



БЪЛГАРСКА БРАНШОВА АСОЦИАЦИЯ ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ



адрес за кореспонденция: гр. Пловдив, Околовръстен път, кв. Коматеве
www.bbars.bg; e-mail: bbars@abv.bg



Изх. № 22/16.09.2014г.

До
Г-жа Екатерина Захариева –
Заместник министър – председател по икономическата
политика, Министър на регионалното развитие и Министър
на инвестиционното проектиране

Уважаема Госпожо Захариева ,

Във връзка с предстоящата среща на **Обществения съвет** към Заместник министър председател по икономическата политика, министър на регионалното развитие и министър на инвестиционното проектиране бихме искали да Ви представим нашите предложения относно промяната и/или частичното изменение на нормативната база в пътни сектор.

Имайки предвид обема и сериозността на документите, както и краткото време, бихме искали да вземете предвид, че направените по-долу предложения не са крайни. В процеса на работа си запазваме правото да правим допълнения и корекции.

Предложения касаящи Наредба № 1 от 2000г. за проектиране на пътища

Специалистите и експертите от Сдружението са на мнение, че актуализацията на **Наредба № 1 от 2000г.** е крайно необходима имайки предвид, че в нея липсват важни раздели, свързани с европейските изисквания за пътна безопасност.

След щателно проучване на подобни европейски норми за проектиране на пътища, предложенията за изменение и допълнения на наредбата, които нашите специалисти и експерти биха искали да предложат са следните:

- Актуализация на разделите, третиращи проектирането на кръстовища като особено внимание се обърне на проектирането на кръгови кръстовища.
- Актуализация на частите, третиращи проектирането на пътни възли.
- Актуализация на частите, третиращи организационно – техническите мероприятия за подобряване безопасността на движението. Към момента те се свеждат до сигнализиране на криви с направляващи табели.

- Да се допълнят текстове за основните принадлежности по пътищата, свързани с безопасността на движението, а именно: хоризонтална маркировка, пътни знаци, светофарни уредби и външно осветление, като насочват към съответните нормативни документи.
- Разработване на нов раздел за проектиране на ограничителни системи за пътища и парапети. Към момента действат единствено „Технически правила за приложение на ограничителни системи за пътища по Републиканска пътна мрежа“, приети от Агенция „Пътна инфраструктура“.

Затруднение за практиката създават и липсата на раздел третиращ норми за проектиране на рехабилитационни проекти. В момента Наредбата е насочена основно към проектиране за ново строителство, а към момента, и за в бъдеще голямата част от проектите ще бъдат за рехабилитация (основен ремонт) на пътища.

В България много често се използват трапецовидните окопи, без изискваното обосноваване в чл.195 ал.4 от **Наредба № 1 от 2000г.**, въпреки че тяхната форма гарантира преобръщане на превозното средство след навлизането му в окопа, със съответните тежки последствия от това. В тази връзка предлагаме в раздела за отводняване на пътя ясно да се посочат формите на окопи, отговарящи на изискванията за безопасност на движението. Да се ограничи прилагането на трапецовидни окопи само ако са обезопасени с предпазна ограда или ако се използват за предпазни окопи, далеч от пътното платно.

Друг въпрос, който също е от изключителна важност, но за съжаление към момента липсва такъв раздел в Наредбата е конструкции и оразмеряване на пътни настилки – еластични /асфалтобетонни/ и полутвърди /бетонни/.

