**ПРАКТИЧЕСКИ НАРЪЧНИК ПО ОБУЧИТЕЛНА ТЕМА**

**ТЕМА 4**

**БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО В НАСЕЛЕНИТЕ МЕСТА – ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО И КОНТРОЛ, СЪОБРАЗНО ОБЩИНСКИТЕ ПРАВОМОЩИЯ**

**София**

**2021г.**

*Издание на Националното сдружение на общините в Република България, създадено по проект „Повишаване на знанията, уменията и квалификацията на общинските служители“, по Административен Договор № BG05SFOP001-2.015-0001-C01 за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд.*

[*www.eufunds.bg*](http://www.eufunds.bg/)

**СЪДЪРЖАНИЕ**

**Нормативна уредба и организационни основи на пътната безопасност.**

**Правомощия на общините за осигуряване безопасността на движение по пътищата.**

**Въведение**

**Времетраене и педагогически форми:**

* Лекции- 150 мин. /Казус – 60 мин. /Дискусия – 90 мин./Упражнение – 40 мин. / Запознаване с материали за самоподготовка – 600 мин.

**Цел:**

* Придобиване и актуализиране на знания за националната стратегия, нормативната уредба, отнасяща се към управлението и организацията на пътната безопасност в страната.
* Придобиване и актуализиране на знания за правомощията на общините за осигуряване на пътната безопасност на територията на общините.
* Придобиване на практически умения за формиране на мнение и вземане на решения, свързани с пътната безопасност.

**Съдържание:**

В рамките на занятието ще бъдат разгледани следните въпроси, които допринасят за постигане на набелязаните цели:

* Нормативна уредба и организационни основи на пътната безопасност.
* Правомощия на общините за осигуряване безопасността на движение по пътищата.

**Въпрос № 1 – Нормативна уредба и организационни основи на пътната безопасност**

**ЛЕКЦИЯ**

Основен документ, определящ политиката в областта на пътната безопасност е ***Национална стратегия 2021 - 2030 за безопасност на движението по пътищата в Република България.*** В този документ е разгледана съществуващата ситуация за безопасността на движение по пътищата (БДП), травматизма и негативните последици от незадоволителните нива на пътна безопасност. В нея са предвидени и мерки, които да бъдат приложени за подобряване на съществуващата ситуация, като е отделено запазено място и задължения на общините в страната. Поредица мерки, които подлежат на изпълнение в десетгодишния период, почиват на задълбочен анализ на текущата ситуация. Този анализ се основава на разкритите „основни дефицити“, част от които са пряко свързани и с осигуряване безопасността на движение в урбанизираните територии, представляващ област за въздействие на общините. Към тези дефицити стратегията отнася следните заключения:

* Необходимост от интегриране и планиране на политиката по БДП в дейността на компетентните институции на всички нива в държавната администрация. Към Националната стратегия за БДП 2011-2020 г. не е изработен единен план за действие с конкретни мерки, които пораждат ангажимент за отделните институции. Необходимо е плановост на политиката по БДП, в т.ч. чрез подготовка на секторни стратегии от страна на основните компетентни ведомства, разработване на план-програми на общинско и областно ниво, регламентиране, оптимизиране и активизиране на дейността на областните комисии по БДП.
* Нужда от повишаване на административния капацитет на работещите в държавната администрация в областта на БДП. Съществува дефицит на обучени кадри на всички нива. Това особено се отнася за областно (координационно) и общинско ниво (където в повечето случаи функциите на служител, отговорен за тази дейност, се изпълняват по съвместителство и от хора без подходящи познания). Дейността на българските общини и областните комисии по БДП следва да бъде припозната и подпомогната, в т.ч. чрез системно обучение и регулярни съвместни учения между екипите на институциите в областта на кризисния мениджмънт.
* Интегриране на пътната безопасност в цялостния инвестиционен процес на АПИ и общините като стопани на пътищата. Разработване и прилагане на методика за планиране и управление на дейностите по републикански пътища, общински пътища и улици. Изпълнение на целенасочени инвестиции в пътни участъци с най-висока концентрация на ПТП и/или с най-висок потенциал за намаляване на риска от ПТП. Планиране и бюджетиране на приоритетни мерки от институциите, отговорни за стопанисване на пътната инфраструктура, с максимален ефект върху безопасността.
* Интегриране на пътната безопасност в дейността на общините по изграждане и поддържане на общинската пътна и улична мрежа. Изпълнение на инженерни мерки, включващи пътни платна, тротоари, банкети, велоалеи, места за паркиране, подлези и надлези, мостове, спирки на градския транспорт, крайпътни пространства и др. Въздействие върху настилки, хоризонтална маркировка, вертикална сигнализация, осветление, ограничителни системи, растителност, поставени рекламни съоръжения и крайпътни обекти и други.
* Засилване ролята на областните комисии по БДП за подобряване на пътната безопасност. Поставяне на акцент върху разработването на годишни план-програми за подобряване на БДП на областно ниво в условията на тясно взаимодействие и координация между службите на общинските администрации, областните пътни управления и областните дирекции на МВР. Извършване на съвместни огледи на състоянието на общинската и уличната пътна инфраструктура преди летния сезон, началото на учебната година и зимния сезон.

Тези констатации и произтичащите от тях мерки чертаят генералната линия за действие на общинските органи. Очевидно е, че се залага на засилено взаимодействие между всички заинтересовани субекти, плановост и системност в техните действия.

Задълженията на общините към БДП е свързана със задълженията, които имат за стопанисване и управление на транспортната инфраструктура, произтичаща от националното законодателство. Съгласно § 7 от ПЗР на ***Закона за местното самоуправление и местна администрация*** общините упражняват право на собственост върху общинските пътища, улиците, булевардите, площадите, обществените паркинги в селищата и зелените площи за обществено ползване.

Като собственик на пътната инфраструктура органите на местно самоуправление имат задължения, които се отнасят не само към грижата на собственик на пътната инфраструктура, но и за осигуряване безопасността на движението. В ***Закона за пътищата*** (ЗП) е уреден въпросът за тяхното управление. Съгласно чл. 19, ал. 2, т. 2 ЗП общинските пътища се управляват от кметовете на съответните общини. В закона е предвидено, че правомощията на кметовете по управлението на общинските пътища се определят с наредба на общинския съвет. С това се вменява и задължение всяка община да приеме наредба, която да уреди какви са правата и задълженията на кметовите, във връзка с управление на общинските пътища. В чл. 31 от ЗП е уредено, че изграждането, ремонтът и поддържането на общинските пътища се осъществяват от общините. Предвидени са и форми за контрол по отношение на управлението и стопанисването на общинската инфраструктура. Съгласно чл. 36, ал. 3 от ЗП общинските администрации извършват периодични инспекции на общинските пътища в експлоатация най-малко един път годишно за гарантиране на достатъчни равнища на безопасност на конкретната инфраструктура. В допълнение е предвидено, че общините финансират програми за повишаване безопасността на движението по общинските пътища.

Правилната организация на пътното движение е основен фактор за осигуряване на неговото безопасност. В тази връзка е и издадена ***Наредба № 1/17.01.2001 г. за организиране на движението по пътищата.*** С наредбата се определят условията и редът за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване, като с нея са въведени следните изисквания, на които следва да отговаря създадената организация:

* бърз, безопасен и икономичен транспорт на пътници и товари;
* удобство на участниците в пътното движение;
* ефективно използване на пропускателната способност на изградената пътна мрежа и нейното обзавеждане;
* спазване на изискванията за опазване на околната среда и ограничаване на вредните въздействия от автомобилния транспорт, в т.ч. въздействия от шум, вибрации, газове и др.;
* пълна и достоверна информация на участниците в пътното движение за пътнотранспортната обстановка.

