

ПРОЕКТ

НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЯ

ЗА ПОДОБРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА НА Р. БЪЛГАРИЯ ЗА ПЕРИОДА 2011 - 2020 г.

I. УВОД

Катастрофите по пътищата водят до огромни социални и икономически загуби за обществото. Те все повече се превръщат в сериозен проблем на българското здравеопазване, тъй като оказват пряко влияние на смъртността и заболеваемостта на населението.

За последните 10 години по пътищата на страната в резултат на пътнотранспортни произшествия са загинали 9852 граждани и са били наранени 90690.

Сравнението на пътнотранспортната обстановка в нашата страна по показателя убити на 1 млн. жители показва, че смъртността по нашите пътища е от 2 до 2,5 пъти по-висока.

Всяко тежко пътнотранспортно произшествие се проявява в загуба на живот, влошаване на здраве, унищожаване на имущество, огромни социално-икономически загуби за държавата и трайни психологически травми за хората.

Голяма част от пътнотранспортните произшествия са предотвратими и са отражение на съществуващото поведение на участниците в движението, нивото на конфликтност на пътната инфраструктура и нейната активна и пасивна безопасност, техническата изправност на автомобилния парк и неговата активна и пасивна безопасност, както и състоянието на долекарската и специализираната медицинска помощ.

Намаляването на жертвите и загубите в резултат на пътнотранспортните произшествия следва да се търси в изменението на тези определящи аварийността фактори, чието изменение изисква постоянни действия и съответни инвестиции.

В центъра на вниманието следва да се постави задачата за опазването на човешкото тяло от получаването на животонесъвместими травми.

II. ПРЕДМЕТ НА СТРАТЕГИЯТА

През изминалите години се наблюдаваше тенденция за абсолютизиране на грешките и нарушенията на участниците в движението като причини за ПТП

и усилията бяха насочвани предимно в тази насока - изменение на нормативната база предимно в насока увеличаване на санкциите и превенция за повишаване на познанията на участниците в движението. Без да се омаловажава досегашната дейност и постигнатите положителни резултати, следва да се отбележи, че процесът на пътното движението е непрекъснато взаимодействие между трите основни фактора, определящи безопасността на движението - поведение на участниците в движението, безопасност на пътната инфраструктура и безопасност на автомобилния парк, както и особено важния показател за намаляване на последствията - своевременната долекарска и специализирана медицинска помощ.

Резултатите от научните изследвания и положителните практики в страните с най-добри показатели на пътна безопасност показват, че еднакво внимание се отделя за усъвършенстване на всички тези показатели по отделно, като се поставят определени цели и конкретни програми за постигането им.

Днес особено актуално е въвеждането на транспортна система, толерантна към грешките, безотказна към нарушенията и пазеща човешкото тяло от фатални наранявания. В тази насока определено възлово значение имат дейностите по формиране на безопасно поведение на участниците в движението, изграждането и подържането на ниско конфликтна пътна инфраструктура, даваща ясни послания към участниците в движението и защитата им при фатални грешки, автомобилен парк с висока степен на техническа изправност, активна и пасивна безопасност и своевременната медицинска помощ.

Постигането на положителни резултати в тази насока изисква нов вид взаимодействие между държавните институции от една страна и неправителствения и частния сектор от друга, както и усъвършенстване управлението на безопасността на движението на национално, регионално и общинско ниво, в предприятията, учебните заведения и в семейството.

В този смисъл предмет на националната стратегия са обществените отношения, факти и обстоятелства, оказващи неблагоприятно влияние върху безопасността на движението, но същевременно и всичко онова, което притежава противодействащ ефект спрямо тях.

III. ПРИНЦИПИ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО

В центъра на дългосрочните принципи на настоящата стратегия за формиране на политиката по безопасността на движението стои тезата, че по-голямата част от катастрофите са предотвратими и че намаляването на загубите от пътнотранспортните произшествия е преди всичко грижа за конкретния човек, грижа за бъдещето и просперитета на нацията. Намаляването на нещастията по пътищата изисква обединяване на усилията на голям брой институции и воля за провеждане на конкретни мероприятия за безопасно

функциониране и намаляване на грешките на системата „водач - автомобил - път”. В тази връзка, следвайки съвременната философия на системния подход за намаляване мащабите на пътния травматизъм, настоящата стратегия ще бъде подчинена на определени принципи:

1. Човекът естествено допуска грешки.

Човешкият организъм е с ограничени способности. Систематичният подход на безопасността на движението открива, систематизира и подлага на анализ човешките грешки в рамките на транспортната система. Съвременните подходи за елиминиране и смекчаване на човешките недостатъци се различават според сетивните слабости и пропуски, но те всички концептуално се консолидират около потребността от отговорно поведение на участниците в движението.

2. Човешкото тяло е лесно наранимо.

Всеки човек има биомеханична търпимост към енергийния и силов обмен, който в своята съвкупност сполетява тялото при пътнотранспортни произшествия. Превишаване пределите на този толеранс води до наранявания и смърт. Систематичният подход изследва границите на биомеханичния толеранс на човешкото тяло, за да може да бъде постепенно изградена безопасна транспортна система, при която последиците от човешките грешки да са предвидени спрямо възможностите на човешкото здраве, за да бъдат овладени усилията в рамките на биомеханичните предели.

3. Безопасността на движението е споделена отговорност.

Традиционно отговорността за безопасността на движението лежеше персонално върху индивидуалния участник в движението. Съвременната доктрина почива на виждането, че успехът на безопасната транспортна система е функция от отговорното поведение на участниците в движението, съчетано с експертните качества и усърдие на проектантите и инженерите на пътната инфраструктура и с безопасността на автомобилния парк. Безопасното участие в движението е съвместна отговорност на неговите създатели, организатори и потребители - на всички участници, на цялото общество.

4. Транспортната система е приятел на човека.

Пътнотранспортната система като жизнен фундамент е реална илюстрация на основните закони на природата, управляващи движението на обектите, били те автомобили или хора, във времето и пространството. Начинът по който те си взаимодействат при конкретни условия е въпрос на физиката, който по начало е труден за предвиждане и подлагане на контрол. Придвижването е способност на човека да управлява кинетичната енергия, която всъщност е физическата енергия, получена от обекта (обикновено автомобил) в резултат на движението му. Кинетичната енергия е функция от масата на обекта и най-вече неговата скорост, дадени към всеки един времеви момент. За разлика от масата обаче, която е в линейна връзка с кинетичната

енергия, скоростта спрямо кинетичния показател се умножава на квадрат! Така когато скоростта на автомобила се удвои два пъти, нейната кинетична енергия се увеличава четири пъти, аналогично при увеличение на скоростта с 3 км/ч, кинетичната енергия нараства 9 пъти! Безопасната транспортна система зависи от успешното изолиране на източниците на кинетичната енергия (масата и скоростта), с което се цели избягване на сблъсъка, а когато това не е възможно - контролирано разпръскване на кинетичната енергия, за да не бъде превишен пределът на биомеханичния човешки толеранс. Познавайки физическите възможности на човека, стремежът е да се постигне търпимост на пътната обстановка към човешките грешки и към разумни нива на сетивни разстройства. Така всъщност систематичният подход цели да държи в изолация източниците на кинетичната енергия или в най-лошия случай - да ги контролира, така че да не се превишава критичната здравословна и жизнена граница на уязвимост. В този идеен порядък се обосновава и аргументира принципът за „приятелското” взаимодействие между пътната обстановка и участниците в движението, с цел налагането му като постоянно съпътстваща максима във всеки един процес на пътнотранспортно проектиране и моделиране на движението по нашите пътища.

IV. ЦЕЛ И ВИЗИЯ

1. Национална визия за безопасност на движението на Р. България за 2011 - 2020 г.

„БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО Е ПРАВО И ОТГОВОРНОСТ НА ВСИЧКИ.”

Визията е послание, в което намират израз социалните, икономически, демографски, психологически и културни особености на обществото. Тя е философията, чрез следването на която ще се търси постигането на поставените цели.

Държавата носи отговорността нейните граждани да се чувстват в безопасност на обществени места и да осигури безопасното им придвижване като участници в движението по пътищата.

Всеки гражданин притежава фундаменталното право и същевременно е отговорен пред другите за осигуряване на безопасността на движението по пътищата, които гарантират неговите живот и здраве.

2. Цел на стратегията - намаляване на жертвите на пътнотранспортните произшествия спрямо средните показатели за периода 2000 - 2009 г.

2.1. Намаляване броя на убитите от ПТП с 40%;

2.2. Намаляване броя на тежко ранените от ПТП с 20%;

2.3. Намаляване броя на децата - жертви на ПТП с 60%.

V. ПОДОБРЯВАНЕ НА УПРАВЛЕНИЕТО НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО

1. Загуби от пътнотранспортните произшествия.

