

ДЪРЖАВНО ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАТИВНА КОМИСИЯ ПО
ПРОБЛЕМИТЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА

НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЯ

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

СОФИЯ, ЮЛИ 2011 г.



ЗАЕДНО МОЖЕМ ДА
СПАСИМ ЖИВОТА НА
МИЛИОНИ ХОРА



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 заболяемостта на населението.

За периода 2000 - 2010 г. по пътищата на страната в резултат на пътнотранспортни произшествия са загубили живота си 10627 граждани и 98770 са получили специализирана медицинска помощ след сериозни наранявания, част от които са останали с трайни физически и ментални увреждания за цял живот.

Съществува определена тенденция на ограничаване на тежките пътнотранспортни произшествия и жертвите при тях през периода, като най-малък е броя на загиналите през 2010 г. - 775. Това е най-ниският брой загинали за периода от 1966 г. насам.

Независимо от големия спад на жертвите през 2010 г., броят на загиналите на 1 000 000 души население - 102 е една висока смъртност, 2 до 2.5 по висока спрямо смъртността по пътищата в редица Европейски страни като Англия, Холандия, Швеция и др.

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. В резултат на пътнотранспортните произшествия националните икономики всяка година претърпяват загуби в размер над 2% от брутният вътрешен продукт. През 2009 г. в рамките на Европейския съюз са отчетени загуби вследствие на пътнотранспортни произшествия в размер на 180 милиарда евро.

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, чиято промяна изисква постоянни действия и съответни инвестиции.

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

2. ПРЕДМЕТ НА СТРАТЕГИЯТА

През изминалите години се наблюдаваше тенденция за абсолютизиране на грешките и нарушенията на участниците в движението като причини за ПТП, поради което усилията бяха насочвани предимно в насока увеличаване размера на санкциите и превенция за повишаване на познанията на участниците в движението.

Без да се омаловажава тази дейност благодарение на която се постигнаха определени положителни резултати, следва да се отбележи, че процесът на пътното движение е непрекъснато взаимодействие между трите основни фактора, определящи движението и неговата безопасност - поведение на участниците в движението, безопасността на пътната инфраструктура, безопасността 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 следва да 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 осигуряваща 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 тежките пътнотранспортни произшествия и тежестта на последствията.

3. 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 философията на настоящата стратегия ще бъде подчинена на следните принципи:

3.1. Принципа на ограничените човешки възможности.

Човек естествено допуска грешки. Човешкият организъм е с ограничени възможности. Ние всички правим грешки и трябва добре да познаваме границите на нашите способности. За осигуряване безопасността на движението следва да се откриват, систематизират и анализират човешките грешки и прилагат подходи за тяхното елиминиране 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. Безопасността изисква създаването на такава пътнотранспортна система при която усилията които се получават при пътнотранспортно произшествие да са в границите на възможностите на човешкото тяло да понася удари. Това означава че пътното превозно средство трябва да защити своите пътници и другите участници в движението, при различните видове катастрофи. Проектантите на пътната инфраструктура и тези които я експлоатират трябва да отчитат тези ограничения. Следва да се отчитат и възможностите на уязвимите участници в движението като пешеходци, велосипедисти, мотористи и др. да понасят удари без сериозни последици.

3.3. Безопасността на движението е споделена отговорност.

Безопасността на 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. Участника в движението остава отговорен съобразявайки се с всички правила за движение като ограниченията на скоростта, използването на коланите, доброто не разсеяно управление, както и покупка на автомобил с добри показатели за безопасност. Проектантите са отговорни за планирането, проектирането и операциите оказващи влияние върху функционирането на безопасността на системата.

Безопасното участие в движението е съвместна отговорност на неговите създатели, организатори и потребители - на всички участници, на цялото общество. Политиката за пътната безопасност следва да бъде свързана с в другите отрасли като енергетика, околна среда, просвета, обществено здравеопазване, младежта, научните изследвания и новите технологии, застраховането, търговията, външните работи и други.

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

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, 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, получена от автомобила в резултат на движението му.

Безопасността на транспортната 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. Целта е да се държат в изолация източниците на кинетичната енергия и когато това е невъзможно да бъдат контролирани, така че да не бъде превишена критичната здравословна и жизнена граница на уязвимост на човешкото тяло.

3.5. Нарастване употребата на обществения транспорт.

Автобусите и влаковете са по-безопасен транспорт от автомобилите и мотоциклетите. Колкото по-малко хора карат автомобили и мотоциклети толкова по малко катастрофи със смърт и наранявания ще се случат. Нарастване използването на алтернативни видове транспорт ще намали задръстванията и вредните емисии и ще подпомогне устойчивото развитие.

4. ЦЕЛ И ВИЗИЯ

4.1. Визията за безопасно движение по пътищата на Р. 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, което да гарантира неговият живот и здраве и живота и здравето на другите участници в движението.

Държавата носи отговорността 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 - намаляване на последствията от пътнотранспортните произшествия към 2020 г. спрямо показателите за 2010 г.

4.2.1. Намаляване броя на убитите от ПТП с 50% . През 2020 г. техния брой не трябва да надвишава 388;

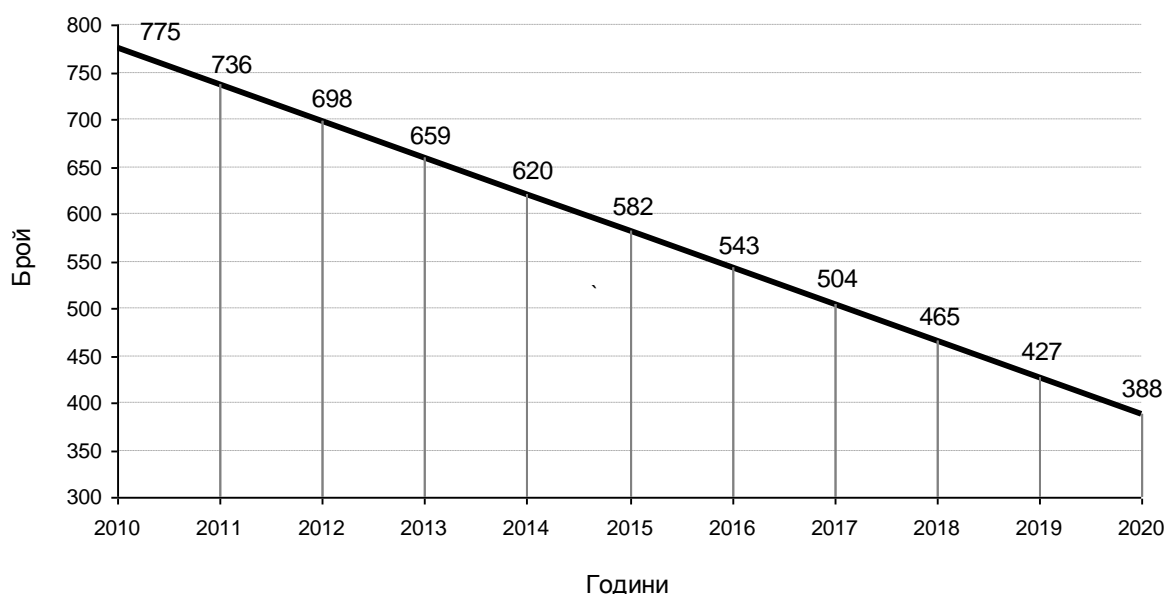
4.2.2. Намаляване броя на тежко ранените от ПТП с 20%. През 2020 г. техния брой не трябва да надвишава 6363;

Ние не трябва да гледаме на смъртта и сериозните наранявания по пътищата като неизбежни. Катастрофи ще продължават да се случват по нашите пътища, тъй като хората винаги ще правят грешки независимо колко информирани и отговорни са те. Но ние не трябва да приемаме транспортна система, която позволява хората да бъдат убивани или тежко наранявани като следствие от пътнотранспортни произшествия. Това е нов начин на мислене за безопасността по пътищата. Той е отражение на

високото ниво на нетърпимост към пътните катастрофи и се фокусира върху цялостното ниво на безопасност на транспортната система и внимание за всеки от елементите, които я изграждат. Пътят към тази визия изисква значителни усилия за подобряване качеството на нашите пътища, да се засили регулирането и търсенето на по-безопасни превозни средства, за спазването на законите за движение от всеки участник в пътното движение и да се създаде култура на безопасност през всички нива на нашето общество.

4.3. Темп на намаляване на жертвите съгласно целта на стратегията.

Темп на намаляване на броя на убитите, средно годишно, за да се изпълни поетия ангажимент за намалението им с 50% до 2020



5. СТРАТЕГИЧЕСКИ НАПРАВЛЕНИЯ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО

5.1. Подобряване на управлението на безопасността на движението.

5.1.1. 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 разходите: за бърза медицинска помощ; за последващи медицински грижи и манипулации; от временната или постоянна загуба на трудоспособност, социални разходи за подпомагане на инвалидите; за посещение и първоначални процесуални действия; за разследване и изясняване на обстоятелствата и отговорността за произшествието; разходи за наказателни и граждански съдопроизводства; по изпълнение на наказанията; унищожени и повредени превозни средства; повреди на пътната инфраструктура; задръствания; временно преустановяване на движението; разходи за застрахователния сектор и други.

По информация на ЕИК на ООН и ЕСПБ загубите от пътнотранспортните произшествия възлизат на 2% от brutния вътрешен продукт на държавата.

През 2009 г. загубите от пътнотранспортните произшествия в Европейския съюз надвишават 130 милиарда евро.

Тези загуби са достатъчно основание за заделяне на по голямо внимание и инвестиции за намаляване на пътнотранспортния травматизъм.

5.1.2. Повишаване ролята на институциите за решаване проблемите на безопасността на движението.

