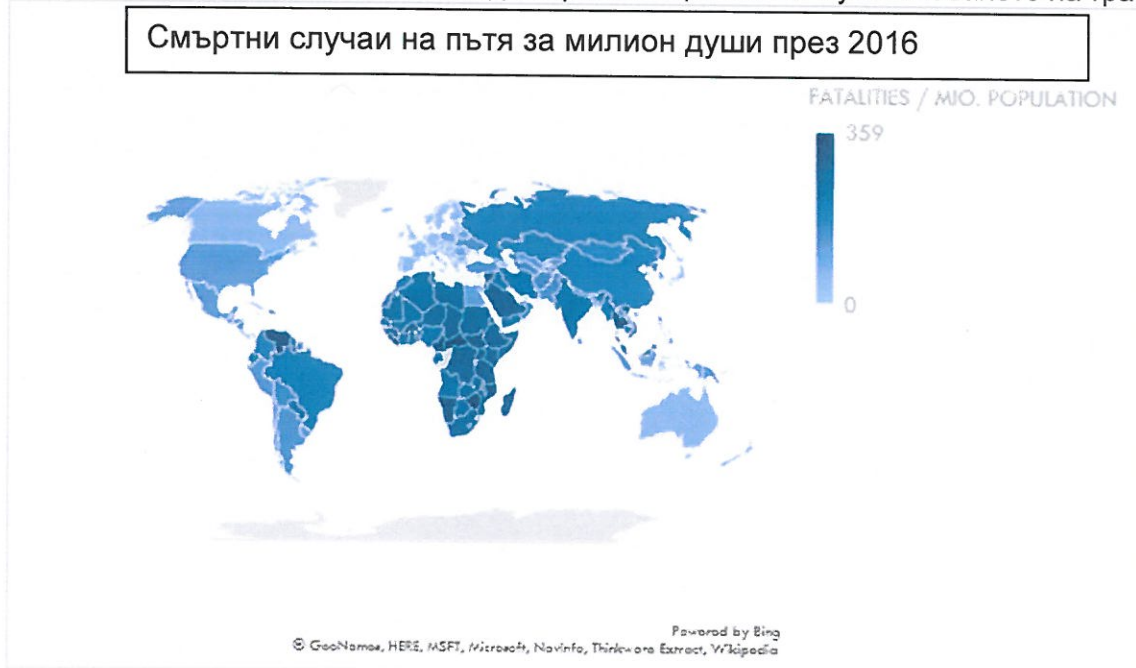


Проектът RADAR представя своя доклад за състоянието въз основа на анализа на представянето, знанията и практиката на пътната безопасност в 10 държави в региона на река Дунав

Оценка на риска по пътищата на Дунавския район - Проектът RADAR

Данъкът пътна смъртност, който се плаща при придвижването в десет страни от Дунавския регион през 2017 г., е 4 077 смъртни случая. Катастрофите с фатален изход и тежки наранявания не трябва да бъдат цената, която плащаме за нашата мобилност. Защо продължаваме да имаме около 25 000 смъртни случая и 135 000 сериозни наранявания, точно тук, в Европейския съюз, всяка година? Според последното проучване на Европейската комисия, външните разходи за пътнотранспортни произшествия се оценяват на 300 милиарда евро годишно. **Джон Доусън**, директор на борда на EIRA-EuroRAP, заяви: „*Ние трябва да третираме това като основен проблем, свързан с общественото здраве. Не бихме приели повече от един милион души да бъдат убити в световен мащаб от която и да е друга форма на обществено значима болест.*”

Това е международен феномен, като последните данни на Световната здравна организация (СЗО) показват смъртност в световен мащаб от 1,35 милиона годишно, което е средно повече от 3000 смъртни случая на ден. Понастоящем пътнотранспортните произшествия са осмата най-честа причина за смърт в света и най-често срещана сред младите хора (5–24 години). СЗО прогнозира, че до 2030 г. пътнотранспортните произшествия ще бъдат петата най-честа причина за смърт в световен мащаб. По-голямата моторизация в света е довела до нарастване на смъртните случаи, което се очаква да нарасне още повече с увеличаването на трафика.