Приблизителна стойност на материалната щета от един единствен загинал от пътнотранспортно произшествие на пътя, без да се отчитат неизмеримите стойности на емоционалната вреда, може да се изчисли, като се определят следните фактори: разходи за бърза медицинска помощ; разходи за последващи медицински грижи и манипулации; разходи от временната или постоянна трудова неспособност, както за работодателя, така и в личен и семеен план; социални разходи за подпомагане на инвалидите от пътнотранспортни произшествия; разходи за посещение и първоначални процесуални действия за регистриране на произшествието и образуване на разследване; разходи за разследване и изясняване на обстоятелствата и отговорността за произшествието; разходи за наказателни и граждански съдопроизводства; разходи по изпълнение на наказанията; унищожени превозни средства; разходи за възстановяване на инфраструктурни повреди; разходи за застрахователния сектор и други.

По информация на ЕИК на ООН и ЕСПБ приблизителната функционална стойност на посочените разходи за една европейска държава е еквивалентна на 2% от БВП на страната - стойност, която е загуба на държавата, обществото и на всеки данъкоплатец и за нашата страна възлиза приблизително на един милиард лева!

2. Ангажимента на институциите за решаване проблемите на безопасността на движението.

В интерес на ефективността и успешните резултати в намаляването броя на жертвите от пътнотранспортни произшествия е ангажираността на националните институции. Всеки социално - икономически ресор има отношение към безопасността на движението, поради което е необходимо всяко ведомство да начертае и следва обособена политика като принос към общите усилия за подобряване обстановката по пътищата. Приобщаването на институциите и конкретизиране на техните ангажменти по осигуряване на безопасността на движението ще даде като резултат по-добра ефективност на действията, политическа ангажираност и широк обществен отзвук по проблема. В съответствие с действащата нормативна база, обхватът и ангажиментите по усъвършенстване на отделните фактори, определящи безопасността на движението са разпределени по ведомства както следва:

- Министерство на вътрешните работи,
- Министерство на транспорта и съобщенията,
- Министерство на регионалното развитие и благоустройството,
- Министерство на земеделието и храните,
- Министерство на околната среда и водите,

Министерства на образованието, младежта и науката,
Министерството на икономиката,
Министерството на правосъдието,
Министерството на финансите,
Министерството на спорта,
Държавната агенция за закрила на детето,
Областните управители,
Кметовете и общинските съвети,
Училищата.

3. Диалог с гражданското общество по проблемите на безопасността на движението.

Безопасността на движението изисква приобщаване на гражданското общество и неправителствените организации към проблема на пътния травматизъм и изграждането на активна мрежа от партньори. За целта са необходими конструктивен диалог, обмяна на опит и участие в съвместни проекти, за да може като краен резултат да се оформи стабилна коалиция с водеща роля в осигуряването на безопасността на движението.

4. Активизиране на неправителствените организации за решаване на проблемите на безопасността на движението по пътищата.

Неправителствените организации са основен проводник на обществената активност и проява на форма на ангажираност. Те имат водеща роля в изграждането на стабилна държавно - обществена коалиция, която да генерира полезни предложения, проекти, програми и инициативи за подобряване обстановката по пътищата. За активизирането на неправителствения сектор е необходимо подобряване на координацията с водещите държавни институции с цел постигането на ефективен, интензивен и ползотворен обмен и комуникация.

5. Активизиране на здравната общност в решаване проблемите на безопасността на движението.

Характерна за повечето страни от Европейския съюз е активната и дори водеща роля на здравния сектор при решаването на проблемите на безопасността на движението. От тях идва инициативата за задължителното въвеждане и ползването на обезопасителни колани и седалки за деца, на каски за мотоциклетистите и велосипедистите. Именно здравеопазващата общност лобира най-активно за подобряване на правоприлагането и осигуряване на нормативни диспозитиви в областта на безопасността на движението. В този ред на мисли е целесъобразно да се положат усилия за трайно и активно приобщаване на националния здравеопазващ сектор в провеждането на политиката по осигуряване на по-безопасна конюнктура на движението по пътищата на страната, в частност по отношение подобряването на спешната медицинска и долекарска помощ, рехабилитационните и следболнични мероприятия на социална реинтеграция

6. Активна регионална политика за решаване проблемите на безопасността на движението.

Националната политика по безопасност на движението се провежда реално в регионите на страната. Нейн проводник и изпълнител са областните управи и общинските администрации, чиито служебен приоритет е подобряването на жизнената социална среда в интерес на териториалните общности, респективно на обществото в неговата цялост. Безопасността на движението е неизменен, жизненоважен, динамичен и характерен фактор за ежедневието на гражданите, не само в урбанизираните райони с висока концентрация на населението, но и за жителите на извънградските населени места. Областните и общински власти като непосредствен проводник и реализатор на държавната политика осъществяват в качеството си на администрация пряк контакт с гражданите по населените места. Именно местните власти познават характера и особеностите на движението по пътищата в своя регион, град или село, от където безспорно се обосновава потребността от активна и отговорна позиция и ангажираност по проблемите на безопасността на движението. За целта е нужна по-ефективна, бърза и целенасочена координация с местните власти в насока подобряване обстановката по пътищата, както и съвместното участие във взаимни проекти, осигуряване на държавна финансова подкрепа и методическа помощ, приобщаването на местни неправителствени организации към проблема и най-вече ясно и конкретно определяне на постоянните функции в регионален фокус за намаляването на пътния травматизъм.

7. Алтернативни форми на придвижване.

За насърчаване използването на алтернативни форми на придвижване е необходима рамкова политика на национално и местно ниво преди всичко, за да възникне основание за промяна. За целта следва коренно да се промени качеството на алтернативните форми на придвижване, в това число и безопасността на движение. Основната цел, която се преследва с алтернативния транспорт е да спадне ползваемостта на личния автомобил, от което ще се повиши ефективността на придвижване, ще намалют вредните емисии в атмосферата, ще се повиши безопасността на движението в урбанизираните райони и ще се създаде здравословна жизнена среда. В този ред на мисли е нужно:

7.1. Повишаване качеството на обществения градски и железопътен транспорт по отношение на удобство, комфорт, редовност и комуникативност;

7.2. Насърчаване на местните власти да стимулират и организират развитието на обществения транспорт;

7.3. Провеждане на обществени кампании за насърчаване на здравословни форми на придвижване.

8. Корпоративна социална отговорност - обвързване на частния

сектор и пазара с безопасността на движението.

Социалната отговорност не се изразява само в законосъобразни действия, но и във влягането на допълнителни ресурси в човешкия капитал! Безопасността на движението не може да се постигне без участие на частния сектор, който е основен работодател на трудовия пазар. Частните организации притежават възможността да използват различни механизми за въздействие спрямо техните служители и партньори, като освен това могат да участват активно в подобряването на безопасността на движението и в качеството на капиталовложител. За привличане на бизнеса и пазара към проблема на пътния травматизъм следва да се набележат целенасочени мероприятия:

8.1. Подобряване на взаимодействието между държавните институции и организациите от частния сектор за решаване проблемите на безопасността на движението;

8.2. Приобщаване на неправителствени организации и търговски компании към процесите на инициране и приемане на държавнически решения по отношение на националната политика за намаляване на пътния травматизъм;

8.3. Организиране на обществени мероприятия за популяризиране на публично - частното взаимодействие в областта на безопасността на движението и на форми за отличаване за изключителен принос в подобряването на безопасността на движението по пътищата на България.

9. Шофиране през работно време.

В Европейския съюз 6 от 10 трудови злополуки, завършили с фатален край, са пътнотранспортни произшествия! „Подвижното работене” като тенденция, превръщаща автомобила в служебен офис, не подминава и българското трудово ежедневие. В този ред на мисли е крайно наложително да се обърне повече внимание на трудовата дисциплина относно управлението на моторно превозно средство. В тази насока е целесъобразно:

9.1. Въвеждане на дисциплинарен механизъм за повишаване културата на водачите - държавни служители на различните ведомства в насока подобряване на личната и обществена безопасност на движението;

9.2. Задължаване на частния сектор да подобрят и следят за културата на движение на служителите, управляващи МПС през работно време чрез трудовоправни механизми на въздействие.

VI. ПОВЕДЕНИЕ НА УЧАСТНИЦИТЕ В ДВИЖЕНИЕТО

1. Ограничаване влиянието на превишената и несъобразена скорост.

Превишената и несъобразена скорост е основната, най – често срещана причина за загуба на управление на моторното превозно средство, за удължения спиращ път и тежестта на повреждане на човешкото тяло при

пътнотранспортно произшествие. Поради превишена и несъобразена скорост настъпват ежедневните произшествия от вида напускане на платното на движение и удари в неподвижни препятствия и преобръщания, ударите на пешеходци, загубата на управление при изпреварване и др. Намаляването на скоростта на движение само с 5% може да доведе до намаление на смъртните случаи с 20% и на ранените с 10%. При удар на пешеходец от автомобил със скорост от 60 км/час от 10 блъснати 9 загиват. Най-голямото намаление на броя на загиналите във Франция е постигнато вследствие намаление на средната скорост на движение с 10 км/час.

