



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



Заклучителна декларация

На участниците в Осмата годишна конференция „Безопасна пътна инфраструктура“

Ние, представители и ръководители от държавната администрация, делегати, експерти, научни специалисти, одитори по пътна безопасност, представители на неправителствени организации, се събрахме в град Хисаря, СПА хотел „Хисар“, на 15 и 16 септември 2022 година, за Осмата годишна конференция „Безопасна пътна инфраструктура“:

Признаваме и приветстваме усилията на Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“ за инициране, подготовка и организиране на Осмата годишна конференция „Безопасна пътна инфраструктура“, която с времето се наложи, като традиционно събитие за обмяна на опит и извор на идеи и решения в областта на пътната безопасност;

Приветстваме участието на повече от 200 делегати, ангажирани с проблемите на безопасността на движението по пътищата.

Поздравяваме г-н Иван Гешев - главен прокурор на Република България, г-н Николай Найденов - заместник-министър на транспорта и съобщенията, г-н Здравко Димитров - кмет на гр. Пловдив, г-н Алекси Кесяков - съветник на заместник-министър председателя и министър на вътрешните работи по въпросите, свързани с безопасността на движението по пътищата, г-жа Мария Лазарова - заместник-председател на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, проф. д-р инж. Иван Марков – ректор на Университета по архитектура, строителство и геодезия, и инж. Илиян Терзиев – председател на управителния съвет на Камара на строителите в България, **за изказаните приветствени слова към участниците в конференцията;**

Поздравяваме утвърдените специалисти в сферата на безопасността на движението, които изнесоха 13 доклада, чрез които бе споделен огромен по обем положителен опит, резултати от

научни изследвания и конкретни решения за повишаване качеството на отделните елементи на пътнотранспортната система, както и взаимодействието между тях. Обърна се специално внимание на работата на държавните институции, които са отговорни за безопасността на движението по пътищата;

Отчитаме прекрасната възможност, която предоставят на участниците материалите от конференцията за повишаване на техните знания и умения, както и за формулирането на предложения към компетентните институции и организации в страната;

Приветстваме проведените дискусии, при които бяха поставени на обсъждане проблеми, решаването на които би създало условия за постоянно повишаване на безопасността на пътната инфраструктура. Специално внимание бе отделено на: пропуските в нормативната база, което позволява изпълнението на не най-добрите решения, свързани с безопасността на движението; проблемите с реализиране на дейностите по организация и безопасност на движението; необходимостта от норма за оценка въздействието на пътната инфраструктура при всяко тежко пътнотранспортно произшествие; за сигнализацията и обезопасяването на опасните крайпътни препятствия и други.

Потвърждавайки заявеното в заключителни декларации от предходните годишни конференции на тема „Безопасна пътна инфраструктура“;

Признавайки правото на всеки индивид да се ползва от най-високия достижим стандарт на здраве;

Въз основа на създадената организация за провеждане на конференцията, поставените въпроси в докладите и по време на дискусиата, потвърждавайки нашия силен ангажимент за постигане на високите ни цели и подчертавайки нашата споделена отговорност, с настоящото, ние, участниците в конференцията, се обединяваме и заявяваме:

1. Държавните институции, отговорни за безопасността на движението по пътищата, да продължат усилията си и в най-кратки срокове да интегрират в своята работа принципите на системния подход „Безопасна система“, който през 2019 г. е приет с решение на Министерския съвет за национална политика за постигане на висока степен на безопасност по пътищата на Република България.

2. Държавните институции, отговорни за безопасността на движението по пътищата, да продължат усилията си за надграждане на комуникацията, като отчетат всички нейни аспекти, с оглед постигане на високо ниво на сътрудничество и координация помежду си, както и установяване на доверие в тяхната работа от страна на гражданското общество.

3. Определени пропуски в законовите и подзаконовите нормативни документи осигуряват възможност за прилагането на не най-добрите решения свързани с безопасността на пътната инфраструктура по отношение на:

3.1. Пътната маркировка – необходимо е да се отчете интензивността на движението, типа и местоположението на съответната маркировка; да се регламентират минимални гаранционни срокове на изпълнената пътна маркировка; да се създаде и прилага мярка за устойчивост на износване (% на маркираната повърхност, оставаща върху пътната настилка); да се регламентира честотата на контролните измервания на параметрите на пътните маркировки; да се разпише и утвърди методика на национално ниво за контрол на качествата на пътната маркировка.

3.2. Пътните знаци - да бъдат заложи изисквания и да се въведе стандарт за система за укрепване на индивидуални пътни знаци; да се изработят типови проекти, отчитащи размерите на табелите и климатичните условия, които да залегнат в подзаконовите нормативни актове.