Фигура 1 Смъртни случаи на пътя на милион души в света за 2016 г. според СЗО

Толкова близо до края на Десетилетието за действие , а същевременно толкова далеч



През 2018 г. 28 държави-членки на Европейския съюз съобщиха на Европейската комисия за около 25 100 смъртни случая по пътищата. Това представлява намаление с 21% в сравнение с 2010 г. Миналата година средната смъртност в 28-те държави-членки на ЕС е 49 смъртни случая на 1 милион жители, което представлява намаление с 1% в сравнение с предходната година. Това означава, че целта за намаляване наполовина на броя на смъртните случаи по пътищата до 2020 г. в рамките на Десетилетието за действие далеч не е постигната. Фери Смит, председател на EuroRAP и директор на EIRA, настоява, че „ако искаме да се върнем към постигането на целта ни да намалим наполовина смъртните случаи по пътищата на Европа, както и сериозните наранявания до 2020 г., ние, като професионалисти в областта на безопасността по пътищата, трябва да се изправим смело пред обществото и да изградим силен консенсус за по-безопасни пътища.“

Десетилетието за действие е програма, спонсорирана от Организацията на обединените нации, която призовава правителствата по целия свят да предприемат мерки за постигане на 50% намаление на смъртните случаи по пътищата до 2020 г. Пътните власти в повече от 120 страни се ангажираха да се изправят пред това предизвикателство.

Всички страни с високи доходи са възприели мерки за безопасност на пътните превози като обучение на гражданите за важността и спазването на протоколите за пътна безопасност, регулиране на ограниченията на скоростта, отделяне на уязвимите участници от моторизирания трафик, инициране на кампании за повишаване на осведомеността и мерки за пътна безопасност на ниво инфраструктура. Инфраструктурата за по-безопасни пътища е част от това предизвикателство за създаването на наистина „безопасна система“ за всички участници в движението.

3-звездни или по-добри пътища за всички участници в движението

В един идеален свят всички пътища ще бъдат с 5 звезди (т.е. възможно най-безопасните пътища) за всички групи участници в движението. 5-звезден път за пешеходци, 5-звезден за велосипедисти; 5-звезден за мотоциклетисти и 5-звезден за пътниците в превозни средства и обществен транспорт. Въпреки че има огромна финансова възможност за инвестиране в по-безопасни пътища, 5-звездният свят за всички хора по всички пътища ще остане един бъдещ стремеж.

Въпреки че може да е икономически изгодно пътищата с голямо натоварване да бъдат повишени до ниво от 5 звезди, изграждането на 3-звездни или по-добри пътища за всички участници в пътното движение представлява реалистична цел, която да бъде приета от националните и регионалните правителства и пътните органи.

Подобряването на инфраструктурата и управлението на скоростта са най-ефективните начини за постигане на 3-звездни или по-добри пътища за всички участници в движението. Когато инвестицията не е лесно достъпна или е ограничена, могат да бъдат постигнати забележителни подобрения чрез комбинация от нискотарифни инфраструктурни опции, като например пътна маркировка и намаляване на скоростта в най-опасните участъци от пътя. Сега безопасността на пътищата може да бъде измервана и управлявана.

Процентът смъртни случаи и травми обикновено се намалява наполовина с всяка следваща звезда. Довеждането на пътища до 3-звезден или по-добър стандарт ще



спасява животи. Според последните данни на EuroRAP, инвестирането на 0,1% от международния БВП в по-безопасни пътища може за 10 години да предотврати 40 000 смъртни случая и сериозни наранявания над 20 години.



Според докладваните данни от участващите страни в проекта RADAR, с изключение на България и Молдова, във всички засегнати страни има налични средства за пътна безопасност. Въпреки това само четири държави докладваха с подробности за наличните фондове за пътна безопасност: Австрия разполага с 1-2 милиона евро, Словения - с 1,9 милиона евро, Хърватия - с 5-7 милиона евро, а Босна и Херцеговина - с 0,25 милиона евро за подобряване на безопасността по пътищата в съответните страни.