Намаляването на тежките пътнотранспортни произшествия по причина „превишена и несъобразена скорост” изисква системен подход за оказване въздействие върху всички елементи на движението:

1.1. Изграждане на интегрирана система за контрол на скоростните режими по републиканската пътна мрежа, общинската мрежа и в населените места;

1.2. Актуализиране на скоростните режими по пътната мрежа в зависимост от функционалното предназначение на отделните участъци;

1.3. Въвеждане на диференцирано ограничение на скоростта за новите водачи, при влошени метеорологични условия, през тъмната част от денонощието и др.;

1.4. Усъвършенстване на законодателството за контрол по спазването на скоростните режими, съкращаване на времето за административно обслужване и осигуряване на бърза събираемост на наложените глоби;

1.5. Разширяване на публично-частното партньорство при изграждане на системи за контрол на скоростните режими;

1.6. Въвеждане на информационни системи за регистрация на скоростта на движение на моторните превозни средства;

1.7. Повишаване на знанията и уменията на водачите при спиране и движение в хоризонтални криви;

1.8. Повишаване на знанията на участниците в движението по отношение повредите, които се нанасят на човешкото тяло при различни скорости по време на сблъсъка;

1.9. Разширяване приложението на инфраструктурни решения за ограничения на скоростта на движение: изкуствени неравности, възглавници, изнесени бордюри, повдигнати кръстовища, повдигнати пешеходни пътеки, кръгови кръстовища и др.

1.10. Въвеждане на зони с ограничение на скоростта 30 км/час;

1.11. Въвеждане на ограничители на скоростта за моторните превозни средства за превоз на хора и товари;

1.12. Поощряване на диалога с гражданите и наблюдаване на обществената позиция по проблема;

1.13. Поставянето на информационни предупредителни табели за нивото на безопасност на пътя;

1.14. Насърчаване на екологичен транспорт;

1.15. Осъществяване на подробен анализ за особеностите на пътната обстановка и разработване на конкретни мерки за намаляване на скоростта на придвижване в населените места от областните и общински администрации с оглед безопасното взаимодействие на участниците в движението и особено на места с повишена концентрация на пешеходци, велосипедисти и мотористи.

2. Намаляване броя на водачите, управляващи под въздействието на алкохол.

Проблемът налага потребността от усъвършенстване на националната и регионалните системи за събиране на данни и отчитането им, от по-ефективен и реален контрол над водачите, особено превозващи опасни товари и пътници или управляващи други товарни автомобили. Превъзпитанието на водачите по отношение на алкохола преди и по време на шофиране следва да се постигне посредством:

2.1. Въвеждане на нулев толеранс за концентрацията на алкохол в кръвта;

2.2. Организиране и провеждане на кампании за повишаване познанията на хората за влиянието на алкохола върху възможностите на водача, за ПТП поради употреба на алкохол и необходимостта зад волана да седи трезвен водач;

2.3. Осигуряване на бързи, ефективни и особено тежки административнонаказателни и наказателноправни преследване и репресия;

2.4. Въвеждане на дисциплинарни санкции за трудовите колективи не само в публичния, но и в частния сектор;

2.5. Утвърждаване на стандарти за автомобилни технологии, ограничаващи шофирането под влияние на алкохол - т.н. детектори за алкохол или още блокатори на стартера, което оборудване следва да е задължително за водачите на товарни автомобили и на автомобилите за превоз на пътници и особено за водачите - рецидивисти по отношение на пияното шофиране;

2.6. Осведомяване на населението за опасностите и последиците от управление на МПС под въздействие на алкохол посредством активното съдействие на неправителствения сектор и средствата за масова информация;

2.7. Периодично събиране на статистически данни за разпространение на шофирането под въздействие на наркотични вещества;

3. Противодействие на управлението под въздействието на наркотици.

Това явление се отнася най-вече към потребителите на наркотични вещества, най-голям дял сред които заемат млади хора. В това число се включват както пълнолетни, така и непълнолетни, респективно и неспособни водачи на превозни средства. Противодействието на този

отрицателен социален феномен изисква съвременни тенденциозни подходи, изцяло съобразени със спецификите на целенасочената борба срещу конвенционалната престъпност, свързана с разпространението и употребата на наркотични и др. упойващи вещества, изчерпателно посочени в приложенията към Закона за наркотичните вещества и техните прекурсори. Управлението на моторно превозно средство под въздействието на наркотични вещества е изключително опасно и безотговорно поведение от страна на извършителя, обществената опасност на което намира отражение и в инкриминираните състави на Наказателния кодекс. Противодействието изисква финансови инвестиции и строга нормативна репресия посредством следните подходи:

3.1. Медицински проучвания по проблема;

3.2. Специално обучение на полицаите за разпознаване на белезите на наркотичното влияние и засилване на полицейския контрол;

3.3. Поетапно екипиране на контролните органи с технически средства за установяване употребата на алкохол и наркотични вещества от водачите на МПС;

3.4. Осведомяване на обществото за отрицателното влияние на наркотиците при управлението на автомобил;

3.5. Инкорпориране на квалифицирани наказателни състави за управление на МПС под въздействие на наркотици;

3.6. Изследване на отликите в употребата на различните видове наркотични вещества и на влиянието им върху процеса на шофиране;

3.7. Утвърждаване на практиката за извършване на медицински изследвания на водача за концентрация на наркотични вещества в кръвта при настъпило тежко пътнотранспортно произшествие.

4. Повишаване ползваемостта на обезопасителните колани, каски и детските обезопасителни системи.

Коланите смекчават 30% от тежките наранявания и предотвратяват 50% от смъртните случаи. Децата, които не са обезопасени рискуват седем пъти повече да бъдат убити или тежко ранени при произшествие в сравнение със случаите, при които са обезопасени с колани и детски седалки. Повишаването на ползваемостта на коланите, каските и детските седалки е ключов момент за повишаване безопасността на участниците в движението. То може да се постигне чрез:

4.1. Въздействие над обществото посредством осведомителни кампании и законодателни санкции;

4.2. Организиране на системен мониторинг на нивото на ползване на обезопасителните колани по региони и предприемане на система от мерки за повишаване на ползваемостта.

4.3. Завишаване размерите на глобите за неползване на обезопасителни средства;

4.4. Насърчаване закупуването на превозни средства, оборудвани с електронни технологии на новите автомобили, каквито са системите за напомняне за обезопасителните колани на водача и пътниците в купето;

4.5. Провеждане на кампании за повишаване знанията на родителите относно опасностите, които застрашават здравето и живота на децата, когато при пътуване в автомобил не се ползват детски обезопасителни системи;

4.6. Засилване на полицейския контрол по правилния превоз на деца в автомобилите;

4.7. Контрол по ползването на обезопасителни каски от водачите и пътниците на мотоциклети и мотопеди;

4.8. Провеждане на кампании за повишаване знанията на населението по опасностите при управление на двуколесни ППС без обезопасителни каски и последствията от настъпилите ПТП.

5. Ограничаване на мобилните комуникации по време на шофиране.

На мобилните комуникации се приписва съществен принос в образуването на стресови състояния на водачите по време на управлението на автомобил. Употребата на мобилни технологии понижава способността за реакция на водача, влияе отрицателно на вниманието и концентрацията на водача, на неговата способност за навременна и адекватна оценка на променящата се пред него обстановка на движението.

5.1. Насърчаване използването на мобилни технологии за безопасна комуникация по време на шофиране чрез кампании, обществено осведомяване и дискусии;

5.2. Завишаване санкциите за използване на забранени устройства зад волана;

5.3. Организиране на изследване за мащабите на вредната практика.

6. Мерки за ограничаване влиянието на умората върху тежките пътнотранспортни произшествия.

Умората се характеризира най-вече със занижените физически и психически способности на водача да участва безопасно в движението по пътищата. Предвид особеностите на транспорта за осъществяване на търговски дейности следва да се постави акцент на тежките последици, които понасят останалите участници в движението при произшествия с тежкотоварни превозни средства и автобуси. Отстраняването на умората като отрицателен фактор на движението се постига чрез различни подходи:

6.1. Повишаване познанията на хората за влиянието на умората върху способността за шофиране и за липсата на успешни методи за нейната манипулация и контрол по време на участие в движението;

6.2. Разпространение на доказано ефективните инфраструктурни и технологични решения като неравните полоси на пътя, електронните системи за следене будността на водача и направлението на движение на автомобила и пр.;

6.3. Завишаване санкциите при неспазване предписанията за почивка от професионалните водачи;

6.4. Засилване контрола по спазване на режимите на движение и на почивките от професионалните водачи.

7. Ограничаване на агресията по пътищата.

Агресията по пътищата се изразява в явно демонстриране на поведение, negliзиращо правата на останалите участници в движението. Обществото е застрашено от агресията по пътищата, която далеч не е резултат само от напрегнатото ежедневие. Агресията е проявление на безотговорно, лекомислено и пренебрежително поведение спрямо обществото. За да се изкорени агресивното шофиране като маниер на участие в движението по пътищата, отворени за обществено ползване са необходими комплексни, всеобхватни и систематични подходи:

7.1. Образованието е основен източник за изграждане на устойчива, добродетелна и социалноотговорна ценностна система, която винаги върви ръка за ръка с възпитанието от най-ранна възраст. Семейството и училището далеч не са безучастни що се касае до безопасността на движението. В този ред на мисли е крайно наложително да се подпомогне обществото в осъзнаването на неговата отговорност като цяло, респективно на всеки един негов член, на всяко отделно семейство, социална група, институция и пр. в осигуряването на безопасно движение;

7.2. Агресивното шофиране е социално явление, чийто трагични резултати обуславят неговата обществена опасност, поради което наказателната репресия следва да предвижда възможно най-тежки наказания за постигане на възпитателен и поправителен ефект у нарушителите;

7.3. Пътната инфраструктура не трябва да създава предпоставки и да позволява движение, което застрашава живота и здравето на уязвимите участници в движението. В тази насока е целесъобразно въвеждането на стандарти за проектиране на пътната мрежа като проактивен метод за обезпечаване на безопасността;

7.4. Агресията на водача се нуждае от оценка, която да способства моделирането на мерки за нейното противодействие. Агресивното шофиране е белег на нежелания, безотговорен и опасен профил на водача, което налага неговото познаване и изучаване с оглед на обществената потребност от трайното му отстраняване като социално явление.