Постигането на трайни резултати за намаляването на жертвите от пътнотранспортните произшествия изисква конкретизиране на ангажиментите по осигуряване на безопасността на движението на институциите в центъра и по места. В тази насока всяка една институция на централно, регионално, местно, отраслово и др. ниво следва да изпълнява своя собствена политика за постигане целите на стратегията за намаляване на жертвите от пътнотранспортните произшествия която да намира място в конкретните планове и програми за действие.

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

Безопасността на движението изисква приобщаване на гражданското общество 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 за осигуряване на безопасността на движението.

5.1.4. 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.

5.1.5. 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. Провеждането на политика за подобряването на спешната медицинска и долекарска помощ, рехабилитационните и след болнични мероприятия на социална реинтеграция, определено може да повлияе върху тежестта на последствията от пътнотранспортните произшествия.

Здравният сектор ежедневно се бори за спасяване на живота и здравето на пострадалите от пътнотранспортните произшествия. Свързването на последствията от пътнотранспортните произшествия с поведението на участниците в движението може да има определен въздържащ ефект върху броя на тежките пътнотранспортни произшествия.

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

Националната политика по безопасност на движението се провежда реално в регионите на страната. Неин 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. Местните власти най-добре 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 и целенасочена координация с местните власти в насока подобряване обстановката по пътищата, участие в съвместни проекти, осигуряване на съответна финансова подкрепа и методическа помощ, приобщаването на местни неправителствени организации и гражданското общество за намаляване на пътния травматизъм на регионално ниво.

5.1.7. 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 намалее задръстванията и вредните емисии в атмосферата, ще се повиши безопасността на движението в урбанизираните райони и ще се създаде по-здравословна жизнена среда. В тази връзка е нужно:

- повишаване качеството на обществения градски и железопътен транспорт по отношение на удобство, комфорт, редовност и комуникативност;

- насърчаване на местните власти да стимулират и организират развитието на обществения транспорт;

- провеждане на обществени кампании за насърчаване на здравословни форми на придвижване;

- насърчаване на обществените транспортни системи за ограничаване на вредните емисии, задръстванията и подобряване безопасността на движението;

- 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 от участниците в движението, особено от страна на водачите и собствениците на превозни средства.

5.1.8. 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. Осигуряването на необходимите условия и популяризирането на предимствата на алтернативните методи за движение ще повиши тяхното използване в ежедневието. В тази насока ключова роля за постигането на положителни резултати имат институциите за регионално развитие и благоустройство и местните власти по населените места в страната.

5.1.9. Корпоративна социална отговорност - обвързване на частния сектор и пазара с безопасността на движението.

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 провеждат целенасочени мероприятия:

- подобряване на взаимодействието между държавните институции и организациите от частния сектор за решаване проблемите на безопасността

на движението;

- 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;

- организиране на обществени мероприятия за популяризиране на публично - частното взаимодействие в областта на безопасността на движението.

5.1.10. Безопасно шофиране през работно време.

В Европейския съюз 6 от 10 трудови злополуки, завършили с фатален край, са в следствие на пътнотранспортни произшествия допуснати от водачи когато са отивали или са се връщали от работа или през работно време. В тази връзка следва да се отдели по голямо внимание на трудовата дисциплина по време на управление на МПС през работно време и спазване на правилата за движение като се прилагат различни форми на въздействие:

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

- подкрепа на частния сектор да подобри и следи за културата на движение на служителите си, управляващи МПС през работно време, чрез въвеждане на трудовоправни механизми на въздействие;

- изучаване и прилагане на положителните практики в тази насока. Инструкция на ООН за безопасно участие на техните служители в движението, системата на „Шел” за обучение и контрол по спазване на правилата за движение от нейните служители и работници, разпореждането за забрана предаването и приемането на мобилни съобщения по време на движение за държавната администрация на САЩ и др.

5.1.11. Разширяване на държавно общественото начало при решаване на проблемите на безопасността на движението.

- повишаване ролята на ДОККПБДП за координация между отделните институции и организации, по провеждане на политиката на Европейската комисия по безопасността на движението, стимулиране прилагането на положителните практики с доказана ефективност в европейските и други страни по света;

- повишаване ролята на Областните комисии по проблемите на безопасността на движение по управление на процесите по безопасността на движението на областно ниво;

- повишаване ролята на Общинските комисии по провеждане на политиката по безопасността на движението определена в Националните стратегии съобразно конкретните местни условия;

- административно укрепване на специализираните звена по безопасност на движението.

5.1.12. Насърчаване провеждането на научно изследователска и развойна дейност по проблемите на безопасността на движението, както и

изучаването и внедряването на положителните европейски и световни практики в тази насока.

5.1.13. Подобряване на финансирането на безопасността на движението.

Огромните загуби които понася обществото, високата смъртност и травматизъм, са достатъчно основание да се търсят различни форми на финансиране на дейности за намаляване на броя на жертвите и последствията от катастрофите по пътищата. В тази насока следва да се търсят подходи както за целево финансиране, така и за имплантиране на проблемите на безопасността на движението като неразделна част от проектите имащи отношение към основните фактори на транспортната система „човек - автомобил - път”. Доказано е че 1 финансова единица вложена в безопасността на движението донася ползи в размер от 5 до 10 финансови единици.

5.2. Подобряване образованието и уменията на участниците в движението.

Участникът в пътното движение е първото звено от веригата на пътната безопасност и при него е най-голяма вероятността от грешки. Каквито и мерки да се прилагат, ефективността на политиката за пътната безопасност в крайна сметка зависи от поведението на участниците в движението. В тази насока образованието, обучението и контрола по спазване правилата за движение са от съществено значение и следва да се осъществява през всичките етапи на човешкия живот.

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 нещастие. Преследваната цел обаче е предпазването на хората от пътни произшествия, което изисква постоянно въздействие 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. В тази връзка следва да се прилага единна политика на постоянно обучение.

5.2.1. В семействата.

Разработване комплекс от средства и механизми за повишаване културата по безопасността на движението в семействата.

5.2.2. В детските градини.

Разработване на съответните методи и средства и провеждане на единна политика по обучение на децата в детските градини.

5.2.3. В началното училище:

- разработване и прилагане на единна политика за обучение на децата по време на обучение с приемственост за формиране на умения и познаване на опасностите в пътното движение които застрашават здравето и живота - безопасност на пешеходците, безопасност на пътниците, велосипедисти;

- създаване на система за поетапна проверка на знанията и уменията и издаване на съответен сертификат;

- обучение на децата в извън класните форми: Национална викторина по безопасност на движението, Републикански комплекс по приложно колоездене, Деца обучават деца, Ученически патрули, Безопасен път „От дома до училище и обратно” и др.

5.2.4. В средното образование:

- изучаване на опасностите при управление на мотопеди, мотоциклети и автомобили.

- обучение по безопасно управление на МПС според възрастта на учениците.

- създаване на условия за задължително обучение на учениците за водачи на МПС и полагане на изпит след навършване на съответната възраст.

5.2.5. В системата за подготовка на нови водачи на МПС:

- разработване на стратегия за усъвършенстване на системата за обучение и подготовка на кандидатите за водачи на МПС въз основа на най-добрите европейски практики и директивите на ЕС в тази насока;

- усъвършенстване на системата от програми за обучение на кандидатите на водачи и поетапното придобиване на пълни права за управление на МПС- целта е да се насърчи придобиването на практически умения преди изпита при оптимални условия за безопасност;

- усъвършенстване и обективизиране на процеса за провеждане на теоретичния и практически изпит на кандидатите за водачи на МПС- изпитът за получаване на свидетелство за правоуправление не трябва да се ограничава до проверка на знанията на кандидата относно правилата за движение и уменията му да извършва маневри. Необходими са по-широки знания и умения и дори оценка на ценностите и поведението свързани с осъзнаване на рисковете, не агресивно, енергоефективно и екошофиране;

- създаване на условия за обучение на лицата с ограничени възможности за водачи на МПС;

- създаване на система за след лицензионно повишаване на знанията и уменията на новите водачи;

- създаване на система от критерии за оценка на качеството на подготовката на водачите на МПС;

- създаване на система от минимални изисквания и продължаващо обучение за инструкторите за обучение на водачите на МПС.

5.2.6. Продължаващо обучение:

- създаване на организация и законови предпоставки за продължаващо обучение на водачите на МПС;
- усъвършенстване на системата за обучение на водачите загубили правата си;
- усъвършенстване на системата за обучение на водачите загубили част от контролните си точки;
- въвеждане на система за обучение на водачите на през определен период от време;
- създаване на система за повишаване на знанията и уменията на водачите над 65 г. възраст;
- усъвършенстване на системата на проверочния изпит.

5.2.7. Кампании.

Провеждане на кампании за повишаване знанията и отговорността на участниците в движението.

5.2.8. Медии.

Създаване на организация и система за целенасочена медийна политика за отразяване на опасностите по пътищата, повишаване познанията участниците в движението и повишаване на отговорността за безопасността на движението по пътищата на отделните институции и организации; за опасностите и отговорността на участниците и организаторите на пътното движение.

5.2.9. Културни институции.

Създаване на организация за поощряване издаването на литературни, музикални и други произведения за повишаване на културата и изменение на менталитета хората по отношение безопасността на движението.

5.2.10. Повишаване на застрахователната култура на участниците в движението. Създаване организация за внедряване на системата „бонус - малус” за оценка поведението на участниците в движението и определяне премията по застраховките на МПС и задължителната застраховка „Гражданска отговорност на автомобилите”.

5.3. Повишаване ролята на контрола по спазване 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.