Специализирани фондове за пътна безопасност	
Словения	✓
Хърватия	✓
Унгария	✓
Чехия	✓
България	✗
Австрия	✓
Босна и Херцеговина	✓
Сърбия	✓
Молдова	✗
Словакия	✓

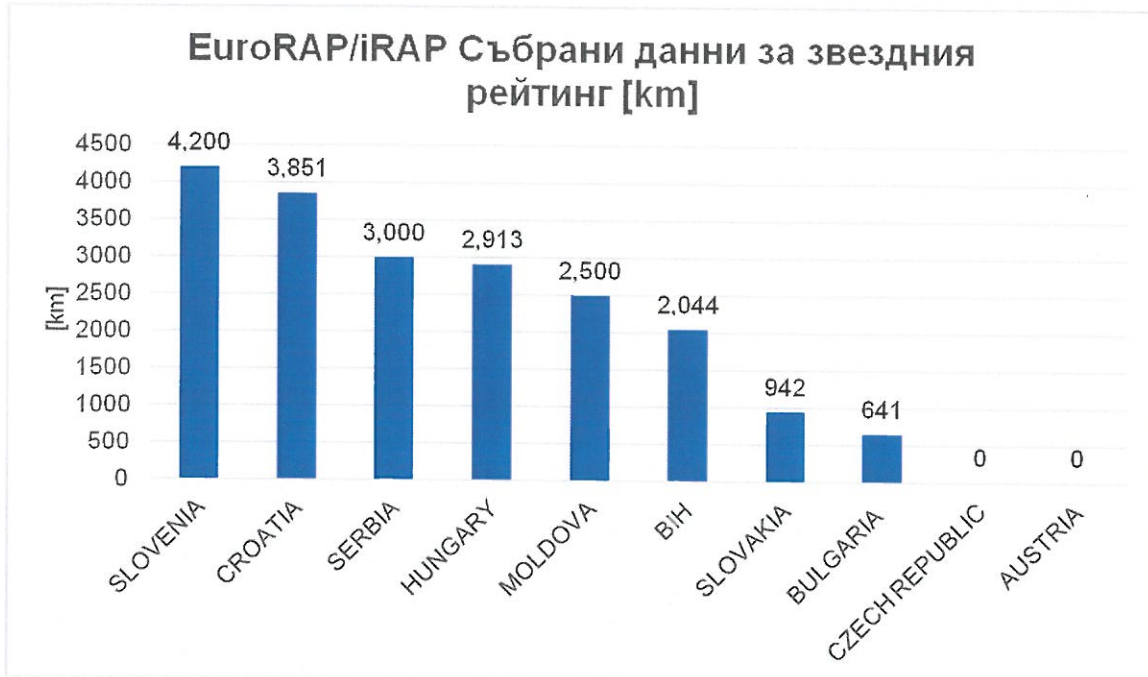
Таблица 1 Специализирани фондове за безопасност по пътищата по държави за 2017 година

Словения с оценка за най-голям брой километри

Анализирайки докладваните данни и километри, оценени с помощта на методологията на EuroRAP от участващите страни в доклада за състоянието по проекта RADAR, докладът показва, че Словения е събрала най-голям брой километри, а България - най-



малко. Австрия и Чешката република са единствените страни, в които досега не е провеждано събиране на данни от EuroRAP Star Rating.



Фигура 2 Събрани данни за звездния рейтинг на EuroRAP / iRAP [km]

Доклад за състоянието: анализ на представянето на безопасността на движението по пътищата за десет държави в региона на река Дунав

Консорциумът по проект RADAR (Оценка на риска по пътищата на Дунавския регион), т.е. десет партньора по проекта и дванадесет асоциирани стратегически партньори, събра голямо количество данни, показващи някои основни аспекти на пътната безопасност и публикува доклад „Доклад за състоянието“, който предоставя подробна информация за пътната безопасност за десет държави в региона на река Дунав.

Страните, включени в изследването са: Австрия, Босна и Херцеговина, България, Хърватия, Чехия, Унгария, Молдова, Сърбия, Словакия и Словения. Докладът очертава анализа на съответните данни, знания и практики относно подходите и дейностите за пътна безопасност в страните от Дунавския регион.

Събраните данни за управлението на безопасността на инфраструктурата се отнасят до Директивата за безопасност на инфраструктурата

Всеки набор от данни се състои от още по-подробна информация, включително общи данни като дължина на пътната мрежа, гъстота на пътната мрежа, данни за катастрофи и ограничения на скоростта, както и информация за националните стратегии за пътна безопасност, като например цели по отношение на национална смъртност, политики за пътна безопасност, бюджети и заинтересовани страни.

Наборът данни за управление на безопасността на инфраструктурата засяга например прилагането на Директивата за безопасност на пътната инфраструктура (2008/96/ЕС), прилаганите стандарти за пътна инфраструктура, идентифициране на високорискови пътища, наличие на данни за среднодневен трафик за година (AADT данни), приоритети за оценка на участъците или пътищата, които трябва да бъдат подобрени и т.н., а разделът за инфраструктурни съоръжения за уязвимите участници в пътното движение (VRU) предлага преглед на наличието на основна инфраструктура, предназначена за пешеходци, велосипедисти и мотоциклетисти.

