Държавна агенция
„Безопасност на движението по пътищата“

БЮЛЕТИН

за безопасност на движението по пътищата



2021

м. април, брой 6

тема на броя:

контролът



УВАЖАЕМИ ЧИТАТЕЛИ,

Представяме на Вашето внимание шестото издание на информационния бюлетин на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, посветено на контролната дейност и широкия спектър на регулаторно въздействие върху пътно-транспортната среда.

В броя сме включили обща информация за контрола, насочен към установяване на съответствие между фактическото и нормативното състояние на процесите, свързани с безопасността на движението по пътищата, за предотвратяване и отстраняване на нарушения, които противоречат на правилното функциониране на средата. Представена е визията за контролната дейност за спазване на правилата за движение по пътищата през десетилетието 2021-2030 г.

Специален акцент е поставен на контрола на скоростта чрез използване на технически средства и системи, както и на безопасността на водачите и пътниците на мотоциклети като уязвими участници в движението.

Броят включва кратък обзор на точковата система - отчета на извършените нарушения, като една от възможностите за превъзпитание на недисциплинираните водачи на МПС, включително преглед на световната практика и приложение в Република България.

Тъй като управлението на трафика е пряко свързано с мобилността и спецификите на различните транспортни потоци, отделен материал е посветен на контролните системите в помощ на ефективното и безопасното придвижване на хора и товари – тяхното зараждане, еволюция и съвременни приложения. За управление на пътното движение, ограничаване на произшествията и смекчаване на вредите за околната среда броят разглежда и развитието на интелигентните транспортни системи като комплексно понятие, включващо редица технологии и интегрирани софтуерни решения.

Контролът чрез въвеждане на системи за управление на БДП, използвайки стандарт БДС ISO 39001:2014, е представен като практичен инструмент от полза за всички организации, чиято дейност предполага активно взаимодействие с пътната мрежа. Припознаването на ролите и отговорностите за разработване на политики и вътрешни системи за управление на БДП е ключова предпоставка за развитие на социално-отговорна организационна култура.

Броят включва материал за транспортната психология като част от науките, които изследват и се опитват да разберат и обяснят процесите, свързани с придвижването на хора и стоки.

В заключение, бихме искали да благодарим на всички партньорски организации, сред които Академия на МВР, Институт за изследване на населението и човека към БАН, Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“, Община Враца и Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, за приноса с разработки и информация за добри практики, които обогатиха съдържанието на настоящия брой.

С надежда за светли и благословени Великденски празници Ви пожелаваме здраве и безопасно пътуване!

Екипът на ДАБДП

В БРОЯ ЩЕ НАУЧИТЕ:

В обектива:
актуално/събития ..... стр. 3

Контролна дейност:
въздействие върху обществените отношения ..... стр. 5

Контрол на скоростта:
технически средства и системи за контрол ..... стр. 10

На две колела:
съвети за мотоциклетистите ..... стр. 19

Точкова система:
отчет на извършените нарушения от водачи на МПС ..... стр. 23

Управление и контрол на трафика:
съвременни технологии ..... стр. 28

Интелигентни транспортни системи:
революция в мобилността ..... стр. 35

БДС ISO 39001:2014:
контрол чрез системи за управление на БДП ..... стр. 43

Наука за ума:
транспортна психология ..... стр. 46

Доброто послание:
мисия безопасен транспорт ..... стр. 51

АКТУАЛНО

Финалът на четвъртото издание на инициативата Най-добър млад шофьор на България се планира да се проведе на 14 май във Варна

Инициативата се организира от Съюза на българските автомобилисти в партньорство с ДАБДП, Отдел "Пътна полиция" към ГДНП и Българския Червен кръст.
Тази година организаторите на кампанията поставят акцент върху отговорността, която всеки носи зад волана, с посланието "Твой ред е". Целта е да се достигне до онези близо 200 000 младежи, които шофират по пътищата с посланието "Твой ред е да докажеш, че младите водачи са можещи, мислещи и отговорни". През изминалите 3 години в кампанията се включиха близо 15 000 младежи на възраст между 18 и 26 години.
Данните на организаторите показват, че се наблюдава голяма група млади шофьори, които не само познават правилата на пътя, но и са отговорни и толерантни.
Основна цел е с тази инициатива последователно и дългосрочно да се работи за налагане на нови тенденции в поведението на пътя. През първия етап от кампанията всички желаещи да вземат участие в единственото състезание за непрофесионални млади водачи в България решаваха тест от 20 въпроса на mladshofior.bg.
20-те справили се най-добре ще бъдат допуснати до финалното състезание, което ще се проведе на 14 май в град Варна. По време на финала участниците ще трябва да докажат, че са подготвени за всички предизвикателства, които може да срещнат на пътя - шофиране в градски условия, реакция в екстремни ситуации, оказване на първа помощ на пострадал в ПТП, смяна на спукана гума и др.



НАЙ-ДОБЪР МЛАД ШОФЬОР НА БЪЛГАРИЯ 4

твой ред е

УЧАСТВАЙ СЕГА

виж повече на:

https://www.youngdriver.bg/2021/

Българският Червен кръст възстанови провеждането на курсовете по оказване на Първа долекарска помощ на пострадали при ПТП

Това се случи от 12 април при спазване на всички противоепидемични мерки.
Записването за курсовете може да се извърши през интернет страницата на БЧК:
www.firstaid.redcross.bg



БЪЛГАРСКИ ЧЕРВЕН КРЪСТ

Поредица видеа дават практически съвети на водачите как да предвидят и избегнат рискова ситуация на пътя

Инициативата е на 8-кратния рали шампион Димитър Илиев, който споделя своя опит и знания за най-опасното нещо, което правим ежедневно - шофирането.
Вече са подготвени 6 видеа засягащи различни аспекти на безопасността на пътя – разсейване, спирачен път, шофиране на автомагистрала и др. Всички те могат да бъдат гледани в YouTube канала на Safety Driving Academy както и на интернет сайта **www.sda.bg.**



1 КОНТРОЛНА ДЕЙНОСТ



Подготвил материала: Марта Петрова, ДАБДП

Въздействие върху обществените отношения

Контролът като дейност, насочена към установяване на съответствие между фактическото и нормативното състояние на даден процес, е неразделна част от системата за въздействие върху обществените отношения, свързани с безопасността на движението по пътищата. Основната цел е предотвратяване и отстраняване на нарушения и отклонения, които противоречат на правилното функциониране на средата. Контролната дейност подпомага отговорните държавни структури при реализирането на целите на приложимото законодателство и приетите стратегически документи, осигурявайки проверка и анализ на онези дейности, чиято реализация ще доведе до постигане на желаната визия. Тенденцията в развитието на контрола поставя все по-голям акцент върху неговия превантивен характер, като последващи наказания и принудителни мерки се налагат според извършените нарушения. Въздействието с цел спазване правилата за движение, в по-тесен контекст, и за коректно отчитане на отделните аспекти на безопасността на пътя, в по-широк, са важни елементи в усилията за ограничаване на произшествията и свързания с тях травматизъм. За да се гарантира спазването на закона, е необходимо постоянно противодействие спрямо нарушителите, а за да се постигне превантивната функция на санкцията контролът следва да е систематичен, наказанията - ефективни. Превантивна, текуща или последваща, контролната дейност е обект на усъвършенстване, за да бъде в максимална степен стратегически насочена, адекватна, своевременна, гъвкава и икономична.



Основни области за контрол

С правомощия в областта на контрола на безопасността на движението по пътищата разполагат голям брой държавни органи. Основни контролни области, свързани с БДП:

МВР

Осъществява дейности по:

контрол по спазването на правилата за движение по пътищата;

контрол на техническата изправност на ППС;

регистрация на ППС;

регистрация отчет и анализ на ПТП.

ИАААА

Осъществява контрол на:

превоза на пътници и товари, в т.ч опасни;

техническата изправност на превозните средства;

придобиването на правоспособност за управление на МПС, повишаване квалификацията на водачите, психологически подбор и др.

АПИ

Обезпечава временната организация на движение по републиканските пътища във връзка със строителство и аварийни ситуации. Контролира превозните средства във връзка със задължението им да заплащат пътни такси по платената пътна мрежа. Осъществява контрол на теглото на пътните превозни средства и преминаването на ППС с извънгабаритни товари.

Възло-жители

Разработват задания за проектиране и спецификации за строителство на пътна инфраструктура, които обезпечават качеството на проекта и извършваните на терен работи, както и приемат техническа документация и обекти, които отговарят на всички приложими изисквания за безопасност. Администрациите, управляващи пътя, го поддържат системно с грижата на добър стопанин, като наблюдават текущо състоянието му и набелязват мерки за своевременно предотвратяване на рискове, свързани с безопасността. Това включва редица дейности по планиране, инспектиране, анализ и оценка, които изискват насочване на достатъчен експертен и финансов ресурс за ефективно управление на поверената пътна инфраструктура.

Фирми

От една страна проектантите, при изготвянето на пътния проект, винаги следва да съобразяват аспекта на безопасността, като гарантират високи транспортно-експлоатационни качества на проектираните съоръжения. Строителите, от друга, при изпълнение на дейностите по изграждане, реконструкция или основен ремонт, трябва да спазват проектните предписания в условията на стриктни авторски и строителен надзор.

Контролът
ефективен и превантивен

Като едно от основните тематични направления на новата стратегическа рамка за управление на БДП за десетилетието 2021-2030 г. контролът следва да е интегриран във всички дейности и процеси, свързани с безопасността на пътя, без да образува излишна административна тежест.

ВИЗИЯ

Като едно от основните тематични направления на новата стратегическа рамка за управление на БДП за десетилетието 2021-2030 г. контролът следва да е интегриран във всички дейности и процеси, свързани с безопасността на пътя, без да образува излишна административна тежест.

Визията за контролната дейност е тя да:

- Реагира бързо и влияе адекватно на средата, в която функционира, като създава регулация, реализира превенция, въздейства възпитателно върху нарушителите и предупредително спрямо останалите участници в движението по пътищата
- Оказва изцяло позитивно въздействие върху обществените отношения чрез издаваните административни актове и други документи от дейността си
- Гарантира получаване на най-голям ефект с най-малко разходи
- Съответства на правилата на професионалната етика и е обезпечена с механизми за противодействие на корупцията
- Създава легитимност, уважение, доверие и удовлетвореност в обществото

СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ

- Подобряване на материално-техническото и ресурсното обезпечаване на компетентните структури за спазване правилата за движение по пътищата
- Оптимизиране на способите за осъществяване на контрол от МВР за спазване правилата за движението по пътищата
- Ефективност и ефикасност на административнонаказателния процес за постигане превантивната функция на санкцията
- Усъвършенстване на реда за събиране, обработка и анализ на данни за ПТП

Мерки и задачи:
2021-2030

- Подобряване на материално-техническото и ресурсното обезпечаване на контролната дейност за спазване правилата за движение по пътищата - закупуване на автомобили и осигуряване на технически средства и системи за извършване на контрол по Закона за движението по пътищата
- Ефективно реализиране на административнонаказателната отговорност за нарушения с цел преодоляване на слабостите, свързани с установяване на извършени нарушения на правилата за движение по пътищата и санкциониране на виновните лица с наказателни постановления
- Облекчаване на административнонаказателните процедури по отношение на идентифициране на нарушителя, връчване, навременност и събираемост на дължимите глоби
- Оптимизиране на способите за осъществяване на контрол чрез увеличаване на автоматизираните технически средства и системи, които го подпомагат
- Усъвършенстване на реда за събиране, обработка и анализ на данни за ПТП с цел задълбочено изследване и разкриване на точните причини за настъпване на пътните инциденти
- Повишаване ефективността на контрола във всяко тематично направление от БДП за постигане на социално-отговорно поведение на участниците в движението, щадяща пътна инфраструктура, превозни средства в защита на човека, спасителната помощ за опазване на живота.