VII. ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Освен общностните ангажименти на страната по отношение безопасността на инфраструктурата, следва да се отбележи и необходимостта от прилагането на системни мерки за намаляване на произшествията, като се вземе

предвид актуалната експертна оценка на обстановката по пътищата. В тази насока е необходимо:

1. Да се откриват и отстраняват местата с концентрация на пътнотранспортни произшествия;

2. Да се проектират безопасни модели за направляване на движението, при които водещ приоритет да е избягването на конфликтните точки между участниците - кръгови кръстовища, вливания и отливания на пътния поток, изкуствени неравности, подлези, надлези и пр.

3. Въвеждане на зони с ограничение 30км/ч в населените места;

4. Обезопасяване на крайпътното пространство чрез:

4.1. Възлагане на компетентните централни и местни ведомства разработването на национална и местни програми за ефективно противодействие на проблема;

4.2. Оценяване и класифициране на пътищата според нивото на безопасност на техните крайпътни зони;

4.3. Проверка на степента на обезопасяване на крайпътните участъци с рисков потенциал за пътнотранспортни произшествия;

4.4. Установяване и обобщаване на местата с концентрация на ПТП с фатален изход в резултат на необезопасени крайпътни участъци;

4.5. Предвиждане на превантивни мерки за подобряване безопасността на пътната инфраструктура, досежно прилежащите крайпътни зони;

4.6. Интегриране на инфраструктурни технологии за предотвратяване и/или смекчаване на последиците на ПТП с напускане на пътя и съпътстващи мерки:

- използване на съоръжения за успокояване на движението при навлизане в опасни зони от пътя;

- разчистване на непосредствените крайпътни места от препятствия за движението - дървета и сгради, пазари и сергии, билбордове и рекламни табели и пр.;

- вертикална и хоризонтална сигнализация за предупреждаване на трафика от повишен риск;

- въвеждане на стандарти за безопасно планиране на крайпътните участъци и за ефективен контрол относно спазването на изискванията;

- осигуряване на добра видимост и осветление на рисковите участъци от пътя;

- въвеждане на стандарти за използване на съоръжения и техника за предотвратяване и смекчаване на пътнотранспортните произшествия с напускане на пътя според предназначението им:

- адаптирани правила за движение - скоростни ограничения и забрани, навременно сигнализиране и видими от навлизащите в участъка;

- съпътстваща участъка вертикална и хоризонтална сигнализация за повишаване вниманието на водача;
- изравняване на крайпътните участъци с равнината на пътя и предотвратяване на опасността от пропадане при напускане на платното за движение;
- предупредителни знаци и маркировка за канавки и дървета, рекламни табели и пр. в близост до пътя, в случай че отстраняването им е невъзможно или предстои;
- обезопасяване на неподвижните препятствия край пътя със съоръжения за смекчаване силата на удара;
- поставяне на мантинели на участъци с риск от напускане на пътя при движение с несъобразена скорост - прави участъци, мостове, завои и пр.

5. Установяване на методи за предвиждане и своевременно обезопасяване на рисковите места от пътната мрежа.

- 5.1. Повишаване на видимостта при завои, вливания и отливания на пътища чрез поставяне на пътни огледала;
- 5.2. Организиране чрез местните власти на цялостен оглед за изправно обезопасяване на мрежата от ЖП прелези в цялата страна;
- 5.3. Категоризация на пътищата според интензитета на трафика и присъщите особености на пътната обстановка.

VIII. ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

Автомобилът е опосредстващото звено между водача, пътника и пътя. Безопасността на движението е функция от безопасността на автомобилния парк. Непрекъснатото подмладяване и модернизиране на автомобилите по пътищата на България, които отговарят на европейските стандарти за безопасност, очертават една целесъобразна и социалноотговорна национална политика, чийто приоритети следва да се изразяват в:

1. Повишаване на техническата изправност на автомобилния парк посредством всеобхватен и усъвършенствен контрол на дейността по проверка и удостоверяване на изправността на автомобилите;

2. Поощряване обновяването на автомобилния парк в насока по – безопасна конструкция и наличието на системи за пасивна и активна безопасност като електронна стабилизираща система, интелигентна система за подбор на скоростта, система за проверка на обезопасяването с колани, оборудване на автомобила със система за въздушни възглавници;

3. Постепенно въвеждане на задължително изискване към процедурата за регистрация на МПС за всички нови превозни средства в страната да бъдат оборудвани с електронна стабилизираща система, като въвеждането на мярката следва да се извърши поетапно като се започне от

тежкотоварните, през МПС за превоз на пътници и до 2014г. се стигне до всички нови леки автомобили;

4. Организиране и провеждане на обществени кампании за повишаване на познанията на водачите за предимствата от инвестиране в безопасността на автомобила;

5. Привличане на не правителствения сектор и на автомобилните търговски представителства в усилията по популяризиране и разпространение на системите за активна и пасивна безопасност на автомобила;

6. Повишаване на нормативните критерии за техническа изправност на автомобилите според спецификите на сезонната пътна обстановка – задължително оборудване на автомобилите със зимни гуми през студените месеци;

7. Утвърждаване на национална политика за съобразяване с комплекс от критерии за активна и пасивна безопасност на автомобилите, закупувани с държавни средства;

8. Приемане на комплекс от критерии за оборудване с технически системи за активна и пасивна безопасност с оглед въвеждане на задължителна стандартизация на автомобилите, продавани на националния пазар, което да е реализирано до края на 2020 г.;

9. Стимулиране разпространението и закупуването на моторни превозни средства с безопасен дизайн, надеждна категоризация за безопасност по системата на EuroNCAP и електронни системи и технологии като:

- антиблокираща спирачна система;
- система за сигнализиране при превишена скорост;
- предупреждение за умора и задремване;
- предупредител за колани;
- система за сигнализиране при неспазване на дистанция;
- детектори за пресичане на линиите на платното за движение;
- система за автоматична връзка с оперативния център за бърза помощ;
- интегрирана система за мобилна комуникация през време на шофиране;
- пътна навигация с модул за прогнозиране на безопасно и спокойно шофиране.

10. Безопасността на движението като проблем на общественото здравеопазване.

Животът и здравето на участниците в движението са проблем и грижа на общественото здравеопазване и в този смисъл не могат да се опровергават критиките по отношение ангажираността на националния здравеопазващ сектор, чиято роля би следвало да е на челни позиции сред водещите институции в противодействието на пътния травматизъм. Показателна в това

отношение е водещата роля на Световната здравна организация като основен инспиратор в световен мащаб. Именно тя препоръчва институциите по здравеопазване да поемат по – активна роля във войната по пътищата, поставяйки противодействието на пътния травматизъм като водещ приоритет на ведомствената политика по здравеопазване. В този контекст е крайно необходимо полагането на усилия в подобряването на:

10.1. Доболничната, спешната и специализирана медицинска помощ като всеобхватна координирана система за полагане на медицински грижи непосредствено след произшествието до хоспитализирането и последващото спешно и специализирано медицинско третиране; Следва да се постави акцент на посттравматичната грижа за пострадалите от катастрофи на пътя с оглед на потребността от подобряване качеството и ефективността на медицинските грижи на този етап. Подобряването на посттравматичната грижа би могло да се потърси в следните насоки:

- популяризиране на националния спешен телефон 112;
- подобряване на диспечерската координация между оперативните служби;
- подобряване на методологията за бърза и ефективна спешна медицинска помощ;
- взаимодействие между медицинските органи и вносителите на автомобили в Р. България.

10.2. Процеса на рехабилитация на пострадалите от произшествия и полагане на грижи за постепенното възстановяване на психичното здраве, влошено вследствие на претърпени стрес и шок от преживяната катастрофа;

10.3. Обществено осведомяване относно щетите и вредите, които държавата и частният сектор понасят в резултат на пътната аварийност;

10.4. Организиране на дейности по изготвянето на национални и местни стратегии и програми за превенция на обществото от пътни произшествия.

11. Насърчаване на пешеходното придвижване и карането на велосипед в контекста на предимствата за личното здраве и безопасността на движението.

