



**ОДОБРЯВАМ:**

**ИНЖ. СТЕФАН СТАЙКОВ  
ОБЛАСТЕН УПРАВИТЕЛ**

# Областна стратегия за подобряване на движението по пътищата и план за намаляване на жертвите

Смолян  
30.03.2012 г.

## СЪДЪРЖАНИЕ

	стр.
1. УВОД	3
2. ПРЕДМЕТ НА СТРАТЕГИЯТА	3
3. ПРИНЦИПИ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО	4
4. ЦЕЛ И ВИЗИЯ	5
5. СТРАТЕГИЧЕСКИ НАПРАВЛЕНИЯ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО	5
5.1. ПОВИШАВАНЕ РОЛЯТА НА КОНТРОЛА ПО СПАЗВАНЕТО ПРАВИЛАТА ЗА ДВИЖЕНИЕ	5
5.2. МЕРКИ ВЪРХУ КЛЮЧОВИТЕ ФАКТОРИ ВЛИЯЕЦИ НА ПЪТНО ТРАНСПОРТНАТА ОБСТАНОВКА	6
5.2.1. Ограничаване влиянието на превишената и несъобразена скорост	6
5.2.2. Намаляване броя на водачите, управляващи под въздействието на алкохол, наркотици или други упойващи вещества	7
5.2.3. Повишаване ползваемостта на обезопасителните колани, каски и детските обезопасителни системи	8
5.2.4. Ограничаване на агресията по пътищата	8
5.2.5. Пешеходци	9
5.2.6. Велосипедисти	9
5.2.7. Мотоциклетисти и мотопедисти	10
5.2.8. Пътници	10
5.2.9. Деца	10
5.2.10. Неправоспособни водачи	11
5.2.11. Нови водачи	11
5.2.12. Водачи в напреднала възраст	12
5.2.13. Водачи на мпс за превоз на пътници и товари	12

**Приложения: Мерки на териториални структури, институции, общини и неправителствени организации в област Смолян.**

Въз основа на одобрената с Решение № 946 от 22 декември 2011 г. на Министерски съвет Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 - 2020 г. като политически рамков документ, задаващ насоките за изпълнение на политиката за подобряване условията за движение по пътищата и намаляване на жертвите при пътнотранспортни инциденти, и в изпълнение на т. 2 от решението, Областна администрация Смолян разработи собствена стратегия и план за намаляване на жертвите по пътищата в рамките на своята компететност.

## **1. УВОД**

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

През 2011 година в страната са допуснати 6640 броя тежки ПТП, при които са загинали 658 и са ранени 8301 участници в пътното движение.

През същия период на територията на Област Смолян са регистрирани 75 тежки ПТП с 4 убити и 95 ранени участници в движението.

Допуснатите тежки ПТП на територията на Област Смолян представляват 1,13% от тези в страната. Убитите са 0.61%, а ранените 1,15% от общия брой ранени и убити при ПТП в Република България.

**В сравнение със същия период на 2010 г. се забелязва следното:**

- 1. Намален е броя на общо регистрираните ПТП с 144 бр.**
- 2. Намален е броя на тежките ПТП с 1 бр.**
- 3. Увеличен е броя на убитите при ПТП с 2 бр.**
- 4. Намален е броя на ранените при ПТП с 13 бр.**

На територията на РУП-Смолян са регистрирани 52 % от тежките ПТП, 25 % от убитите и 56.84 % от ранените участници в движението.

На територията обслужвана от РУП-Чепеларе са регистрирани 75 % от убитите участници в движението.

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.

## **2. ПРЕДМЕТ НА СТРАТЕГИЯТА**

Процесът на пътното движение е непрекъснато взаимодействие между трите основни фактора, определящи движението и неговата безопасност - поведението на участниците в движението, безопасността на пътната инфраструктура и на автомобилния парк, както и особено важния показател за намаляване на последствията - своевременната долекарска и специализирана медицинска помощ.

Определено значение имат дейностите по формиране на безопасно поведение на участниците в движението, изграждане и подържане на ниско конфликтна пътна инфраструктура, даваща ясни послания към участниците в движението и осигуряваща защитата им при фатални грешки, автомобилен парк с висока степен на техническа изправност, активна и пасивна безопасност и своевременната медицинска помощ.