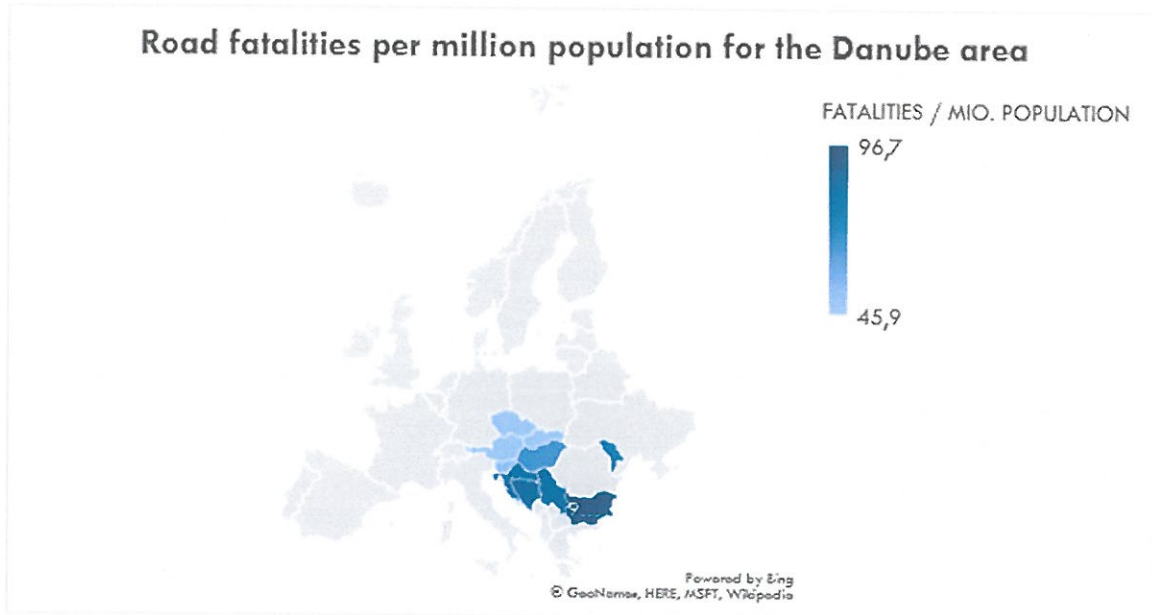
Въз основа на докладваните данни от страните участнички в доклада за състоянието по проекта RADAR, всички страни са транспонирали Директивата за безопасност на пътната инфраструктура (2008/96/ЕС) в своите законодателства.

Докладът за състоянието по проекта RADAR също предлага общи данни относно националните стратегии за безопасност на движението по пътищата, както и разпоредбите за управление на безопасността на инфраструктурата и инфраструктурата за уязвимите участници в пътното движение.

Например данните за сривове, събрани за засегнатите страни, са индикатор за мярка за предразположението към рискове на пътя, което показва вероятността



участниците в движението да бъдат въввлечени в пътнотранспортни произшествия. Тук стигаме до преки показатели или обществен риск, измерен като съотношение между броя на смъртните случаи и броя на населението в страната.



Фигура 3 Смъртни случаи на пътя на милион души в Дунавския регион съгласно доклада за състоянието по проекта RADAR

Легенда:

Fatalities	Смъртни случаи
MIO. Population	Милион население

Коефициент 2 отделя "най-доброто" от "най-лошото" в предоставените данни

Според анализа на наличните данни за пътна безопасност в страните партньори по проекта, България е най-слабо представящата се страна с 97 смъртни случая на милион жители. Следват Босна и Херцеговина (84.9), Сърбия (82.7) и Хърватия (80.6). Чешката република, Австрия и Словакия имат