Движението по пътищата в световен и европейски план се разглежда в системния порядък на здравеопазването не само в аспекта на пътния травматизъм. Като проява на грижата за околната среда и за здравословната обществена хигиена, политиката на движение по пътищата все по – отчетливо фокусира обектива на бъдещето върху здравословните методи на придвижване с проактивната грижа за превантивно обезпечаване и подобряване безопасността на движението за пешеходците и велосипедистите. В този смисъл следва да се повишат усилията на националните и местни институции за насърчаване на здравословни методи на придвижване - разходки и каране на велосипед вместо личен автомобил и пр. Именно осигуряването и

популяризирането на предимствата на алтернативните методи за движение са гаранция за пренебрегване удобствата на мобилния транспорт. В тази насока особено ключова роля за постигането на някакъв напредък имат институциите за регионално развитие и благоустройство и местните власти по населените места в страната.

12. Постоянно обучение на участниците в движението по проблемите на безопасността с помощта на социални и училищни програми, служебни семинари, кампании и медийно осведомяване

Обучението на участниците в движението е необходимо, тъй като хората не познават опасностите на движението и не възприемат съпричастно човешките трагедии докато сами не ги сполети нещастieto. Преследваната цел обаче е предпазването на хората от пътни произшествия, което изисква постоянна манипулация на човешкото съзнание. Това е възможно чрез организиране и насърчаване на социални програми, служебни семинари, кампании и осведомяване чрез средствата за масова информация. Инициатори на подобни мероприятия могат да бъдат правителствени и неправителствени организации, държавни предприятия и общини, търговски дружества и компании, училища, детски градини и пр., а националната политика по осигуряване на безопасността на движението следва да насърчава и подкрепя дейността по непрекъснатото ограмотяване на обществото с цел постигането на адекватна социална реакция по проблема.

12.1. Изменение на програмата за обучение на кандидатите за водачи на моторни превозни средства;

12.2. В първите 6 учебни часа темите да бъдат посветени на тежките пътнотранспортни произшествия, наказанията и принудителните мерки налагани за нарушения на правилата за движение и за същински престъпления по транспорта;

12.3. Усъвършенстване на процеса на провеждане на теоретичния и практически изпит на кандидатите за водачи на МПС;

12.4. Обективизиране на процеса на проверка на познанията и уменията на кандидатите за водачи на МПС;

12.5. Основно преработване на въпросите от тестовете за проверка на теоретичните познания. Отстраняване на всички грешни въпроси и на тези без отношение към безопасността на движението по пътищата;

12.6. Обучение на кандидат - водачите за разпознаване на риска в движението;

12.7. Създаване на нормативни предпоставки за стартиране на обучение на кандидати за водачи на МПС от 16 годишна възраст и управление с придружител след получаване на временно свидетелство за управление;

12.8. Разписване, структуриране и внедряване в социалното, битово и служебно ежедневие на доживотна програма за обучение на участника в

движението съобразно принадлежността му към обособените според общите им характеристики възрастови групи:

- до 4 год. възраст;
- от 4 до 12 год. възраст;
- от 12 до 16 год. възраст;
- нови водачи (от 16 до 25 год. възраст);
- правоспособни водачи (от 25 до 60 год. възраст);
- възрастни водачи и др. участници в движението.

13. Насърчаване на обществените транспортни системи за ограничаване на вредните емисии, шума, задръстванията и подобряване безопасността на движението

Усилията в тази насока следва да се положат най-вече от националните и местни институции. За да се насърчи гражданинът към ползването на обществен градски транспорт, трябва първо да се създадат условия за отдаване на приоритет на предимствата на този вид придвижване за сметка на удобствата на личния автомобил. Градският транспорт трябва да има потенциал за поемане на пътния поток, да предлага качествена и комфортна услуга на своите потребители. В този смисъл в Р. България е необходимо да се положат неимоверни усилия за моделиране на изцяло нова концепция за обществения транспорт - концепция, която да не се концентрира самоцелно около прагматиката на своята фундаментална целенасоченост, а около принципите и закономерностите на пазара и потреблението на търговски услуги. В този контекст не може да се открие само ролята на търговските компании от транспортния сектор, а националните и местни институции да очертават безучастен силует в цялостния процес по устройство и организация на движението в населените места и по насърчаване и улесняване на алтернативните форми на придвижване. Предимствата на обществения транспорт като заместител на личния автомобил са:

13.1. По-малка концентрация на вредни емисии в градската атмосферна среда;

13.2. Намаляване на задръстванията, повишаване ефективността на придвижване и по-висока производителност на труда вследствие на спестеното време;

13.3. Подобряване безопасността на движението чрез по-малко автомобили като опасност за уязвимите участници в движението.

13.4. За да бъдат постигнати тези предимства е нужно:

- популяризиране, насърчаване и налагане на национална и местна политика за осигуряване на условия и ефективна организация за алтернативни форми на придвижване с благоприятен ефект за околната среда;
- предвиждане на нормативни стандарти и предпоставки за екологични и транспортно-ефективни инфраструктурни решения;

- приемане на сурови санкции за замърсяване на околната среда с вредни емисии и шум.

IX. ЦЕЛЕВИ ГРУПИ

Участниците в движението се класифицират според различни критерии на обстановката на пътната аварийност. Обособените групи участници в движението се различават според формата на участие, т.е. придвижване в системата на общественото движение. С оглед на характеристиките на различните категории участници в движението се открояват по-уязвими социални групи, чиято защита в юриспруденцията е довела до гарантиране на правата им в законодателната уредба на страната. Категоризацията обаче е далеч по – необходима за превенцията на тези групи от произшествия по време на участието им в движението по пътищата. Систематизацията на целевите групи се обуславя приоритетно според степента на тяхната уязвимост и според честотата на участието им в пътния травматизъм на страната.

1. Пешеходци.

Рискът за пешеходеца да бъде убит при произшествие на един пропътуван километър е 9 пъти по-висок отколкото за пътника в моторно превозно средство. Пешеходците, заедно с велосипедистите, са най-уязвимата група участници в движението. В европейски план усилията за подобряване на тяхната безопасност се концентрират във въвеждането на стандарти за автомобилен дизайн в насока подобряване качеството на пасивната безопасност на произвежданите превозни средства.

Относителният дял на загиналите пешеходци при ПТП в нашата страна е един от най-високите спрямо страните от Европейския съюз и е обусловен преди всичко от високата конфликтност на пътната инфраструктура в населените места, слабото разделение на транспортните от пешеходните потоци, ниската транспортна култура и дисциплина на пешеходците, неадекватната скорост на движение от страна на водачите на МПС и др. За ограничаване на този вид ПТП е необходимо:

1.1. Активизиране на националните и местни институции за изпълнение на стратегията по изграждане на зони с ограничение на скоростта за придвижване до 30км/ч. - т.н. „Зони 30”;

1.2. Организиране и провеждане на засилен общински и полицейски контрол по изпълнението на разпоредбите за паркиране и спазването на предимството в зоните на пешеходни пътеки, спирките на МПС за обществен превоз на пътници с цел повишаване на безопасността на пешеходците и информираността на обществото, както и за опасностите при пешеходно движение;

1.3. Усъвършенстване на нормативните документи, регулиращи отношенията в зоните на пешеходните пътеки и поддържане в постоянна

изправност на сигнализацията, осветлението и маркировката на съществуващите пешеходни пътеки;

1.4. Разработване на мерки за завишаване размера на наказанията спрямо водачите за нарушаване режимите на движение в зоните на пешеходните пътеки, спирките, както и за пешеходците, нарушаващи правилата за движение;

1.5. Провеждане на разяснителни кампании на тема „Уважение към пешеходеца - равноправен участник в пътното движение” и за опасностите за пешеходното движение;

1.6. Подобряване на видимостта между пешеходците и водачите на превозните средства;

1.7. Създаване на организация за повишаване на информираността на обществото относно опасностите за пешеходното движение, за механизма на ПТП с участие на пешеходци над 65-годишна възраст;

1.8. Провеждане на информационни кампании и други форми за обучение на по-възрастните пешеходци;

1.9. Разработване на система от мерки за изграждане на адекватна транспортна система за осигуряване на мобилност за хората с увреждания;

1.10. Премахване на тежките брони на автомобилите;

1.11. Въвеждане на по-безопасен стандарт за инфраструктурно моделиране на местата, където пресичат пешеходци;

1.12. Повишаване на ползваемостта от страна на пешеходците на светлоотразителни елементи за по-добра видимост в тъмната част от денонощието.

2. Велосипедисти.

При съпоставка с пътниците в моторни превозни средства велосипедистите поемат 7 пъти по-висок риск да бъдат убити по време на движение по пътищата за един пропътуван километър. Подобряването на пасивната автомобилна безопасност ще доведе до по-ниска смъртност и по-леки травми не само за пешеходците, но и за велосипедистите като втора най-уязвима група участници в движението.