В процеса на планиране на контролната дейност е необходимо да се извършва постоянен анализ както на външната, така и на вътрешната среда.

Първото определя кои фактори и тенденции са валидни за оперативната действителност и какви действия (законодателни, административни и процедурни) са необходими за постигане на по-добро регулиране на обществените взаимоотношения.

Второто определя силните и слабите страни на самата организация, извършваща контрола, както и как тя би могла да повиши вътрешната си ефективност.

МЕРКИ И ЗАДАЧИ

КОНТРОЛ НА СКОРОСТТА 2



Подготвил материала: Росен Рапчев, ДАБДП

Автоматизирани
технически средства и системи

Скоростта е един от факторите, които в най-голяма степен влияят върху травматизма по пътищата. Изборът на скорост за движение основно зависи от възприятията на водача и възможността му да оцени присъщите рискове. Оценката на скоростта се основава на: слуховата информация - липсата й води до избор на по-висока скорост; периферното зрение - отсъствието на относими точки на пътя води до подценяване на скоростта; емоционалното състояние на водача - пряко свързано с неговото поведение и конкретно взетите решения; условията на пътя - широкият път и дългите прави също допринасят за движението с по-висока скорост.

Високата скорост е една от причините тежестта на ПТП с пострадали извън населени места да е по-висока от тази в населени места. Скоростта на движещите се извън населени места превозни средства е значително по-висока, като при възникване на инцидент вероятността от настъпване на тежко нараняване или смърт е по-голяма. При нужда от внезапно спиране високата скорост води до по-дълъг спирачен път. За спирането на автомобила оказват влияние обективни фактори, като метеорологичните условия, състоянието на гумите и на пътната настилка. Спирането зависи и от времето за реакция на водача (между 1 и 2 секунди) и за задействане на спирачната система. Скоростта, освен че обективно удължава спирачния път, ограничава фокуса на водача и способността му да следи обстановката около превозното средство, което може да удължи времето му за реакция.

Скорост км/ч	Спирачен път при суха настилка	Спирачен път при мокра настилка
30	17 м.	18 м.
50	34 м.	38 м.
90	82 м.	95 м.
100	96 м.	118 м.
130	147 м.	172 м.

Високата скорост:

- увеличава риска от грешки на водачите и води до по-бърза умора;
- изисква по-голямо внимание през нощта, тъй като фаровете осветяват пътя до 30 м . Така препятствие, появило се в осветената зона при движение с над 70 км/ч, трудно може да бъде избегнато;
- намалява степента на визуално възприятие. При движение със скорост 40 км/час зрителното поле (периферното зрение) е 100°, а при скорост 130 км/час – само 30°;
- намалява способността на автомобилните гуми да придържат превозното средство към платното за движение;
- намалява времето за пътуване несъществено - при разстояние от 100 км и движение със 150 км/час се печелят само 6 минути в сравнение с пътуване със 130 км/ч;
- увеличава замърсяването на въздуха и шумовия фон и следователно влияе върху качеството на живот на населението;
- увеличава оперативните разходи на ППС (разход на гориво и масло; поддръжка на елементите на ходовата част).

Европейска практика

През 2003 г. във **Франция** стартира национална програма за подобряване на безопасността по пътищата, базирана на засилен контрол на скоростта, като са закупени и приведени в действие 500 скоростомера. През 2007 г. техният брой нараства до 1850, а в момента функционират над 2800. За обработката на данните от тази голям брой технически средства се изгражда национален център в гр. Рен, където автоматично се извършва процесът по издаване на глоби за установените нарушения.

Испания разполага със 750 стационарни камери за скорост, 543 мобилни устройства, както и с хеликоптер и дрон за контрол от въздуха. Допълнително са изградени 82 системи за средна скорост, като е стартирала програма за увеличаването им до 127 през 2021 г.

Нидерландия залага на различни методи на контрол, като за превишена скорост могат да се издават както електронни документи без да бъде спирано на място превозното средство, така и глоби, налагани на водача на място. Техническите средства, използвани от полицията, са стационарни, мобилни, лазерни пистолети, системи за средна скорост и заснемане по време на движение от немаркирани полицейски автомобили. През 2011 г. за контрол на скоростта службите разполагат със 180 дигитални стационарни и преносими на тринога технически средства, 400 бр. аналогови радара, 11 системи за средна скорост, над 600 камери за контрол на „червен сигнал на светофара", обединени с контрол на скоростта. В момента всички видове технически средства се обединяват в единна система, която извършва проверки в „горещи списъци" на база разчитане на регистрационния номер на превозното средство.

От няколко години в **Италия** работи глобална система за контрол на средната скорост (Tutor System), изградена по голяма част от автомагистралите. По този начин полицията въздейства на водачите, като скоростта на движение по автомагистрали се е редуцирала до нивата на планираната скорост, което значително ограничава пътните инциденти.

В **България** общият брой технически средства за контрол на скоростта са 208, което показва сравнително изоставяне спрямо страните с високи нива на БДП.

Контролът на скоростта в страната се извършва от скоростомери, които подлежат на изпитване в лабораторни и полеви условия, одобрение и последващи проверки.

Одобрените типове скоростомери са:

Радарен: измерва скоростта чрез възпроизвеждане ефекта на „Доплер".

Лазерен: измерва скоростта чрез излъчване на лазерни импулси към дадено МПС.

Система за средна скорост: измерва времето за преминаване на базово разстояние на участък от пътя от МПС. Средна скорост е изчислената скорост, получена чрез разделяне на разстоянието между двете контролни точки и измереното време, за което МПС преминава между тях.

Контролът в България

Контролът на скоростта е в правомощията на полицията и се осъществява от автоматизирани технически средства и системи (АТСС). За установените нарушения с АТСС полицейските служители издават електронен фиш за налагане на глоба в размер, определен за съответното нарушение. Когато нарушението е извършено в населено място и със скорост по-висока от 50 км/ч, на водача на превозното средство се налага глоба от 700 лв. с наказателно постановление, като се лишава за три месеца от право да управлява МПС и му се отнемат 12 точки. При превишаване на скоростта над 50 км/ч за всеки следващи 5 км/ч глобата се увеличава с 50 лв.

Местата за контрол се определят след анализ на пътно-транспортната обстановка. Обикновено това са локации с повишен брой ПТП, участъци от пътната мрежа, на които някои водачи си позволяват да шофират със скорост, която излага на риск всички участници в движението, райони около училища, детски градини и площадки, кръстовища и др.

Контролът на скоростните режими цели промяна на поведението на водачи, които превишават предвидената за пътния участък скорост. Целта е да се въздейства върху тях, като получат навици да управляват в рамките на ограниченията на скоростта. Ефективността на този вид контрол зависи от правилното планиране на ресурсите, анализа на въздействието им, бързото правоприлагане и нулевата толерантност спрямо нарушителите.





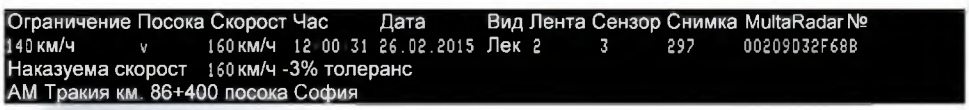
Контролът в България

Техническите средства, с които полицията разполага, към настоящия момент са скоростомери от типа:

Стационарни (работят самостоятелно в режим 24/7)

SITRAFFIC ERS 400 и **MultaRadar SD 580 SC III:** принципът на измерване на скоростта е базиран върху Доплеровия ефект, като всяко едно нарушение се документира със снимки, позволяващи еднозначно определяне на номера, марката и цвета на заснетото превозно средство.







Контролът в България

SENSYS-RS240: принципът на измерване на скоростта е базиран върху Доплеровия ефект, като за разлика от предишните две, техническото средство има способността за проследяване на голям брой превозни средства едновременно. Това позволява да бъде определена скоростта на превозните средства в различните пътни ленти, като всяко ППС, установено с превишена скорост, се отбелязва със зелена ивица (лента).





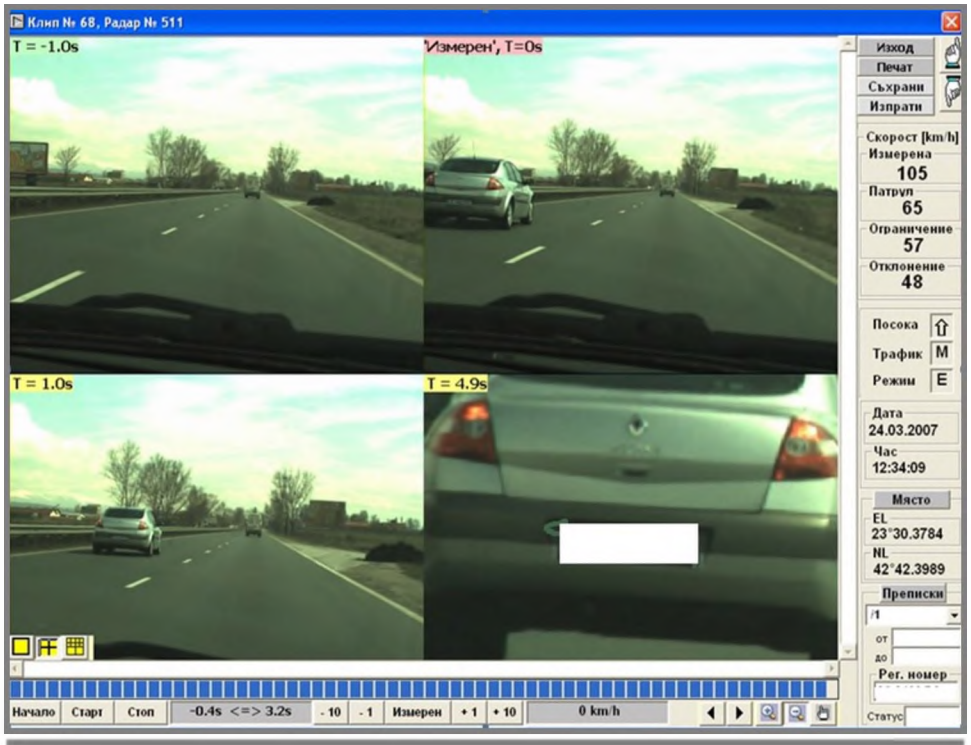
Ползите от стационарните камери за контрол на скоростта се изразяват в обезопасяването на избрани участъци от пътната мрежа, където високата скорост е предпоставка за възникване на ПТП. Те работят самостоятелно във всякакви условия и по всяко време. Недостатъкът е, че обхватът им на превантивно действие е от 500 м до 800 м. Водачите на превозни средства бързо запомнят мястото, където е поставена камерата, което във времето намалява ефекта й. Към този вид технически средства често се извършват вандалски прояви.