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 и интервали;

- създаване на условия и изграждане на национална система от 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;

- изграждане на системата за осигуряване на транс граничен контрол за обмен на информация в областта на безопасността на движението;

- усъвършенстване на системата и повишаване ефективността на законодателството за ограничаване на случаите на управление на МПС от водачи под въздействие на алкохол;

- разработване на стратегия и тактика и осигуряване на необходимото техническо и законодателно обезпечаване на дейността по ограничаване на случаите на управление на МПС от водачи под въздействието на наркотични вещества;

- усъвършенстване на системата за контрол на умората на водачите на МПС;

- усъвършенстване на системата за контрол по спазването на скоростните режими за движение в населените и извън населените места;

- усъвършенстване на контрола по ползването на обезопасителните средства в МПС - обезопасителни колани, обезопасителни каски и детски задържащи системи;

- усъвършенстване на системата и законодателството с цел ограничаване на случаите на разсейване на водачите на МПС-ограничаване ползването на мобилни устройства по време на движение, пушене, хранене, пиене и други действия разсейващи водача на МПС;

- повишаване на ефективността на провежданите кампании относно спазването на правилата за движението. Насърчаване по широкото участие на медиите и неправителствените организации в кампаниите и постоянно запознаване на обществеността с резултатите;

- стимулиране прилагането на нови технологии предоставящи в реално време информация за ограниченията на скоростта, оборудване на МПС с ограничители на скоростта, блокиращи устройства при употреба на алкохол и др.;

- усъвършенстване на системата за контрол и усъвършенстване на законодателството с цел ограничаване на случаите на управление на нерегистрирани МПС и МПС управлявани от неправоспособни 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;

- усъвършенстване на системата и разширяване приложението на механизма на проверочния изпит;
- подобряване на координацията и повишаване на ефективността от взаимодействието между структурите на контролните органи на различните институции.

5.4. За по-безопасна инфраструктура.

Пътната инфраструктура е един от основните фактори оказващи влияние върху безопасността на движението по пътищата. Тя следва да осигурява условия за движение на всички участници в движението, да изпраща ясни и разбираеми послания към участниците в движението, да ги предпазва от грешки и когато сгрешат да ги предпазва от получаване на живото несъвместими наранявания. При планирането, проектирането, изграждането, ремонта и поддържането на пътната инфраструктура, следва да се спазват изискванията на директивите, стандартите и нормите, да се отчитат и прилагат най-добрите практики доказали своята ефективност в други страни по света. Следва да се организира и провежда целева научно изследователска и развойна дейност за подобряване управлението на безопасността на пътната инфраструктура, своевременно да се откриват, сигнализируют и обезопасяват участъците и местата с повишена аварийност. Да се организира създаването на необходимия инженерно-технически потенциал и осигурява необходимото финансиране при решаване на проблемите по управление безопасността на пътната инфраструктура.

5.4.1. Общи направления.

5.4.2. По пътната мрежа извън населените места:

- подобряване на безопасността пътните инфраструктури от транс европейската пътна мрежа чрез създаване и прилагането на процедурите свързани с оценка въздействието върху безопасността, пътните проверки на безопасността, хармонизиране управлението на безопасността участъците и местата с концентрация на пътнотранспортни произшествия в съответствие с Директива 2008/96/ЕО;
- създаване на нормативни предпоставки за прилагането на процедурите на Директивата и за останалата част от републиканската и общинската пътна мрежа;
- усъвършенстване на нормативната база, която да гарантира прилаганите на високоефективни решения за безопасност в зависимост от класа и предназначението на пътя;
- извършване на нова класификация на пътищата според тяхното предназначение и интензивност на движението.
- изследване и обобщаване на най-добрите европейски практики по обезопасяване на пътната инфраструктура и превръщането им в норма;
- квалифициране и сигнализиране на републиканската пътна мрежа според нивото на нейната безопасност;
- оценка на тежките пътнотранспортни произшествия от гледна точка влиянието на пътната инфраструктура за тяхното настъпване и предприемане на мерки за ограничаване на тяхната повтораемост;

- усъвършенстване на нормативната база по откриване, сигнализиране и обезопасяване на участъците и местата с концентрация на пътнотранспортни произшествия;

- повишаване на отговорността за безопасността на движението на отделните пътни администрации, концесионери и други по участъците които стопанисват и поддържат.

Разработване на краткосрочни и дългосрочни мерки за :

- обезопасяване на крайпътното пространство с цел намаляване на пътнотранспортните произшествия и жертвите при тях в следствие напускане на платното за движение и удари в крайпътни неподвижни препятствия;

- ограничаване на челните удари;

- ограничаване на тежките пътнотранспортни произшествия в зоните на кръстовищата;

- ограничаване на тежките пътнотранспортни произшествия в зоните на хоризонталните криви;

- повишаване ролята на специализираните висши и средни учебни заведения, научни институти и развойни бази, неправителствени и браншови организации по отношение повишаване безопасността на пътната инфраструктура;

- оказване на съдействие за повишаване ролята на общинските власти по отношение обезопасяване на общинската пътна мрежа;

- създаване на условия за изграждане на републиканска велодрежа и свързването и с европейската велодрежа;

- организиране преглед и приемане на програма за обезопасяване на ЖП прелези по пътищата и улиците.

5.4.3. Подобряване безопасността на пътната инфраструктура в населените места:

- разработване на нова нормативна база относно проектирането на транспортно комуникационната мрежа и организацията на движението в населените места с отчитане изискванията на европейските директиви и най добрите практики в европейските държави за осигуряване на безопасността на придвижването на всички участници в движението, намаляване на задръстванията и подобряване на екологията.

- актуализиране и разработване на нови транспортно комуникационни и генерални планове за организация на движението в населените места с отчитане на новите нормативни изисквания и положителни практики в други страни по света;

- разработване на нормативна база и стратегия за ускорено изграждане на успокоени на зони „30км/час“;

- разработване и реализация на насоки за намаляване на пешеходната аварийност в населените места;

- ограничаване възможностите за преминаване с високи скорости на транзитно преминаващите МПС през проходимите селища по републиканската и общинска пътна мрежа;

5.4.4. Ограничаване на пътнотранспортните произшествия от вида „напускане на платното за движение”.

Когато МПС напусне платното за движение резултатите често са пагубни. Повече от 30% от всички жертви по пътищата през 2010г. са в резултат на излизане на МПС от пътя с последващи преобръщания или удари в неподвижни препятствия. За намаляване на случаите на смърт и наранявания следствие напускане на пътя следва да се положат усилия за: задържане на МПС на пътя, намаляване на вероятността МПС да се преобрънат или ударят в неподвижно препятствие и намаляване на последствията от преобръщанията и ударите. В тази насока:

- разработване и изпълнение на обширна програма за подобряване на упътването на водачите на МПС чрез по добро маркиране и очертаване на платното за движение. Вероятността от напускане на платното за движение през нощта е три пъти по-голяма от колкото през деня. Намалената видимост която допринася за тези катастрофи може отчасти да бъде компенсирана чрез по доброто маркиране и очертаване;

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

- оценяване и класифициране на пътищата според нивото на безопасност на техните крайпътни зони;

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

- изпълнение на тресящи полоси в края на платното за движение;

- укрепване на банкетите, разширяване на свободните от препятствия зони;

- избиране на подходящи скоростни режими гарантиращи устойчивостта на автомобила;

- изпълнение на програми за подобряване на пътното поддържане;

- подобряване на практиките за подбор, инсталиране и поддръжка на защитни съоръжения;

- прилагане на екологично приемлив начин за установяване, обезопасяване и отстраняване на опасните дървета;

- разработване на национална политика за намаляване на опасностите от крайпътните стълбове;

- разработване и прилагането на насоки за подобряване обезопасяването на канавките и обратните наклони с цел намаляване на превръщанията.

5.4.5. Ограничаване на пътнотранспортните произшествия в зоните на хоризонталните криви.

В зоните на хоризонталните криви през 2010 г. в следствие на ПТП са загинали 180 и били ранени 1675 граждани. Данните показват че извън населените места всеки 4-ти загинал е при произшествия настъпило в зоната на хоризонталните криви. Наред с работата по повишаването на знанията и уменията на водачите по отношение опасностите в тези зони и

особеностите на физическите процеси които се развиват там, следва да се работи за подобряване безопасността от гледна точка на пътната инфраструктура в насоки:

- подобряване на видимостта в зоните на хоризонталните криви;
- подобряване на сигнализацията от гледна точка по-голяма яснота за характера на кривата;
- подържане в изправност на пътната маркировка в зоните на опасните криви;
- предупреждение за водачите че на приближаващата крива са регистрирани тежки пътнотранспортни произшествия;
- разделяне на насрещно движещите се транспортни потоци.

5.4.6. Ограничаване на пътнотранспортните произшествия в зоните на кръстовищата.

В зоните на кръстовищата през 2010 г. са загинали 80 и били тежко ранени 1883 граждани. Значително ограничаване на загиналите и наранени граждани от пътнотранспортни произшествия в зоните на кръстовищата може да бъде постигнато чрез намаляване на скоростта на движение на МПС в подходите към кръстовищата и изграждане на защитни съоръжения за отделните участници в движението. Пътнотранспортните произшествия в зоните на кръстовищата могат да бъдат намалени чрез:

- изграждане на кръгови кръстовища - високо ефективно решение за безопасността на движението защото намаляват броя на конфликтните точки и принуждават водачите съществено да намалят скоростта на движение при приближаване и преминаване през кръстовищата;
- изграждане на повдигнато платно на кръстовището с цел намаляване на скоростта при преминаване, обикновено в населените места;
- разделяне на движението - подобрява безопасността на преминаване през кръстовището чрез разделяне на завиващите и преминаващите направо през кръстовището, по добро маркиране, изграждане на острови за безопасност, по-добро разпределение на уязвимите участници в движението при високо интензивен трафик;
- намаляване на скоростта на движението в подходите към кръстовищата;
- изграждане на острови за безопасност на пешеходците;
- механично предупреждение към водачите че приближават към кръстовище на което другия път е с предимство.

5.4.7. Ограничаване на челните удари между МПС.