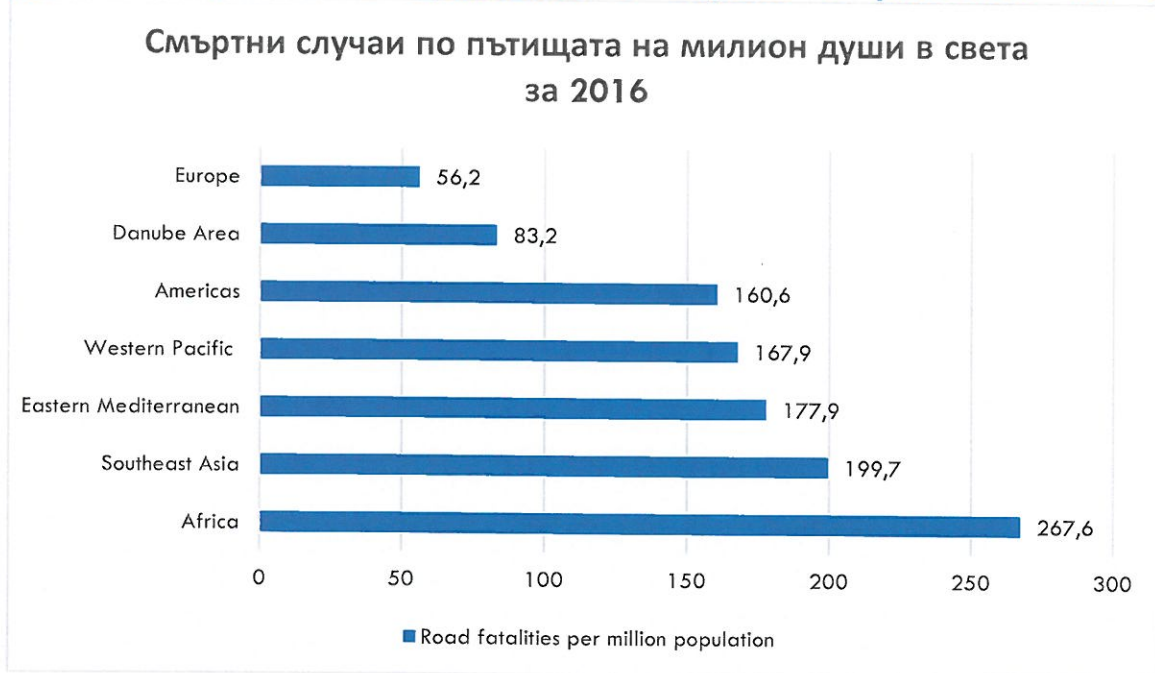


най-малък брой смъртни случаи на милион жители, съответно 47,2, 46,7 и 45,9.



Фигура 4 Пътни смъртни случаи на милион души в Дунавския район за 2017 г. - Доклад за състоянието по проекта RADAR

Дунавския регион в сравнение с Европа и регионите на СЗО



Фигура 5 Смъртните случаи по пътищата на милион население в света според прогнозните данни на СЗО ⁽⁴⁾

⁽⁴⁾ Данните, използвани в тази фигура, бяха оценени от СЗО (с изключение на Дунавския регион: събрани по проекта RADAR). За да се оценят нараняванията с фатален изход на пътя, СЗО класифицира страните в четири групи, както следва: Страни, в които пълнотата на регистрацията на смъртта е поне 80%. За тази категория те са използвали един от следните данни: регистрацията на смъртта, прогноза за последната регистрацията на смъртта, докладвани смъртни случаи или очаквани смъртни случаи.

Следващата група са страни с други източници на информация за причината за смъртта. Тази група включва Индия, Иран, Тайланд и Виетнам. За тези страни е използван регресионен метод за прогнозиране на най-скорошната година, за която е налице оценка на общата смъртност на пътното движение. Третата група са държави с население под 150 000 души и които не са имали допустими данни за смъртност. За тези страни данните за смъртни случаи, докладвани в проучването, са били използвани директно, без корекция. Последната група включва държави без подходящи данни за смъртност. За тези страни е използван отрицателен биномиален регресионен модел (Източник: Доклад за състоянието на СЗО 2018: <https://www.who.int/>)

Легенда:

Europe	Европа
Danube area	Дунавски регион
Americas	Северна и Южна Америка
Western Pacific	Западно тихоокеанско крайбрежие
Eastern Mediterranean	Източно Средиземноморие
Southeast Africa	Югоизточна Африка
Africa	Африка

Сравнявайки страните от Дунавския регион с Европа и регионите на СЗО (Северна и Южна Америка, Западна част на Тихия океан, Източното Средиземноморие, Югоизточна Азия и Африка) за милион души, данните сочат, че европейските пътища са най-безопасни - дори в сравнение с пътищата в

страните от Дунавския регион. Въпреки това, Джон Доусън, директор на борда на EIRA-EuroRAP, обяснява "... това не означава, че Европа няма ужасяващ проблем с една четвърт от един милион души, които се очаква да бъдат убити през следващото десетилетие. И дори в най-безопасните страни, ние знаем, че е относително лесно да се намалят смъртните случаи по пътищата, ако просто прилагаме знанията, които имаме, систематично по пропорционален мащаб. Нуждаем се от атака срещу всички прости фактори, които знаем, че създават опасна пътна система, включително общ и последователен начин за измерване на безопасността на нашата инфраструктура."