За да бъдат изпълнение горните изискванията следва да се прилагат и някои организационни мерки, които изрично са посочени в наредбата, като: 1) разделяне и разпределение на транспортните и пешеходните потоци по вид, място и време; 2) канализиране на движението по предназначение и цели чрез пътна сигнализация; 3) регламентиране на транспортния и пешеходния достъп до притегателните обекти, обслужвани от пътищата, отворени за обществено ползване; 4) осигуряване на оптимални режими за паркиране на пътните превозни средства; 5) ефективен контрол върху движението и паркирането.

Общината, като стопанин на пътя възлага проектиране на организацията на движението и отговаря за изпълнението и поддържането ѝ в съответствие с проекта за организация на движението. За тази цел се изготвят генерални планове за организация на движението в населени места. Генералният план за организация на движението се разработва при реализиране на етапите на утвърдената комуникационно-транспортна система на населеното място или самостоятелно, когато населеното място няма утвърдена комуникационно-транспортна система. Планът се разработва за цялата територия на населеното място или за част от него: район, зона, жилищен комплекс, и обхваща всички комуникационно-транспортни площи, обслужващи движението на пътните превозни средства, превозните средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, пешеходното и велосипедното движение и паркирането. Генералният план за организация на движението за част от населено място се разработва въз основа на: 1) утвърдени схеми за режими на движение по първостепенната улична мрежа за цялата територия на населеното място; 2) утвърдени цели, транзитно и товарно движение за цялата територия на населеното място при липса на утвърдени схеми.

Съществен въпрос, отнасящ се до организацията на транспортната инфраструктура и произтичащите от нея дейности, свързани с безопасността на движението има въпроса комуникационно-транспортните системи в населените места. Поради същественото значене което има въпроса, той е намерил нормативна уредба в ***Наредба № РД-02-20-2/20.12.2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии.*** В нея се определят принципите, критериите, нормите и правилата за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи (КТС) в урбанизираните територии. Основните задачи на плановете и проектите за КТС са да:

* предлагат оптимални възможности за развитие на различните видове придвижване в населеното място или урбанизираната територия при следното подреждане по приоритет: а) пешеходно движение; б) обществен транспорт; в) велосипедно движение; г) движение на леки автомобили; д) товарно автомобилно движение; е) транзитно за урбанизираната територия движение на автомобили;
* осигуряват адекватна възможност за интермодалност чрез бърз, лесен и удобен трансфер;
* извеждат транзитното автомобилно движение извън населените места и урбанизираните територии;
* да предлагат алтернативни активности на уличното платно в зависимост от часовата, седмичната и сезонната специфика на автомобилното движение.

Видно от така посочените приоритети в населените места са определени основните форми за предвиждане, които са приоритизиране според тяхното значение, с оглед осигуряване на достъпна и безопасна градска среда. Мотивите за този подход произтичат от състоянието на урбанизираните територии, световните тенденции и политики в тази област. Очевидно е намерението в бъдеще градската среда да бъде максимално достъпна за пешеходци и транспорт, съответстващ на най-високите екологични норми, с което да се предотврати градския трафик и намалят всички, произтичащи от него вреди за обществото.

В чл. 3 от Наредбата са дефинирани и основните принципи на планиране и проектиране на КТС. Те са:

* осигуряване на оптимални условия за всички участници, както следва: а) пешеходци; б) пътници, ползващи обществен транспорт; в) велосипедисти; г) леки автомобили; д) товарни автомобили; е) транзитно автомобилно движение;
* предоставяне на възможности за координиране и обвързано развитие на четирите вида транспорт - автомобилен, железопътен, въздушен и воден (където те съществуват);
* насоченост към осигуряване на достъпността и безопасността на всички участници в движението, включително на хората с намалена подвижност, при спазване на съответните изисквания на Наредба № 4 от 2009 г. за проектиране, изпълнение и поддържане на строежите в съответствие с изискванията за достъпна среда за населението, включително за хората с увреждания.