Челните удари между МПС са едни от най-тежките пътнотранспортни произшествия при които смъртността е много висока. Често те са в резултат на неправилни решения за изпреварване, но също така не бива да се подценяват навлизанията в лентата за насрещно движение поради разсеяност, умора или загуба на контрол поради други причини. Особено тежък е проблема с високите скорости по двулентовите пътища с интензивно движение. Различни са мерките които могат да

довеждат до намаляване на опасностите от челни удари по дулентовите пътища:

- въвеждане на разделителни бариери които да възпрепятстват навлизането в насрещното движение, а така също и на отделни участъци с различни скорости за движение на допълнителна лента за изпреварване;
- разделяне на насрещно движещите се потоци с по-широка разделителна ивица очертана с маркировка;
- ограничаване възможностите за навлизане в насрещните ленти за движение в зоните на хоризонталните криви;

5.4.8. Откриване и отстраняване на местата и участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия.

- създаване на организация за изпълнение на изискванията на директива относно откриването обезопасяването и отстраняването на местата с концентрация на пътнотранспортни произшествия;
- участие в реализацията на постановките на проекта на ЕС ЕвроРап за класификация на пътната мрежа по степента на нейната аварийност;
- своевременно нестандартно сигнализиране и маркиране на местата на които са настъпили тежки пътнотранспортни произшествия с загинали и наранени граждани;
- обозначаване с предупредителни знаци и маркировка на опасни канавки и дървета, рекламни табели и пр. в близост до пътя, в случай че отстраняването им е невъзможно или предстои;
- повишаване на видимостта при завой, вливания и отливания на пътища чрез поставяне на пътни огледала.

5.5. За по-безопасни пътни превозни средства.

Техническото състояние, пасивната и активна безопасност на парка от пътни превозни средства оказва съществено влияние върху броя на пътнотранспортните произшествия и последствията от тях. Подобренията в безопасността на пътните превозни средства могат да спомогнат за намаляване на жертвите и нараняванията по пътищата. Стабилен напредък в безопасността на движението оказват новия дизайн на МПС, по добрата защита на пътниците, ефективното спиране, подобряването в осветлението, новите системи за предупреждение и контрол на устойчивостта, на скоростта, системите на обезопасителните колани и въздушни възглавници и др.

Автомобилния парк в нашата страна към 2010 г. наброява 3284916 пътни превозни средства. От тях до 5 години от датата на производство са само 8.4%, от 5 до 10 години - 9.5%, от 10 до 15 - 24.3%, от 15 до 20 - 30.5% и над 20г. - 27.3%. Всяко второ превозно средство движещо се по пътищата на нашата страна е на възраст над 15 г. Делът на леките автомобили представлява 79.22%, на товарните - 11.1%, на мотоциклетите и моторните - 3.7% и на автобусите - 0.7%. Данни за броя на велосипедите и каруците които се движат по пътищата на страната няма.

В нашата страна има една изключително разнообразна гама от товарни автомобили.

През последните години нараства броя на регистрираните мотоциклети.

Рискът от участие в пътнотранспортно произшествие с тежки последици на старите автомобили е значително по-голям. Едно изследване на тежки пътнотранспортни произшествия завършили със смърт на място през първото шестмесечие на 2011 г. показва че близо 60% от автомобилите са били над 20 годишна възраст.

Повишаване безопасността на парка от пътни превозни средства е ключов фактор за постигане целите на националната стратегия за подобряване на безопасността на движението. Едно изследване сочи че ако автомобилния парк за всеки вид автомобили се подмени с автомобили последно производство с висока степен на пасивна и активна безопасност броя на жертвите по пътищата ще намалее веднага с 30 %.

За повишаване ролята на парка от пътни превозни средства за подобряване на безопасността на движението следва да се провеждат действия в насока

5.5.1. Провеждане на политика за обновяване на автомобилния парк преимуществено с по-безопасни автомобили:

- утвърждаване на национална политика за обновяване на автомобилния парк с МПС с висока степен на активна и пасивна безопасност, особено тези закупувани с държавни средства;

- насърчаване и подкрепа на гражданите за закупуване на нови по-безопасни автомобили, с повече системи за активна и пасивна безопасност. Стимулиране закупуването на моторни превозни средства с безопасен дизайн, и висока категоризация за безопасност по системата на EuroNCAP.

- насърчаване инсталирането на повече системи за безопасност включително за напомняне ползването на обезопасителните колани, странични въздушни възглавници, подобряване защитата на пешеходците, електронни системи за контрол на стабилността, системи срещу задремване и други, в превозните средства с които се извършва търговска дейност;

- организиране и провеждане на обществени кампании за повишаване на познанията на гражданите за предимствата от закупуването на по-безопасни автомобили;

- поетапно въвеждане на ограничения за регистрация на автомобили които не притежават определени системи за безопасност. 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 МПС за превоз на пътници и товари и към 2014 г. се стигне до всички нови леки автомобили;

- въвеждане на строги правила за ограничаване монтирането на различни видове допълнителни съоръжения като решетки, ролбани и други които застрашават безопасността на другите участници в движението.

5.5.2. Повишаване и поддържане на техническата изправност на парка от пътни превозни средства посредством всеобхватен и усъвършенстван технически контрол:

- усъвършенстване на качеството и обхвата на периодичните технически прегледи, както и повишаване на отговорността на пунктовете и ангажираните лица в тази насока;

- повишаване качеството на пред пътните прегледи и повишаване отговорността на работодателите по отношение на техническите неизправности на техните моторни превозни средства;

- 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;

- усъвършенстване и разширяване обхвата на контрола по изправността на ограничителите на скоростта, цифровите тахометри, мъртвите зони при автомобилите за превоз на пътници и товари и др.

5.5.3. Създаване на условия за своевременно внедряване на положителните практики и международните стандарти:

- създаване на условия и критерии за въвеждане на електронната ключалка за контрол употребата на алкохол от водачите за обществен превоз на пътници и товари;

- въвеждане на системи за своевременно автоматично уведомяване централите за спешна медицинска помощ за настъпило тежко пътнотранспортно произшествие;

- създаване на организация за своевременно адаптиране и прилагане на европейските директиви и международни стандарти, свързани с безопасността на пътните превозни средства;

- разработване на стандарти относно обезопасителните каски за мотоциклетисти и мотопедисти;

- усъвършенстване на изискванията относно пожарогасителните устройства в автомобилите и аптечките за долекарска медицинска помощ;

- разработване на стандарти по отношение оборудването на облеклото на водачите на мотоциклети с елементи за безопасност.

5.5.4. Повишаване на безопасността на двуколесните превозни средства, не моторизирани превозни средства и селскостопанската и горска самоходна техника.

Разработване на нормативи относно оборудването и видимостта на тези превозни средства.

5.6. Стимулиране използването на съвременни технологии за повишаване на пътната безопасност.

Интелигентните транспортни системи притежават значителен потенциал за подобряване на безопасността на движението тъй като предоставят изпреварваща информация за пътнотранспортната обстановка, подпомагат водача и намаляват вероятността от допускане на грешки, съкращават времето на откриване на настъпили тежки пътнотранспортни произшествия и др. Интелигентните транспортни системи следва да бъде инструмент който винаги да се взема под внимание при планирането и проектирането на транспортните системи. Те предоставят възможности за по ефективно използване на съществуващата пътна инфраструктура, подобряване на екологията, намаляване на задръстванията и повишаване на безопасността на движението.

- създаване на организация и условия за изпълнение на изискванията на Европейската директива за Интелигентни транспортни системи;

- създаване на организация за изучаване и прилагане на положителните практики по използването на ИТС в дългосрочен план;

- разработване на различни форми на сътрудничество между държавата, индустрията, научните звена, неправителствените организации по прилагането на интелигентните транспортни системи;

- поощряване навлизането на пазара на МПС със системи подпомагащи безопасността на движението;

- създаване на предпоставки и условия за внедряване на системи осигуряващи надеждна комуникация между моторните превозни средства и между моторните превозни средства и пътната инфраструктура;

- стимулиране широкото навлизане на пазара използването на интелигентните системи преимуществено в моторните превозни средства за обществен превоз на пътници и товари;

- създаване на дългосрочни условия за внедряване на системи за управление на обществения транспорт, пешеходното и велосипедно движение;

- подкрепа за по-широко внедряване на усъвършенствани системи за подпомагане на водача.

Предупреждения за неволно напускане на лентата за движение, опасност от сблъсък или наличие на пешеходци, ограничаване на разсейването, подобряване видимостта в тъмната част от денонощието, разширяване на възможностите за автоматичен обмен на информация между превозните средства и пътната инфраструктура, на превозните средства

5.7. Подобряване на услугите за спешна помощ и грижите за намаляване на последствията.

След настъпване на пътнотранспортното произшествие от съществено значение за спасяване на живота и намаляване на тежестта на последствията от нараняванията на пострадалите е своевременната и качествена до болнична и специализирана медицинска помощ. В тази връзка следва да се повиши оперативността при реагиране при тези

ситуации, да се подобри способността на системата на здравеопазването и на другите системи за осигуряване на подходяща неотложна помощ и по-продължителна рехабилитация на жертвите на катастрофите. В тази насока следва да се отдели подходящо внимание за:

5.7.1. Усъвършенстване на системата за оповестяване за настъпилото пътнотранспортно произшествие с пострадали хора.

- създаване на организация за подобряване на ефективността и бързината на спасителните операции при тежки пътнотранспортни произшествия чрез въвеждане на общоевропейската бордова система eCall за спешни повиквания от превозни средства;

- повишаване познанията на водачите относно необходимите действия в случай на тежко пътнотранспортно произшествие с ранени хора;

- провеждане на кампании за повишаване знанията и отговорността на хората при тежки пътнотранспортни произшествия включително и предварително записване в мобилните си устройства на телефоните 112 и близките които желаят първи да научат за инцидента.

