



**Иновации и добри практики в сферата на пътната  
безопасност, реализирани на територията на  
Столична Община**

**Инж. Димитър Петров**

# ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ – добри практики и приложени мерки



Обезопасихме над 250 локации - пешеходни пътеки и кръстовища, чрез монтажа на физически ограничители, които не позволяват спирането и паркирането в зоните на кръстовищата и пътеките, така че да се гарантира добрата видимост към тях. Физическите ограничители са подбрани, така че при ПТП да не променят траекторията на движение на ППС.



# ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ



- Променяме „стила“ на проектиране на пешеходните пътеки и преходи, като се изграждат/обособяват „защитни“ острови в средата на пътното платно, при широки улици и булеварди с двупосочно движение, така че да се осигури „сигурно“ пространство за пресичащите пешеходци, в рамките на което могат да се огледат за идващи превозни средства и в двете направления на движение.
- Въвеждаме нови мерки за подобряване на пътната безопасност:
  - Полагаме настилка с повишен коефициент на сцепление в зоните преди пешеходни пътеки и преходи, така че да се намали значително дължината на спирачния път, при необходимост от екстрено спиране;
  - Монтирахме електронни табла показващи моментната скорост на движещите се превозни средства, като към момента на територията на СО са 32бр., чиито локации се променят с цел набавяне на данни от целия град. Данните от електронни табла, се изпращат ежемесечно на СДВР-ОПП и на Държавна агенция безопасност на движението по пътищата.
  - През 2023г. Закупихме и дарихме 200 теста за наркотици на СДВР-ОПП
  - През 2023г. Закупихме още 5 броя камери за автоматичен контрол на скоростта, които са подбрани спрямо техническите изисквания на МВР. Същите са тип „тринога“ и могат да бъдат премествани на различни точки, с цел осъществяването на контрол с по-голям обхват. Към момента закупените и дарени на МВР камери тип тринога, от страна на Столична Община, са общо 7 броя.
  - Осветихме всички пешеходни пътеки в широкия център на града и всички пешеходни пътеки на територията на града, до които има подходяща инфраструктура.













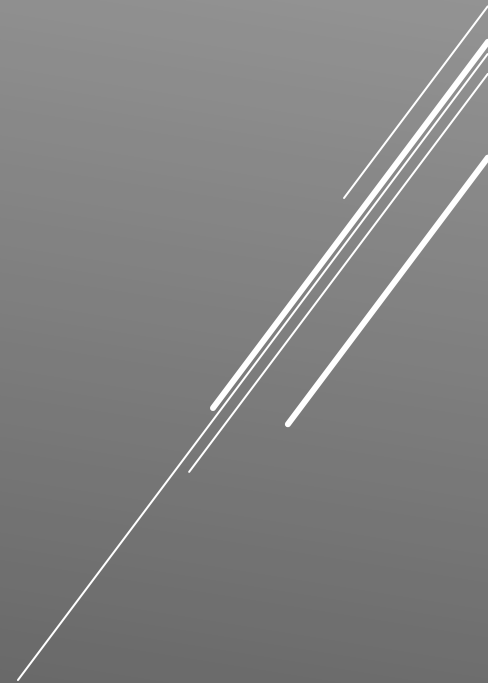
















# ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ



Въведохме за първи път в България „Зона 30“ – зона с ограничение на максималната скорост на движение от 30 км/ч. Към днешна дата има въведена „Зона 30“ в карето между бул. „Витоша“ - бул. „П.Славейков“ - бул. „Прага“ - ул. „Ген.Скобелев“ и целия център на града.

В бъдеще се предвижда разширение на обхвата на „зона 30“, като същата бъде въведена и в рамките на жилищните квартали.





# ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ и КОНТРОЛ



Подпомагаме работата на МВР, свързана с осъществяването на контрол над движението на МПС и водачите



# СВЕТОФАРНИ УРЕДБИ И ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЕ

В София, можем да се гордеем с изграденото в сферата на системите за управление на трафика, видеонаблюдението и контролът на движението, като към момента имаме:

- 286 броя светлинно регулирани кръстовища, на които са модернизирани светофарните уредби, което позволява адаптивното управление на всички потоци и участници в движението, както и обезпечаването на масови мероприятия, движението на делегации, правоимащи и друг вид специални операции (например за залавяне на коли „бегълци“ и/или трафиканти на нелегални емигранти и други)
- 294 камери с функция за разпознаване на рег. номера, като 180 от тях следят за нарушители каращи в БУС лентите, а чрез останалите са обособени два ринга на града и ще бъдат използвани за контрол на въведените „ниско емисионни зони“
- 290 камери с възможност за наблюдение на 360 градуса и с 30 оптично приближение, служещи за обратна връзка при управление на транспортните потоци от оператори.





# ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ



## Светлинна регулация - Координирани трасета за всички участници в движението

Светлинното регулиране на движението в градска среда е изключително важно, поради наличието на множество конфликтни точки в градовете – в ограничената градска среда се движат и преплитат различни транспортни потоци с висока интензивност, в рамките на силно геометрично ограничена среда. Ето защо през последните години в София се работи изключително усърдно в тази посока, като към момента имаме координирани трасета, които са комбинирани и се прилагат за всички участници в движението – градски транспорт, МПС, пешеходци, а на места и на велосипедисти.

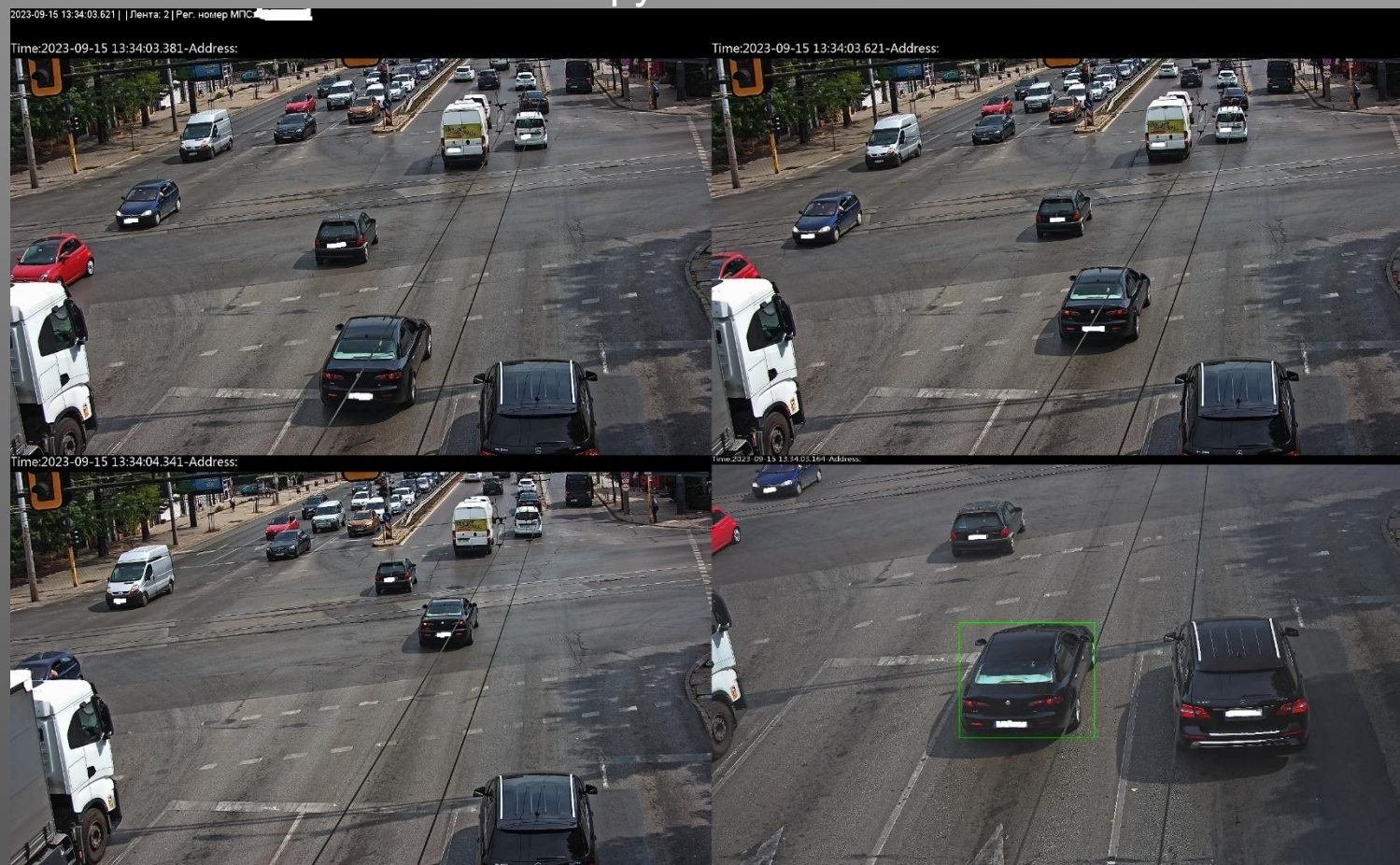
Влиянието върху пътната безопасност е високо –