Взаимодействие между държавните институции и неправителствения и частния сектор, а от друга - нов вид култура в управлението на безопасността на движението на

национално, регионално и общинско ниво, в предприятията, учебните заведения и в семейството.

В този смисъл предмет на стратегията са обществените отношения, факти и обстоятелства, оказващи неблагоприятно влияние върху безопасността на движението, но същевременно и всичко онова, което притежава противодействащ ефект спрямо тежките ПТП и тежестта на последствията.

### **3. ПРИНЦИПИ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО**

Философията на настоящата стратегия е подчинена на следните принципи:

#### ***3.1. Принцип на ограничените човешки възможности***

За осигуряване безопасността на движението следва да се откриват, систематизират и анализират човешките грешки и да се прилагат подходи за тяхното елиминирание и смекчаване на тяхното действие.

#### ***3.2. Човешкото тяло е лесно наранимо***

Човешкото тяло има ограничени възможности да понася удари. Превишаването пределите на тези възможности води до наранявания и смърт.

#### ***3.3. Безопасността на движението е споделена отговорност***

Безопасността на транспортната система е функция от отговорното поведение на участниците в движението, съчетано с експертните качества и усърдие на проектантите и инженерите на пътната инфраструктура, безопасността на автомобилния парк, качеството на долекарската и специализирана медицинска помощ.

Споделената отговорност изисква конкретни действия на държавните институции, регионалните и общински власти, неправителствените организации, частния сектор и гражданското общество.

#### ***3.4. Транспортната система е приятел на човека***

Пътнотранспортната система като жизнен фундамент е реална илюстрация на основните закони на природата, управляващи движението на обектите във времето и пространството.

Безопасността на транспортната система зависи от успешното изолиране на източниците на кинетичната енергия, с което се цели намаляване на силата на сблъсъка, а когато това е невъзможно да се постигне контролирано разпръскване на кинетичната енергия, така че да не бъде превишена критичната здравословна и жизнена граница на уязвимост на човешкото тяло.

#### ***3.5. Нарастване употребата на обществения транспорт***

Автобусите са по-безопасен транспорт от автомобилите и мотоциклетите. Колкото по-малко хора карат автомобили и мотоциклети, толкова по-малко катастрофи ще се случат. По-масовото използване на алтернативни видове транспорт ще намали задръстванията и вредните емисии и ще подпомогне устойчивото развитие.

## **4. ЦЕЛ И ВИЗИЯ**

### ***4.1. Визия за безопасно движение по пътищата***

Визията за безопасно движение по пътищата на България през периода 2011 - 2020 г. е „Безопасността на движението е право и отговорност на всички”.

Всеки гражданин притежава фундаменталното право и същевременно е отговорен пред другите за осигуряване на безопасно движение по пътищата.

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

#### **4.2. Цел на стратегията**

Целта на стратегията е намаляване на последствията от пътнотранспортните произшествия към 2020 г. спрямо показателите за 2010 г.

##### **4.2.1. Намаляване броя на убитите при ПТП с 50%.**

##### **4.2.2. Намаляване броя на тежко ранените при ПТП с 20%.**

### **5. СТРАТЕГИЧЕСКИ НАПРАВЛЕНИЯ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО. ПЛАН ЗА НАМАЛЯВАНЕ НА ЖЕРТВИТЕ ПО ПЪТИЩАТА В ОБЛАСТ СМОЛЯН**

#### **5.1. Повишаване ролята на контрола по спазването правилата за движение**

Ефективността на политиката за осигуряване на безопасност на движението по пътищата до голяма степен зависи от интензивността на контрола по спазване на правилата за движение. Контролът по спазване на правилата за движение остава ключов фактор за създаване на условия за значително намаляване на смъртните случаи и нараняванията особено когато контролът е интензивен и широко оповестен.

Превишената скорост, шофирането след употреба на алкохол и не употребата на предпазните колани и каски се считат за трите основни фактора за смъртните случаи по пътищата в Република България.