5.7.2. Усъвършенстване на системата за оказване на долекарска медицинска помощ.

- разширяване интензивността и практическата насоченост на курсовете за обучение на кандидатите за водачи на МПС;

- създаване на условия за повишаване на квалификацията на служителите от различните служби които първи пристигат на ПТП - пътна полиция, пожарна безопасност, пътна помощ, крайпътни заведения и др.;

- създаване на условия за повишаване на квалификацията на водачите на МПС за превоз на пътници и товари;

- създаване на условия за продължаващо обучение на водачите на МПС по оказване на до болнична помощ;

- разработване на норми и стандарти за различни по вид оборудвания(медицински чанти) за оказване на долекарска помощ в зависимост от МПС и неговото предназначение.

5.7.3. Оптимизиране времето за пристигане на екипите за оказване на специализирана медицинска помощ.

- разработване на съответни стандарти осигуряващи своевременното пристигане на специализираните екипи според времето и мястото на настъпване на ПТП;

- разработване на различни транспортни схеми на осигуряване включително и използването на въздушен транспорт;

- повишаване на административния капацитет чрез използване на различни форми на публично частното партньорство.

5.7.4. Усъвършенстване на системата по оказване на болнична травматологична помощ и оценка на нейното качество.

5.7.5. Усъвършенстване на системата за оказване на посттравматични грижи за пострадалите при пътнотранспортни произшествия.

- осигуряване на рехабилитация на ранен етап и подкрепа на пациентите с травми както и на лицата загубили роднини в резултат на пътнотранспортни произшествия, с цел свеждане до минимум както физическите така и психологическите травми;

- поощряване създаването на надлежни системи за застраховане на участниците в движението с цел финансиране рехабилитацията на жертвите на пътнотранспортните произшествия;

- подкрепа провеждането на задълбочено разследване на пътнотранспортните произшествия и приемане на ефективни правни мерки в случай на смърт и наранявания в резултат на ПТП с цел справедливо урегулиране и осигуряване на правосъдие за близките на загиналите и наранени хора;

- поощряване и стимулиране на работодателите които наемат на работа инвалиди пострадали от ПТП.

5.7.6. Разширяване на научните изследвания и прилагането на положителните световни практики.

- поощряване на научните изследвания и разработки в областта на усъвършенстване на системата от ответни мерки свързани с нараняванията при ПТП;

- повишаване осведомеността на обществото относно видовете травми и последствията за хората пострадали от пътнотранспортни произшествия;

- провеждане на кампании за повишаване отговорността на участниците в пътното движение за тяхното здраве и живот свързвайки травмите с тяхното поведение.

6. КЛЮЧОВИ ФАКТОРИ

6.1. 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 спиращен 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%. Най-голямото намаление на броя на загиналите във Франция е постигнато вследствие намаление на средната скорост на движение с 10 км/час.

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.

6.1.1. Повишаване познанията на участниците в движението за влиянието на скоростта върху безопасността на движението.

- създаване на организация за провеждане на национални 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;

- организиране и провеждане на национален диалог за обяснение и обосновка на ползата от намалението на скоростта за безопасността и допълнителните екологични и икономически ползи, отнасящи се до намаляване на емисиите, разхода на гориво и шума.

- инициране на дискусия със застрахователите за насърчаване на доброволното монтиране на интелигентни системи за контрол на скоростта, устойчивостта и др. чрез по-ниски застрахователни премии, особено за младите шофьори;

- въвеждане на информационни системи за регистрация на скоростта на движение на моторните превозни средства;

6.1.2. 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;

- изследване възможностите за въвеждане на диференцирано ограничение на скоростта за новите водачи, при влошени метеорологични условия, през тъмната част от денонощието, при превоз на хора и др.

6.1.3. 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;

- усъвършенстване на нормативната база с цел ускорено въвеждане в пътната инфраструктура на елементи и решения ограничаващи скоростта

на движение - кръгови кръстовища, изкуствени неравности, изнесени бордюри, повдигнати кръстовища, повдигнати пешеходни пътеки, зони 30 и др.;

- прилагане различни форми на психологическо въздействие върху водачите чрез използването на различни форми на хоризонтална маркировка и вертикална сигнализация;

- разработване и внедряване на нови, основани на риска национални насоки за ограничение на скоростта по различните категории пътища.

6.1.4. Повишаване ефективността на контрола върху скоростните режими на движение.

- разработване на глобален план за изграждане на интегрирана национална система от технически средства и системи за контрол на скоростните режими по републиканската пътна мрежа, общинската мрежа и в населените места;

- разширяване на използването на системи за контрол на скоростта от участък от пътя по участъци с повишена аварийност както и по магистралите на тол-базите;

- 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;

- създаване на организация и условия за прилагане на публично-частното партньорство при изграждане на системи за контрол на скоростните режими;

- 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;

- усъвършенстване на законодателството въз основа на директивите на ЕС и положителните световни практики.

6.2. Намаляване броя на водачите, управляващи под въздействието на алкохол, наркотици или други упойващи вещества.

Алкохолът е един от основните фактори 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.

Проучвания в Швеция, са показали че с намаляване на допустимата концентрация на алкохол в кръвта от 0,05 до 0,02 г/на хиляда

пътнотранспортните произшествия със загинали хора са намалели с 10% след промяната. Определено нулевия лимит има предимството за да не се разчита на възприятията на водачите до колко те могат да консумират алкохол и до кога съдържанието на алкохол в кръвта им ще остане под законовата граница.

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 национални 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 нормативната база за противодействие на управлението на МПС от водачи под въздействието на алкохол с цел повишаване на нейната ефективност и прилагане на принципа на споделената отговорност към тези които предоставят МПС, които се возят в него, които сервират алкохол, включително и спиране на МПС от движение за определен период;

- 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 както и осигуряването на техническото обезпечаване на дейността;

- създаване на организация за широко обществено обсъждане за необходимостта от намаляване на допустимата граница на алкохол на кръвта на водача, особено на новите водачи и водачите за обществен превоз на пътници и товари;

- създаване на организация и условия и определяне на различните случай при които задължително са монтират в моторните превозни средства детектори за проверка употребата на алкохол от водача;

- създаване на организация за своевременно изучаване и внедряване у нас 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;

- разработване на цялостна нормативна база за противодействие на случаите на управление на МПС от водачи под въздействието на наркотици;

- разработване и реализация на план програма за снабдяване на контролната система с необходимите технически средства за предварителен контрол и доказване наличието на наркотични вещества в кръвта на водачите на МПС;

- 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.

6.3. 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%. Това са показатели значително по високи в сравнение с ползваемостта през 2001 г. например но те са значително по-ниски от ползваемостта на обезопасителните средства в редица европейски страни където ползваемостта е над 95%. През 2010 г. 3071 от пострадалите и пътуващите с автомобил и мотоциклет водачи и пътници не са ползвали обезопасителни средства от които 239 са загинали. Сравнявайки цифрите с горепосочената ефективност се виждат огромните възможности за намаляване на броя на убитите и наранени граждани през следващия период. 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 безопасителните колани, каски и датски безопасителни 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 безопасителните 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;

- организиране и провеждане на обществени обсъждания за травмите които се получават при не ползване на безопасителни колани, каски и детски безопасителни седалки;

- насърчаване закупуването на превозни средства, напълно оборудвани с безопасителни средства, за защита от различни удари(въздушни възглавници за странични удари), системи за напомняне за поставяне на безопасителните колани и др.;

- провеждане на кампании за повишаване знанията на населението по опасностите при управление на двуколесни ППС без безопасителни каски и последствията от настъпилите ПТП.

6.4. Ограничаване на разсейването по време на шофиране.

Управлението на моторно превозно средство е сложна задача и изисква постоянно внимание и следене на пътнотранспортната обстановка, сигнализацията и маркировката, поведението на останалите участници в движението, показанията на различните прибори и т.н. Източниците за отвличане на вниманието на водача, както в рамките на превозното средство, така и общо в околната среда, са се увеличили значително през последните години. Съвременните превозни средства могат да имат на борда DVD, сателитна навигация, сложни звукови системи, климатичен контрол, както и звуков и визуален сигнал за повреда на превозното средство, които се конкурират за вниманието на водача. Въпреки че е много трудно да се определи ефектът на всички тези източници на разсейване върху тежките произшествия по пътищата, те са признати като основен и потенциално нарастващ проблем. Конкретна статистика за броя на пътнотранспортните произшествия и пострадали хора поради разсейване не се води. Известни са единични случаи на тежки пътнотранспортни произшествия поради отклонение на внимание. Едно изследване в Съединените Американски Щати показва че през 2008 г., 6000 души са загинали в момента на приемане и предаване на мобилни съобщения. В инструкция на Организацията на Обединените Нации се посочва че към разсейването се отнасят и пушенето, пиенето на течности и храненето по време на движение. Наред с физическото и визуално разсейване често водачът се отнася от движението и се занимава умствено с други житейски проблеми.

Хората ще продължат да се разсейват по време на шофиране и не е възможно да се изкорени или постави извън закона всяка форма на разсейване.

Мобилните телефони са широко призната форма на разсейване. Използването на мобилни телефони води до значително увеличение на риска от катастрофи, независимо от дали телефонът да се държи ръчно или с устройството свободни ръце. Данните също така показват, че рисковете са по-високи за начинаещите шофьори. През 2010 г. са установени от контролните органи 22694 случая на разговор по мобилен телефон от водач по време на движение, което като се сравни с реалните възможности за разкриваемост на този вид нарушение може да се направи извода че много хора подценяват опасността за тяхното здраве и живот. Има доказателства в подкрепа на всички забрани за използването на мобилни телефони по време на шофиране.

Влиянието на другите източници на разсейване, както вътре, така и извън превозните средства, трябва да бъде наблюдавано и постоянно ограничавано. Вредите от разсейването могат да бъдат минимизирани като се създадат възможности за решаване на възникващите проблеми.