Предложения касаящи Наредба № 5 за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на ПТП /УКПТП/ и за категоризиране безопасността на пътищата

Одитите и инспекциите по пътна безопасност върху пътищата са въведени с Директива 2008/96/ЕО и са транспонирани в българското законодателство – в Закон за пътищата и НАРЕДБА № РД-02-20-14 от 29 септември 2011 г. за обхвата и съдържанието на оценката на въздействието върху пътната безопасност и на одита за пътна безопасност, условията и реда за извършването им и за придобиване и признаване на професионална квалификация „одитор по пътна безопасност“

Изискванията на Директивата следва да се прилага задължително „*за пътища, които съставляват част от трансевропейската пътна мрежа, независимо дали се намират в етап на проектиране, строителство или експлоатация.*“. Четейки буквално текста, то следва, че Директивата следва да се прилага, за пътищата, така както са дефинирани „в раздел 2 на приложение I към Решение № 1692/96/ЕО“ – Трансевропейските транспортни коридори.

От общо десет номинирани общоевропейски коридори, пет пресичат територията на България като общата им дължина на територията на страната е около 1900 км.

Ако Директивата се приложи към пътищата с Е номерация, то обхвата и ще да се разшири до малко над 2500 км. и то само по пътищата първи клас

От това ясно се вижда, че обхватът на Директивата е твърде ограничен и над 16 500 км от републиканските – 84 %, всички общински пътища и уличната мрежа, остават извън полето на действие на инструментите на директивата.

За съжаление, частта от пътната мрежа по която настъпват по-голямата част от ПТП, не попада в приложното поле на одита и инспекциите на пътната безопасност.

Статистиката в последните години показва, че по-голямата част от ПТП настъпват не на пътищата, предмет на въздействие на Директивата:

- **ПТП в населените места са 71 % от общия брой със съответно 39 % от загиналите и 66 % от ранените.**
- **Около 50 % от ПТП по пътищата извън населените места са на пътищата II-ри и III-ти клас;**
- **ПТП по общинските пътища са около 15 %**

В допълнение към това, ако се анализира относителния показател на аварийност, се установява, че **аварийността е най-голяма на пътищата II-ри клас**, следвани съответно от I-ви и III-ти. Относителния показател на аварийност е най-малък по автомагистралите.

Ако се вземат предвид броя на загиналите и ранените, резултатите са аналогични.

Основен проблем, при анализа на ПТП се оказва липсата на достатъчно достоверни данни, относно регистрацията им, точно местоположение, коректни схеми и т.н.

Директивата предписва, пътните участъци да се **категоризират по критерий безопасност**, но за съжаление, това е намерило място само в заглавието на Наредба 5 от 23 септември 2003 г на МРРБ и МВР. И нищо повече. Реално у нас няма критерии, които да дават възможност за категоризацията на пътищата.

Добро начало в посока подобряване на безопасността на пътищата е приемането на **Насоки за управление безопасността на пътната инфраструктура**, но според изказалите се на кръглата маса това е отишло в другата крайност – честотата на инспекциите е толкова висока, че на практика е неосъществима. В Приложение към настоящото са дадени извадки от наредбата.

Съществуват и други пропуски, които сме готови да ги представим на среща, в удобно за Вас време.

Основните заключения от проведената кръгла маса показаха следното:

1. Участъците от пътната мрежа и улиците, където настъпват 89% от ПТП със 74% от загиналите и 77% от ранените не са в приложното поле на Директивата и транспониращите я нормативни документи;
2. Липса на методика и критерии за категоризацията на пътната безопасност;
3. На добрата воля на администрациите управляващи пътя е оставен избора за прилагане на Директивата и използване на основните и инструменти;

В тази връзка и с цел намаляване на ПТП и травматизма, предлагаме:

1. Да се **разшири обхвата на одитите и инспекциите по пътна безопасност** и по пътищата от II-ри и III-ти клас;
2. Да се възложи изработването на **методика за оценка на щетите при ПТП;**
3. Да се **допълнят Наредбите**, цитирани по-горе, така, че да отговарят на изискванията на Директива 2008/96/ЕО;