Тези изходни положения стоят в основата на проектирането и КТС в градовете така, че да се осигурява с предимство развитието на обществения транспорт за превоз на пътници, използването на велосипеди и на електромобилността при движението с лични превозни средства.

Ролята за общините за реализация на тези разпоредби е от съществено значение. Изпълнените на тези изисквания следва да намерят място при разработване на нов или изменение на действащ ОУП или на самостоятелен ПКТС, в които да се разработи част "План за устойчива градска мобилност". В планът за устойчива градска мобилност (ПУГМ) следва да намерят място следните положения:

* съотношението и дела на автомобилното, велосипедното и пешеходното движение и обществения транспорт за превоз на пътници и действията за повишаване дела на пешеходното и велосипедното движение и пътуванията с обществения транспорт за превоз на пътници;
* мерките за осигуряване на безопасни пресичания между автомобилния, велосипедния, пешеходния трафик и обществения транспорт за превоз на пътници;
* мерките за осъществяване на синергия между автомобилното, велосипедното и пешеходното движение и придвижването с обществен транспорт за превоз на пътници, както и за подобряване на интермодалните връзки помежду им;
* действията за осигуряване на съоръжения за системи за обществени велосипеди;
* действията за организиране на система за отчитане и регулиране на велосипедните и пешеходните потоци;
* действията за осигуряване на система за отчитане и регулиране на потоците в обществения транспорт за превоз на пътници;
* действията за оборудване на превозни средства на обществения транспорт за превоз на пътници със съоръжения за превоз на велосипеди;
* действията за оборудване на превозните средства и прилежащата инфраструктура на обществения транспорт за превоз на пътници (спирки, интермодални терминали, метростанции, жп спирки и гари и др.) за достъп на пътници с намалена подвижност;
* действията за реализация на непрекъснати, обвързани, безопасни и разбираеми (удобни) велосипедни мрежи, както и оборудване на инфраструктура за паркиране, наемане и съвместно ползване;
* действията за реализация на непрекъснати, обвързани, ефективни и разбираеми (удобни) мрежи за приоритизация на обществения транспорт за превоз на пътници (BUS ленти, споделени BUS ленти, светофарни уредби за обществения транспорт и др.);
* действията за реализация на интегрирани маршрути и разписания за паркиране в перифериите на градовете, поощряваща ползването на обществен транспорт вместо леки автомобили;
* мерките за насърчаване на работодатели, търговци и собственици да осигуряват велосипедни паркинги и други облекчения при ползване на велосипед;
* мерките за насърчаване на работодатели, търговци и собственици да осигуряват облекчения при ползването на обществен транспорт за превоз на пътници;
* мерките за мониторинг на безопасността и комфорта на велосипедната и пешеходната инфраструктура;
* мерките за мониторинг на безопасността и комфорта на обществения транспорт за превоз пътници и транспортната инфраструктура;
* мерките за насърчаване на ползването на обществения транспорт за превоз на пътници чрез намаляване на времето за достъп и стойността на единичното пътуване;
* мерките за осигуряване на тарифиране на отделните форми на обществен транспорт за превоз на пътници, поощряващо ползването с прекачване;
* мерките за повишаване на средната скорост на обществения транспорт за превоз на пътници чрез въвеждане на автономни обособени пътни ленти по автобусните и тролейбусните маршрути и обособени трамвайни трасета по трамвайните маршрути, както и споделени BUS ленти;
* мерките за устройване на пешеходни зони, осигуряващи трайни пешеходни връзки между обектите на интерес в рамките на и/или между отделните функционални зони в урбанизираната територия или населеното място;
* мерките за транспортно обслужване на обектите в обхвата на пешеходните зони за нуждите на жителите, на търговските обекти и др.