- провеждане на информационни и контролни кампании за повишаване познанията на участниците в движението за опасностите от разсеяното шофиране;

- стимулиране вграждането в превозното средство на технологии, които помагат на водачите да избягват вредните последици от разсейването;

- провеждане на активна контролна дейност по отношение ползването мобилни телефони по време на движение, включително и чрез автоматичните средства и системи за контрол и активно медийно отразяване на резултатите и действията;

- информацията от крайпътното пространство да бъде насочена предимно към управлението на пътните превозни средства и постепенно да се ограничава и премахва бомбардирането на вниманието на водачите с различни видове търговски реклами.

6.5. Ограничаване влиянието на умората върху тежките пътнотранспортни произшествия.

Ефектът от умората върху тежките произшествия по пътищата, е трудно да се определи, но е признат като голям и непрекъснато нарастващ проблем. Умората е фактор, допринасящ за катастрофите при дълги пътувания, а също и в кратки пътувания, когато водача е бил лишен от сън. Има доказателства, че лишаването от сън може да има същите опасни последици както и консумацията на алкохол. Изследвания са установили, че хората, шофирали след като са били будни от 17 до 19 часа се представят по-лошо, отколкото тези с наличие на алкохол в кръвта в рамките на 0.05, а след 21 часа изпълнението им е приблизително същото като шофиране с алкохол 0.15. Умората прераства най-често в тъй нареченото дремливо шофиране при което водачът внезапно макар и за кратко време задремва. В условията на високите скорости всяко задремване на волана е фатално. Ограничаване влиянието на умората

върху тежките пътнотранспортни произшествия може да се постигне чрез различни подходи:

- 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;

- разпространение на доказано ефективните инфраструктурни и технологични решения като тресящи полоси на пътя, електронните системи за следене будността на водача и направлението на движение на автомобила и пр.;

- завишаване санкциите при неспазване предписанията за почивка от професионалните водачи;

- засилване контрола по спазване на режимите на движение и на почивките от професионалните водачи транс граничните пътувания и транзитно преминаващите ТМПС.

6.6. Ограничаване на агресията по пътищата.

Агресията по пътищата се изразява в явно демонстриране на поведение, неглизиращо 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. Ефективно законодателство спрямо системните нарушители и своевременното и неотменно изпълнение на наказанията. В тази насока:

- издигане ролята на семейството, училището и отделните институции за формиране на нова култура за безопасно движение по пътищата;

- усъвършенстване на законодателството за по ефективно противодействие спрямо системните нарушения и нарушаване на етичните норми на поведение;

- 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;

- провеждане на научни изследвания, обществени дискусии във връзка с психологията и мотивите за агресивното поведение по пътищата.

7. ЦЕЛЕВИ ГРУПИ

Систематизацията на целевите групи се обуславя приоритетно според степента на тяхната уязвимост, според честотата на участието им в пътния травматизъм и необходимостта от конкретна превенция.

7.1. 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 и изграждане на подходяща инфраструктура намаляваща честотата и тежестта на пътнотранспортни произшествия с участието на пешеходци.

През 2010 г. по пътищата на страната в резултат на пътнотранспортни произшествия са загинали 174 и били тежко наранени 2030 пешеходци. Основния брой тежки произшествия са регистрирани в големите населени места. Повече от 50% от жертвите на пътнотранспортните произшествия са хора на възраст над 65 години. Голяма част от пътнотранспортните произшествия с пешеходци настъпват в тъмната част от денонощието. Висока е пешеходната аварийност в зоните на пешеходните пътеки и спирките за МПС за обществен превоз на пътници.

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 национални 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;

- 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;

- повишаване инициативата на общините за разработване на програми за създаване на по-добри и безопасни условия за движение на пешеходците в населените места: изграждане на зони 30 км, училищни зони, пешеходни зони, повдигнати пешеходни пътеки и кръстовища, изкуствени неравности, тротоарни стеснения и др.;

- подобряване на видимостта между пешеходците в тъмната част от денонощието чрез стимулиране използване на различни видове светло отразителни елементи и осветяване на уязвимите места;

- въвеждане на стандарти за строителни продукти в областта на пътното строителство, които обезпечават висока степен на безопасност на пешеходното движение;

- разработване на система от мерки за изграждане на адекватна транспортна система за осигуряване на мобилност за хората с увреждания;

- премахване на допълнително монтираните метални съоръжения и решетки в предната част на автомобилите;

- поощряване пускането на пазара на автомобили по-безопасни за пешеходците;

- въвеждане на по-безопасен стандарт за инфраструктурно моделиране на местата, където пресичат пешеходци.

7.2. 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, решаващ някои проблеми на задръстванията и . В сравнение с водачите и пътниците в автомобилите при пътнотранспортно произшествие, рискът за велосипедистите да бъдат убити е 7 пъти по висок. С нарастване интензивостта 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 планове 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;

- подобряване на видимостта на велосипедите и велосипедистите участващи в пътното движение;

- провеждане на кампании за повишаване ползваемостта на обезопасителните каски от велосипедистите, особено от децата до 14 г. възраст;

- обсъждане на възможностите за въвеждане обучение на децата и получаване на определен вид свидетелство за правоуправление на велосипед;

- подкрепа създаването на национална вело mreжа по пътищата на нашата страна като част от европейската вело mreжа.

7.3. 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. 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:

- 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;

- разработване на стандарти за безопасно облекло на мотоциклетистите, както и стандарт за обезопасителните каски за мотоциклетистите;

- изменение на 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;

- изграждане на системи от технически средства за автоматично документиране на нарушенията допускани от мотоциклетистите и

предприемане на действия за подобряване видимостта на регистрационния номер на мотоциклетите;

- *адаптиране и подобряване на безопасността на пътната инфраструктура чрез добавяне на система за защита на мотоциклетистите, която се монтира заедно с пътно ограничителната система за задържане на МПС в обхвата на пътя;*

- провеждане на засилен полицейски контрол по спазване на правилата за движение от мотоциклетистите, техническата изправност, оборудването и нивото на шума на мотоциклетите.

7.4. Движение в градска среда.

Повече от 2/3 от нараняванията и около 40% от смъртните случаи в резултат на ПТП са регистрирани в населените места. През 2010 г. в населените места в следствие на пътнотранспортни произшествия са загинали 312 души и са били ранени 5081. Високата аварийност в населените места е отражение на редица пропуски в организацията на движението, изправността на пътното платно, нарушаването на скоростните режими и отсъствието на регулярен контрол. В големите населени места особено остър е конфликтът „пешеходец-превозно средство”. Няма създадени условия за равноправно и безопасно участие на всички участници в движението - пешеходци, велосипедисти, хора с ограничени възможности др. Съществуват редица пропуски в организацията и управлението на движението. На много места няма актуални транспортно комуникационни и генерални планове за организация на движението. Системите и елементите за успокояване на движението с доказан ефект върху безопасността на движението в редица европейски населени места отсъстват.

- актуализиране на транспортно комуникационните планове и генералните планове за организация на движението в населените места от гледна точка създаване на условия за равноправно и безопасно участие на всички участници в движението, за осигуряване безопасността на уязвимите участници в движението, за намаляване на задръстванията, осигуряване на скоростните режими, внедряване на положителните практики доказали своята ефективност в редица европейски градове;

- подкрепа инициативите на общинските власти за разработването и реализацията на проекти в тази насока;

- разработване на конкретни планове за намаляване на пешеходната аварийност в големите населени места;

- обезопасяване на зоните около учебните заведения, местата с интензивно смесено движение, спирките за обществения транспорт за превоз на пътници, пешеходните пътеки, кръстовищата и други места и участъци с повишена опасност.

7.5. Нови водачи.

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

Редица фактори допринасят за относително високия процент на участие в пътнотранспортни произшествия на младите и нови шофьори и тяхното опасно поведение на пътя. Те са свързани преди всичко с тяхната неопитност и младежката им 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 си възможности, подценяване на ситуациите и др.

По високата аварийност и смъртност по вина на млади водачи не е български феномен. Във редица страни по света съществува този проблем и за неговото ограничаване се предприемат различни мерки като: поетапно получаване на правоспособност, надзиравано шофиране, по-ранно обучение, по-голям ангажимент на родителите, след лицензионно повишаване на уменията, по-високи изисквания към дисциплината, по-малък първоначален брой на контролните точки, по ниски скорости, нулева толерантност към алкохола, ограничение за пътуване през нощта, за превоз на по-голям брой пътници и др.

- усъвършенстване на програмите за обучение на кандидатите за водачи на МПС и тяхното по силно обвързване с опасностите в пътното движение, пътнотранспортните произшествия 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, надзиравано шофиране, ангажиране на родителите и др.;

- създаване на система за повишаване уменията на водачите за управление на МПС в усложнени условия и разпознаване и избягване на опасностите след придобиване на правоспособност;

- усъвършенстване на нормативната база в насока 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 първоначално, ограничения за движение през нощта и превоз на по-голям брой пътници, ограничение към мощността на автомобила, обозначаване на автомобила на новия водач 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, както и повишаване на обществената отговорност за намаляване на жертвите;

- усъвършенстване системата за оценка качеството на работата на различните институции ангажирани с обучение и проверка уменията и знанията на младите водачи в основа на резултатите от пътнотранспортните произшествия.

7.6. Водачи в напреднала възраст.

Безопасността на движението е от жизнено важна значение за всички възрасти, но по-старите шофьори които имат дългогодишен опит, получават физически промени които могат да повлияят на възможността им за безопасно управление-промени в зрението, промени на времето за реакция, промени в гъвкавостта на тялото и др. Физически 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 да обработи информацията, с което значително се удължава времето на реакция при поява на опасности. Намалва се гъвкавостта на тялото и възможността за извършване на някои физически действия. Значително по слаба е физическата възможност на възрастните хора да понасят удари поради което при ПТП с относително ниска тежест нараняванията са фатални. За да участва безопасно в движението един водач не е достатъчно да познава правилата за движение, всеки един момент трябва да знае своите възможности и промените които настъпват с възрастта.