4. Да се обсъди текст и направи предложение за **промяна към НАРЕДБА № РД-02-20-14** от 29.09.2011, който да синхронизира извършването на одита за пътна безопасност на етап „преди пускане в експлоатация“ и действията на Комисията по съставяне на Акт 15 от Наредба 3 на МРРБ;
5. Във връзка с необходимостта да се обезопасят спешно пътни участъци, които са УКПТП /черни точки, да се предложи на АПИ да се създаде **Програма за обезопасяване на УКПТП / Лотове / по региони**, за която да се потърсят възможности за финансиране и която да бъде отделна от другите Програми за поддържане, реконструкция, основен ремонт и рехабилитация на пътища

Предложение за приемане на Наредба за ограничителни системи за пътища

На няколко поредни кръгли маси, организирани от ББАПБ се повдига въпроса относно **липсата на Наредба за ограничителните системи за пътища**. В тази връзка се направиха следните констатации:

По отношение на **пътната маркировка** действа “НАРЕДБА № 2 ОТ 17 ЯНУАРИ 2001 Г. ЗА СИГНАЛИЗАЦИЯ НА ПЪТИЩАТА С ПЪТНА МАРКИРОВКА”, издадена от МРРБ и регламентираща видовете пътна маркировка, техническите изисквания към материалите, условията, редът и правилата за използването ѝ за сигнализация на пътища, отворени за обществено ползване.

По отношение на **пътните знаци** действа “НАРЕДБА № 18 ОТ 23 ЮЛИ 2001 Г. ЗА СИГНАЛИЗАЦИЯ НА ПЪТИЩАТА С ПЪТНИ ЗНАЦИ”, издадена от МРРБ и регламентираща видовете пътни знаци, техническите изисквания към тях, другите средства за сигнализиране на пътищата, както и условията, редът и правилата за тяхното използване за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване.

По отношение на третия компонент – **пътните ограничителни системи** – действат „**Технически правила за приложение на ограничителни системи за пътища по Републиканската пътна мрежа**”, приети от Агенция “Пътна инфраструктура” през 2010г. В йерархичната стълбичка на правните актове тези технически правила стоят на сравнително **ниско йерархично стъпало**. За да може да се гарантира спазването на заложените в “Техническите правила” изисквания и критерии за използване на различните видове и конструкции предпазни съоръжения за пътища, е необходимо на първо място “Техническите правила” да **пораснат в ранг** и на второ място – да **станат задължителни не само за републиканската пътна мрежа** (включваща автомагистралите, скоростните пътища и пътищата от първи, втори и трети клас), **но и за общинската и уличната мрежа**.

Не трябва да се забравя, че ограничителните системи за пътища са **компонента**, явяващ се **основното средство** за подsigуряване на подходящото обезопасяване на пътната инфраструктура. Тези предпазни съоръжения са гаранция за по-голямата безопасност на пътниците по пътищата, гаранция за по-малко поражения върху моторните превозни средства при евентуален удар в тях и не на последно място – спасени човешки животи. Именно тяхна е задачата в максимална степен да ограничават последствията от пътнo-транспортни произшествия, поради което значението на ограничителните системи за пътища е изключително голямо.

Надяваме се, че направените от нас предложения ще бъдат разгледани по време на Обществения съвет. В тази връзка бихме искали да номинираме следните представители:

- **д-р Николай Иванов** – Председател на УС на ББАПБ за член на **Обществения съвет**
- **Инж. Петко Табаков** – Член на КС на ББАПБ за член в **работите групи**

При необходимост бихме могли да излъчим и други наши специалисти и експерти.

Приложения:

1. Предложение за промени в Наредба 5 за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на ПТП /УКПТП/ и за категоризиране безопасността на пътищата.

С уважение,

Николай Иванов
Председател на УС на ББАПБ



ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ПРОМЕНИ В

НАРЕДБА № 5 за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на ПТП (УКПТП) и за категоризиране безопасността на пътищата (Обн., ДВ, бр. 90 от 2003 г.; изм. и доп., бр. 93 от 2011 г.)