Мерките за засилване на контрола по спазване правилата за движението по пътищата ще включват:

- усъвършенстване на стратегията и тактиката за осъществяване на контрол по спазването на правилата за движение по време и място в съответствие с резултатите от аварийността и потенциално опасните участъци от уличната и пътна мрежа;
- създаване на условия и максимално използване на технически средства и системи за контрол за автоматично регистриране на нарушенията на правилата за движение по пътищата;
- своевременно адаптиране и прилагане на най-добрите европейски практики за контрол върху процеса по спазването на правилата за движение;
- разработване на стратегия и тактика за ограничаване на случаите на управление на МПС от водачи под въздействието на алкохол и наркотични вещества;
- усъвършенстване на системата за контрол по спазването на скоростните режими за движение в населените и извън населените места;
- усъвършенстване на контрола по ползването на безопасителни колани, безопасителни каски и детски задържащи системи;
- повишаване на ефективността на провежданите кампании относно спазването на правилата за движението. Насърчаване за по широкото участие на медиите и неправителствените организации в кампаниите и постоянно запознаване на обществеността с резултатите;
- усъвършенстване на системата за контрол с цел ограничаване на случаите на управление на нерегистрирани МПС и МПС управлявани от неспособни водачи;
- повишаване ефективността на контрола по отношение техническото състояние и оборудването на МПС;
- провеждане на целенасочен контрол с цел намаляване на броя на МПС управлявани от водачи без сключена задължителна застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“;
- усъвършенстване на системата и повишаване ефективността на действие на точковата система;
- подобряване на координацията и повишаване на ефективността от взаимодействието между структурите на контролните органи на различните институции.

- усъвършенстване на системата и повишаване на обхвата за контрол на техническата изправност на пътните превозни средства на пътя, с цел намаляване на броя на движещите се технически неизправни и не оборудвани моторни превозни средства;
- усъвършенстване на критериите за техническа изправност на пътните превозни средства според спецификите на времето и сезона по отношение оборудването, видимостта включително и ползването на зимни гуми през есенно зимния период;
- подобряване професионалната подготовка на състава работещ по линия пътен контрол;
- обучение на служителите за оказване на първа долекарска помощ при ПТП.

## **5.2. Мерки върху ключовите фактори влияещи на пътно транспортната обстановка.**

### **5.2.1. 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, удари в неподвижни препятствия и преобръщания, ударите на пешеходци, загубата на управление при изпреварване и др. Най-често поради несъобразена и превишена скорост водачът на МПС не е в състояние да осъществи основното си задължение съгласно чл. 20 ал. 2 от ЗДП „да контролира непрекъснато пътното превозно средство което управлява”. Правилният избор на скоростта за пътуване гарантира качеството на придвижване. Много често водачите забравят че човешкото тяло трудно понася механични удари, лесно е наранимо и има праг на поносимост. Шансовете за оцеляване при катастрофа спадат бързо над определени скорости в зависимост от удара. При блъскане на автомобил и пешеходец тази скорост е 30 км/час, автомобил и велосипедист - 30 км/час, автомобил в дърво - 40 км/час, два автомобила при страничен удар - 50 км/час, автомобил - автомобил при челен удар - 70км/час.

Намаляването на скоростта на движение само с 5% може да доведе до намаление на смъртните случаи с 20% и на ранените с 10%.

За постигане на по-безопасна скорост на движението по пътищата на нашата страна изисква прилагането на системния подход за оказване въздействие върху всички елементи на движението.

#### **1. Повишаване познанията на участниците в движението за влиянието на скоростта върху безопасността на движението.**

- провеждане на информационни кампании за ползата от пътуването с подходяща скорост;
- повишаване на знанията и уменията на водачите при спиране и движение в хоризонтални криви;
- повишаване на знанията на участниците в движението по отношение повредите, които се нанасят на човешкото тяло при различни скорости по време на пътнотранспортно произшествие.

#### **2. Оптимизиране на скоростните режими на движение по пътищата.**

- актуализиране на скоростните режими по пътната мрежа в зависимост от функционалното предназначение на отделните участъци;
- актуализиране на скоростните режими по пътищата с недобро техническо състояние и елементи за по ниски скорости, както и участъци с повишена концентрация на пътнотранспортни произшествия.