3.3. Асфалтобетонни настилки - проблемът с актуализирането на преводните коефициенти за класовете превозни средства не е разглеждан скоро на национално ниво, а трафикът е променен значително както като структура, така и като тегла. Необходимо е да се променят изискванията за асфалтови смеси. Да се добавят изисквания към експлоатационните характеристики: най-малко устойчивост на образуване на коловози и да се продължат изследванията за модул на еластичност и умора. Също така да се променят изискванията към асфалтовите смеси за основни пластове – да се премине към използване на плътни смеси, тъй като те са натоварени на умора и така се получава по-добра устойчивост. Необходимо е модулите на еластичност на материалите в пластове при статично натоварване да се актуализират.

3.4. Ограничителни системи за пътища – да се приеме в най-кратки срокове подготовеният проект за подзаконов нормативен акт, регламентиращ условията и реда за използване на ограничителни системи за пътища и изискванията към тях. Да се обърне специално внимание на поддържането на предпазните огради, в това число подмяна на съществуващи, почистване, измиване и др. Препоръчваме на институциите, отговорни за републиканската и общинска пътна мрежа, и на проектантите, да залагат в заданията за проектиране и в проектите най-високите изисквания за степен на силата на удара (ASI) съгласно БДС EN 1317.

4. За осигуряване на ефективно и ефикасно планиране и приоритизиране на дейностите по републиканските пътища е необходимо създаване на база данни в Агенция „Пътна

инфраструктура“ по отношение на геометрични елементи, експлоатационно състояние на пътната настилка и пътните принадлежности, интензивност на движението и др. Това е ключова дейност, която би имала огромен ефект върху качеството на пътищата, тъй като осигурява коректно анализиране на проблемните пътни участъци.

5. Сериозен проблем съществува при основните ремонти, реконструкциите и новите пътища, тъй като не се прави предварителна оценка на въздействието по отношение на безопасността на движението. Много често в тези случаи, след пускането на движението, рязко нараства броят на пътнотранспортни произшествия. В тази връзка считаме за целесъобразно при проектирането на пътя, чрез създаване на дигитален двойник на пътя, да се обследват всички елементи, свързани с безопасността на пътя, вкл. геометрични елементи и тяхната съгласуваност, видимост и др.

6. Безпрепятственото отводняване на пътната настилка е изключително важно за недопускане на явлението аквапланинг при движението на пътни превозни средства по време на лоши метеорологични условия. В допълнение, дълготрайността на пътната конструкция е в пряка зависимост от наличието на вода по повърхността ѝ. В тази връзка призоваваме администрациите, управляващи пътищата, да акцентират върху дейностите по поддържане на банкетите и отводнителните съоръжения. Да се предвидят мерки в преходните криви с оглед недопускане на преминаване на вода по цялата широчина на пътя. Препоръчваме на проектантите и одиторите по пътна безопасност да обръщат специално внимание на този проблем.

7. Предвид констатациите на Световната здравна организация, че шумът е втората по значимост причина за здравословни проблеми, свързани с околната среда, непосредствено след замърсяването на въздуха (фините прахови частици), препоръчваме на администрациите, управляващи пътищата, да предприемат действия по надграждане на съществуващите шумозащитни съоръжения, като извършват регулярни измервания на шумовото замърсяване, създаване на повече стратегически карти за шум и изграждане на акустични огради.

8. Тревожни са данните, представени от Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ по отношение на изследваните от тях ключови показатели за ефективност на политиката по безопасност на движението по пътищата, първа част от проект, финансиран с европейски средства. Предлагаме резултатите от измерванията да бъдат изпратени на всички държавните институции, отговорни за безопасността на движението по пътищата, с оглед предприемане на необходимите действия. Насърчаваме Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ да участва във втората част на проекта, която ще се проведе в периода 2023-2024 г.

9. Считаме за необходимо при всяко тежко пътнотранспортно произшествие да се извършва оценка на влиянието на пътната инфраструктура. Това действие ще предостави информация необходима за прилагането на инфраструктурни решения, които да ограничат вероятността от настъпване на подобно събитие.

10. Поддържаме заявеното в предходни декларации, предметът „Организация и безопасност на движението“ да не е свободно избираем, а задължителен за подготовка на студентите по транспортно строителство в университетите, в които се изучава тази специалност - Университета по архитектура, строителство и геодезия, Висше транспортно училище "Тодор Каблешков" и Варненски свободен университет „Черноризец Храбър“.

11. Предвид недостига на специализирани кадри по пътна безопасност, считаме за стъпка в правилната посока създаването и стартирането на магистърска програма „Безопасност на пътното движение“ съвместно от Академията на МВР и Университета по архитектура, строителство и геодезия. Пожелаваме успех и на добър час на всички преподаватели и студенти!

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

13. Предвид високата ефективност на проведената конференция, интензивния обмен на положителни практики, подобряване на взаимодействието и координацията между експертите от отделните институции, научните организации, частния бизнес и неправителствените организации, предлагаме на Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“ да планира и организира провеждането на Девета годишна конференция „Безопасна пътна инфраструктура“ през 2023 година.

От участниците в Осмата годишна конференция
„Безопасна пътна инфраструктура“,
15-16 септември 2022 г, град Хисаря, СПА Хотел „Хисар“