С оглед създаване на организация за планиране в наредбата е предвидено (чл. 20), че центърът на урбанизираната територия трябва да се освобождава от несвойствено транзитно движение, като за правилното му функциониране да се предвиди система от първостепенни улици, които довеждат движението до него и същевременно го обхождат. Трасетата на редовните линии на обществения транспорт за превоз на пътници трябва да осигуряват преки и удобни връзки между всички зони на урбанизираната територия според нуждите на потоците, а спирките се съобразяват с местата на концентрация на пешеходци, както и с основните обособени пешеходни трасета и зони. Освен това е предвидено трасетата на редовните линии на обществения транспорт за превоз на пътници да се планират така, че да осигуряват преки, икономични, ефективни и удобни връзки с буферни паркинги, интермодални терминали, метростанции, автогари, жп гари, морски гари, пристанища и летища, където има такива. По трасетата на редовните линии на релсовия обществен транспорт за превоз на пътници извън спирките и местата на пресичане с други потоци от движението при възможност между релсите и траверсите се предвиждат тревни озеленителни ивици. По отношение на централната зона, както и в непосредствена близост до нея трябва да са предвидени места за паркиране на автомобили на посетители, в т.ч. електромобили.

Обстоятелството, че се отдава основно значение на обществения транспорт изисква и специално внимание. Така съгласно чл. 26, ал. 3 от Наредбата е предвидено делът на пътуващите с обществен транспорт за превоз на пътници и неговите различни форми да се определя и обосновава чрез разработване на План за развитие на обществения транспорт за превоз на пътници и Програма за развитие на обществения транспорт за превоз на пътници и се осигурява чрез изработване на подробни устройствени и комуникационно-транспортни планове. За градове с население над 30 000 жители задължително се разработва план и програма за развитие на обществения транспорт за превоз на пътници, самостоятелен или като отделна част от подробния комуникационно-транспортен план, а за градове с население под 30 000 жители планът се разработва по решение на общинския съвет.

Подобен подход се предвижда и по отношение на пешеходците. В чл. 33 от Наредбата се изисква делът на пешеходците да се определя и обосновава чрез разработване на План за развитие на пешеходното движение и достъпната среда и Програма за развитие на пешеходното движение и достъпната среда и се осигурява чрез изработване на подробни устройствени и комуникационно-транспортни планове. За градове с население над 30 000 жители задължително се разработва План за развитие на пешеходното движение и достъпната среда и Програма за развитие на пешеходното движение и достъпната среда, самостоятелен или като отделна част от ПУГМ, а за градове с население под 30 000 жители планът се разработва по решение на общинския съвет. Същото е изискването и за велосипедния транспорт, съгласно чл. 37 от Наредбата, делът на велосипедното движение се определя и обосновава чрез разработване на План за развитие на велосипедния транспорт и Програма за развитие на велосипедното движение и се осигурява чрез изработване на подробни устройствени и комуникационно-транспортни планове. Планът за развитие на велосипедния транспорт следва да бъде част от ПУГМ или да бъде разработен самостоятелно, когато не се предвижда разработване на такъв. Изискванията към него са аналогични на изискванията към ПУГМ за частта, отнасяща се до велосипедното движение, и се конкретизират в Програма за развитие на велосипедния транспорт. Този план трябва да осигурява непрекъснатост на велосипедното движение чрез велосипедни трасета, самостоятелни и/или споделени с други участници в движението.

**Въпрос № 2 - Правомощия на общините за осигуряване безопасността на движение по пътищата**

Общините имат правомощия да упражняват контрол за безопасността на движението по пътищата, което се основана на чл. 167, ал. 2 от ЗДП. Съгласно тази законова разпоредба службите за контрол, определени от кметовете на общините:

* контролират в населените места изправността и състоянието на пътната настилка, пътните съоръжения, пътната маркировка, средствата за организация и регулиране, както и спазването на правилата за паркиране от водачите на пътни превозни средства, на правилата за движение от пешеходците, на правилата за движение от водачите на индивидуални електрически превозни средства, движещи се по велосипедна инфраструктура и на правилното използване на алармените инсталации, монтирани в пътни превозни средства за тяхната охрана;
* имат право да използват техническо средство за принудително задържане на пътното превозно средство, за което не е заплатена дължимата цена за паркиране по чл. 99, ал. 3, до заплащане на цената и на разходите по прилагане на техническото средство. Съгласно чл. 99 ЗДП в населените места собственикът или администрацията, управляваща пътя може да определи райони, пътища или части от пътища за зони за платено и безплатно паркиране в определени часове на денонощието. Местата за паркиране се обозначават с пътни знаци, пътна маркировка и надписи, чрез които на водача се указват условията за паркиране. От правомощията на общинския съвет е да определя цената за паркиране, както и условията и реда за плащането и от водачите на специализираното звено на общината или на юридическото лице по чл. 14, ал. 1, т. 5 от Закона за обществените поръчки, на което е предоставено управлението на тези места, включително приема на годишния инвестиционен план.
* упражняват контрол на територията на общината за спазването на изискванията на Закона за управление на отпадъците по отношение на изоставените или снетите от отчет моторни превозни средства и извършват регистрация пътните превозни средства с животинска тяга.

 Събраните глоби при констатиране на нарушения във връзка с контрола постъпват в бюджета на общината, като от своя страна всяка община е длъжна да предвиди в бюджета си средства за: усъвършенстване на организацията и безопасността на движението; подпомагане издръжката на общинските органи, осъществяващи контрол по този закон; други дейности, свързани с изпълнението на ЗДП.

Съгласно § 1а. от ЗДП е предвидено създаването и на орган, на местно ниво, който да е ангажират с проблемите на безопасността на движението на територията на общините. Така към областните управители и кметовете на общини се създават областни и общински комисии по безопасност на движението по пътищата. Областните и общинските комисии по безопасност на движението по пътищата координират и контролират проблемите по безопасността на движението, изготвят ежегоден доклад за състоянието на безопасността на движението и приемат мерки за нейното подобряване. Областните управители и кметовете на общините набелязват мерки за подобряване на състоянието по безопасността на движението по пътищата на своите територии, като за целта разработват програми съгласувано с комисията.

Основните задачи на общинската комисия по безопасност на движението се изразяват в следните насоки:

* да приема стратегически документи с конкретни мерки за подобряване на безопасността на движение по пътищата и да контролира тяхното изпълнение;
* да координира и контролира действията на институциите, имащи отношение към безопасността на движение по пътищата;
* да решава възникнали проблеми по безопасността на движение по пътищата;
* да организира дейността по изпълнение на Областната стратегия за безопасност на движението по пътищата;
* осъществява мониторинг по прилагане на програмите за обучение по безопасност на движението на пътищата;
* провежда и подкрепя обществените дискусии и кампании с всички заинтересовани страни за намаляване на жертвите по пътищата и изграждането на устойчив модел за толерантност между всички участници в пътното движение.

Поради неправилния избор на скорост за периода 2000-2009 година са настъпили 30 252 пътнотранспортни произшествия, при които са загинали 4 834 и са били ранени 36 753 граждани. Над 50% от тежките катастрофи в нашата страна са вследствие на несъобразената и превишена скорост. Скоростта има значение в две отношения за пътните инциденти. Веднъж като фактор за възникване катастрофата, когато водачът не може да спре своевременно или загубва управлението на автомобила. Втори път, с оглед детерминиращия характер върху тежестта на последиците и пътния травматизъм.

Всичко това налага и прилагането на система от мерки за превенция, насочени към ограничаване скоростта на движение. Проблемът е особено съществен в урбанизираните територии, поради обстоятелството, че произшествията с пешеходци са в многократно по-големи, което обуславя и по-неблагоприятните последици. За предотвратяването катастрофите, произтичащи от превишена скорост се прилагат различни мерки, които са намерили нормативно основание и се отнасят, като задължения към всички общини в нашата страна.