- При координирано движение се ограничава и възпрепятства движението с висока скорост над максимално разрешената, тъй като ППС притигат „по-рано“ на кръстовищата в рамките на координираното трасе и са принудени да спрат на червен забранителен сигнал;
- Намалява се фактора „изнервеност“ и ефектът/смисълът от изпреварването на превозни средства, поради съвкупното движение на същите – при изпреварване няма как да се стигне „по-бързо“ или да се „хване следващия светофар“.
- Намаляват се нерегламентираните пресичания на червен сигнал на пешеходци, с цел тонене на превозни средства на градския транспорт – координираното, или последователното пресичане на пешеходци от и към спирки на градския транспорт, така че пешеходните пресичания да предхождат транспортните такива.
- Координираното движение на превозните средства на градския транспорт дават възможност за обособяване на скоростни трасета, по които разписанието на градския транспорт да се спазва стриктно и същевременно да се гарантира бързото движение на този тип транспорт.

# ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ и КОНТРОЛ



Изградихме система и камери за автоматичен контрол на преминаването на червен сигнал, която след законодателни промени, може да бъде директно свързана със системите на МВР, за автоматично налагане на санкции на нарушителите.





# ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ И КОНТРОЛ



2023-09-15 00:18:03.614 | Лента: 2 | Рег. номер МПС: [REDACTED]

Time:2023-09-15 00:18:03.454-Address:



Time:2023-09-15 00:18:03.614-Address:



Time:2023-09-15 00:18:04.974-Address:



Time:2023-09-15 00:18:05.129-Address:



# ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ



## Какво предлагаме за в бъдеще :

Пътната безопасност и намаляването на пътния травматизъм е основен приоритет на управата на град София. Поради тази причина, експертите на Столична Община непрекъснато следят всички проучвания, пилотни проекти и нововъведения в сферата, така че да се прилагат навреме най-правилните мерки на територията на града.

Наред с всички мерки, които сме разработили и предлагаме, събираме и статистически данни относно ефектът от прилаганите мерки по отделно, така че да се идентифицират най-добрите резултатите, насочени към конкретни проблеми, спрямо конкретните мерки.

С други думи, събираме данни и информация, кои мерки какъв ефект дават, на различните локации в града, така че да се подберат най-правилните за съответните проблеми.

Данните ни показват, а и не малко международни проучвания, че на местата където сме приложили подход за стеснение на широчината на пътните ленти, при запазване на техния брой, се наблюдава значително редуциране на скоростта на движение на МПС, без това да влияе значително на пропускателната способност.

Ето защо, разработваме предложение за промяна в нормативната база, така че да се разреши на администраторите на пътя, умишлено и по тяхна преценка да намалят габарита на лентите за движение на МПС, така че да се постигне редуциране на скоростта на движение, но същевременно да се запази пропускателната способност и да не се емитират допълнителни и ненужни количества замърсители на въздуха.





**БЛАГОДАРЯ ЗА ВНИМАНИЕТО!!!**

Инж. Димитър Петров