Независимо че Наредбата е изменяна и допълвана през 2011 г., е препоръчително да се направят промени и допълнения както в самата Наредба, така и в Методиката към нея, в следните аспекти:

- Административна част и регламент на отговорностите
- Категоризация на пътищата по безопасност и установяване на участъците с концентрация на ПТП
- Планиране на дейностите по обезопасяване на УКПТП
- Методика за определяне на УКПТП
- Мониторинг и оценка на ефективността на предложените мерки за обезопасяване на УКПТП

I. Административна част и регламент на отговорностите

Начинът, по който Наредба 5 регламентира отговорностите и задълженията на различните ведомства, не съответства по най-добрия начин на цялостния процес за идентификация, определяне и обезопасяване на участъците с концентрация на ПТП.

Задълженията по установяване на евентуалните причини и предписване на мерки за обезопасяване на участъците с концентрация на ПТП /УКПТП, след оглед са вменени на Комисии, които съгласно чл.7, ал.3 от Наредбата *извършват оглед и съставят протокол, в който се отразяват констатациите от огледа, анализират се причините за ПТП и се посочват мероприятията за обезопасяване на съответните участъци с концентрация на ПТП.*

Така регламентиранията задължения на Комисията изключват прецизното извършване на анализи и предписване на мерки за обезопасяване на участъците. Самите изисквания към обхвата на оценката, която се извършва при огледа на място, не обхващат цялостния процес и не представят коректно начините на извършване на анализ (чл. 7а от Наредбата).

Споменатите по-горе обстоятелства представляват пропуск в действащата към момента Наредба 5. Тя би следвало да бъде променена по отношение на разпределението на задълженията и отговорностите между различните ведомства.

Реализиране на мерките за обезопасяване на УКПТП

Начинът, по който Наредба 5 регламентира въвеждането на мерки за обезопасяване на УКПТП и тяхното финансиране на практика създава проблем при реализацията на мерките, когато има **засягане на различна собственост на пътищата и съответно различни източници за финансиране, а същевременно липсва ясна система за споделена отговорност на собствениците / институциите.**

Предложение за промяна:

1. При преработването на Наредбата да се направи промяна в разпределението на задълженията и отговорностите между различните ведомства.
2. Задълженията на службите за контрол на МВР да обхващат процеса на регистриране на ПТП, идентифициране на УКПТП и определяне на УКПТП, създаване на списъци въз основа на категоризиране на участъците по ниво за безопасност, както и предоставяне на списъците на съответните институции,

отговорни за предприемането на дейности по обезопасяване на участъците с концентрация на ПТП. Поддържане на база данни и регистър с участъците с концентрация на ПТП.

3. Задълженията свързани с процесите по анализиране, приоритизиране, обезопасяване и последващото наблюдение на изпълнените мерки по обезопасяване на УКПТП следва да се вменят на други институции, като в частта наблюдение ангажиментите ще са на службите за контрол на МВР.

Предложение за 2 възможни варианта:

■ **I-ви вариант: Над институционално звено**

Деятностите да се съсредоточат в едно над-институционално звено, което да носи отговорност и да има задължения в цялостния процес по анализиране, приоритизиране, обезопасяване и последващ мониторинг на УКПТП.

В ролята на такова звено може да се яви съществуващата ДОККПБДП, след като се промени статута на тази комисия.

Към настоящия момент ДОККПБДП няма функции да синхронизира действията между различните ведомства. Тя е по-скоро съвещателен орган, който няма изпълнителни правомощия, нито собствени средства и персонал.

Този вариант би бил ефективен обаче след промяна статута на ДОККПБДП, при което Комисията да се обезпечи със собствен бюджет и достатъчен ресурс от специалисти. По този начин тя може реално да се заеме със приоритизирането на участъците, извършването (или възлагането на извършване) на анализи (по утвърдените методики и добри практики) за причините за възникване на ПТП в участъци с концентрация, изработването (или възлагането на изработване) на проекти за тяхното обезопасяване и последващия мониторинг на изпълнените мерки.