Контролът в България

Мобилни

Интегрирана в полицейските автомобили е българската мобилна система **TFR 1 M**: принципът на измерване на скоростта е базиран върху Доплеровия ефект, като всяко едно нарушение се документира с видеоклип или поредица от снимки позволяващи еднозначно определяне на номера, марката и цвета на заснетото превозно средство.





Това техническо средство работи, както когато автомобилът е в движение, така и в спряло състояние. Мобилността му е едно от най-важните предимства. Възможността да заснема кратко видео (до 30 сек.) позволява записването и на други нарушения. Функцията за задаване на предистория на документираното събитие (времето, предшестващо сработването на радара или момента на привеждането на камерата в режим на запис) е полезна за ефективността на техническото средство. Системата е фиксирана в превозното средство, като за инсталацията й са необходими сериозни технически решения, което я прави трудна за преместване. Поради тази причина работата на скоростомера е пряко свързана с експлоатационното състояние на автомобила.

Контролът в България

Мобилни

Преносими на триноги: предимството на този вид технически средства е че бързо могат да се позиционират на различни места. **ARH CAM S1:** принципът на измерване на скоростта е с лазер, като нарушенията се документират със снимки, а софтуерът автоматично разпознава регистрационния номер на превозното средство.





За първи път в България през 2018 г. се въведоха технически средства, които работят на „тринога". Позиционирани до пътното платно, те позволяват установяване на нарушения на няколко превозни средства при три ленти за движение. Еднакво ефективни са при работа през светлата и тъмната част на денонощието. Възможността за автоматично разпознаване на регистрационния номер на превозното средство прави възможно бързата интеграция на скоростомера към единни системи за обработване на данни. Сравнително бързото му подготвяне за работа прави този уред мобилен. По този начин той може да покрие голям брой точки за извършване на контрол по време на едно дежурство.

Контролът в България

Мобилни

Преносими на триноги: предимството на този вид технически средства е че бързо могат да се позиционират на различни места.
КОРДОН-М: тези скоростомери използват принципа на Доплер (tracking radar) проследява целта чрез един от трите параметъра - обхват, ъгъл, доплерово честотно изместване. Това позволява определяне на скоростта на движение, вида на превозното средство, посоката на движение при голям брой ленти за движение.



От началото на 2021 г. в МВР стартира работа Единен център за обработване на нарушения (ЕЦОН). Изграждането му е по Препоръка на Европейската комисия към държавите-членки да прилагат добри контролни практики чрез използване на автоматизирани технически средства за контрол на скоростта. Данните от всяко заснето нарушение от АТСС се предават по защитен комуникационен канал към ЕЦОН, където се осъществява автоматична проверка за достоверност им. Постъпилата по този начин информация се структурира с необходимите данни, характеризиращи нарушението, и се регистрира в обща базата данни. Това води до автоматизирането на процесите, намаляване на субективния фактор, съкращаване времето за обработка на информацията, свързана с издаване на електронен фиш. Експлоатацията на ЕЦОН повишава многократно бързината на обработване на данни, като предоставя възможност на полицейските служители да разполагат с повече време за контрол.

Подготвили материала:

Росен Рапчев, ДАБДП
инж. Мария Ангелова, ДАБДП



3

НА ДВЕ КОЛЕЛА

Съвети
за мотоциклетистите

Водачите и пътниците на мотоциклети са изложени на висок риск от нараняване. При съприкосновение с друго превозно средство или загуба на контрол над мотоциклета тялото на човек е подложено на директен сблъсък. Движението с висока скорост, недостатъчната подготовка и надценяването на възможностите на водача правят ползвателите на тази категория превозни средства особено уязвими. Затова специално внимание следва да се обърне на поведението на водачите по време на обучението им и при провеждане на целенасочени превантивни кампании.

Спазването на правилата за движение в населените места и извън тях е от особена важност за намаляване на травматизма сред тази категория участници. При движение на път с повече от една лента в посока някои от мотоциклетистите не спазват изискването да се позиционират в най-дясната свободна лента. Поради спецификата на вида превозно средство, мотоциклетът е по-маневрен и ускорява по-бързо, което го прави предпочитан в населени места, където интензивността и плътността на транспортния поток са по-голями. Когато се движи по улици с повече от една лента в посока, водачът на МПС може да използва най-удобната за него пътна лента. Мотоциклетистите в населените места често се движат между останалите превозни средства, като внезапно променят пътните ленти. Това, в комбинация с по-висока скорост, повишава риска от инцидент. Ето защо, водачите на автомобили следва да толерантни към водачите на двуколесни ППС, като им оставят достатъчно пространство на пътното платно. Едно от честите нарушения е навлизане в лентата за насрещно движение, например при маневра изпреварване. По пътищата извън населени места обичайно се предприемат изпреварвания на колони от движещи се ППС, навлизайки в насрещното движение, което също е предпоставка за ПТП. Наблюдава се, че част от водачите на мотоциклети разчитат на по-трудната им идентификация от страна на контролните органи. По този начин се придобива чувство за анонимност и се допускат нарушения на правилата, което поставя в риск всички участници в движението.



Важно е да знаете:

Запомнете, че сте трудно забележими за останалите водачи и като такива трябва да бъдете подготвени да реагирате на промени в ситуацията.

Проследявайте и се предпазвайте от завиващите на ляво ППС - преди кръстовище задължително трябва да намалите скоростта и да поддържате по-голяма дистанция от близките до вас ППС.

Отчитайте светлината на слънцето – когато то е по-ниско до хоризонта (сутрин и вечер), много от водачите на превозни средства не ви забелязват, поради което е необходимо да предвиждате маневрите на останалите МПС.

Винаги използвайте каска и обезопасете пътника до вас. Инвестирайте в качествена екипировка. Използваното облекло и защитна каска трябва да са предпазващи тялото и добре различими. Когато цветовете им са тъмни и не осигуряват контраст, е препоръчително да използвате светлоотразителна жилетка.

Инструктирайте човека, когото возите за безопасността му като пътник.

Използвайте и двете спирачки едновременно. Не разчитайте само на задната спирачка, дори и при мотоциклет с ABS. Не спирайте рязко и не упражнявайте целия възможен натиск върху спирачката. Не забравяйте, че спирането на две колела е много по-нестабилно, отколкото на четири.

Наблюдавайте скоростта, с която се движите. Концентрирайте се и винаги я съобразявайте, особено в условията на засилен пътен трафик. Разберете къде е лимитът на вашите възможности за управление, както и този на мотоциклета, което трябва да бъде изпитано в безопасна среда.

Отчитайте състоянието на настилката. Вярната преценка за сцеплението по различните видове настилка се придобива с натрупване на опит. Замърсеното пътно платно е особено опасно. При влошени атмосферни условия сцеплението е значително намалено.

Имайте предвид, че при дъжд видимостта е ограничена от образувалите се на каската капки.

Спазвайте дистанция. Когато сте в близост до ППС с голям габарит, поддържайте по-голямо отстояние.

Винаги използвайте сигнализацията на мотоциклета при маневри.

Когато преминавате в близост до спрял автомобил, предвиждайте вероятността пътникът или водачът да отворят вратата.

Бъдете нащрек. Следете движението на останалите превозни средства. Избягвайте да шофирате през нощта.

Важно е да знаете за **движението в група:**



Груповото придвижване изисква дисциплина. Когато се движите един до друг, не винаги имате добра възможност за маневри. По-удачният избор е шахматната конфигурация. Групата, която пътува заедно, трябва да определи правила за бърза комуникация със знаци. Рязкото спиране не е препоръчително. Затова предварително следва да се запознаете с маршрута, опасните кръстовища и подходящите места за почивка.





ТОЧКОВА СИСТЕМА

4

Гостуващ автор:

доц. д-р Добромир Доков,
Академия на МВР

Отчет на извършените нарушения от водачи на МПС

Разглежданата от някои автори система „човек - автомобил - път - среда“ извежда като най-значим за безопасността на пътното движение човешкия фактор. Водачът на МПС със своите знания и умения е в състояние да съобразява своето безопасно поведение при шофиране спрямо променящите се параметри от системата, спазвайки правилата за движение по пътищата. Немалка част от водачите на МПС ги нарушават, което води до настъпване на пътнотранспортни произшествия. Усилията на контролните органи от Пътна полиция на МВР са основно насочени към тях, с цел да противодействат на извършваните нарушения. Една от възможностите за превъзпитание на недисциплинираните водачи е използването на точковата система за отчет на нарушенията.

Международен обзор

Използването на точкова система към свидетелствата за управление на МПС има за цел да регулира поведението на водачите на превозни средства, като възпре и накаже системните нарушители на закона, за да ги превъзпита към спазване на правилата за движение. За първи път точковата система е въведена в Германия още през 1974 г., като приблизително тогава е въведена и в щата Ню Йорк, САЩ. В зависимост от конкретната система, която се използва, точките могат да бъдат добавени или отнети. Някои сериозни нарушения на правилата за движение може да доведат до отнемане или добавяне на повече от предвидения максимален брой точки. При тяхното пълно отнемане или добавяне нарушителят може да бъде "лишен от управление" за известен период от време или свидетелството му за управление на МПС да бъде отнето и впоследствие върнато след изпълнение на определени изисквания като обучение и изпит.

Европейска практика

В повечето европейски държави има въведена система от наказателни точки, като от всичките 27 страни-членки в 20 има въведена точкова система. В някои от тях (Ирландия, Германия, Дания и др.) механизмът на точковата система е на получаване (прибавяне) на контролни точки. Така при издаване на свидетелство за управление на МПС (СУМПС) водачът започва с 0 точки - "база нула", като за различните нарушения на правилата за движение се прибавят определен брой точки. У нас, както и в някои други държави (Австрия, Испания, Франция и др.), е обратно - от предварително определен максимален размер точки ("начален капитал от точки") се отнема определен брой в зависимост от нарушенията.

Отчет на извършените нарушения от водачи на МПС

Ирландия: точковата система е въведена през 2001 г. на принципа "база нула". За различните нарушения се добавят различен брой наказателни точки. При получаването на максималния размер от 12 наказателни точки, в рамките на тригодишен период, водачът се лишава за срок от 6 месеца управление.

Германия: въведена е още през 1974 г. на принципа "база нула". Максималният брой наказателни точки е 8. В зависимост от нарушението се добавят 1, 2 или 3 наказателни точки. Ако водач допусне добавянето на 4 или 5 точки, той се уведомява. При добавянето на 6 или 7 контролни точки водачът трябва да вземе участие в обучителен семинар за подобряване на дисциплината. След добавяне на 8 контролни точки, свидетелството се отнема.

Италия: въведена е през 2003 г. и се основава на принципа "начален капитал от точки". При издаването на свидетелството за управление водачът получава 20 точки. На всеки 2 години примерно поведение получава като бонус по 2 точки, но не повече от 30.

Испания: въведена е през 2006 г. на принципа "начален капитал от точки". Първоначалният им размер е 12, като за младите шофьори е само 6. Ако водачите нямат извършени нарушения за срок от 2 години, максималният брой на точките се увеличава до 15. В случай на загуба на точки, е възможно частично възстановяване на 4 точки в рамките на всеки 2 години, при положение, че водачът премине курс. В случай на загуба на всички точки свидетелството се анулира за срок от 6 месеца. Правоспособността може да бъде възстановена след и изпит.