- провеждане на информационни кампании за повишаване познанията на хората за промените които настъпват с възрастта и тяхното влияние върху безопасното участие в пътното движение;

- проучване на възможностите за допълнително обучение на водачите след определена възраст за промяна в стила на управление поради настъпилите промени във възможностите;

- анализиране на тежките пътнотранспортни произшествия по вина на водачи над 65 години и периодично предоставяне информацията на медиите;

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

7.7. 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. В отделни населени места управлението на МПС от правоспособни водачи се приема безкритично и често с одобрение. Всеки 10-ти загинал по пътищата е по вина на правоспособен 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.

- усъвършенстване на законодателството за по-ефективно въздействие срещу всички фактори способстващи за този вид нарушения и престъпления;

- 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.

7.8. Пътници.

Близо 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.

7.9. 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 страна 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.

7.9.1. Общо.

- 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 предотвратят 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 светлоотразителни елементи, светли дрехи;
- подкрепа провеждането на национални ученически викторини, състезания, конкурси и др. по безопасност на движението;
- *организиране на ежегодни кампании за опазване живота и здравето на децата в пътното движение;*
- 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, да учат децата на съответните за възрастта им правила *и да бъдат личен пример за безопасно участие в движението;*
- 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 национални ученически викторини и състезания;
- провеждане на национални конкурси за детска рисунка и есета по безопасност на движението;
- усъвършенстване на законодателството и засилване на контрола по опазване живота и здравето на децата в пътното движение;
- създаване на организация за периодично информиране на обществеността за причините и условията за настъпване на всяко пътнотранспортно произшествие със загинало дете.

7.9.2. Подобряване на безопасността на децата пешеходци.

- 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 проблемите на безопасността на децата като пешеходци;
- насърчаване на родителите да обучават и възпитават децата си, в съответствие с възрастта им, на правилата за безопасното им движение като пешеходци;
- насърчаване на структурите на образованието, неправителствените организации, общините и други заинтересовани институции за разработването на безопасни маршрути за придвижване „дом-училище-дом” за всяко дете;
- създаване на поведенчески индикатори, които могат да спомогнат за определянето на момента, когато детето вече е готово да пресече улица

само;

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

- 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;

- поощряване разширяване приложението на движението „училищни патрули”;

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

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

- 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;

- извършване на изследвания с цел измерване на нивата на детския пешеходен травматизъм и определяне на рисковите фактори, които оказват влияние върху него. Определяне и проверка на косвени показатели, чрез които могат да се прогнозира случаи на детски пешеходен травматизъм;

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

7.9.3. Безопасен превоз на деца.

- провеждане на национални и местни кампании за повишаване информираността на обществото, родители, възпитатели, роднини и други за безопасните начини за превоз на деца, възможните рискове при неправилен превоз, при слизане и качване в автомобила, престой в автомобила и други;

- усъвършенстване на контрола за безопасен превоз на деца в пътните превозни средства.

7.9.4. Безопасно управление на велосипед.

- провеждане на информационни кампании за разясняване на обществото за ползите от употребата на обезопасителните каски от децата велосипедисти, скейтбордисти, мотоциклетисти, мотопедисти и др.;

- информационна кампания, насочена към родителите, с цел да ги насърчава да упражняват постоянен контрол върху децата водачи;

- организиране на обучението на децата в принципите на безопасността на движението от гледната точка на водача, от най-ранна възраст;

- усъвършенстване на пътната инфраструктура с цел създаване на по-добри условия за управление на велосипеди, каране на ролери и скейтбордове;

- 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;

- повишаване на видимостта на велосипедите и децата велосипедисти в пътното движение;

- 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.

7.10. Водачи на МПС за превоз на пътници и товари.

Професионалните водачи по естеството на своята професия ежедневно участват в движението по пътищата и в голяма степен формират и ритъма на това движение със своята дисциплина и умения. Едни от най-тежките пътнотранспортни произшествия 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 опасно 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 системата за работа с професионалните водачи в съответствие с европейските директиви и положителните практики в тази насока;

- въвеждане на продължаващо 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 пътнотранспортни произшествия 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 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 пътнотранспортни произшествия и разпространението им до заинтересованите страни.

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

Успешното постигане на определените цели за постоянно намаляване на жертвите от пътнотранспортните произшествия изисква адекватна нормативна база съответстваща на настъпилите промени в пътнотранспортната обстановка, на приетите директиви по безопасността на движението от Европейски съюз, както и улесняваща своевременното адаптиране на положителните практики доказали своята ефективност в други страни. Това изисква:

8.1. Създаване на организация за своевременно транспониране в националното законодателство на изискванията на Европейските директиви в областта на движението по пътищата.

8.2. Изменение на законодателството и под нормативната бази за създаване на условия за прилагане на положителните практики доказали своята ефективност във всички направления на дейност.

8.3. Усъвършенстване на законодателството за по-ефективно противодействие на причините и условията за настъпване на тежки пътнотранспортни произшествия.

8.4. Усъвършенстване на системата за разследване, отчет и анализ на статистически данни за пътнотранспортните произшествия и поведението на участниците в движението по пътищата.

8.5. Усъвършенстване на системата за регистрация и анализ на травмите и инвалидизацията на пострадалите от пътнотранспортни произшествия.

9. ФИНАНСИРАНЕ

Финансовото обезпечаване на политиката за безопасност на движението играе ключова роля за постигането на определените цели. Вади 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:

9.1. Създаване на организация за най-ефективно реализиране на средствата чрез финансиране на проекти по безопасността на движението от Националния фонд „Безопасност на движението” и „Гаранционния фонд”.

9.2. Финансиране на системите и елементите на безопасността на движението като неразделна част от проектите за пътната инфраструктура.

9.3. Финансиране на обучението на учениците и децата от детските градини като част от общата финансиране на програмите за обучение.

9.4. Финансиране на отделни проекти по системата за публично частното партньорство.

9.5. Създаване на организация за кандидатстване за финансиране на национални и международни проекти по безопасността на движението по европейска програми.

10. МОНИТОРИНГ

10.1. Организиране на дейността по изпълнение на националната стратегия посредством изготвяне на краткосрочни, средно срочни и дългосрочни перспективи за изпълнение от централните и местни институции.

10.2. Утвърждаване на практика за проследяване процеса по реализиране на залегналите в стратегията мерки.

10.3. Изготвяне на периодични доклади за изпълнението на стратегическите мерки.

10.4. Разработване на национални, областни, общински и ведомствени програми за подобряване на безопасността на движението.

10.5. Създаване на организация за постоянна оценка на изпълнението на задачите в Националната стратегия и влиянието им върху безопасността на движението.

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

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

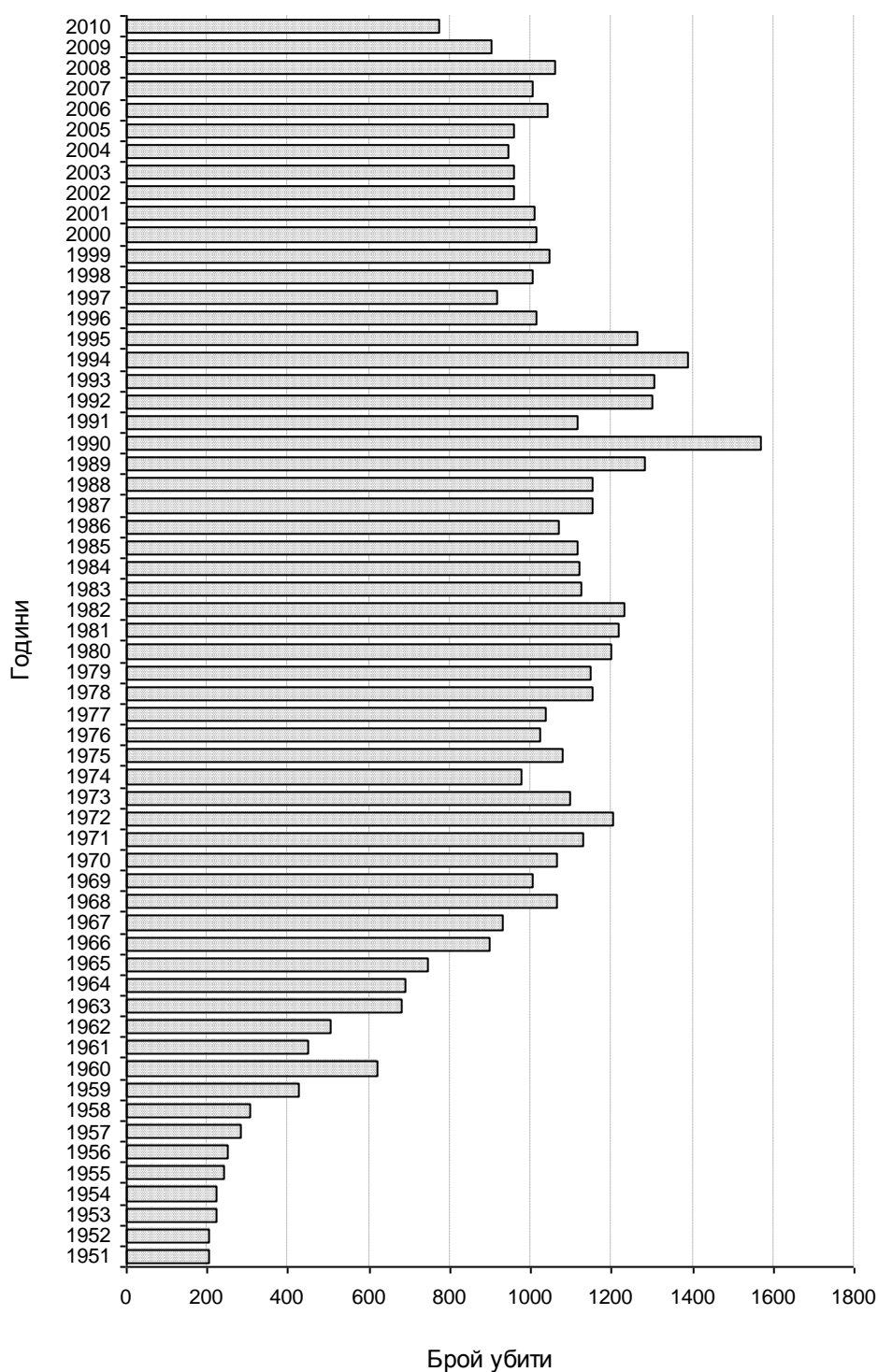
11. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Настоящата стратегия изразява политическата воля на държавата и обществения сектор за намаляване на жертвите на пътнотранспортните произшествия. Поставената рамка е една добра основа за предприемане на конкретни мерки от заинтересованите и ангажирани страни на национално, регионални, общинско и местно ниво.