Като възможен източник за финансиране на ДОККПБДП, в този вид, би могло да се разглежда използването на постъпленията от Фонда за безопасност на движението (§1, алинея 4 от Допълнителните разпоредби за Закона за движение по пътищата). Съгласно Закона за движение по пътищата, (§1, алинея 4, т.1): „...във Фонда за безопасност на движението постъпват средствата от глоби за нарушения, установени с технически средства и системи, както и средства от дарения и други приходи, предвидени в нормативен акт”. Така също (§1, алинея 4, т.2): „...средствата от фонда се разходват за дейности по контрола на движението по пътищата и подобряване на пътната безопасност”.

Възможен е и друг под-вариант за дейността на ДОККПБДП, при който Комисията само да синхронизира действията между отговорните ведомства за обезопасяване на УКПТП по пътищата (А”ПИ”, общини, частни собственици) без да финансира мерките за обезопасяване. Това обаче вероятно не би бил работещия вариант, защото няма в пълна степен да изведе проблема с обезопасяването на пътната мрежа над отделните институции.

■ **II-ви вариант: Отговорност на институцията управляваща пътя от по-висок клас**

Задълженията и отговорностите, свързани с цялостния процес по анализиране, приоритизиране, обезопасяване и последващото наблюдение на изпълнените мерки да се вмени на Институцията, която е собственик и управлява пътя от по-висок клас.

Този вариант също налага да бъде осигурен съответен финансов и човешки ресурс със съответните специалисти.

Предвид че предложените по-горе промени на административната страна на Наредба 5 включват сериозни законодателни промени и реструктуриране на административната рамка на отговорните институции за безопасността на пътната мрежа, това са предложения за възможни варианти, които следва да бъдат сериозно обмисляни и обсъждани.

II. Категоризация на пътищата по безопасност и установяване на участъците с концентрация на ПТП

Независимо, че в заглавието на Наредбата и в Методиката към нея се реферира към категоризиране безопасността на пътната мрежа, такова на практика липсва.

Понастоящем в част от Европейските страни се реферира пряко към предварително определени **оптимални нива на безопасност**. Обикновено тази връзка с оптималните нива на безопасност се прави чрез сравняване броя на ПТП на местата, определени за черни точки и броя на ПТП, очаквани за подобни места, въз основа на изчислени прогнозни модели за предвиждане на ПТП или чрез позоваване на серия от стойности на ПТП / референтен статистически брой ПТП за участък със сходни условия.

В България няма въведена категоризация по безопасност на пътната мрежа.

Единствената препратка в Методиката е в т. 3.2, където се посочва че при такава категоризация се вземат предвид потенциалните икономии на разходите, свързани с произшествия. За всеки клас пътища пътните участъци се анализират и категоризират съобразно факторите, свързани с безопасността. За всеки клас пътища категоризирането на безопасността на пътната мрежа води до съставяне на приоритетен списък от пътни участъци, за които се смята, че подобряването на инфраструктурата ще бъде високоефективно.

В Наредбата обаче няма посочено нищо повече в този раздел.

Предложение за промяна:

1. Да се разработи методика и съответно да се определят така наречените „**нива на безопасност**”.

Като пример за добър вариант е Чешката скала за нива на безопасност, която е 5-степенна, както следва:

Категория 1 – отлично ниво

Категория 2 – много добро ниво: незначителни проблеми, състоянието е приемливо и без допълнителни мерки

Категория 3 – добро ниво: да се планират *бъдещи* мерки за повишаване нивото на пътна безопасност

Категория 4 – незадоволително ниво: необходимост от *спешни* мерки за обезопасяване

Категория 5 – конфликтен участък от пътя, необходимост от *незабавни* мерки за обезопасяване, възможни ограничения на движението

III. Планиране на дейностите по обезопасяване на УКПТП

В тази част на Наредбата има значителни несъответствия в определенията, несъгласуваност на отделните етапи, както и липса на яснота в разпределението на отговорностите.