Тук е мястото да разгледаме ***Наредба № РД-02-20-10/05.07.2012 г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и на други средства за ограничаване на скоростта на движение и изискванията към тях***. С нея се определят условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и други средства за ограничаване на скоростта на движение на МПС, наричани "средства за ограничаване на скоростта на движение", като са изброени техните видове. В зависимост от местоположението и определената скорост за участъка от пътя/улицата те биват: 1) отклонения и препятствия, разположени напречно на платното за движение; 2) напречни пътни маркировки; 3) ситуационни изменения и препятствия; 4) стеснения на платното за движение; 5) други средства за намаляване на скоростта; 6) комбинации от посочените по-горе средства.

Първият вид средства за ограничаване на скоростта - Отклоненията и препятствията, разположени напречно на платното за движение, представляват по своята същност изменения в надлъжния профил на пътя и пътните кръстовища. Те могат да бъдат: изпъкнали изкуствени напречни неравности с кръгъл профил или с трапецовидно напречно сечение; повдигнато кръстовище или повдигната пешеходна пътека.

Вторият вид средства за ограничаване на скоростта на движение е напречна оптична маркировка М19 и напречна шумна маркировка М20 съгласно Наредба № 2 от 2001 г. за сигнализацията на пътищата с пътна маркировка. Разстоянията между отделните линии на напречната оптична маркировка в зависимост от първоначалната скорост на движение и желаната крайна скорост са определени в стандарт, който се прилага при проектирането и строителството.

Към третият вид се отнасят ситуационните изменения и препятствия. По своята същност те биват малки кръгови кръстовища с диаметър на вписаната окръжност не по-голям от 25 m и стандартни кръгови кръстовища с диаметър на вписаната окръжност от 25 до 45 m, изнесени тротоари, стеснения на платното за движение и намаляване на радиуса на бордюрните криви.

Стесненията на платното за движение са четвъртия тип. Те се използват за намаляване на площта за движение и за маневриране на МПС, което води до намаляване на скоростта. Те се поставят на входа на населените места и в населените места и са, както следва: едностранен (централен) остров - разполага се в оста на пътя и двустранен остров - използва се за двустранно стесняване на пътя/улицата.

И накрая, към последната група средства се отнасят „Другите средства“. Те се използват за регулиране на скоростта на движението във и извън урбанизираните територии и представляват: Настилки с различен цвят и текстура - могат да се използват за регулиране на скоростта на движението на входа на жилищните зони; цветът на настилката е червен, което се постига чрез добавяне на подходящ пигмент към асфалтовата смес; допуска се използването на оцветени в червен цвят бетонни плочи или бетонни блокчета за настилка. Бетонните плочи са съгласно изискванията на БДС EN 1339 "Бетонни плочи за настилка", а бетонните блокчета - на БДС EN 1338 "Бетонни блокчета за настилка". На следващо място пътни знаци с променливо съдържание съгласно БДС EN 12966-1 "Вертикални пътни знаци. Пътни знаци с променящи се съобщения. Част 1: Стандарт за продукт".

Организирането и финансирането на дейностите, свързани с въвеждането на средства за ограничаване на скоростта на движение, са задължение и отговорност на администрацията, управляваща пътя, или на собственика на пътя. В чл. 23 от Наредбата общината се задължава за изпълнените средства за ограничаване на скоростта на движение да води регистър и да поддържа средствата за ограничаване на скоростта на движение в техническото състояние, при което те са приети и вписани в регистъра.

Ефективното осигуряване безопасността на пътното движение е свързано с анализ на особеностите и състоянието на пътната инфраструктура на общината и нейните райони. Общоизвестно е, че спецификата на градската среда в някои случаи се оказва основен фактори за настъпването на произшествия, което изисква постоянен мониторинг, анализ и предприемане на съответни мерки, които да ограничат въздействието на перманентно действащи фактор, намаляващи пътната безопасност. В тази връзка е издадена и ***Наредба № 5/2003 за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия за категоризиране безопасността на пътищата.*** С наредба се определят условията, редът и критериите за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия (ПТП) и за категоризиране на безопасността на пътищата (пътната инфраструктура), отворени за обществено ползване.