Гърция: въведена е през 1993 г. на принципа "база нула", където се натрупват точки. Максималният размер на контролните точки е 25. При натрупване на максималния брой точки свидетелството се анулира, а водачът се подлага на нов изпит за придобиване на правоспособност.

Дания: въведена е през 2005 г. на принципа "база нула". Максималният брой точки за новите водачи е 2, а за останалите - 3. За извършени нарушения се прибавят точки и при достигане на максималния им размер водачът се подлага на теоретичен и практически изпит за придобиване на права. Точките се заличават служебно, ако за 3 години водачът няма извършени нарушения.

Холандия: въведена е през 2003 г. на принципа "база нула". Максималният брой точки е 3. За някои нарушения се отнема свидетелството за определен срок от време, като наред с това се добавя и по 1 наказателна точка в рамките на годината. Когато за срок от 5 години броят им достигне максималния размер от 3 точки, СУМПС се анулира и водачът се подлага на изпит за придобиване на права.

Франция: въведена е през 1992 г. на принципа "начален капитал от точки". Максималният брой точки е 12, а при новите водачи - 6. Два са възможните начини за възстановяване на отнетите точки - служебно, ако няма допуснати нарушения, и след преминаването на курс в рамките на 2 години, като се възстановяват до 4 точки. Ако водачът загуби всичките си точки, СУМПС се анулира и отнема за срок от 6 месеца. За извършени нарушения от нови водачи се отнемат по-голям брой точки.

Отчет на извършените нарушения от водачи на МПС

Люксембург: въведена е през 2002 г. на принципа "начален капитал от точки", чийто брой е 12. Ако водачът изгуби всичките си точки, свидетелството му се отнема за една година. Ако отново изгуби точките си, СУМПС се отнема за 2 години, след което водачът трябва да премине обучение, за да възстанови 3 точки. Ако за три годишен период не допусне нарушение, броя на точките се увеличава на максималния размер.

Великобритания: В Англия, Шотландия и Уелс се използва точкова система "база нула", при която се натрупват точки. Въведена е през 1995 г. За извършени пътни нарушения от съдилищата се дават наказателни точки, които се регистрират и водят на отчет. Наказателните точки остават регистрирани в свидетелството на водача за 4 или 11 години, в зависимост от нарушението.

Освен в Европа точковата система съществува и в някои други държави, целящи да се справят със системните нарушители на правилата за движение.

Дори държави, които не са договарящи по Конвенцията за пътното движение (Виена, 1968 г.), също прилагат такава система, което е показател за нейната ефективност.

САЩ: Точковата система е въведена за първи път през 1974 г. в щата Ню Йорк. В отделните щати тя се използва по различен начин, като някъде информация за броя на точките бива предоставяна на застрахователните компании, които да използват различни възможности по отношение на застрахователната премия.

Австралия: Точковата система е въведена във всички щати на Австралия, като службите за контрол имат пълна информация, в това число и за междущатските нарушения. Навсякъде водачите могат да управляват до натрупването на 12 наказателни точки за срок от 3 години, след което свидетелството се отнема.

Бразилия: Точковата система е въведена през 1997 г., като принципът е на натрупване на определен брой наказателни точки, в зависимост от сериозността на нарушението. Ако водач натрупа повече от 20 точки (5 точки е за временното свидетелство), свидетелството се отнема и водачът трябва да се яви на курс за обучение за правилата, за да може да актуализира шофьорските си умения.

Нова Зеландия: И тук точковата система е на принципа на натрупване на наказателни точки. За разлика от повечето представени системи, допустимият праг е 100 точки. Ако водачът събере 100 или повече наказателни точки за период от 2 години, свидетелството му се отнема за срок от 3 месеца.

Япония: Освен точковата система, за нарушенията в Япония има въведени и степени на тежестта на извършеното нарушение. Броят на точките и тежестта на наказанието, респективно глобата, зависят от 2 показателя - сериозността на нарушението и големината на превозното средство.

ТОЧКОВАТА СИСТЕМА

Точковата система в Република България

Въведена е през 1999 г. с чл. 157, ал. 1 от Закона за движението по пътищата. При издаване на свидетелство притежателят му получава контролен талон с определен брой контролни точки за отчет на нарушенията. Новите водачи получават 26 контролни точки, които след 2 години стаж се увеличат на 39. Броят на контролните точки може да се възстановява по два начина: служебно, до максималния размер, след изтичане на две години от влизане в сила на наказателното постановление, с което са отнети контролни точки; частично, до 1/3 от първоначалния им брой, след допълнително обучение, но не повече от веднъж годишно. За целта водачът не трябва да е изгубил правоспособност поради отнемането на всички контролни точки, както и да има дължими глоби. След отнемане на всички контролни точки, водачът губи правата си и е длъжен да върне СУМПС в МВР. Същият може да се допусне до изпит за придобиване на правоспособност не по-рано от 6 месеца от връщането на свидетелството.

Въз основа на изложения чуждестранен опит може да се заключи, че съществуват много добри международни практики за използване на точковата система като механизъм за въздействие върху поведението на водачите на МПС. Въведената у нас точкова система не прави изключение от световните стандарти. Въздействието ѝ върху нарушителите е чувствително по-голямо от останалите форми на превъзпитание, тъй като първо се прилага санкциониращият елемент, следван от обучителния етап за спазване на правилата. Тази ѝ особеност я определя като силен инструмент за превъзпитание на нарушителите. Ефективността му до голяма степен зависи от актуализиране на нарушенията, за които се отнемат контролни точки, както и от усъвършенстване на съществуващия модел. За повече информация - виж представения нов модел за провеждане на допълнително обучение: Доков, Д. допълнително/дисциплиниращо обучение на водачите на моторни превозни средства за частично възстановяване на контролни точки, АМВР, С., 2019 с. 73-79.

Източници:
Конвенция за пътното движение (Виена, 1968 г.).
Директива 2006/126/ ЕО
Закон за движението по пътищата
Рамка за политиката на ЕС относно БДП за периода 2021-2030 г.
Авалоне, Фр., Джанини, М., Сгала, Р., Ръководство за обучение на млади шофьори по пътна безопасност, Проект ICARUS, TREN/SUB/01-2008. S12.524865.
Доков, Д. Допълнително (дисциплиниращо) обучение на водачите на моторни превозни средства за частично възстановяване на контролни точки, АМВР, С., 2019.
Доков, Д. Контрол върху отчета на водачите на моторни превозни средства от Пътна полиция, АМВР, С., 2020
Доков, Д., Ограничаване на пътнотранспортният травматизъм от Пътна полиция, С., АМВР, 2015
Чаков, П. Контрол на пътното движение. ВСУ „Черноризец Храбър“, 2005 г.

http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/agree_e.pdf
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_bg.htm
http://etsc.eu/
https://www.sars.gov.bg/
https://en.wikipedia.org/wiki/Point_system_(driving)
https://www.touteleurope.eu/actualite/le-permis-de-conduire-a-points-dans-l-ue.html -
https://www.touteleurope.eu/actualite/securite-routiere-les-regles-dans-l-union-europeenne.html
https://www.securite-routiere.gouv.fr/le-permis-points/presentation-du-permis-points

5

УПРАВЛЕНИЕ И КОНТРОЛ НА ТРАФИКА



Подготвил материала: Марта Петрова, ДАБДП

Съвременни технологии

Движението по пътищата влияе силно върху ежедневието на хората. Независимо от интензивността на трафика и натовареността на маршрута всяко пътуване е съобразено с определен вид организация. Обществото е приело необходимостта от управление на транспортните потоци като неизменен елемент на мобилността и основна предпоставка за нейната безопасност. Развитието на системите за управление и контрол на трафика по естествен начин съпътства еволюцията на автомобила като основно средство за придвижване. В глобален план след Първата световна война бързият ръст на моторизираното движение поставя и нови изисквания към техническите средства за управлението му и обслужващия ги персонал. Днес в типичните градски райони приблизително две трети от всички пропътувани разстояния се извършват в условията на движение, управлявано с помощта на съвременни технологии. Така в модерните общества ефективното управление на трафика до голяма степен определя качеството на мобилността и спецификите на различните транспортни потоци. Новаторските градоустройствени концепции, които извеждат пешеходното и велосипедното движение като приоритет, предполагат допълнително усъвършенстване във функционалностите на системите за управление на трафика, за да могат ефективно да защитят най-уязвимите участници.



Същност и роля

Управлението на трафика е сложна система от организация, регулиране, насочване и контрол, обхващащ движението на всички видове транспортни потоци, генерирани от превозни средства и пешеходци. Целта му е да осигури правилно, ефективно и безопасно придвижване на хора и товари, както и да защити околната среда в непосредствена близост до пътнотранспортните съоръжения. Друга важна роля е безпроблемната работа на градския и междуградски транспорт, както и връзките между различните му видове. Този процес е задача на публичните власти и стопани на пътища, като работата им се извършва предимно от специализирани контролни центрове.

Управлението на трафика все повече еволюира за постигане на амбициозни обществени цели за развитие и постоянно нарастващо търсене на превозни средства. Днес могат да се наблюдават редица ползи от ефективни системи, в т.ч. намаляване на задръстванията, повишаване на икономическата ефективност, подобряване на пътната безопасност и качеството на въздуха. Налице е значителен напредък в комуникационните технологии, които позволяват еволюционни промени във възможностите на контролните системи - от ранни (времево фиксирани) сигнални планове до съвременни интегрирани модели за работа с данни.

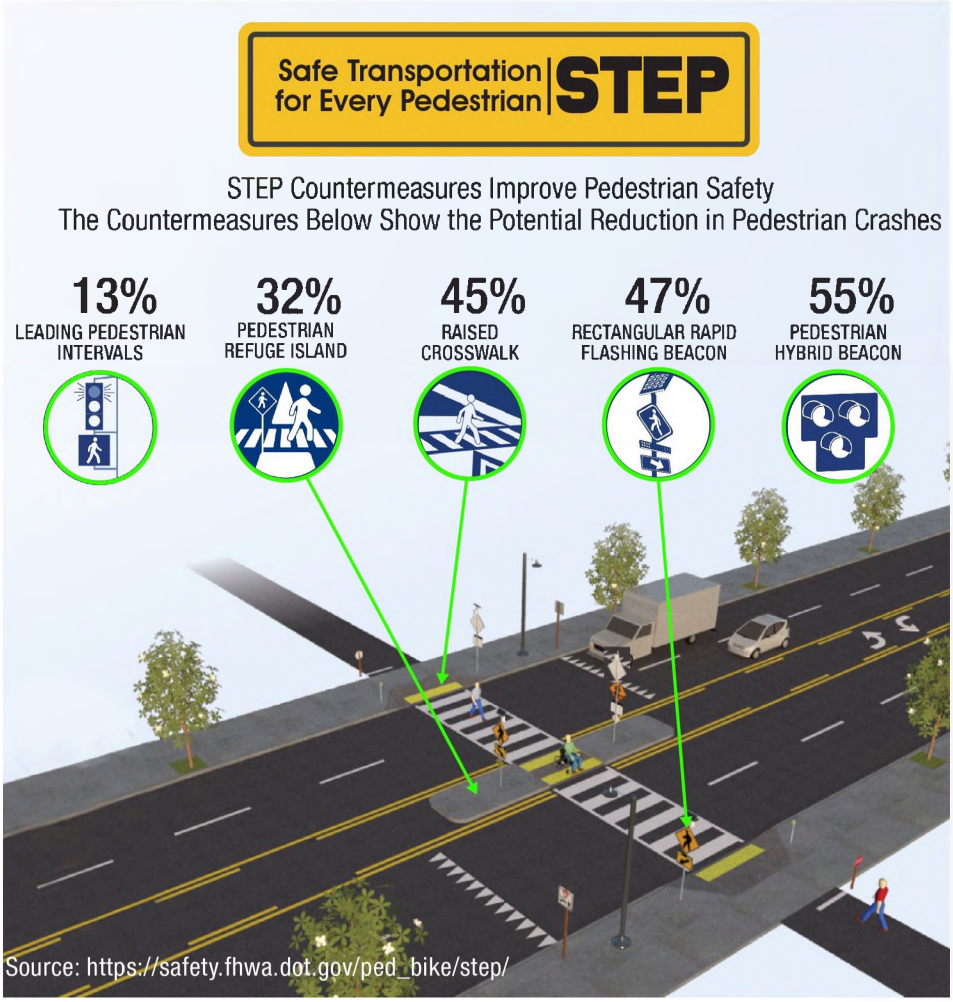
За ефективното управление на трафика от съществено значение е ангажираните с тази дейност специалисти да имат достъп до големи масиви от данни и възможност за подходящата им обработка. Това включва инвентаризация на елементите на пътнотранспортната система, обезпечаване на различните видове изследвания на трафика, включително обем, състав, произход, дестинация, скорост, време на пътуване, закъснения, паркиране, произшествия и др.