Велосипедното движение като алтернативен начин на придвижване ще продължи да се развива като екологичен транспорт, повишаващ физическата активност и здраве на хората и изискващ минимални лични разходи. В тази връзка на велосипедистите следва да се обърне особено внимание в насока осигуряване на безопасни условия за придвижване. За целта е целесъобразно:

2.1. Създаване на условия за отделяне на велосипедното движение от това на останалите превозни средства. Въпросът за велосипедното движение да стане неразделна част от транспортно – комуникационните планове и плановете за организация на движението в населените места;

2.2. Провеждане на кампании за повишаване на ползваемостта на защитните каски;

2.3. Повишаване познанията на водачите относно опасностите, свързани с велосипедното движение и особено ниската видимост привечер и през нощта;

2.4. Задължително носене на обезопасителна каска за велосипедистите до 14 год. възраст;

2.5. Насърчаване на общинските дейности по проектиране на велосипедни зони, алеи и тяхното обособяване и обезопасяване от въздействието и контакта с трафика;

2.6. Въвеждане на по-високи изисквания и завишаване на контрола по спазване на правилата за движение от страна на велосипедистите;

2.7. Повишаване на видимостта на велосипедите и велосипедистите при движение през тъмната част от денонощието.

3. Мотоциклетисти и мотопедисти.

Друга уязвима група участници в движението е тази на мотоциклетистите. Мотоциклетистите имат специфичен проблем с контролирането на своите МПС и с високата уязвимост при ПТП. Често мотоциклетистите не обръщат достатъчно внимание на редица правила за движение като например управление на мотоциклета със скорост, която ще позволи спиране в рамките на видимата дистанция, движение в крайната дясна част на пътя, изискванията за шум и др. Сходна на мотоциклетистите е групата на мотопедистите, като последните се открояват с по-крехки физически характеристики поради по-ниския законоустановен възрастов праг и следователно по-високата популярност сред лицата под 18 годишна възраст. Фатално за тази група участници в движението се оказва излагането на човешкото тяло на външната среда, което го прави директно уязвимо на неблагоприятните външни влияния. За намаляване броя на убитите и ранени мотоциклетисти и мотопедисти е необходимо:

3.1. Организиране и провеждане на кампании за безопасно управление на мотоциклети и мотопеди при различни условия за движение и огласяване на последиците от ПТП с участието на мотоциклетисти и мотопедисти;

3.2. Повишаване на продължителността и обхватността на обучението за получаване на правоспособност за управление на мотоциклет и мотопед и усъвършенстване на изпита за получаване на правоспособност;

3.3. Предвиждане на по-строга отговорност за нарушения от тази група участници в движението;

3.4. Провеждане на засилен полицейски контрол по спазване на правилата от страна на водачите на този вид МПС, техническата изправност, оборудването и нивото на шума.

4. Движение в градска среда.

Повече от 2/3 от инцидентите и 1/3 от пътната смъртност настъпват в градовете и засягат най-уязвимите участници в движението. В редица случаи пътнотранспортните произшествия са вследствие на пропуски при сигнализацията, изправността на пътното платно, нарушаването на скоростните

режими и отсъствието на регулярен контрол в населените места. Този проблем може да бъде решен чрез интегриран набор от мерки, насочени към предотвратяване на ПТП, а когато те все пак се случат, да се намалят отрицателните им последици.

4.1. Осигуряване безопасността на пешеходните потоци чрез поддържането на наличната мрежа от подлези и надлези и проектирането на нови на местата с интензивен пътникопоток;

4.2. Обезопасяване на рисковите кръстовища и при възможност преустройването им в кръгови;

4.3. Разработване на програми с конкретни мерки за обезопасяване на УКПП в населените места.

4.4. Ограничаване на шума от МПС след 22ч.

5. Нови водачи.

Пътнотранспортните произшествия са най-честата причина за смъртността на младежите между 15 и 24 годишна възраст, поради превишаване на скоростта, шофиране с концентрация на алкохол в кръвта, неизползването на колани и шофирането под въздействие на наркотични вещества. Други два рискови фактора за младите водачи са нощното шофиране и превозването на връстници, които отклоняват вниманието на водача по време на шофирането. В България 25% от пътнотранспортните произшествия са причинени по вина на млади водачи. За намаляване броя на катастрофите от тази обособена група участници в движението е необходимо предприемането на целенасочен комплекс от мерки:

5.1. Въвеждане на система от ограничения за младите водачи и строги санкции за управление на поведението им в движението;

5.2. Увеличаване часовете на обучителните курсове за придобиване на правоспособност;

5.3. Понижаване на минималния възрастов праг за постъпване на обучителен курс и за придобиване на правоспособност за управление на МПС;

5.4. Въвеждане на задължителен изпитателен период, следващ придобиването на правоуправление;

5.5. Въвеждане на института „надзиравано шофиране” като компонент на обучителния процес;

5.6. Ограничени контролни точки на младите водачи;

5.7. Забрана за възстановяване на отнети контролни точки на младия водач;

5.8. Отнемане на правоспособността при извършване на ПТП от млад водач;

5.9. Задължение за шофиране с обозначителен маркер на автомобила за млад водач;

5.10. Забрана за нощно шофиране през определени часови интервали без придружител;

5.11. Забрана за превозване на пътници от млад водач до определена възраст без придружител;

5.12. Забрана за управление на „високоскоростни МПС“;

5.13. Диференцирани скоростни ограничения за младите водачи;

5.14. Забрана за употреба на телекомуникационни устройства по време на шофиране;

5.15. Въвеждане на нулев толеранс по отношение на допустимия минимум за алкохолна концентрация в кръвта;

5.16. Изискване за липса на ПТП или за друго нарушение за определен период преди придобиване на пълна правоспособност;

5.17. Забрана за управление на МПС от младия водач по определени пътища;

5.18. Популяризиране на доброволни програми за деца и родители за повишаване културата на безопасно придвижване;

5.19. Създаване на програми за допълнително обучение преди и след придобиване на правоспособност;

5.20. Включване на допълнителни тренировъчни модули за повишаване уменията на младия водач преди и след придобиване на правоспособност;

5.21. Популяризиране на споразумение млад водач/родител;

5.22. Включване на курсове по психология в учебните програми и на психологически изпити като превантивна мярка за определени нарушения;

5.23. Санкциониране с по - високи глоби и отнемане на повече контролни точки на млади водачи, нарушили правилата за движение;

5.24. Повишаване качеството на учебния процес за водачи на моторни превозни средства;

5.25. Изграждане на нова система за поетапно придобиване на правоуправление;

5.26. Осведомяване на младите за опасностите, които крие движението и за нуждата от отговорно поведение спрямо останалите участници;

5.27. Популяризиране на проблема за младежкия пътен травматизъм посредством публични кампании и други мероприятия.

6. Водачи в напреднала възраст.

Мерките за ограничаване броя на пътнотранспортните произшествия по вина на възрастни водачи - над 65 год. възраст, следва да се фокусират върху следните проблеми:

- Проблеми с концентрацията и вниманието по време на шофиране;
- Визуални затруднения;
- Влошена преценка за скоростта на приближаващите се превозни средства;

- Забавени реакции при извършване на маневри;

За подобряване безопасността на движението сред възрастните водачи:

- 6.1. Провеждане на изследване за очертаване мащабите на проблема;
- 6.2. Огласяване чрез медиите на характерните особености на ПТП, допускани от водачи в напреднала възраст;
- 6.3. Осведомяване на възрастните водачи за рисковете в резултат на напредналата възраст;
- 6.4. Въвеждане на система за допълнително и периодично обучение за водачите над 65 год. възраст във връзка с повишаване на техните познания за влиянието на възрастта при управление на МПС;
- 6.5. Нормиране на комплекс от медицински изисквания за здравословното състояние на водачите, навършили 65 год. възраст;
- 6.6. Въвеждане на задължителни периодични медицински прегледи за проверка здравословното състояние според изискванията;
- 6.7. Намаляване сроковете за валидност на свидетелствата за управление на МПС за водачите над 65 год. възраст;
- 6.8. Промяна на процедурата за преиздаване на свидетелство за управление на МПС на водачи над 65 год. възраст във връзка с медицинските изисквания, периодични прегледи, допълнителното и периодично обучение;
- 6.9. Поощряване на възрастните водачи да управляват автомобили с адаптирани за възрастовата група електронни системи и технически характеристики;
- 6.10. Завишаване на наказанията за управление на МПС от водач над 65 год. възраст в нарушение на изискванията за правоспособност.

7. Неправоспособни водачи.

През последните години постоянно нараства броят на тежките ПТП по вина на правоспособни водачи. Деца, младежи, възрастни - правоспособни водачи масово управляват МПС с или без знанието на собствениците на автомобилите или на родителите.

Жертвите от пътнотранспортните произшествия по вина на правоспособни водачи надвишават тези по вина на водачи, употребили алкохол, поради което този вид нарушение се откроява с висока степен на обществена опасност и изисква специално внимание в насока инкриминиране на деянието.

- 7.1. Засилване на контрола в областите с концентрация на ПТП по вина на правоспособни водачи;
- 7.2. Завишаване на санкциите и утежняване на отговорността за нарушителите;
- 7.3. Завишаване на отговорността на лицата, чиято собственост са превозните средства, управлявани от правоспособни водачи;

7.4. Създаване на ефективна система за сътрудничество с граждани с оглед провокиране критичната обществена реакция и взаимодействие;

7.5. Организиране и провеждане на кампании за опасностите и последствията от управлението на МПС от неправолюбиви водачи.

8. Пътници.