#### **3. Ускорено изграждане на елементи от инфраструктурата осигуряващи спазването на въведените скоростни режими.**

- стимулиране и подкрепа на местните и общински власти за увеличаване броя и обхвата на зони с ограничена скорост на движение където има интензивно пешеходно и велосипедно движение;

- стимулиране и подкрепа на местните и общински власти за ускорено въвеждане в пътната инфраструктура на елементи и решения ограничаващи скоростта на движение - кръгови кръстовища, изкуствени неравности, изнесени бордюри, повдигнати кръстовища, повдигнати пешеходни пътеки и др.;

#### **4. Повишаване ефективността на контрола върху скоростните режими на движение.**

- усъвършенстване на организацията, тактиката и стратегията на контрол над скоростните режими, чрез използване на автоматичен и ръчен начин за регистрация на нарушенията, явни и неявни форми за контрол за по-висока разкриваемост на нарушенията;

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

- усъвършенстване на системата за контрол на скоростните режими на МПС за обществен превоз на пътници и товари (включително изправността на ограничителите на скорост, показанията на цифровите тахографи и др.) и хармонизация на законодателството с цел подпомагане на транс граничния контрол.

#### **5.2.2. Намаляване броя на водачите, управляващи под въздействието на алкохол, наркотици или други упойващи вещества**

Алкохолът е един от факторите за настъпване пътнотранспортни произшествия с особено тежки последствия.

Съществуват редица резултати от научни изследвания, които показват, че рискът от участие в катастрофа с жертви се увеличава с бързи темпове с увеличаване нивото на алкохола в кръвта на водача.

Към управлението на МПС от водач под въздействие на алкохол не е създадена определена обществена нетърпимост. Почти няма случай на тежко ПТП, при което пияния водач да е бил сам. Поради това и броя на загиналите пътници в автомобилите управлявани от пияни шофьори е по-голям от броя на загиналите шофьори. Управлението в отделни случаи получава подкрепа от хора и институции поради абсолютизиране ролята на наказанията, а не на последствията. За ограничаване на броя на пътнотранспортните произшествия с тежки последици по вина на водачи под въздействието на алкохол през следващия период следва да се предприемат конкретни действия:

- организиране на кампании и инициативи за повишаване познанията на населението относно опасностите свързани с управлението на МПС от водачи под въздействието на алкохол както и последиците при пътнотранспортни произшествия поради тази причина;

- усъвършенстване на стратегията и тактиката на дейността по противодействие на управлението на МПС от водачи под въздействието на алкохол с цел повишаване на разкриваемостта на този вид нарушение или престъпление

- създаване на организация за своевременно изучаване и внедряване на положителните практики в европейските страни за противодействие на управлението на МПС от водачи под въздействието на алкохол;

- създаване на условия за даване на по-голяма обществена гласност за случаите на управление на МПС или причиняване на пътнотранспортни произшествия от водачи под въздействие на алкохол;

- повишаване познанията на участниците в движението относно лекарствата които се приемат при различни видове заболявания и при вземането на които управление на МПС е недопустимо.

### **5.2.3. Повишаване ползваемостта на обезопасителните колани, каски и детските обезопасителни системи**

Ползваемостта на обезопасителните средства от водачите и пътниците оказва непосредствено влияние върху тежестта на нараняванията при пътнотранспортно произшествие на пътниците в автомобила или на мотоциклета. Изследвания на автомобилните производители показват че обезопасителните колани намаляват с 30% тежките наранявания и до 50% предотвратяват от смъртните случаи. Децата, които не са обезопасени са застрашени седем пъти повече да бъдат убити или тежко ранени при произшествие в сравнение със случаите, при които са обезопасени с колани и детски седалки. Ползването на коланите, каските и детските седалки е важен фактор за намаляване тежестта на травмите при пътнотранспортно произшествие, повишаване безопасността на участниците в движението. През 2010 г. проверките относно ползваемостта на обезопасителните колани показаха ползваемост за водачите в леките автомобили 54.7%, за пътниците на предните седалки 51.4%, а за пътниците на задните седалки 7.5%. В редица европейски страни ползваемостта е над 95%. Повишаването на ползваемостта на обезопасителните средства ще се търси чрез повишаване познанията на населението относно опасностите при не ползване на защитни средства и усъвършенстване на контролната дейност.