Любопитно: еволюция на управлението на трафика в САЩ

В САЩ пътната сигнализация исторически възниква от технологиите, разработени за обслужване на железопътните линии. През 1914 г. в Кливланд, Охайо, е инсталирана първата сигнална система за регулиране на електрическата железница. През 1917 г. в Солт Лейк Сити, Юта, е въведена интегрирана сигнална система, която включва ръчно управление на шест кръстовища. През 1922 г. в Хюстън, Тексас, още дванадесет кръстовища стават обект на централизирано управление от единен диспечерски пункт с използване на автоматичен електронен таймер. През 1928 г. се въвежда гъвкаво-прогресивна система с предварително зададени времеви настройки. Общинските власти бързо възприемат този модел, който скоро се разпространява практически във всеки град на страната. През 1952 г. в Денвър, Колорадо, се усъвършенстват най-модерните за времето системи за контрол на движението с разработването на аналогов компютърен метод за управление. В периода 1952-1962 г. в САЩ са инсталирани над сто такива системи. Пилотно проучване с помощта на цифров компютър за изпълнение на централизирани функции за управление се провежда през 1960 г. Макар архаичен за днешните стандарти, използваният IBM 650 с 2000 думи памет успява да осигури компютърен контрол на 20 кръстовища в Торонто, Охайо, като постепенно обхваща близо 900 кръстовища до 1973 г. През 1967 г. Бюрото за обществени пътища на САЩ, понастоящем Федерална магистрална администрация (FHWA), разработва проект за контролна система на градското движение във Вашингтон, окръг Колумбия, за да тества, оцени и усъвършенства стратегиите за контрол на трафика. Така през 1972 г. 512 детектора на превозни средства управляват сигнализацията на 113 кръстовища. През 80-те и 90-те години на 20-и век се внедряват подобрени системи за контрол и управление на движението по магистралите и градските улици на страната.

Източник: Федерална магистрална администрация (FHWA), Департамент по транспорт на САЩ; https://www.fhwa.dot.gov



Днес основните концепции за управление са многократно усъвършенствани с помощта на съвременните технологии, опита на множество потребители и ефективната мрежа от системни администратори, производители и доставчици.

Националната архитектура за контрол на трафика предоставя обща рамка за планиране, която отразява приноса на транспортни специалисти, системни инженери, технологични иноватори и консултанти.

Оперативното управление на Федералната магистрална администрация осигурява национално ръководство за експлоатация на цялата система за надземен транспорт.

Добра практика: старт-ъп иновации в контрола на трафика

През месец ноември 2020 г. стартиращата компания Hazen.ai спечели категорията „Интелигентни трафик системи" на Международната пътна федерация (IRF) за значителните си постижения в управлението на движението с иновативни концепции за управление на трафика.
За да наблюдава и анализира рисковото шофиране, Hazen.ai разработи интелигентен софтуер за анализ на трафика. Компанията използва изкуствен интелект (компютърно зрение), за да предостави модерни решения за управление на трафика в интелигентните градове. Организацията наскоро въведе разработена от нея технология за откриване на нарушения, свързани с непоставяне на предпазен колан и използване на мобилен телефон, предоставяйки първата и най-висока точност на засичането им с повече от 90%. Компанията внедрява своите решения за видео анализ по целия свят, разработвайки начини за ефективно прилагане на най-новите технологични решения за подобряване на пътната безопасност.

hazen.ai

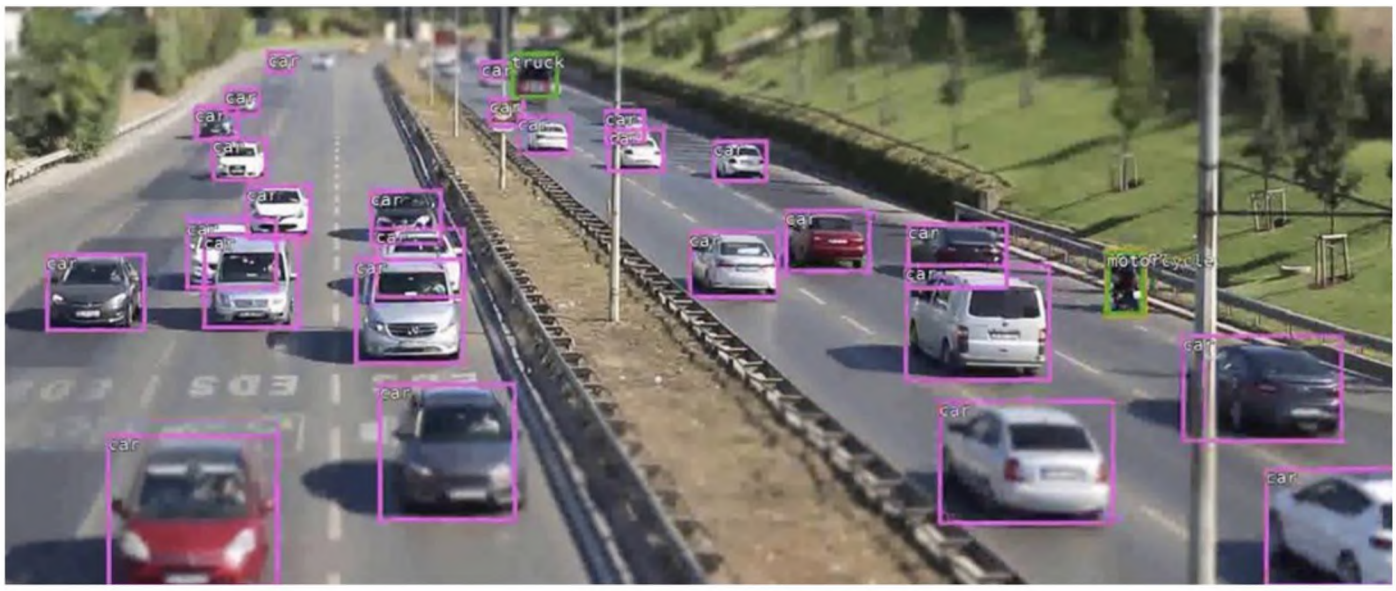
Home Produ

News | hazen.ai

HAZEN.AI IS WINS THE IRF GLOBAL ROAD ACHIEVEMENT AWARD FOR INTELLIGENT TRAFFIC SYSTEMS

November 20, 2020

Източник: http://hazen.ai/#top



Според Международната пътна федерация това донесе надежда за подновен глобален консенсус и политическо лидерство около амбициозните цели за намаляване на пътно-транспортния травматизъм до 2030 г. „На този фон една област, която набира бърза сила, е използването на изкуствен интелект за допълване на ръководения от човека анализ и за подкрепа на интервенциите, направени от хиляди инженери в тази област", бе коментарът на Федерацията.

Добра практика: информационни услуги за ползватели на пътища

Информационните услуги за пътуващите, целящи да подпомогнат ползвателите на пътища да планират и съобразят пътуването си според реалните пътни условия, са от изключителна важност. Информацията може да включва местоположения на инциденти, метеорологични условия, оптимални маршрути, препоръчителни скорости и ограничения, задръствания и др. Тези услуги подобряват безопасността, комфорта и ефективността на придвижване, намалявайки и отрицателните въздействия върху околната среда. Обикновено информацията е два вида: статична - предварително известна, обект на редки промени; динамична - информация в реално време, която се променя често поради непредвидими обстоятелства. Информацията се използва преди и по време на пътуването, като може да бъде предоставена чрез навигационни устройства, радио, интернет, телефони или знаци с променливо съдържание.

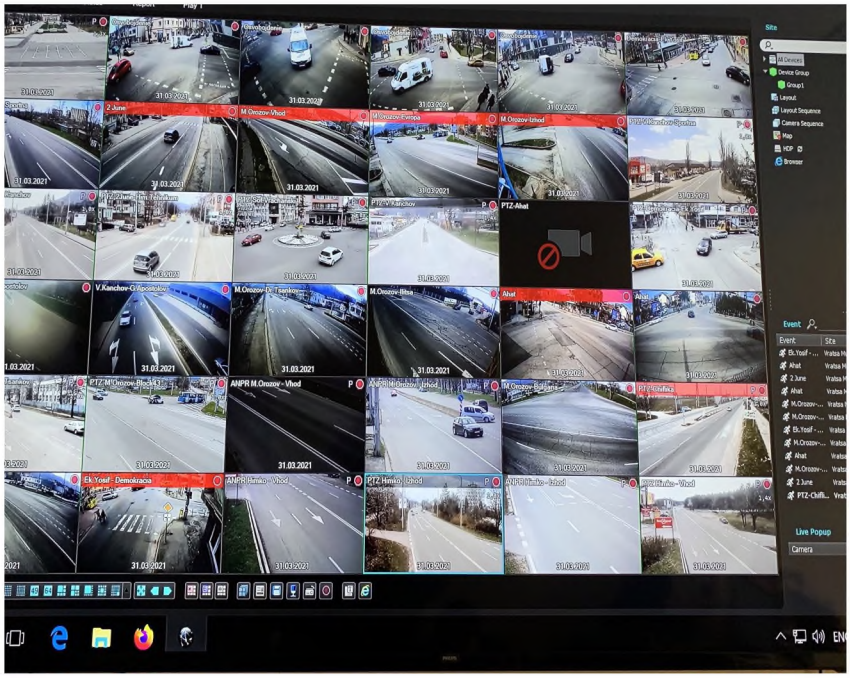


Информационният канал за управление на трафика се превърна в най-успешната услуга за излъчване на информация в реално време, съфинансирана от Европейската комисия. Съобщенията се получават и декодират от оборудвана със системи за известяване за трафика (TMC) радио или навигационна система, за да предлагат динамично насочване по маршрута. Благодарение на технологията TMC потребителите могат да получават информация за трафика на собствения си език. Тази система все още не е в състояние да предложи информация и за трансгранични пътувания.