Предложение за промяна:

1. Планирането на дейностите по обезопасяване на участъците с концентрация на ПТП да бъде обвързано с предварителното им категоризиране, т.е. определяне **Ниво на безопасността**, от което ще следва в каква програма по спешност на обезопасяване ще бъдат включени участъците.
2. Целевите Програми би следвало да бъдат обособени в съответствие с мерките. Сега в чл. 7 ал. 4 са дефинирани два вида програми – краткосрочни и дългосрочни,

което е в противоречие с чл. 10 където се говори за целеви програми – оперативна(едногодишна) и средносрочна.

От гледна точка на планирането, ефективността и мониторинга е необходимо да се състави една обща програма, която включва краткосрочни, средносрочни и дългосрочни такива, основани на мерките, които се предписват за обезопасяване;

3. Посочената в Чл. 8 категоризация е ненужна и следва да отпадне изцяло;
4. Списъците с участъците за обезопасяване да бъдат обособени в 4 групи, въз основа на дадените по-нататък препоръки за категоризация:
 - Извън населените места:
 - пътни отсечки (1-ва група);
 - кръстовища (2-ра група);
 - В населените места:
 - пътни отсечки (3-та група);
 - кръстовища (4-та група).

5. Финансиране и контролиране на дейностите

Финансирането и контролирането на дейностите е функция от разпределението на административните отговорности, коментирани по-горе.

Вариант I - За всички участъци с концентрация на ПТП, по републиканските и общинските пътища, финансирането на дейностите по обезопасяване се извършва от ДОККПБДП.

Вариант II – За участъци с концентрация на ПТП, които са част от републикански пътища, пресичащи населени места, финансирането, както и дейностите по обезопасяването се извършват от администрацията, управляваща Пътя от по висок клас.

IV. Методика за установяване и обезопасяване на УКПТП

Предложение за промяна:

Прегледът на добрите световни практики показва, че е препоръчително да се преработи Методиката, в следните аспекти:

1. Да се разработи методика въз основа на статистически анализ и класификация на участъци със сходни условия.
2. Критериите да бъдат разработени за 4 основни групи, като на този етап разделението бъде направено за „пътни отсечки” и за „кръстовища”, съответно в „извън населени места” и „в населени места”.

Извън населени места	В населени места	Извън населени места	В населени места
Пътни отсечки		Кръстовища	

На следващ етап е препоръчително да се направи още по-детайлно деление по групи със сходни условия.

Извън населени места	В населени места	Извън населени места	В населени места
Пътни отсечки		Кръстовища	
Прав участък с определена дължина		4-клонни кръстовища	
Хоризонтални криви с различни радиуси		3-клонни кръстовища	
Мостове		Кръгови кръстовища	

3. Да се разработи методика и съответно да се определят така наречените „**нива на безопасност**”.

УКПТП да бъдат определяни с оглед на предварително определени **оптимални нива на безопасност**, посочени в наредбата.

Мерките, които ще се предприемат са в зависимост от определеното ниво на безопасност на УКПТП.

4. При разработването на критериите е препоръчително да се промени критерия за дължина на участъка до 1000м, както следва:

- при пътен участък да бъде намален до **300 м**;
- при кръстовища и пътни възли да отпадне изцяло критерия за дължина

Като допълнителен вариант може да се диференцира дължина за прав участък в населено място.

5. **Методи за точно определяне на местоположението на ПТП и съответно последващо определяне на УКПТП**

С оглед на точното идентифициране на УКПТП, както и при разделение на участъците по групи със сходни условия, от особена важност е да има ясно указан метод за идентификация на местоположението на ПТП, който да дава възможност и за последващо **прецизно определяне на начало и край на участък с ПТП**.