За целта следва да се предприемат действия за:

- провеждане на широко мащабни кампании за повишаване познанията на хората за опасностите от не ползването на обезопасителните средства, видовете наранявания които най-често се получават като се търси широка обществена подкрепа от неправителствения и частния сектор за повишаване на културата на безопасността на движението;
- организиране на системен мониторинг на нивото на ползване на обезопасителните колани, каски и датски обезопасителни системи по региони и предприемане на система от мерки за повишаване на ползваемостта;
- организиране и провеждане на открити контролни проверки с участието на обществени организации и медии по отношение ползването на обезопасителните средства от водачите и пътниците в и на МПС;
- повишаване на познанията на родителите и семействата относно опасностите за техните деца когато пътуват в автомобил не обезопасени;
- провеждане на кампании за повишаване знанията на населението по опасностите при управление на двуколесни ППС без обезопасителни каски и последствията от настъпилите ПТП.

### **5.2.4. Ограничаване на агресията по пътищата**

Агресията по пътищата се изразява в явно демонстриране на поведение, negliжиращо правата на останалите участници в движението. Обществото е застрашено от агресията по пътищата, която далеч не е резултат само от напрегнатото ежедневие. Агресията по пътищата е проявление на безотговорно, лекомислено и пренебрежително отношение към правилата за движение по пътищата, физическите закони, етиката спрямо другите участници в движението, както и към собствения живот, здраве и свобода. Намаляването на агресията по пътищата изисква преди всичко системен подход за повишаване на отговорността за безопасно движение както на отделните участници така и непримиримостта на обществото към нарушение на правилата за движение.

В тази насока трябва да се работи за:

- издигане ролята на семейството, училището и отделните институции за формиране на нова култура за безопасно движение по пътищата;
- разработване на система за извеждане на системните и груби нарушители на правилата за движение и предизвикващи тежки пътни инциденти от анонимност;
- разработване на система от мерки включително и инфраструктурни за предпазване на гражданите от последствията от агресивното поведение на водачите;



- специално внимание следва да се отдели на системните нарушители и неотменността в изпълнение на наказанията;
- проучване и своевременно адаптиране на положителните практики в европейските държави за въздействие спрямо агресивното поведение по пътищата.

#### **5.2.5. 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.

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 и намаляване на пешеходната аварийност следва:

- организиране и провеждане на кампании за опазване живота и здравето на пешеходците в пътното движение, за уважение към пешеходеца, към възрастните пешеходци и децата;
- усъвършенстване на контрола по спазване на правилата за движение от пешеходците и даване на гласност на нарушенията които застрашават техния живот и здраве;
- безкомпромисно отношение спрямо водачите за нарушаване режимите на движение в зоните на пешеходните пътеки, спирките, както и за пешеходците, нарушаващи правилата за движение;
- подобряване на видимостта между пешеходците в тъмната част от денонощието чрез стимулиране използване на различни видове светло отразителни елементи и осветяване на уязвимите места.

#### **5.2.6. Велосипедисти**

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 сравнение с водачите и пътниците в автомобилите при пътнотранспортно произшествие, рискът за велосипедистите да бъдат убити е 7 пъти по-висок. С нарастване интензивността на велосипедното движение през следващия период се очаква и нарастване на инцидентите при сега съществуващите условия.

В тази връзка на велосипедното движение следва да се обърне особено внимание в насока осигуряване на безопасни условия за придвижване и повишаване знанията за опасностите както на велосипедистите, така и на автомобилистите. За целта е целесъобразно:

- създаване на нормативни условия за отделяне на велосипедното движение от това на останалите превозни средства. Велосипедното движение да стане неразделна част от транспортно-комуникационните планове и плановете за организация на движението в населените места;
- подкрепа на общинските структури за проектиране и изграждане на велосипедни алеи, пътеки и зони;
- създаване на предпоставки за обучение на децата за управление на велосипед като елемент от общото обучение за безопасно участие в пътното движение;
- стимулиране и разширяване на обхвата на децата в състезанията по приложно колоездене;
- провеждане на кампании за повишаване ползваемостта на обезопасителните каски от велосипедистите, особено от децата до 14 г. възраст.