Добра практика: smart city Враца

С цел подобряване на пътната инфраструктура и повишаване на безопасността за населението Община Враца е предприела редица мерки в рамките на системата Smart city.
Чрез разположени в обществени пространства елементи за видеонаблюдение (по централна градска част, в паркове и детски площадки и на входно-изходни артерии на града) общинската администрация ефективно регулира трафика, ограничава вандализма и намалява пътнотранспортния травматизъм. Поставени са забранителни знаци за навлизане на превозни средства над 12 тона. Чрез наблюдение в реално време се проследява движението на тежкотоварни МПС, като се предотвратява нерегламентираното им преминаване. Софтуерът дава възможност за известяване чрез аларма, така че нарушителят да бъде спрян и санкциониран. Иновативното видеонаблюдение селектира само транзитно преминаващите товарни ППС, а тези, които обслужват търговските обекти и местния бизнес, са включени в отделен списък. Осъществява се постоянен контрол от звено „Инспекторат", като при последната съвместна акция с полицията са санкционирани двама водачи на превозни средства над 12 тона. От началото на март 2021 г. до момента е отчетен 20% спад на транзитния трафик. Развитието на безопасна градска среда и превенцията на риска в най-натоварените от трафик на хора и автомобили места е сред приоритетите на града. По проект "Обновяване и модернизиране на пешеходната зона в централната градска част на гр. Враца" се осъществява подкрепа за социалната интеграция и безопасността чрез изграждане на по-добра функционалност на пешеходните зони и тротоарите, както и на зоните за обществен отдих. Проектът включва и подобряване на улични мрежи и обществени паркинги.





„Визията за новото сърце на Враца включва поредица от концепции, които ще се разгърнат в рамките на Плана за интегрирано развитие на община Враца за периода 2021-2027 г. Тенденцията е да създаваме градска среда с по-малко автомобили и по-голяма защита за пешеходците, за да могат врачани и гостите на града да прекарват повече време навън, сред семейството и приятели".

Калин Каменов
Кмет на Община Враца

Умните градове са местата, където традиционните мрежи и услуги стават по-ефективни с използването на цифрови и телекомуникационни технологии в полза на техните жители и бизнеса. Това означава по-интелигентни градски транспортни мрежи, подобрени съоръжения за водоснабдяване и управление на отпадъци и по-ефективни начини за осветление и отопление
Не на последно място, smart city е маркер за интерактивна и отзивчива градска администрация, както и за по-безопасни обществени пространства, които отговарят на нуждите на застаряващото население.

ИТЕЛИГЕНТНИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ

6



Подготвили материала:

инж. Иван Петков, ДАБДП
Марта Петрова, ДАБДП

Революция в мобилността

В отговор на глобализацията транзитната транспортна инфраструктура се развива динамично. Успоредно с това бързият икономически растеж и концентрацията на населението в градските райони водят до увеличаване на градския трафик, който от своя страна води до множество сериозни проблеми, свързани със задръствания, пътни инциденти и екологични щети от вредните емисии в атмосферата. В миналото решението е било изграждане на нови пътища и инфраструктура, способна да поема увеличаващия се трафик. Това обаче вече не е отговор, предвид ограничените градски пространства. За управление на трафика, ограничаване на произшествията и смекчаване на вредите върху околната среда администрациите, управляващи пътя, внедряват интелигентни транспортни системи (ИТС) като комплексно понятие, включващо редица технологии и интегрирани софтуерни решения. Те предоставят множество предимства, като спомагат за постигане на по-добра ефективност на транспортните системи и техните оператори. Интелигентните транспортни системи имат потенциала да революционизират мобилността, променяйки всичко от начина, по който се движим и комуникираме, до това как създаваме транспортното законодателство и регулираме превозните средства. Технологичните иновации остават основната движеща сила към ново поколение транспортни услуги.



Законодателство

На глобално ниво три знакови регламента на ООН за превозни средства, приети през 2020 г. от Световния форум за хармонизиране на правилата за превозни средства, влязоха в сила на 22 януари 2021 г. Регламентите са приложими в 54 държави, в т.ч. и в България. Обхватът им включва управление на киберсигурността, системи за управление на софтуера и типа на автоматизирани системи за поддържане на лентата.

На европейско ниво Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета е рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт. С нея се цели насърчаване на развитието на ИТС чрез въвеждане на общи стандарти и спецификации на ниво ЕС, които да позволят оперативна съвместимост и същевременно дават възможност на отделните държави да решат в кои системи да инвестират. Директива 2010/40/ЕС намира приложение в Закона за автомобилните превози, като в Глава 6 „а“ е отразено „Внедряване и използване на интелигентни транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и интерфейси с останалите видове транспорт“ и в Наредба за условията и реда за внедряване на ИТС в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт.

През март на 2021 г. Европейската комисия организира видеоконференция, свързана с преразглеждане на Директива 2010/40/ЕС. Специално внимание беше обърнато на приложимостта на Директивата и по-конкретно на въпроса дали целите на преразглеждането ѝ могат да бъдат постигнати по-добре чрез: незаконодателни инструменти, основани на насоки или препоръки от Комисията; увеличени възможности за финансиране от програми на ЕС; засилена координация и хармонизация с други (извън ЕС) страни. Следващото обсъждане е индикативно планирано за месец май, когато ще се дискутират резултатите от проведените консултации.



Приложение

ИТС могат да подобрят мобилността във и между градовете, като помагат на пътуващите да избягват задръстванията, управляват светофарите по-ефективно или контролират използването на лични автомобили в най-натоварените градски райони. Чрез информиране на пътуващите за алтернативни маршрути и времето за пътуване и помощ при реагирането при пътнотранспортни произшествия ИТС подобряват условията за движение.

ИТС, вградени в автомобилите, спомагат за предотвратяването на ПТП, както и за минимизирането на последствията от тях. Чрез сензори, монтирани в пътната инфраструктура, своевременно се получава изчерпателна информация за състоянието на настилките, което спомага за по-ефективното планиране на време и средства за поддържане и ремонт.

ИТС намаляват времето за пътуване чрез управляване на трафика и/или предоставяне на информация за трафик ситуацията в реално време по всички маршрути. Така доставчиците на товари могат да планират доставките по-ефективно, а пътуващите с градския транспорт се информират за точното време на пристигане на превозните средства на спирките и очакваната продължителност на тяхното пътуване.

Успешно въведена ИТС показва значителни подобрения в: подобряване на времето за реакция на спасителните служби при инциденти; разрешаване на проблемите с транспортните задръжки в градска и в извън градска среда; навременно сигнализиране за опасности на пътя – климатични условия (заледяване), аномалии (мъгла) и др. За администрациите, управляващи пътната инфраструктура, ИТС могат да предложат по-ефективни начини за следене на натоварването по пътищата и събирането на таксите за използване на инфраструктурата.

През следващите години се очаква цифровизацията на транспорта като цяло и по-специално на ИТС да отбележи пореден скок напред. Като част от стратегията за единен цифров пазар ЕК цели да използва по-широко решенията за ИТС, за да постигне по-ефективно управление на транспортната мрежа и трафика. Така системите ще се използват за допълнително усъвършенстване на пътуванията и експлоатацията на видовете транспорт. Комисията също така работи и в посока следващо поколение ИТС решения, проправяйки път за автоматизация в транспортния сектор.

Подкрепата за внедряването на ИТС е сред основните области за въздействие на държавната политика по БДП. Това включва координираните усилия на институциите за: анализ на правната рамка и подготовка на предложения за подобряването ѝ; въвеждане на ИТС в ключови пътни участъци на страната; използване на ИТС за управление на трафика в градска среда за по-безопасна мобилност, намаляване на задръстванията и опазване на околната среда.

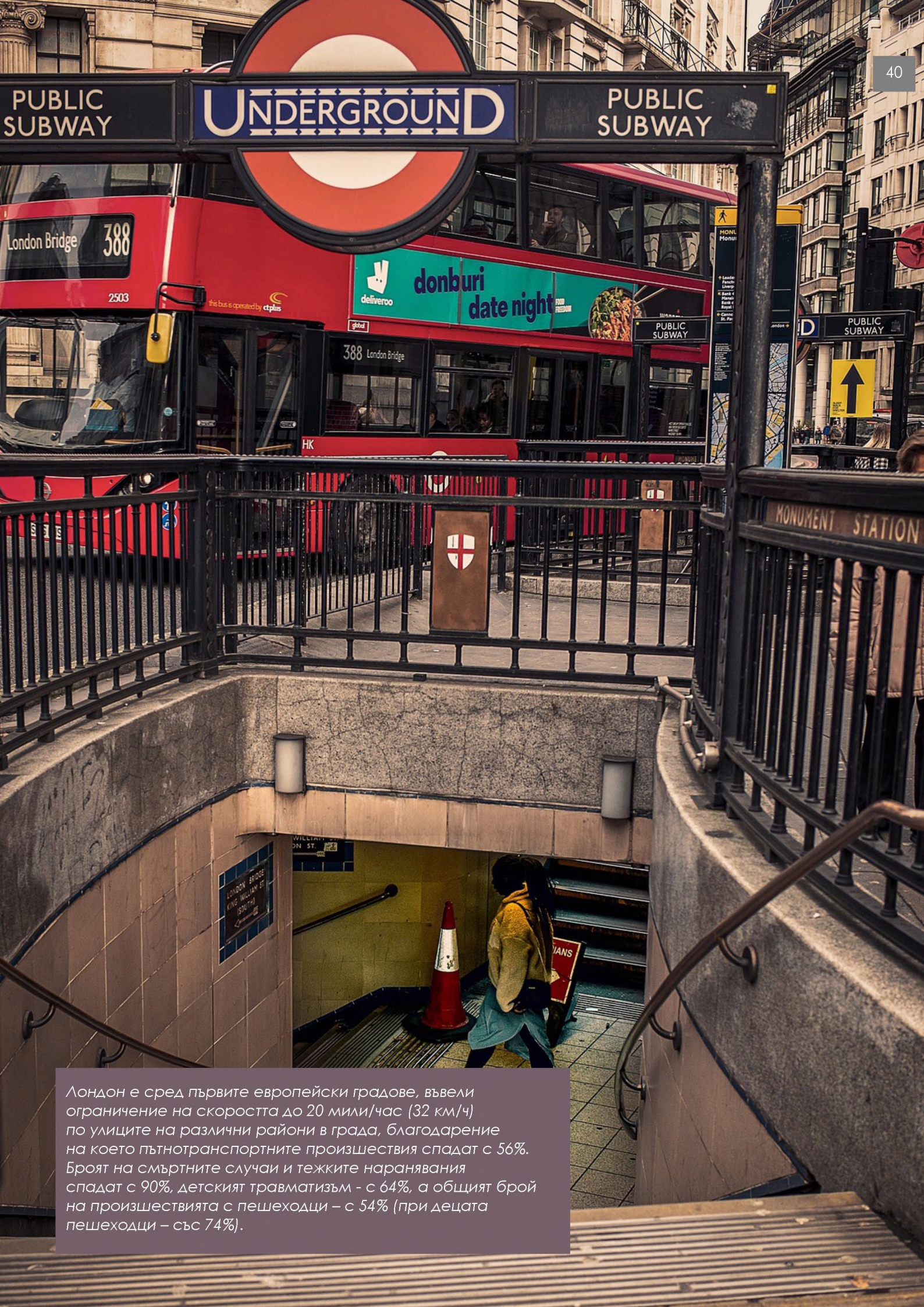


Примери за успешно приложени ИТС

По статия на **Снежана Карипова**
Докторант към Висше транспортно училище „Тодор Каблешков",
"ВНЕДРЯВАНЕ НА ИНТЕЛИГЕНТНИТЕ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ В ЕВРОПА",
публикувана в научно списание "Механика, Транспорт, Комуникации",
ISSN 2367-6612, том 8, брой 1, 2019 г, статия № 1769