Установяването на участъците с концентрация на ПТП по пътищата има за цел да се определят пътните участъци, за които е необходимо да се предвидят и изпълнят мероприятия за подобряване на пътните условия и на организацията на движението. Идентифицирането и обезопасяването на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия и изготвянето на Схема на произшествията във всеки идентифициран участък с концентрация на пътнотранспортни произшествия в страната се извършват по приложена към наредбата методика. Съгласно чл. 4 от наредбата, общината, управляваща пътя, или собственикът на пътя е длъжна да предприема необходимите мероприятия за ограничаване на причините, довели до концентрация на ПТП. За да подпомогнат точното определяне на местата с концентрация на ПТП, органите на МВР предоставят ежегодно до 30 април на кметовете на общини списъци с информация за участъците с концентрация на ПТП по общинските пътища и участъците с концентрация на ПТП на улиците в населените места и селищните образувания.

В чл. 7 от Наредбата се предвижда комисия, назначена със заповед на ръководителя на съответната администрация, управляваща пътя, и на директора на СДВР или на областната дирекция на МВР (ОДМВР), на чиято територия е установен участък с концентрация на ПТП, или на упълномощени от тях лица, да извърши оглед на участъците с концентрация на ПТП. В състава на комисията задължително се включват представители на АПИ, на съответните общински администрации и на службите за контрол на МВР. След извършването на оглед комисията предлага мероприятия за подобряване на безопасността на движението в участъците с концентрация на ПТП са, които могат да се изразяват в: 1. организационно-технически мероприятия за подобряване на безопасността на движението; 2. мероприятия за подобряване на техническите елементи и характеристики на пътния участък; 3. реконструкция на пътния участък. Дейността по обезопасяване на участъците с концентрация на ПТП се финансира за общинските пътища - в рамките на утвърдените годишни размери на разходите, посочени в Националната годишна програма за финансиране на общинската пътна мрежа, съгласно чл. 75 ППЗП.

**КАЗУС**

Запознайте се със съдържанието на казуса (Виж приложение № 1.4.2. Казус). Запознайте се узаказанията за неговото решаване. Казус има за цел да задълбочи знанията по въпроса за контрол на пътното движение. При решаването на казуса следва да използвате знания придобити от използвания лекционен материал. Препоръчително време за решаване е 60 минути. След като сте готови с решението следва да запишете отговорите на бял лист или в текстови файл. След това може да го сравните Вашия отговор с дадения от нас отговор (Приложение – Отговор № 1.4.2. Казус отговори) Казусът няма точен и само едни вариант на верен отговор. Основната му цел е да стимулира представянето на креативни идеи и споделяне на добри практики, произтичащи от Вашия опит и знанията, представени в лекционната част на обучението.

**УПРАЖНЕНИЕ**

Запознайте се със съдържанието на казуса (Виж приложение № 1.4.2. Упражнение). Запознайте се узаказанията за неговото решаване. Упражнението има за цел да задълбочи знанията Ви за организацията и нормативните изисквания, свързани с навлизането на нови транспортни средства в градската среда. Упражненото може да не е свързано пряко със задълженията, които имате или съществуващата организация на работата в общината, в която работите, но това ще Ви даде възможност да придобиете нови знания за изискванията към навлизащите съвременни транспортни средства. Прочетете внимателно условието и запишете Вашите отговори, с кратки отговори обозначени с подточки, в логическа последователност, в приложената таблица. Разполагате с 60 минути, за да запишете отговорите. За да се подпомогнете за решаване на упражнението може да използвате компютър или мобилните си телефони, за да научите какво представляват „индивидуални електрически транспортни средства“. Допълнителна информация може да получите и на сайта на Държавната агенция по безопасността на движението.След като сте готов с отговора може да го сравните с дадения от нас отговор в Приложение № 1.4.2. Отговор упражнение.