Близо една трета от жертвите при ПТП са пътници. Твърде често те стават жертва на МПС, управлявано от неправолюбив или водач, употребил алкохол, грубо нарушаващ правилата за движение, уморен и т. н. Голямата тежест на последствията за пътниците при пътнотранспортни произшествия е свързана и с недостатъчното ползване на обезопасителните средства. За подобряване безопасността на пътниците по нашите пътища е нужно:

8.1. Засилен контрол за ползването на обезопасителните системи - колани, каски и детски седалки и за правилния превоз на пътниците;

8.2. Утежняване на отговорността за неползване на обезопасителни колани на задните седалки;

8.3. Организиране и провеждане на кампании за повишаване познанията на пътниците за опасностите при неползване на обезопасителните системи, от ползването на автомобил, който бива управляван от „пияни”, неправолюбиви, уморени и други водачи с нарушено внимание и способности.

9. Деца.

Основна отговорност за големия брой деца - жертви на пътнотранспортни произшествия носят възрастните - родители, учители, възрастни участници в движението, държавни институции, организатори на движението, общински власти и др. В три основни направления може да се търси промяна на броя на жертвите деца - обучение и формиране на навици за безопасно участие в движението, правилен превоз на децата и създаване на безопасна инфраструктура, съобразена с особеностите на детската възрастова група. За противодействие на детския пътен травматизъм е необходимо да се продължи работата по изпълнение на Националната стратегия за опазване живота и здравето на децата в пътното движение и конкретно разработваните въз основа на нея програми по направления на дейност, както и изготвянето на амбициозна, но същевременно целеустремена и реална стратегия за подобряване безопасността на децата по нашите пътища за десетилетието от 2010 до 2020 г. Можем да намалим броя на жертвите деца в България чрез всеобхватен комплекс от мерки на национално и местно ниво:

9.1. Повишаване на информираността на обществото за нуждата от по-задоволителна безопасност за децата - пешеходци;

9.2. Образование на децата за взаимната връзка между личното здраве и безопасността на движението;

9.3. Насърчаване на обществеността да подкрепя по-строгия контрол върху спазване ограниченията на скоростта в населените места, особено в

районите около училищата, детските заведения и в жилищните зони;

9.4. Въвеждането на по-строги нормативни разпоредби, които да гарантират предимството на пешеходците. Подкрепа за използването на нови технологии за контрол на движението - камери за заснемане на преминаващите на червен сигнал на светофара, нарушенията на указаните ограничения на скоростта, неправилното паркиране в районите на училищата, пешеходните пътеки, спирките и др.;

9.5. Разработване, огласяване и разпространение на тематични програми за обучение на родители и водачи относно възможното поведение и реакциите на децата като пешеходци. Провеждане на тематични конференции по проблемна безопасността на децата като пешеходци;

9.6. Насърчаване на родителите да обучават и възпитават децата си, в съответствие с възрастта им, на правилата за безопасното им движение като пешеходци;

9.7. Промяна на инфраструктурата, която да улеснява пешеходния трафик и особено на местата с интензивен детски пътничкопоток;

9.8. Провеждане на политика за поощряване на общините да предвиждат мероприятия за осигуряване на безопасността на движението на пешеходците в етапа на планиране на транспортната инфраструктура.

9.9. Въвеждане на стандарти за строителни продукти в областта на пътното строителство, които обезпечават висока степен на безопасност на пешеходното движение;

9.10. Систематизиране и популяризиране на „добри практики”, които подобряват безопасността на пешеходците;

9.11. Поощряване на местните власти за построяването на тротоари, велосипедни алеи, детски площадки и други съоръжения за успокояване и регулиране на движението като поставяне на изкуствени неравности, съвременно сигнализирани и маркирани пешеходни пътеки, пешеходни светофари, осветление в районите с интензивно пешеходно и автомобилно движение, ограничаване на безразборното паркиране и др.;

9.12. Поощряване на урбанистите, инженерите, строителните предприемачи и ландшафтните архитекти винаги да имат предвид безопасността на пешеходците, особено на децата и хората с увреждания, когато проектират нови квартали или изменят съществуващите;

9.13. Поощряване на местните власти, проектантите и урбанистите да подобрят достъпа и сигурността на пешеходците при проектиране и преустройство на училища, места за отдих и търговски обекти;

9.14. Разработване и провеждане на ефективни програми за безопасно пешеходно придвижване;

9.15. Разработване на програми, чиято цел е да предотвратят загубата

на детски живот и нараняванията на деца пешеходци. Търсене на помощ за изпълнението им чрез ангажиране на големи търговски фирми;

9.16. Поощряване на държавните институции, които отговарят за безопасността на движението, да подготвят и осъществят провеждането на курсове за обучение на деца по безопасност на пешеходците;

9.17. Насърчаване на структурите на образованието да инициират определянето на безопасни маршрути до училище;

9.18. Насърчаване на разработването на планове за безопасност на пешеходците, които отразяват нуждите на обществеността. Създаване на местни структури за безопасност на пешеходците, които да координират изпълнението на програми за обучение, организират и провеждат публични информационни и образователни кампании и да разработват местни програми за безопасност на пешеходците;

9.19. Поощряване на родителите, учителите, училищната администрация, педиатрите, работещите в детските заведения и други, които имат отношение към развитието на децата, да открият, посочат и подпомагат решаването на местните проблеми на безопасността на движението;

9.20. Провеждане на изследвания, които да открият и запълнят празнотите в знанията на гражданите. Разработване на ефективни програми въз основа резултатите от изследванията и превръщането им в държавна политика;

9.21. Оценка на съществуващите програми за безопасност на децата-пешеходци чрез систематичен преглед, който да определи кои от тях са ефективни и е целесъобразно действието им да бъде разширено върху по-голяма територия, например:

- образователни програми, които целят намаляване на броя на децата, които внезапно изскачат на пътното платно и които помагат на децата да пресичат улиците безопасно;

- мерки за успокояване на движението като например кръгови кръстовища, изкуствени неравности по платното и т.н.;

- мерки за контрол на правилата за движение като например камери за заснемане на преминаващите на червен сигнал на светофара.

9.22. Извършване на изследвания за определяне на икономическата ефективност на програмите;

9.23. Откриване на поведенчески индикатори, които могат да спомогнат за определянето на момента, когато детето вече е готово да пресече улица само;

9.24. Определяне какво ниво на надзор е необходимо за децата при различните етапи на тяхното развитие. Разработване на подходящи стандарти за такъв надзор;

9.25. Разработване, реализиране и оценяване на програми, при които се използват юноши, напътстващи децата по отношение на безопасността на

пешеходците на принципа „големите учат малките“;

9.26. Извършване на изследване с цел измерване на нивата на детския пешеходен травматизъм и определяне на рисковите фактори, които оказват влияние върху него;

9.27. Определяне и проверка на полезни косвени показатели, чрез които могат да се прогнозираят случаи на детски пешеходен травматизъм;

9.28. Използване на показателите за следене на ефективността на програмите;

9.30. Определяне на степента на излагане на децата на риск от пешеходни травми, поради фактори като:

- времето, което децата прекарват на улицата;
- натовареността на трафика;
- скоростта на движение на автомобилите;
- брой на пътните ленти;
- наличие на маркирани или обозначени пешеходни пътеки и др.

9.31. Разработване на системи за наблюдение на локалните рискови фактори, които да проследяват причините за нараняванията на децата пешеходци и да определят евентуални промени в околната среда и поведението, които биха предотвратили тези наранявания;

9.32. Създаване на организация за периодично информиране на обществеността за причините и условията за настъпване на всяко пътнотранспортно произшествие със загинало дете;

9.33. Повишаване информираността на обществото, родители, възпитатели, роднини, за необходимостта от осигуряване на безопасност при превозване на деца;

9.34. Провеждане на национални и местни кампании за:

- безопасни начини за превоз на деца;
- възможните рискове, на които са подложени децата по време на неправилен превоз, при слизане и качване в автомобила, престой в автомобила и други;
- най-подходящите начини за елиминиране на тези рискове чрез използване на различни средства за защита за детето - пътник в превозно средство: детски седалки, предпазни колани и защитни каски.

