие върху безопасността: Въздействието върху безопасността на мултимодалните услуги води главно до повишаване на ефективността на пътната мрежа, което означава плавни условия на движение и намаляване на потенциално опасните ситуации в движението (напр. задръствания).

4.6 Управление на пътния трафик

19. Интелигентно адаптиране на скоростта – Променливи ограничения на скоростта (ПОС)

Основните общи цели на ПОС са както да подпомогне шофьорите да пътуват с безопасна скорост, така и да има плавен поток на трафика. В някои случаи ограниченията на

скоростта се използват и за смекчаване на въздействието върху околната среда, като шум или замърсяване.

Възпроизвеждане по отношение на безопасността: Прилагането на контрол на скоростта предоставя възможност за подобряване на безопасността на движението чрез използване на информация за потока на движението, пътните и метеорологичните условия, работите по пътищата или неочакваните инциденти. Контролът на скоростта, свързан с обема на трафика и/или времето, намалява риска от задръствания и инциденти. Анализът на въздействието на съществуващите инсталации потвърждава положителния ефект върху безопасността на движението. Променливите ограничения на скоростта повишават безопасността на движението при дъждовни условия, прилагането на алгоритъма за дъжд доведе до намаляване на средната скорост (12 км/ч при ограничението на скоростта от 100 км/ч и 21 км/ч при ограничението на скоростта от 80 км/ч). Ефектът върху безопасността на движението варира в отделните случаи и намаляването на броя на произшествията трябва да бъде внимателно проучено.

20. Управление на трафика за коридори и мрежи

Въздействие върху безопасността: ефективните и навременни мерки в случай на големи инциденти служат за смекчаване на въздействието върху безопасността. Предоставянето на бърза и последователна информация за пътуване, като „Информация за времето и събития в реално време“ и „Предупреждение и управление на инциденти“, като част от мерките по плана за управление на трафика, допринася за безопасността на пътя, като предупреждава шофьорите да забавят скоростта.

21. Събиране и автоматизирана обработка на данните

Въздействие върху безопасността: Системите за управление на трафика включват модули за автоматична обработка на данни, които могат да предоставят информация за шофьорите, които надвишават законовото ограничение на скоростта или допускат други отклонения от правилника за движение и могат да изпращат тази информация до компетентните органи за прилагане на законовите разпоредби. Съществуването на тези системи може да накара шофьорите да спазват по-добре закона.

22. Използване на системите за блокиране на колелата на автомобилите при наличието на алкохолни изпарения

Въздействие върху безопасността: Механизмите за блокиране на превозни средства след установяване на консумация на алкохол понякога се използват при специфични действия за професионални шофьори. Те могат да бъдат разширени и за шофьори в нарушение, които не за първи път шофират под въздействието на алкохол.

23. Прилагане на други системи за безопасност в автомобила

Въздействие върху безопасността: Интелигентните системи за безопасност, като предупреждение за напускане на лентата, система за откриване на сънливост и аварийно спиране, могат да помогнат за противодействие на грешки, допуснати от невнимателен водач.

4.7 Спешни услуги и услуги след нараняване

24. Цели за намаляване на броя тежки наранявания

Въздействие върху безопасността: Почти всички държави-членки са приели стратегическа цел за намаляване на смъртността. Някои държави-членки, напр. Нидерландия стига по -далеч и също прие стратегическа цел за намаляване на броя на тежко ранените в резултат на пътнотранспортни произшествия. Приемането на

стратегическите цели за тежки наранявания е представено като обща препоръка от Европейския съвет за безопасност на транспорта и споменато в работния документ на службите на Комисията относно сериозните наранявания по пътищата. Общото определение на ЕС за сериозни наранявания, причинени от пътния трафик, се прави от 2013 г. въз основа на системата от медицински съкратени максимални наранявания, MAIS, с оценка MAIS 3 или по-висока, определена като тежка травма.

25. Свързване на данните между болница и полиция

Въздействие върху безопасността: Хармонизирането на информацията между медицинските звена и полицията с цел подобряване на събирането на данни за сериозни пътнотранспортни травми е ефективна възможност за събиране на по-полезни данни и също така е практика, препоръчана от Европейския съвет за безопасност на транспорта, и действие, което получава висок приоритет в проучване сред заинтересованите страни по пътната безопасност чрез проекта DaCoTA.

4.8 Уязвими водачи на пътя

26. Ограничаване на скоростта до 30 км/ч в чувствителни жилищни и застроени зони

Въздействие върху безопасността: Ограничаването на скоростта до 30 км / ч в чувствителни жилищни и застроени зони с високо присъствие на уязвими участници в движението е мярка с незабавен ефект върху безопасността на движението. България е една от страните, прилагачи такава мярка. Подобни мерки са предприети и в някои от големите градове в Румъния, но засега само по улици от категория IV.