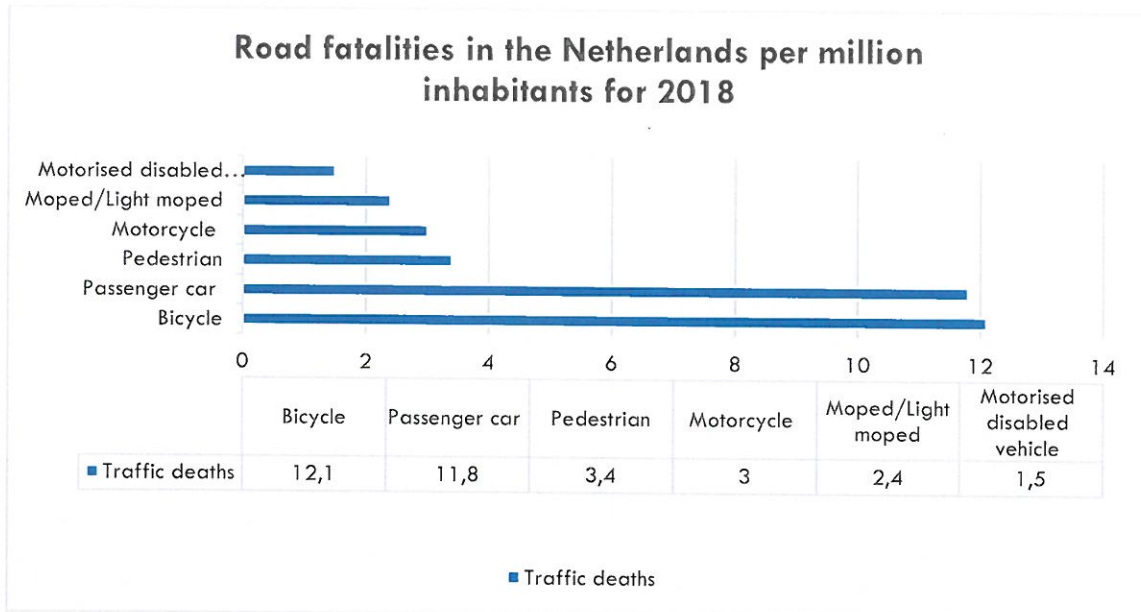
Партньорите по проекта RADAR и асоциираните стратегически партньори работят заедно, за да отговорят на неотложната необходимост от подобряване на ефективността на пътната безопасност в страните от Дунавския регион, където смъртните случаи са по-високи от средното ниво за ЕС, а качеството и безопасността на пътната инфраструктура варират изключително много. С всяка участваща страна, повече граждани на Европа, политици и пътни инженери могат да споделят общото разбиране къде са рисковите пътища. Резултатите допринасят за повишаване на осведомеността сред обществото, политиците и професионалните инженери относно необходимостта от подобряване на ефективността на пътната безопасност в региона на река Дунав.

Дунавското пространство в сравнение с Европа и регионите на СЗО

Пътищата не само са опасни за пътниците в превозните средства, но и за уязвимите участници в пътното движение (VRU) - мотоциклетисти, велосипедисти и пешеходци. **Фери Смит**, председател на EuroRAP и директор на EIRA, обърна внимание по време на Генералната асамблея на EuroRAP през май 2019 г., че Холандия има един от най-добрите доклади за безопасност по пътищата в Европа. През 2017 г. в пътнотранспортни произшествия са загинали 35.9 души на милион жители. Това е с 2,5% по-малко в сравнение с предходната година. Но за първи път броят на загиналите е по-висок сред велосипедистите, отколкото сред пътниците в леки автомобили. През 2018 г. в пътнотранспортни произшествия са загинали 12,1 велосипедисти на милион жители, което е със 7,2% повече от 2016 г. и най-големия брой за 10 години. Освен това, смъртните



случаи по пътищата включват 3,4 пешеходци и 3 мотоциклетисти на милион жители.