### **5.2.7. 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. 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 ограничаване броя на убитите и ранени мотоциклетисти и мотопедисти е необходимо:

- 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;
- изменение законодателството по отношение контрола на скоростните режими на мотоциклетното движение и видимостта на регистрационните номер. 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;
- провеждане на засилен полицейски контрол по спазване на правилата за движение от мотоциклетистите, техническата изправност, оборудването и нивото на шума на мотоциклетите.

### **5.2.8. Пътници**

Близко една трета от жертвите при ПТП са пътници. Твърде често те стават жертва на неразумно поведение на водачи родственици, близки и познати, неправоспособни, пияни, уморени, грубо нарушаващи правилата за движение, 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:

- организиране и провеждане на кампании за повишаване знания на пътниците за опасностите които ги застрашават от неразумното поведение на водачите и не ползването на обезопасителните средства;
- повишаване отговорността на водачите за безопасен превоз на пътниците в автомобилите които управляват;
- контрол за ползването на обезопасителните системи - колани, каски и детски седалки и за правилния превоз на пътниците.

### **5.2.9. 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 и добър личен пример от стана на възрастните участници в движението. За намаляване броя на децата жертви на пътнотранспортни произшествия е необходимо изпълнение на комплекс от мерки на национално и местно ниво:

- усъвършенстване на системата за обучение на децата в детските градини и училищата за формиране на нова култура за безопасно участие в движението по пътищата. Образование на децата за взаимната връзка между личното здраве и безопасността на движението;
- създаване организация за привличане на културната и научна общественост,

неправителствените организации и частния сектор за създаване на помагала, художествени и музикални произведения, компютърни игри и др. за обучение на децата на безопасно участие в пътното движение;

- разработване на програми, чиято цел е да предотвратяват загубата на детски живот и нараняванията на деца от ПТП. Разширяване приложението на публично частното партньорство за осигуряване безопасността на децата;

- усъвършенстване на пътната инфраструктура в районите на детските и учебни заведения и местата с интензивен детски пътнико поток;

- разясняване на обществото на ползата от това детето да бъде добре видимо на пътя като участник в движението чрез носене на светло отразителни елементи, светли дрехи;

- подкрепа провеждането на ученически викторини, състезания, конкурси и др. по безопасност на движението;

- организиране на ежегодни кампании за опазване живота и здравето на децата в пътното движение;

- подкрепа участието в международни проекти за обучение и предпазване на децата от нараняване в пътното движение;

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

- провеждане на конкурси за детска рисунка и есета по безопасност на движението;

- създаване на организация за периодично информиране на обществеността за причините и условията за настъпване на всяко пътнотранспортно произшествие със загинало дете;

- систематизиране и популяризиране на „добри практики”, за предпазване на децата пешеходци от пътнотранспортни произшествия;

- разработване, реализиране и оценяване на програми на принципа „Децата обучават деца”;

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

#### **5.2.10. Неправоспособни водачи**

През последните години постоянно нараства броят на тежките ПТП по вина на неправоспособни водачи. Децата, младежи, възрастни - неправоспособни водачи управляват МПС с или без знанието на собствениците на автомобилите или на родителите. В отделни населени места управлението на МПС от неправоспособни водачи се приема безкритично и често с одобрение. Всеки 10-ти загинал по пътищата е по вина на неправоспособен водач. В тази насока е необходимо както създаване на по-голяма обществена нетърпимост спрямо тези нарушения, така и усъвършенстване на законодателното въздействие и осъзнаване на опасностите, които застрашават живота и здравето на хората.

- разработване на нова стратегия и тактика на контрол за повишаване разкриваемостта на този вид нарушение или престъпление;

- организиране и провеждане на кампании за запознаване на опасностите и резултатите от тежките пътнотранспортни произшествия с цел повишаване на обществената отговорност и непримиримост.

#### **5.2.11. Нови водачи**

За младите шофьори на възраст от 18 до 24 години съществува значително по-голям риск да попаднат в тежко ПТП. Този риск е до 4 пъти по-голям в сравнение с водачите на възраст 30 до 59 години.

Редица фактори допринасят за относително високия процент на участие в ПТП на младите и новите шофьори и тяхното опасно поведение на пътя. Те са свързани

преди всичко с неопитността и младежката възраст: психическа и физическа незрялост, склонност да рискуват, стремеж за доказване, употреба на алкохол, наркотици и умора, липса на рутина и автоматизъм, ограничен капацитет за откриване и предпазване от опасни ситуации, надценяване на собствените възможности, подценяване на ситуациите и др.