Макар че се очаква ИТС да намират все по-голяма приложимост в транспортната сфера, вече са видими множество приложения, дело на ИТС, които улесняват и подобряват транспортната среда. Едно от тях е услугата за плащане на градски транспорт в **Лондон, Великобритания**, с Oystercard. Картата използва радиочестоти и е безконтактна. Тя може да бъде използвана като сезонен билет, но също така и да бъде зареждана с определена сума от ползвателя ѝ многократно. Oystercard е и първият в света билет за обществен транспорт, за който се предлага ограничаване на цените - пътниците могат да я използват, за да плащат единични тарифи, но ако паричната стойност на техните единични тарифи за един ден надвишава цената на еднодневния билет, тогава те се таксуват само за този еднодневен билет. Oystercard също дава на пътниците приблизително 33% отстъпка в сравнение с купуването на билети в брой, което е голям стимул за пътуващите и намалява времето за чакане при качване в автобус, тъй като единствено водачът на автобуса продава билети в брой и това значително увеличава времевия период на чакане на пътуващите. Смарткартите също така дават информация на различните оператори, относно броят на пътуващите и техните маршрути. Събраната информация подпомага и разпределението на печалбата между различните транспортни оператори с точност, която много трудно би била достигната при използването на хартиени билети. За да бъдат адаптирани смарткартите, всички метростанции, автобусни и трамвайни спирки бяха оборудвани с четци за карти, както и машини за закупуване на картите и за тяхното зареждане, без да се спира традиционната продажба на билети. Oystercard започна да се използва през 2003 г. и резултатите показват, че през 2004 г. 27% от пътуванията в метрото и 18% от пътуванията с автобус са били направени използвайки смарткартата. Към момента има приблизително 2,9 милиона карти, които се използват, и 2,2 милиона пътувания дневно с Oystercard.





Лондон е сред първите европейски градове, въвели ограничение на скоростта до 20 мили/час (32 км/ч) по улиците на различни райони в града, благодарение на което пътнотранспортните произшествия спадат с 56%. Броят на смъртните случаи и тежките наранявания спадат с 90%, детският травматизъм - с 64%, а общият брой на произшествията с пешеходци – с 54% (при децата пешеходци – със 74%).

Примери за успешно приложени ИТС

Друга успешна практика за използване на ИТС е системата за събиране на такса за задръствания в **Стокхолм, Швеция**. За първи път тази такса е въведена през 2006 г. с изпитателен срок от седем месеца, който е последван от референдум, в който гражданите да гласуват дали тя да бъде оставена като постоянна или трябва да отпадне. За изграждането на схемата за таксуване са използвани около 350 милиона евро, изцяло финансирани от шведското правителство. Системата заснема превозни средства, преминаващи през една от общо осемнайсетте точки на границата на центъра на Стокхолм с работно време от 06:30 до 18:29, от понеделник до петък. Таксата варира според времето на деня между 1 евро и 2 евро на пропуск (максимум плащане 6 евро на превозно средство на ден). Ако водачът не плати съответната такса в рамките на пет дни, той получава напомняне и административна такса от около 7 евро. Ако изминат още 4 седмици и таксата все още не е платена, се налага глоба от 50 евро. ИТС правят възможна тази инициатива, защото най-лесният начин за плащане е чрез транспондер, монтиран на автомобила, който комуникира с порталите в пунктовете за следене на схемата. Така собственикът на превозното средство заплаща таксите чрез директен дебит. За да улесни приспособяването на населението към това нововъведение, правителството предоставя и видео за инсталиране на транспондера, което всеки би могъл да извърши. Резултатите от схемата са удивителни, тъй като само за една година движението в централната част намалява с 50% спрямо предходната 2005 г. Макар, първоначално инициативата да е посрещната с недоволство, значително по-ниският процент на задръствания, както и положителните резултати свързани с чистотата на въздуха, променят общественото мнение и таксата за задръствания продължава да бъде прилагана и до днес.





За първи път Визия 0 - стратегия за премахване на всички смъртни случаи и тежки наранявания вследствие на ПТП, като същевременно развива безопасна, здравословна и справедлива мобилност за всички, е възприета през 90-те години на 20-и век в Швеция, след което моделът се припознава в цяла Европа.
През 2020 г. третата глобална министерска конференция по БДП се състоя именно в Стокхолм и постави темата в политическия дневен ред на възможно най-високо ниво.
Приетата Стокхолмска декларация стана ключов маркер в усилията за намаляване на пътнотранспортния травматизъм, призовавайки към по-широко прилагане на подхода „безопасна система“.



БДС ISO 39001:2014

7

Подготвил материала: д-р Милен Марков, ДАБДП

Контрол чрез въвеждане на системи за управление на БДП

Припознаването на ролите и отговорностите за разработване на политики и вътрешноорганизационни системи за управление на БДП е ключова предпоставка за развитие на социално отговорна организационна култура. Това включва необходимостта от разбиране на настоящите предизвикателства и възможности за подобряване на безопасността чрез анализ на средата и планиране на подходящи мерки за благоприятно въздействие върху нея. Големият брой служители, работещи в публични и частни организации, всеки ден участват в движението по пътищата и притежават капацитета за значително въздействие върху настъпването на пътнотранспортни произшествия и причинения от тях травматизъм. Това е възможност за реализиране на политиката с личен пример, която не бива да остава неизползвана. Безопасността на движението по пътищата зависи от индивидуалния и колективния принос, а съвкупността от дисциплина и толерантност на стотици хиляди хора едновременно би осигурила значително по-здравословна и по-безопасна среда на придвижване.

Стандарт ISO 39001 е приложим и практичен инструмент за всички организации, които в ежедневната си дейност взаимодействат активно с пътнотранспортната система, включително и тези, които:

използват пътната мрежа (превозвачи, куриери, организации със собствен автопарк за превоз на пътници и товари, или чиято дейност изисква служителите да осъществяват пътувания);

планират, изграждат или поддържат пътната инфраструктура (проектантски организации, пътностроителни и пътноподдържащи фирми, общини и др.);

оказват въздействие върху активното ползване на пътната мрежа (институции, генериращи трафик, като напр. учебни заведения, търговски центрове, културни и спортни комплекси и др.).

Стандартът осигурява изисквания за аспекти на безопасността като скорост, състояние на превозното средство, пътна инфраструктура, осведоменост на водача и др. Крайната цел на заложените в ISO 39001 добри практики за управление на БДП е да се създадат предпоставки за премахване на смъртните случаи и тежките наранявания по пътищата, като се определят количествени цели на организационно ниво за овладяването на факторите, причинно свързани с тях.

Внедряването на ISO 39001 ще спомогне за: ограничаване на травматизма; по-добро планиране, проектиране, експлоатация и използване на пътната система; намаляване на фирмените разходи за ПТП; намаляване на застрахователните премии и разходите за ремонт; социална отговорност, подобряване на организационния имидж и израстване на бизнеса; принос към националните и глобални усилия за опазване на човешките живот и здраве на пътя; увеличаване на конкурентното предимство при провеждане на процедури за обществени поръчки.

Приложение

Осъществяването на политиката за БДП е тясно свързано с приложението и популяризирането на стандарти, които могат да подпомогнат организациите в усилията за намаляване на ПТП и тяхната тежест.

С Решение на Министерския съвет №16 от 17 януари 2019 г. за одобряване на мерки за ограничаване на пътно-транспортния травматизъм бе възложено министрите, областните управители и всички ръководители на организации на бюджетна издръжка в срок до 30 юни 2019 г., като организации, взаимодействащи със системата за движение по пътищата, да внедрят система от мерки за предпазване на служителите и работниците си от наранявания или загуба на живот в резултат на пътнотранспортни произшествия по време на работа.

Решението препоръчва на кметовете и общинските ръководства, на работодателите от частния сектор, на ръководителите на обществени организации, взаимодействащи със системата за движение по пътищата, да внедрят система от мерки за предпазване на служителите и работниците си от наранявания или загуба на живот в резултат на пътнотранспортни произшествия по време на работа.

За подпомагане на този процес ДАБДП подготви подробни методически указания, свързани с въвеждането на система от мерки на бюджетните организации за предпазване на служителите от пътнотранспортни произшествия при взаимодействие с пътнотранспортната система. Във връзка с разработените стандартизирани изисквания Агенцията системно преглежда и изготвя становища с методически указания в отговор на изготвени от институциите системи от мерки. Те включват области за въздействие и дейности, които всяка организация на бюджетна издръжка може и следва да управлява сама. В резултат вече над 100 организации прилагат свои системи от мерки, чиято цел е да осигурят защитата и безопасното движение по пътищата както на служителите от съответните организации, така и на останалите участници в движението. ДАБДП насърчава внедряването на подобни системи и използването на разработените от Агенцията стандартизирани изисквания и в частни организации, както и сертифицирането им по стандарт БДС ISO 39001:2014.



НАУКА ЗА УМА

8



Гостуващ автор:

гл. ас. д-р Зорница Тоткова
Департамент "Психология",
Институт за изследване на населението и човека, БАН

Транспортна психология

Транспортната система се състои от пътна, железопътна, морска и въздушна инфраструктура. Устройството и функционирането на всяка от тях се определя от човека и неговото поведение. Транспортните науки изследват и опитват да разберат и обяснят всички компоненти, свързани с придвижването на хора и стоки. Основната цел е постигане на безопасност чрез създаване на надеждни методи за по-добро познаване и предвиждане на човешкото поведение и неговата вариативност при взаимодействието му с околната среда (Barjonet, 2001). Единствената дисциплина, която изучава поведението на човека на пътя като се фокусира върху психологичните процеси, които са в основата на това поведение, е транспортната психология.

Транспортната психология започва своето развитие още с обособяването на психологията като самостоятелна научна дисциплина през 70-те и 80-те години на 19-и век и основополагащите текстове на Вунд, Рибо, Галтън и други.

Възникването ѝ се дължи основно на две причини: първата е налагането на психологията като академична наука – създават се лаборатории, учредяват се международни организации и общества на психолозите, обособяват се нови направления; втората е развитието на ергономията, индустрията, технологиите и транспортната система, което води до необходимост от обучение на служители и специалисти за различните отрасли. Тези събития налагат и нуждата от изучаването на човека във връзка с машините и технологиите.

Истински подем за направлението настъпва през 80-те години на 20-и век с нарастването на интереса към изучаване на по-дълбоки нива на психичните процеси на човека, проучване на неговото поведение във връзка с превозното средство и търсенето на обяснение за това поведение.

Транспортната психология следва интердисциплинарен подход и споделя общи теми с много други области като медицина, икономика, пътно строителство и други.

От гледна точка на човешкия фактор транспортната психология изследва поведението на водачите и психичните процеси, които стоят в основата на това поведение (Rothengatter, 1997). Тя включва теории, методи, анализи и насоки за практиката, които обхващат различните променливи, влияещи върху трафика. Изследват се причините и последиците от проблемните поведения на водачите и мерките за противодействие, свързани с намаляване на риска на пътя.