Точното място при регистрация на ПТП е изключително важно, тъй като чрез него конкретното произшествие се обвързва със специфични характеристики на пътя и околната среда, които са от значение за достоверността на последващите анализи на УКПТП и препоръчаните мероприятия за обезопасяване.

Практиката показва, че в повечето страни както в Европа, така и в САЩ се прилага използването на т.нар. Географски Информационни Системи **GIS-системи**.

Предложение за промяна:

- Да се въведе задължителното **възстановяване на километричните знаци по пътната мрежа** при извършването на ремонтни и рехабилитационни дейности.
- Да се извърши и **хектометриране на всички пътища**, като е възможно това да става поетапно, което ще даде възможност за по точното определяне на мястото на ПТП.
- Изграждане на **допълнителна система от репери** по пътната мрежа, чието местоположение да бъде определено изключително точно, като мястото на ПТП се уточнява спрямо тях;
- Местоположението на ПТП да се определя с **GPS координати** на място.
- Изграждане на директна връзка с данните от осъвременената пътна информационна система, пряко свързана с **GIS-системата**. Първоначално обвързването в GIS-системата може да е задължително за трансевропейските пътища, магистралите, I-ви и II-ри клас пътища, като постепенно бъде обхваната цялата пътна мрежа.

6. Вписване на допълнителни данни за регистрирани ПТП

С цел извършване на по-точни анализи за УКПТП, предписване на мерки за обезопасяване, включително изготвяне на анализите за „полза – разходи“ е необходимо информацията да е по-детайлна по отношение на тежестта на произшествията.

Предложение за промяна:

Информацията за ПТП да се детайлизира, като в регистрационната форма за ПТП, за ранените лица се въведат кодове, показващи тежестта на раняването. Същите следва недвусмислено да дават възможност да се разграничат: „ПТП с леко ранени“ и „ПТП с тежко ранени“.

Това от една страна ще се отрази пряко на качеството на анализите за ПТП в УКПТП, а от друга, така се отговаря на изискванията на „Европейска програма за пътна безопасност за периода 2011 – 2020 година“ и по-точно на развитието на стратегията по отношение на ранените на пътя лица.

7. Каталог на Типовете ПТП

Схемата на ПТП дава много важна информация за вида и местоположението на произшествието, включително и за неговото възникване. Всичко това представя информация за т.нар. механизъм на настъпване на ПТП. Точната схема дава възможност да се направи добър анализ на УКПТП, който е предпоставка за избор на най-подходящите и целесъобразните мерки за обезопасяване на УКПТП.

Предложение за промяна:

1. Да се разработи **Каталог на Типовете ПТП**, по подобие на чешкия и немския такъв.
Те могат да послужат като пример за осъвременяване на нашите схеми и групирането им по типове в Каталог. Бихме препоръчали да се запази ясното групиране от чешкия каталог, който може да бъде допълнен с някои схеми от немския каталог.
1. Алтернативно на този етап, може да се заимства директно **Чешкия Каталог на Типовете ПТП**, тъй като достатъчно добре представя възможните схеми на ПТП.
2. Приетият **Каталог на Типовете ПТП да стане неразделна част от Наредбата и Методиката.**
3. Схемата на всяко ПТП, настъпило в съответната черна точка или участък, да се отразява в изискваните с Наредбата таблични форми, независимо, че схемите се „натрупват“ в Схемата на произшествията в УКПТП.

Съгласуване на данните за ПТП посочени Наредбата и Методиката и съответните Приложения и Таблици.

Предложение за промяна:

- Да се съгласуват изискваните съгласно Наредбата и Методиката данни за ПТП и начина на тяхното представяне в Таблиците и Приложенията.

V. Мониторинг и оценка на ефективността на предложените мерки за обезопасяване на УКПТП

Предложение за промяна:

- Резултатите от приложените мерки за обезопасяване на всеки УКПТП да се наблюдават в **3 годишен период**, последващ реализирането на мерките.