По-високата аварийност и смъртност по вина на млади водачи не е български феномен. В редица страни по света съществува този проблем и за неговото ограничаване се предприемат различни мерки за:

- усъвършенстване на програмите за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС и тяхното по-силно обвързване с опасностите в пътното движение, ПТП и начините за тяхното предотвратяване;

- усъвършенстване на системата за обучение на кандидатите за водачи на МПС въз основа на най-добрите европейски и световни практики: по-ранно обучение, етапно придобиване на правоспособност, управление с придружител, ангажиране на родителите и др.;

- поощряване изграждането на специализирани полигони за обучение по управление в усложнени условия и критични ситуации;

- усъвършенстване на нормативната база за завишаване на изискванията и отговорността към новите водачи: по-малък първоначален брой контролни точки, нулев толеранс по отношение допустимия минимум на алкохол, по-ниски скорости на движение първоначално, ограничения за движение през нощта и превоз на пътници, ограничение към мощността на автомобила, обозначаване на автомобила и др.;

- провеждане на информационни кампании, свързани с безопасното участие в движението на младите водачи, повишаване ангажиментите на семействата и институциите, имащи отношение към проблема;

- усъвършенстване на системата за оценка качеството на работата на различните институции, ангажирани с обучение и проверка на уменията и знанията на младите водачи.

#### **5.2.12. Водачи в напреднала възраст**

Безопасността на движението е от жизненоважно значение за всички възрасти. По-възрастните шофьори обаче получават физически промени, които могат да повлияят на възможността им за безопасно управление. Лещите на окото губят способност бързо да променят фокуса, периферното зрение се стеснява, ретината става по-малко чувствителна към светлината и др. Удължава се времето на мозъка за обработка на информацията, което значително удължава времето на реакция при поява на опасности. Значително по-ниска е физическата възможност на възрастните хора да понесат удари поради което при ПТП с относително ниска тежест нараняванията са фатални. За безопасно участие на възрастните водачи в движението следва да се акцентира върху:

- провеждане на информационни кампании за повишаване познанията на участниците в движението за промените в техните възможности които настъпват след определена възраст. Оценка влиянието им върху безопасността на движението, както и осъзнаване на необходимостта от промяна на стила на управление;

- анализиране на тежките ПТП по вина на водачи над 65 години и периодично предоставяне информация на медиите;

- поощряване на възрастните водачи да управляват автомобили с адаптирани за възрастовата група електронни системи за безопасност.

#### **5.2.13. Водачи на МПС за превоз на пътници и товари**

Професионалните водачи ежедневно участват в движението по пътищата и в голяма степен формират и ритъма на движението със своята дисциплина и умения. Едни от най-тежките ПТП с голям брой жертви са реализирани поради грешки и нарушения и с участието на МПС за обществен превоз на пътници и товари. С особено висока обществена опасност са произшествията с участие на МПС за превоз на опасни

товари. Тежката професия на професионален водач изисква повишени знания и умения, етика и дисциплина за спазване на правилата за движение и режимите на работа на работа и почивка. В тази насока следва да продължи работата за ограничаване на грешките и нарушенията, допускани от тези водачи.

- усъвършенстване на продължаващото обучение на водачите, които извършват обществен превоз на пътници и товари;

- въвеждане на система от завишени изисквания по отношение дисциплината на водачите на МПС за обществен превоз на пътници и товари;

- повишаване познанията по оказване на долекарска медицинска помощ;

- усъвършенстване на системата за извършване на технически и служебните разследвания на тежките ПТП по вина на професионални водачи, като се адаптират за автомобилния транспорт принципите и методите, използвани за другите видове транспорт;

- повишаване ролята на работодателите за повишаване професионалното майсторство и дисциплината на водачите на МПС за обществен превоз на пътници и товари;

- разширяване на ролята на браншовите организации за ограничаване и намаляване на пътнотранспортните произшествия по вина на професионалните водачи;

- извършване на анализи на тежките ПТП с автомобили за превоз на пътници и товари и популяризиране на изводите.

**Приложения: Мерки на териториални структури, институции, общини и неправителствени организации в област Смолян.**