Фигура 6 Смъртни случаи по пътищата в Холандия на милион жители за 2018 година¹

Легенда:

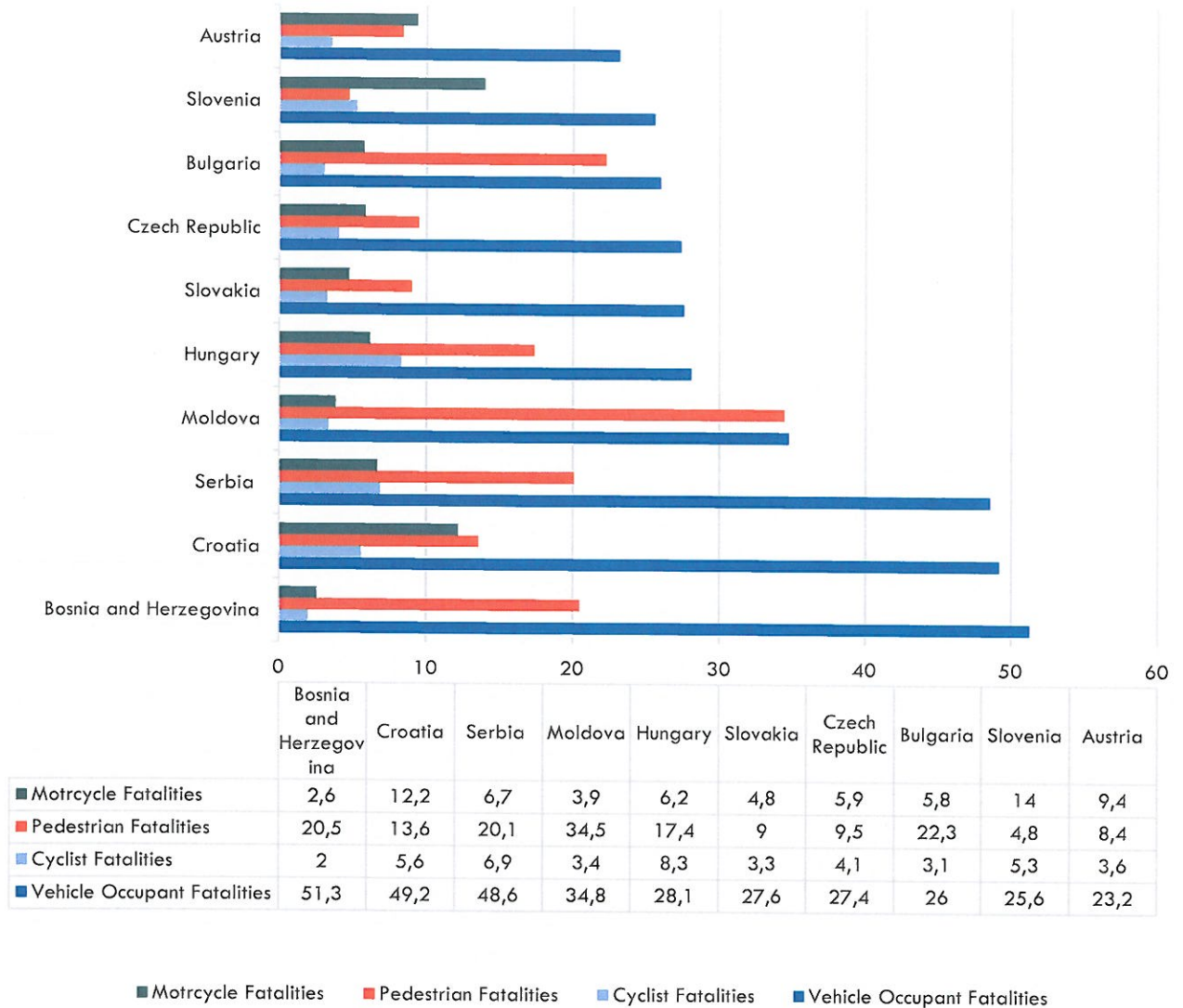
Traffic deaths	Смъртни случаи в пътното движение
Bicycle	Велосипед
Passenger car	Пътнически автомобил
Pedestrian	Пешеходец
Motorcycle	Мотоциклет
Moped / Light moped	Мотопед / Скутер
Motorised disabled vehicle	Моторно превозно средство за хора с увреждания