9.35. Извършване на законодателни промени, чрез които да се въведат задължения за водачите на МПС за безопасен превоз на деца;

9.36. Изследване на законодателството и практиката на държави с утвърдени традиции в тази област;

9.37. Въвеждане на задължение за водачите на МПС за безопасен превоз на деца чрез използване на обезопасителни седалки;

9.38. Широко разгласяване на законодателните промени сред обществеността;

- 9.39. Засилване на контрола по прилагане на новото законодателство;
- 9.40. Повишаване информираността на обществото за опасностите, които крие автомобилното движение за детето - водач;
- 9.41. Разработване и прилагане на програми за обучение на родители и водачи със съдържание, включващо усвояване на знания за възрастовите особености на децата (какво могат и какво не могат децата в качеството им на велосипедисти, скейтбордисти, „ролеристи”, мотопедисти, мотоциклетисти). Насърчаване на родителите да внимават за децата си като участници в движението и да учат децата на съответните за възрастта им правила за безопасност на движението;
- 9.42. Организиране на обучение на децата в принципите на безопасността на движението от гледната точка на водача, още от най-ранна възраст;
- 9.43. Организиране на детски събития и празници, при които под формата на шоу да се представят принципите на безопасността на движението;
- 9.44. Разгласа и насърчаване на извънкласните форми на организирана физическа активност с конкретна практическа насоченост към пътната безопасност на децата;
- 9.45. Разширяване на обхвата на националното състезание по приложно колоездене във всички негови направления, майсторско управление, познания по правилата за движение, технически познания и познания по оказване на първа медицинска помощ на пострадали от пътнотранспортни произшествия;
- 9.46. Постоянно информиране на обществеността за пътнотранспортни произшествия с деца - водачи, настъпили поради слаб родителски контрол, предоставяне на ключове от семейния автомобил, мотоциклет и други.
- 9.47. Повишаване употребата на защитни средства от страна на деца - водачи;
- 9.48. Разясняване на обществото за ползите от употребата на предпазни средства. Повишаване ползваемостта на обезопасителните каски от децата велосипедисти, скейтбордисти, мотоциклетисти, мотопедисти и др.
- 9.49. Информационна кампания, насочена към родителите, с цел да ги насърчава да упражняват постоянен контрол върху децата водачи;
- 9.50. Разясняване на обществото на ползата от това детето да бъде добре видимо на пътя като участник в движението чрез носене на светлоотразителни елементи, светли дрехи.
- 9.51. Създаване на по-добри условия за управление на велосипеди, каране на ролери и скейтбордове;
- 9.52. Засилване на сътрудничеството с общинските власти за осигуряване на безопасни места за каране на скейтборд и ролери, а също така за строеж на безопасни велосипедни алеи;
- 9.53. Където условията не позволяват строеж на нови велосипедни алеи,

осигуряване на по-стриктен контрол на правилата за движение, който би намалил риска от ПТП с участие на дете - водач;

9.54. Обезопасяване на районите около училищата чрез успокояване, организация и регулиране на движението;

9.55. Провеждане на национални състезания, викторини, конкурси и пр.;

9.56. Поощряване разработването на учебни филми, учебно-помощна литература и помагала, компютърни игри и др. по безопасността на движението;

9.57. Провеждане на национални ученически викторини и състезания;

9.58. Провеждане на национални конкурси за детска рисунка и есе по безопасност на движението;

9.59. Участие на децата в ученически патрули, съвместни патрули с контролните органи или по-възрастни и др.

10. Професионални водачи на МПС за превоз на пътници и товари.

Професионалните водачи, чиито служебни ангажименти са свързани изключително с движението по пътищата изискват особено внимание поради обичайния фатален изход от произшествия с тези превозни средства. Водачите на превозни средства за превоз на товари и пътници следва да отговарят на най-взискателните нормативни практики, срещани по света.

10.1. Въвеждане на продължаващо обучение на водачите, които извършват обществен превоз на пътници и товари;

10.2. Въвеждане на система от завишени изисквания по отношение дисциплината на водачите на МПС за обществен превоз на пътници и товари;

10.3. Задължително оборудване с Електронна стабилизираща система за тежкотоварните превозни средства за опасни товари и с ABS за останалите ПС над 3,5 т.;

10.4. Оборудване на превозните средства за превоз на пътници и товари с технически уреди за активна и пасивна безопасност и за контрол по спазване на нормативните изисквания на извършваната дейност.

X. УСЪВЪРШЕНСТВАНЕ НА НОРМАТИВНАТА УРЕДБА И ПОДОБРЯВАНЕ НА НАЦИОНАЛНАТА СИСТЕМА ЗА СЪБИРАНЕ, ОТЧЕТ И АНАЛИЗ НА ДАННИТЕ ЗА ПЪТНОТРАНСПОРТНОТО ПОВЕДЕНИЕ НА УЧАСТНИЦИТЕ

Непрекъснатата динамика на обществените отношения и развитието на автомобилните и електронни технологии изисква постоянното създаване и актуализиране на нормативната база с цел адаптирано регламентиране на социалните процеси. За да са възможни проследяването и анализът на тези процеси, необходимо е усъвършенстване на системата за събиране и отчет на подробни данни за проявените форми на тенденциозното социално поведение на днешните участници в движението. Точната статистика е призма, през която

се пречупват и отразяват актуалните обществени отношения, свързани с движението по пътищата, а тяхното познаване е потребно с оглед на адекватното им правно регламентиране. В този контекст юридическите подобрения и нововъдения са неотложен елемент от цялостния процес на подобряване обстановката по нашите пътища, като се явяват за целесъобразни следните промени:

1. Изготвяне на нов Закон за движение по пътищата на Р. България, в който да залегнат цялостни промени на нормативните текстове, чиято обосновка да почива на доказано най-добрите световни практики, дали ефективно отражение на безопасността на движението.

2. Изготвяне на нов правилник за прилагане на Закона за движение по пътищата в съответствие с новата структура на закона.

3. Изменение и допълнение на Наказателния кодекс по отношение на действащата система на наказанията и на съставите, описващи същинските транспортни престъпления.

4. Актуализиране на подзаконовите нормативни актове, регламентиращи дейността на пътната полиция в съответствие с измененията в българското законодателство и за адаптиране към изискванията на европейските стандарти и практики.

5. Изготвяне на единен протокол за поведение и взаимодействие между различните служби при възникване на ПТП.

6. Адаптиране на нормативната база в изпълнение на поетите от страната международни задължения и договорености.

7. Премахване на нормативните пречки и създаване на предпоставки за широко внедряване на техническите средства в дейността за контрол и наблюдение.

8. Усъвършенстване на системата за събиране, отчет и анализ на статистически данни за поведението на участниците в движението по пътищата.

9. Задължително разработване на местни стратегии и програми за ограничаване на пътнотранспортните произшествия съгласно техния интензитет по места и участъци.

10. Задължително разработване на стратегии и програми за изпълнение на националната стратегия на функционален принцип от централните държавни ведомства;

11. Въвеждане и утвърждаване на практика за непосредствено и трайно маркиране на участъците, където са настъпили смъртни пътнотранспортни произшествия;

12. Утвърждаване на практиката за изготвяне на обобщен доклад и анализ на пътната обстановка за периода на дългосрочните и краткосрочни национални и местни стратегии и извеждане на

положителните мерки, оказали най-високо влияние върху трайното намаляване на пътния травматизъм;

13. Създаване на информационна система за травмите и инвалидизацията на хората, пострадали в резултат на пътнотранспортни произшествия;

14. Промяна на дефиницията за пътнотранспортно произшествие с оглед потребността от фокусиране върху аварийността с моторни превозни средства и постигане на прецизен мониторинг на пътнотранспортната обстановка, подчинен на необходимостта от противодействие на съществените общественоопасни и вредни фактори.

XI. ФИНАНСИРАНЕ

Ключовата роля на финансовото обезпечаване на националната политика за безопасност на движението е многократно подчертавана в годишните доклади на Световната здравна организация и на Световната банка. В доклада на Световната банка от юни 2009 г. препоръка №4 очертава рамките на механизма за финансиране дейността на водещата национална структура за подобряване безопасността на движението. Според световните финансови експерти, финансирането, редом с високите професионални качества на привлечените експерти по безопасност на движението, е основната движеща сила на прогреса в намаляването на пътния травматизъм. В този идеен порядък е крайно наложително да се положат основите на един стабилен държавен механизъм за финансиране на различните дейности и инициативи в областта на безопасността на движението, което може да се постигне чрез:

1. Създаване на Национален фонд „Безопасност на движението” към Държавната обществено - консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата, чиято разходна част да се оползотворява за одобрени от комисията национални и местни проекти за подобряване безопасността на движението;

2. Прилагане на целево финансиране по отношение на бюджетните финансови източници като водещ механизъм за обезпечаване баланса на набирателната сметка към Националния фонд „Безопасност на движението”;

3. Самостоятелно и съвместно с други страни и организации участие в световни и европейски проекти за финансиране по линия на безопасността на движението;

4. Осигуряване на финансова подкрепа и подпомагане от държавните ведомства на бюджетна издръжка и неправителствените организации, доказали активната си роля в намаляването на пътния травматизъм в Р. България.

VII. МОНИТОРИНГ

- Организиране на дейността по изпълнение на националната стратегия посредством изготвяне на краткосрочни, средносрочни и дългосрочни перспективи за изпълнение от централните и местни институции;
- Утвърждаване на практика за проследяване процеса по реализиране на залегналите в стратегията мерки;
- Изготвяне на периодични доклади за изпълнението на стратегическите мерки;
- Укрепване на административния капацитет на специализираните звена по БД;
- Активизиране дейността на областни и общински комисии по проблемите на БД;
- Разработване на национални, областни, общински и ведомствени програми за подобряване на БД;
- Усъвършенстване на системата за изследване и анализ на причините за ПТП;
- Създаване на организация за постоянна оценка на изпълнението на задачите в Националната стратегия и влиянието им върху БД.

VIII. ПРИЛОЖЕНИЕ
ПЪТНОТРАНСПОРТНА ОБСТАНОВКА ПО ПЪТИЩАТА ЗА
ПЕРИОДА 2000 - 2009 г.