27. Фокусиране върху уязвимите водачи на пътя

Въздействие върху безопасността: Използването на съвременни концепции (споделено пространство, съвместно жилищно пространство, уличен пейзаж) за повишаване на комфорта на пешеходците и за защита на сградите от замърсители, чрез които пътните повърхности се споделят от всички участници в движението, директно води до повишена безопасност за уязвимите участници. Други мерки могат да бъдат: адаптиране на времето на светофара за пешеходци към по-бавните темпове на възрастните хора или хората с увреждания, конкретни действия на правоприлагащите органи за спазване на правилата за движение от пешеходци и велосипедисти и д.

28. Анализ на черните точки: атлас на ПТП, в които участват деца

Въздействие върху безопасността: Определянето на места с висок риск от инциденти с деца, за да се определят мерките, които трябва да се предприемат за премахване на тези черни петна. Подходът може да се приложи и към други групи участници в движението, напр. велосипедисти, мотоциклетисти или възрастни хора.

29. Планове за градска пътна безопасност

Въздействие върху безопасността: Пътната безопасност в рамките на населените места трябва да бъде задължителен елемент в плановете за устойчива градска мобилност.

30. Кампании за повишено използване на светоотразителните устройства

Въздействие върху безопасността: Популяризирането на светлоотразители, използвани от пешеходци и колоездачи, е успешна история, особено в северните страни, с дълги, тъмни зими, но това може да бъде евтино действие за повишаване на безопасността на уязвимите участници в движението.

5 МОНИТОРИНГ НА ПЛАНА ЗА ДЕЙСТВИЕ

Пътният орган ще трябва постепенно да уверява себе си и общността, че постига напредък в подобряването на безопасността и функционирането на своята пътна мрежа. Това уверяване може да бъде проверено от:

- редовна оценка на програмите за определяне на техните ползи за безопасността;
- използването на показатели за ефективност на безопасността (KPIs) - първоначално ограничен набор, по-късно разработване на по-сложна система - за измерване на конкретни области на напредък;
- въвеждане на резултатите от оценката и измерването (положителни и отрицателни) в прегледа на програмата и в годишното планиране;
- тенденции при фатални инциденти в мрежата в продължение на няколко години.

Всички стратегии за пътна безопасност трябва да имат специфични показатели за ефективност (KPI). Въвеждането на KPIs позволява на властите да определят желаното ниво на подобряване на безопасността по пътищата и / или да насърчават активното разработване и прилагане на програмите за подобряване на безопасността на движението по пътищата.

Една последица от липсата на ключови показатели за безопасност по пътищата на високо равнище може да бъде липсата на отделно идентифицируемо разпределение на бюджета за конкретни програми за пътна безопасност. Категориите за разпределение на финансиране в рамките на пътните власти обикновено включват рутинна поддръжка, периодична поддръжка, рехабилитация и реконструкция. Едно от предимствата на отделното разпределение за специфични програми за безопасност е способността да се измерват общите разходи за целевата работа по безопасност и да се определи икономическата възвръщаемост на инвестициите.

Систематичното картографиране на риска и оценка на безопасността, т.е. проактивни оценки в допълнение към по-традиционния реактивен анализ на обекти с висока концентрация на произшествия („черни точки“), предоставят полезни инструменти за оценка на качеството на безопасността на пътната мрежа и за насочване на инвестиции. Европейската програма за оценка на пътищата (EuroRAP), международна организация с нестопанска цел от автомобилни клубове, пътни власти и изследователи, е извършила програми за пътна оценка в много държави-членки на ЕС. Тези програми водят до оценка на безопасността на пътища и участъци от 1 до 5 звезди. Някои държави-членки са разработили своя собствена методология за оценка.

В наскоро договореното преразглеждане на правилата за безопасност на инфраструктурата на ЕС, ЕС наложи картографиране на риска и оценка на безопасността

за пътища, магистрали и първични пътища на Трансевропейската стратегическа транспортна мрежа (TEN-T), без да предписва специфична методология.

Показателите за безопасност за мерките, заложи в плана за действие, са изложени по-долу.

1. Алтернативни канали за достигане до по-широки целеви групи: електронно обучение, наръчници за уебсайтове и социални кампании.

Предложен KPI = брой алтернативни канали за разпространение на информация за пътната безопасност.

2. Курсове за превантивно и отбранително шофиране

Предложен KPI = брой участници в курсове за превантивно и защитно шофиране.

3. Редовни кампании за повишаване на осведомеността

Предложен KPI = брой кампании за повишаване на осведомеността.

4. Мобилизиране на заинтересованите страни за партньорства по пътно образование

Предложен KPI = не е приложимо.

5. Концентрация (фокус) върху невниманието в движението както на шофьори, така и на други участници в движението (пешеходци, велосипедисти и др.)

Предложен KPI = брой инциденти, включващи участници, използващи разсейващи мобилни устройства.