Въз основа на доклада за състоянието по проекта RADAR и относителния брой на смъртните случаи на пътниците в превозните средства, докладвани във всяка отделна страна, по отношение на един милион жители, Австрия е страната с най-нисък брой (23.2). От друга страна, Босна и Херцеговина е страната, която има най-голям брой смъртни случаи (51.3). Що се отнася до смъртните случаи на велосипедисти, пешеходци и мотоциклетисти на милион души население, броят им в Босна и Херцеговина (велосипедисти и мотоциклетисти) и Словения (пешеходци) е най-нисък. Най-голям е броят на пътнотранспортните произшествия на милион жители в Унгария (велосипедисти - 8.3), Молдова

¹ Източник от статистика Холандия: <https://www.cbs.nl/en-gb>

(пешеходци - 34.5) и Словения (мотоциклетисти - 14.0)

Смъртните случаи по пътищата на милион души в Дунавския регион за 2017



Фигура 7 Пътни смъртни случаи на милион души в Дунавския район за 2017 г. - Доклад за състоянието по проекта RADAR ²

Легенда:

- motorcycle fatalities	- смъртни случаи на мотоциклетисти
- pedestrian fatalities	- смъртни случаи на пешеходци
- cyclist fatalities	- смъртни случаи на велосипедисти
- vehicle occupant fatalities	- смъртни случаи на пътници в превозните средства

² Тази фигура за смъртните случаи по пътищата по категории се основава на докладвани данни, които са на разположение на екипа по проекта RADAR от участващите в проекта RADAR страни.



Изискванията на проекта RADAR за по-голяма безопасност на движението

Мобилността води до отговорности. Като пътници, шофьори, мотоциклетисти, велосипедисти и пешеходци, ние всеки ден играем своята ролята чрез участието си по пътищата и на свой ред определяме колко безопасни са нашите пътища. Следователно, пътната безопасност е отговорност на всички нас.

Доклад за състоянието като сътрудник в идентифицирането и намаляването на риска по пътищата

Докладът за състоянието допринася за идентифициране и намаляване на риска в пътната мрежа на Дунавския регион, засилване на транснационалното сътрудничество на съответните заинтересовани страни и пътни органи, отговарящи за националните пътни мрежи, както и за подпомагане изграждането на капацитет на партньорите по проекта, асоциираните стратегически партньори, инженерите по пътна безопасност и професионалистите. И накрая, това също така допринася за превръщането на Стратегията за подобряване на пътната безопасност на инфраструктурата в Дунавския регион и Плана за действие от участващите страни от Дунавския регион за подобряване на безопасността на техните пътища.

За проекта RADAR

36-месечният проект (юни 2018 г. - май 2021 г.) с финансовата подкрепа от 2,15 млн. Евро за сътрудничество за подобряване на безопасността на пътната инфраструктура в Дунавския регион бе одобрен от втория конкурс на Интеррегионалната Програма за транснационално сътрудничество "Дунав". Програмата е съфинансирана от Европейския фонд за регионално развитие, Инструмента за предприсъединителна помощ и Европейския инструмент за съседство. Проектът се ръководи от Европейския институт за оценка на пътищата - EuroRAP от Словения. В проекта вземат участие общо десет партньора по проекта и дванадесет свързани стратегически партньори от тринадесет европейски страни, като се ангажират да допринесат за идентифицирането и намаляването на риска в пътните мрежи, засилване на транснационалното сътрудничество между заинтересованите страни за изграждане на стратегия и определяне на рентабилни решения за намаляване на риска чрез подобряване на пътната инфраструктура.

Проектът RADAR продължава до май 2021 г., като всеки партньор по проекта, с подкрепата на асоциираните стратегически партньори, ще разработи концепция за обучение по пътна безопасност, ще проведе курсове за обучение по безопасност на пътищата, ще извърши посещения за най-добри практики. Ще бъде създадена експертна група по безопасност на движението по пътищата, която ще допринесе за работата по тематичните области за пътна безопасност, като например инвестиционни планове за по-безопасни пътища, сигурност за уязвимите участници в пътното движение, интелигентни транспортни системи за пътна безопасност и звездни рейтинги за безопасност около училищата. И накрая, партньорството RADAR ще предложи стратегия за подобряване на



пътната безопасност и план за действие по отношение на инфраструктурата в Дунавския регион.

Свързани линкове:

www.interreg-danube.eu/RADAR