Основна задача на транспортната психология е да разбере и предвиди поведението на човека, и да предостави мерки за неговата промяна на определени нива, като главна цел е да се сведат до минимум негативните ефекти от участието в движението на пътя.

Подходи на изследване

Най-често срещаните подходи на изследване в транспортната психология са поведенчески и мотивационен.

Поведенческият подход е свързан с начина, по който участниците в движението изпълняват специфични задачи, причините за допускане на грешки от тяхна страна и факторите от околната среда и движението, които провокират тези грешки.

Мотивационният подход е свързан с конкретните причини, поради които един водач избира да изпълни конкретна задачи по определен начин.

Тези подходи са в основата на редица модели на изследване, най-популярните от които са таксономичният, функционалния ти мотивационният. Таксономичният модел изследва личностните черти и се фокусира върху индивидуалните различния по отношение на склонността за рисково поведение и участието в пътни инциденти. Функционалният модел е насочен към изследване на начина, по който човек се справя с управлението на моторно превозно средство и по-конкретно с рисковите елементи от това управление. Мотивационният модел, от своя страна, обяснява рисковото поведение на пътя като свързано с мотивите и нагласите на човек, и дава възможност за интегриране на когнитивните модели в тези рамки (Michon, 1985; Van Winsum, 1996).

Тези и други модели се опитват да дадат обяснение за когнитивните, индивидуални, социални, мотивационни и емоционални детерминанти на поведението на човека като участник в движението. Част от тях избират за своя отправна точка изследване на психологическите характеристики, а други проучват взаимовръзката между тези характеристики и физическата ситуация на пътя. И в двата случая изследванията се съсредоточават или върху възможностите на човека, или върху неговите ограничения. Факторите, които в най-голяма степен повлияват справянето, са доброто ниво на когнитивно функциониране и балансираните личностни характеристики (Рачева, 2021).



Транспортната психология в България и нейното значение

Историята на транспортната психология в България датира от 70-те години на 20-и век, когато Институтът по психология при БАН започва тясно сътрудничество с Транспортния медицински институт, а по-късно с Научно-приложния център по транспортна психология към Министерство на транспорта. Съвместно са разработени методики за оценка на психологическата годност на водачи. Тази оценка е основната сфера на приложение на транспортната психология в България.

За съжаление развитието на тази дисциплина в страната е в застой през последните няколко десетилетия. Това води до липса на професионално обучение по транспортна психология и психолозите, работещи в лаборатории, нямат възможност да придобият специализирана квалификация. Поради тази причина те не познават основите на направлението, важността му за обществото и специфичната роля на психологическата оценка за безопасността на движението по пътищата. Важна посока на развитие на дисциплината в страната е въвеждането на лекционен курс по транспортна психология към бакалавърски и магистърски програми по психология, както и създаването на курс за следдипломна квалификация за специалистите, работещи в сферата на пътната безопасност, в рамките на който те да могат да актуализират своите знания регулярно. Квалификацията на кадрите в областта на транспортната психология ще създаде предпоставка за утвърждаване и надграждане на познанието и професионализма при изпълнение на задълженията им.

Друго направление, свързано с развитието на транспортната психология в България, е изследователската дейност. Поведението на участниците в движението най-често се проучва във връзка с изследването на причините за възникването на катастрофи на пътя и различията между отделните водачи по отношение на участието им в пътнотранспортни произшествия. Провеждането на научни изследвания в областта генерира информация, която следва да се използва като фундамент при разработване на добри практики и политики в сферата на пътната безопасност.

Придобитото познание се прилага на ниво превенция под формата на обучителни и информационни модули. В рамките на обучителните модули кандидат-водачи, както и водачи над 70 години, могат да се запознаят с основните рискове на пътя, свързани с поведението на човека като участник в движението. В рамките на информационните модули се използват социални и когнитивни приложения на психологичната наука, като кампании по пътна безопасност. Търсеният ефект е подобряване на мобилността както чрез разработване и прилагане на конкретни мерки за противодействие на основните проблеми на пътя, така и чрез насочване на водачите към безопасно поведение чрез обучение и мотивация.

Транспортната психология в България и нейното значение

Специфични области, в които транспортната психология е особено видима, включват поведенчески мерки, свързани с: поставянето на предпазни колани; използването на детски столчета за обезопасяване; разработването и поставянето на пътни знаци; определянето на участъци с ограничена скорост на движение; причините за разсейване на водачите; въпросите, касаещи правото на управление на МПС при млади и възрастни водачи и други.

Друго практическо приложение е работата с водачи, които са системни нарушители на пътя. Добра практика е въвеждането на допълнителен обучителен модул, преминаването през който да е условие за възстановяване на СУМПС при загубилите право да управляват МПС. Приложението на транспортната психология във всички сфери, свързани с пътната безопасност, несъмнено би допринесло за намаляване на броя на загиналите и ранените при пътнотранспортни произшествия в страната.

Чрез научни изследвания, психологични оценки, консултации и програми за рехабилитация транспортните психолози могат изцяло да разберат и предвидят поведението на участниците на пътя на конкретно ниво, и да предложат мерки за промяна на това поведение. Резултатите и анализите от изследванията в тази сфера са индикативни за разработване на стратегии, програми, обучения, интервенции и политики в сферата на пътната безопасност. Взаимодействието между експерти в областта на пътната безопасност е задължително условие за изграждане на холистичен подход при решаването на проблемите в тази сфера.

Източници

Рачева, Р. (2021) Водачът и неговата роля на пътя. Бюлетин за безопасност на движението по пътищата, 3, 11-18

Barjonet (2001). Traffic psychology today. Boston, London: Kluwer Academic Publishers

Rothengatter, T. (1997) Psychological Aspects of Road User Behavior, Applied Psychology: An International Review, 46 (3), 223-234

Michon, J. A. (1985) A Critical Review of Driver Behavior Models: What Do we Know, What Should we do? In Evans, L., Schwing, R. C. (Eds.), New-York: Plenum

Van Winsum, W. (1996), From Adaptive Control to Adaptive Driver Behaviour, University of Groningen.

ДОБРОТО ПОСЛАНИЕ 9



Гостуващ автор:

Венцислав Шахънов , директор Регионална дирекция „Автомобилна администрация“ – Русе

Мисия
безопасен транспорт



инж. Венцислав Шахънов
Директор на
Регионална дирекция
„Автомобилна
администрация“ - Русе

Сигурността на нашите деца е най-голямата ни мотивация

Регионална дирекция „Автомобилна администрация“ – Русе е звено на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, обособено след влизане в сила на промените в Устройствения правилник на Агенцията. Регионалното звено се ръководи от Венцислав Шахънов – директор, и е с компетентност в областите Русе, Разград, Силистра и Търговище. В структурата работят 43 служители, от които 28 осъществяват административно обслужване и провеждат изпити, а 15 извършват контролна дейност. Приоритет в контролната дейност на дирекцията е спазването на нормативните изисквания на Закона за автомобилните превози, Закона за движението по пътищата и издадените въз основа на тях подзаконови нормативни актове за извършване превоз на пътници и товари. Предмет на засилен контрол са както времената за управление и почивка на водачите, така и техническата изправност на превозните средства. Техническата обезпеченост на дирекцията включва 10 броя превозни средства със специален режим на движение, оборудвани с необходимите устройства за извършване на контролни проверки на пътя. Персоналът на дирекцията включва млади и ентусиазирани професионалисти, които формират високо мотивиран екип, ориентиран към резултатите.

На 17 март 2021 г. инж. Шахънов бе удостоен с диплом на Русенския университет, като партньор в сътрудничеството в полза на качествено висше образование, перспективната професионална реализация на младите хора и просперитета на региона и страната.

Контролна дейност

За 2020 г. в Регионална дирекция „Автомобилна администрация“ – Русе са извършвани контролни проверки на пътя и в предприятията, като са проверени общо 8148 моторни превозни средства и 350 транспортни предприятия. Проверени са 125 пункта за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС, като акцент е правилното и законосъобразно провеждане на техническите прегледи предвид зачестилите случаи на настъпили пътнотранспортни произшествия с автомобили. Извършена е проверка на 122 учебни центъра за начална квалификация на кандидатите за придобиване на карта за квалификация на водача, курсове за периодично обучение, курсове за обучение на водачи на МПС за извършване на превоз на опасни товари и/или на консултанти по безопасност, свързана с превоз на опасни товари. Изпълнени са 23 проверки на автогари.

В резултат на проверките са съставени общо 2471 акта за установени административни нарушения, в т.ч.: 609 на транспортни предприятия; 1615 на водачи на МПС за превоз пътници и товари; 182 на водачи на леки таксиметрови автомобили; 15 на пунктове за проверка на техническата изправност на ППС; 5 на учебни центрове; и 45 за нерегламентиран превоз на пътници. Доброволно заплатените суми по издадени и влезли в сила наказателни постановления са в размер 777630 лв.

Регионална дирекция „Автомобилна администрация“ – Русе извършва съвместни проверки с органите на ОДМВР в Русе, Разград, Силистра и Търговище, Гранична полиция, ГДБОП, Агенция „Митници“ и НАП за осъществяване на нерегламентиран превоз на пътници. През 2020 г. са приложени принудителни административни мерки, с които са спрени от движение 43 броя МПС поради извършван нерегламентиран превоз на пътници.





Осъзнаването на мисията ни да защитаваме хората на пътя ни провокира да влагаме всички налични ресурси и чрез ефективен контрол да подобряваме транспортната безопасност за най-малките. Това изисква целенасочена и съвместна работа с всички отговорни институции. Сигурността на нашите деца е най-голямата ни мотивация да правим всичко това.

Обучението на младите водачи е приоритет, за да подкрепим в максимална степен подготовката им като отговорни и способни водачи, които ще допринесат за по-голяма безопасност на българските пътища.

ОЧАКВАЙТЕ В СЛЕДВАЩИЯ БРОЙ:

Приоритети по БДП за 2021 г:

основни акценти от Плана за действие 2021

Подготовка за летния сезон

Активност на уязвимите участници в движението

Насоки за развитие на нормативната уредба:

ограничителни системи за пътищата

Държавна агенция
„Безопасност на движението по пътищата“ е създадена през 2019 г. с постановление на Министерския съвет, с мисията да ръководи, координира и контролира държавната политика в областта на безопасността на движението по пътищата.

Агенцията работи за подобряване на координацията между институциите, ангажирани с БДП; безпристрастен анализ на данните; осигуряване на наблюдение и контрол на резултатите от прилагането на политиката в областта; ангажиране на гражданския, научния и академичния сектор с инициативи, допринасящи за намаляване на пътнотранспортния травматизъм.

Благодарим Ви,
че сте наш партньор в усилията за опазване на човешките живот и здраве!

www.sars.gov.bg



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

Колектив: екип ДАБДП, външни авторски материали

Редактор: редакторски колектив ДАБДП

Снимки: ДАБДП, https://pixabay.com/; https://oyster.tfl.gov.uk/oyster/entry.do; https://government.se; https://sofia.bg; http://mvr.bg; https://www.sda.bg; https://firstaid.redcross.bg; https://www.youngdriver.bg/2021/

Предпечатна подготовка: ДАБДП

Номер и дата на изданието: ISSN 2738-7445, №6, Дата: 14.04.2021 г.