6. Прилагане на трансграничната директива и обучение на шофьори, заминаващи в чужбина

Предложен KPI = не е приложимо.

7. Ефективен контрол на скоростта в неподвижни точки на пътната мрежа

Предложен KPI = брой превишения на законната скорост, регистрирана от системата за контрол на скоростта (фиксираны радари) в населените места.

8. Незабавна обратна връзка за шофьори в нарушение

Предложен KPI = процент на нарушителите, санкционирани в трафика, от общите превишения на скоростта, регистрирани от системата за контрол на скоростта.

9. Картографиране на "черни точки", където често се регистрира законната скорост над 30 км / ч

Предложен KPI = не е приложимо.

10. Рехабилитация на пътна инфраструктура

Предложен KPI = брой км пътна инфраструктура в добро и много добро състояние.

11. Управление на безопасността на пътната инфраструктура по пътната мрежа
Предложен KPI = не е приложимо.
12. Кръстовищата се трансформират в кръгови кръстовища
Предложен KPI = брой пренаредени кръстовища.
13. Насърчаване на безопасни превозни средства чрез обществени поръчки
Предложен KPI = Процент на нови автомобили с рейтинг на безопасност Euro NCAP, равен или по-голям от предварително дефинирания праг (напр. 4 звезди).
14. Прогнозиране на времето и събития в реално време
Предложен KPI = не е приложимо.
15. Информация за условията на движение и времето за пътуване
Предложен KPI = не е приложимо.
16. Информация за ограничение на скоростта
Предложен KPI = Процент превозни средства, движещи се в рамките на ограничението на скоростта.
17. Информация за метеорологичните условия, свързани с пътната инфраструктура
Предложен KPI = не е приложимо.
18. Информация, свързана с мултимодални пътувания
Предложен KPI = не е приложимо.
19. Интелигентна адаптация на скоростта - променливи ограничения на скоростта (LVV)
Предложен KPI = не е приложимо.
20. Управление на трафика за коридори и мрежи
Предложен KPI = брой променливи панели за съобщения, инсталирани в пътната мрежа.
21. Автоматизирано събиране и обработка на данни
Предложен KPI = не е приложимо.
22. Използване на системи за заключване на запалването на автомобила в присъствието на алкохолни пари
Предложен KPI = не е приложимо.
23. Приложение на други системи за безопасност в превозното средство
Предложен KPI = не е приложимо.

24. Цели за намаляване на броя на сериозните наранявания
Предложен KPI = брой произшествия със сериозни наранявания.

25. Свързване на данни между болница и полиция
Предложен KPI = не е приложимо.

26. Ограничение на скоростта до 30 км / ч в чувствителни жилищни и застроени зони
Предложен KPI = не е приложимо.

27. Фокусиране върху уязвимите участници в движението
Предложен KPI = брой произшествия с уязвими участници в движението.

28. Анализ на черни петна: атлас на произшествия с деца
Предложен KPI = брой черни точки.

29. Планове за градска безопасност на движението по пътищата
Предложен KPI = не е приложимо.

30. Кампании за засилено използване на рефлектори
Предложен KPI = не е приложимо.

Следните глобални показатели трябва да бъдат добавени към горните показатели за ефективност:

- общ брой смъртни случаи от пътнотранспортни произшествия;
- общ брой пътнотранспортни произшествия.

Описаните по-горе показатели за ефективност, заедно с показателите за резултатите за смъртните случаи и общия брой на произшествията, ще формират основата за наблюдение на напредъка в съвместната работа по пътна безопасност на равнище ЕС, държави-членки, регионално и местно ниво.

Напредъкът ще се наблюдава предимно в рамките на органа за трансгранична пътна безопасност. Той трябва да провежда ежегодно събрание на заинтересованите страни, за да гарантира прозрачността и включването на работата на органа и да даде възможно най-широк принос в процеса на вземане на решения.

Библиография

1. www.sts.ro
2. www.isugiurgiu.ro
3. Периодичен отчет за дейността на Инспектората по извънредни ситуации Гюргево – 2020
4. www.sjagiurgiu.ro
5. <https://gr.politiaromana.ro/>
6. Устойчива мобилност за Европа: безопасно, свързано и чисто - Европейска комисия 2018 г.
7. Ръководство за пътна безопасност - ръководство за практикуващите - Световна пътна асоциация
8. Цели за пътна безопасност - Доклад за мониторинг - ноември 2020 г. - Европейска обсерватория за пътна безопасност
9. Планиране на пътната безопасност - Примери за добри практики от националните стратегии за пътна безопасност в ЕС - Европейска комисия
10. Рамка на политиката на ЕС за пътна безопасност 2021-2030 г. - Следващи стъпки към „Визия нула“ - Европейска комисия, 2019 г.
11. <https://www.1asiq.ro/>
12. Национална стратегия за пътна безопасност за периода 2016-2020