12. ПЪТНОТРАНСПОРТНА ОБСТАНОВКА

12.1. Исторически преглед на жертвите от ПТП.

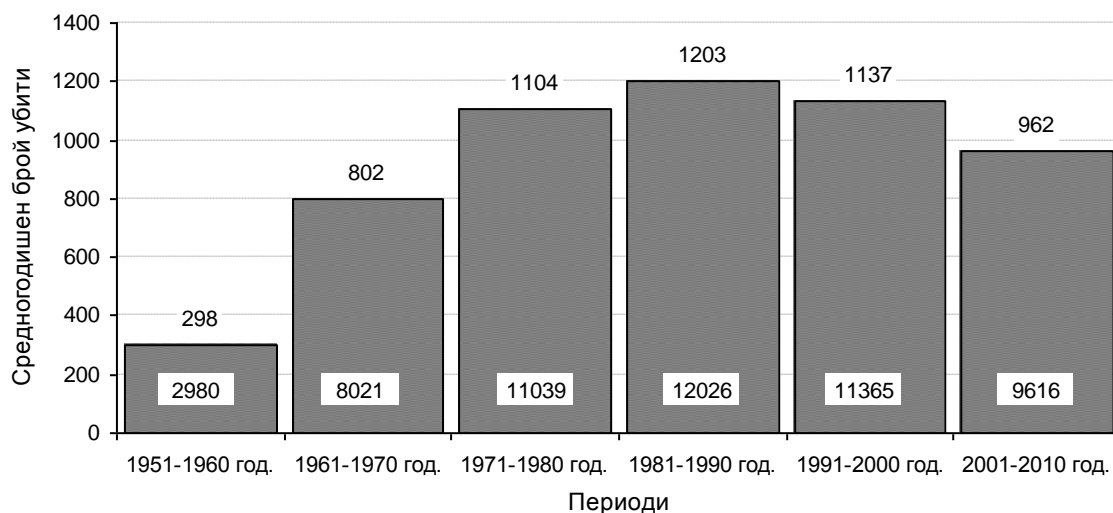
Убити при ПТП за периода 1951 - 2010 година



От заложените цели за намаляване на жертвите от пътнотранспортните произшествия в Националната стратегия 2007-2010г., през 2010г. намалението на убитите е с 31.8%, като основно намалението бе постигнато през последните две години.

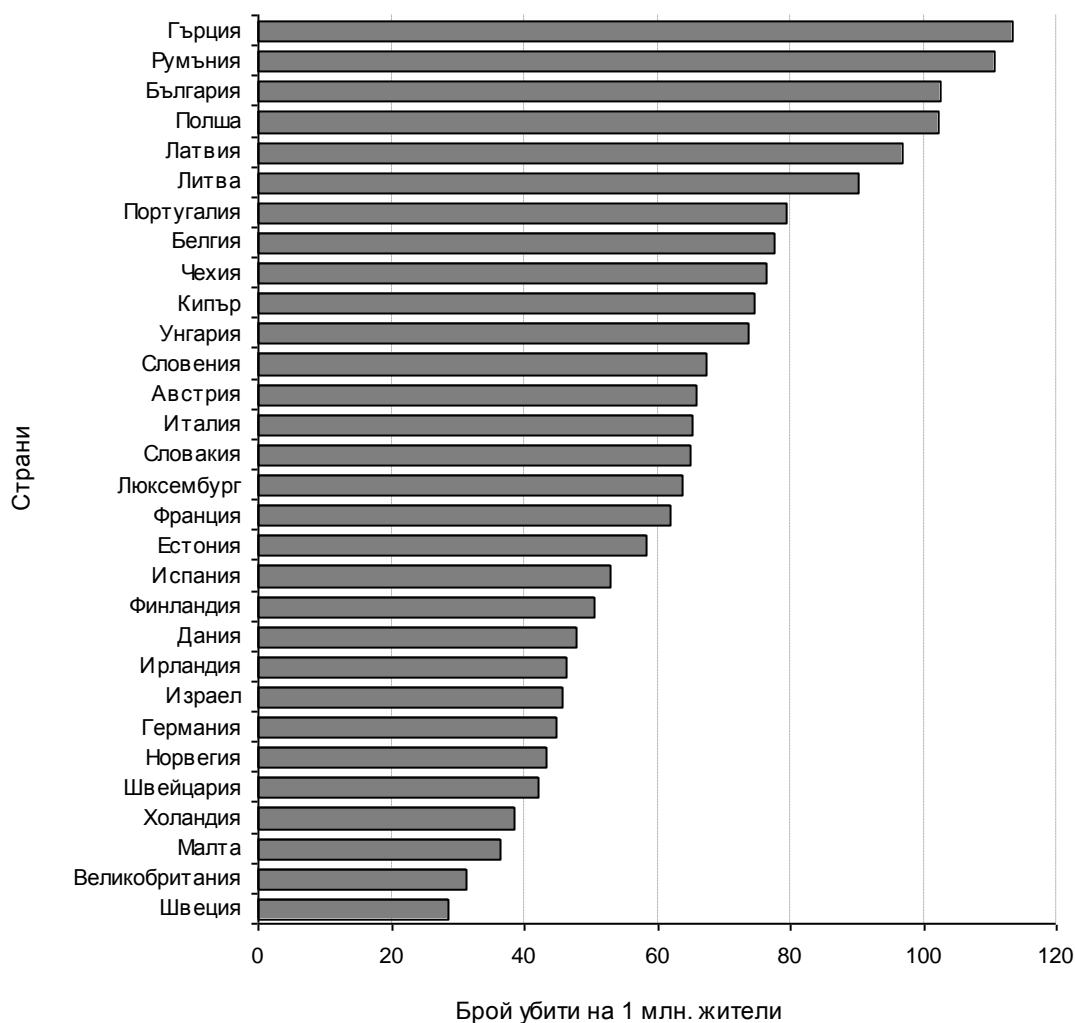
12.2. Брой на загиналите при пътнотранспортни произшествия по десетилетия.

Убити при ПТП, общо и средногодишно, за 10 годишни периоди,
от 1951 до 2010 година



12.3. Брой на загиналите в Европейските държави на 1 милион жители.

Убити на 1 милион жители в някои страни през 2010 година



12.4. Пътно транспортни произшествия през 2010 г.- базова за „десетилетието за действия за безопасност в движението по пътищата 2011-2020.

През 2010 година по пътищата на страната в следствие на пътнотранспортни произшествия са загинали 775 граждани и са били наранени 8080 души. Това означава че всяка седмица 15 човека са загубвали своя живот, а други 155 тежко ранени са попадали в болничните заведения.

12.4.1. Жертви на пътнотранспортни произшествия по възраст.

12.4.1.1 Деца до 17 годишна възраст,

загинали - 38, ранени - 1001,

от тях:

до 6 г.	- 6 убити,	- 164 ранени,
от 6 до 9 г.	- 3 убити,	- 246 ранени,
от 10 до 14 г.	- 9 убити,	- 319 ранени
от 15 до 17 г.	- 20 убити,	- 320 ранени.

12.4.1.2 Младежи и девойки от 18 до 24 годишна възраст,
загинали - 113, ранени - 1277.

Над 95% от пострадалите младежи и девойки са станали жертви като водачи и пътници в и на моторното превозно средство.

12.4.1.3 Участници в движението от 25 до 64 годишна възраст,

загинали - 465, ранени - 4585,

от тях:

водачи	- 281 убити,	- 2211 ранени
пътници	- 124 убити,	- 1517 ранени
пешеходци	- 58 убити,	- 846 ранени

12.4.1.4 Участници над 65 години,

загинали - 155, ранени - 1150,

от тях:

водачи	- 30 убити,	- 210 ранени
пътници	- 27 убити,	- 246 ранени
пешеходци	- 98 убити,	- 594 ранени

12.4. 1.5 Жертви по пол,

мъже: загинали - 578, ранени - 4981,

от тях:

водачи	- 336 убити,	- 2802 ранени
пътници	- 140 убити,	- 1297 ранени
пешеходци	- 102 убити,	- 884 ранени

жени: загинали - 197, ранени - 3094,

от тях:

водачи	- 25 убити,	- 415 ранени
пътници	- 100 убити,	- 1533 ранени
пешеходци	- 72 убити,	- 1145 ранени.

Броя на жените пострадали като пътници и пешеходци е по-голям от този на мъжете.

Над 94% от загиналите жени като пътници и 83.3% от наранените са пътували в леки автомобили.

12.4.2. Пострадали по вид на участие в движението

12.4.2.1 Водачи.

загинали - 361, ранени - 3218,

от тях:

леки автомобили	- 256 убити,	- 1847 ранени
товарни автомобили	- 29 убити,	- 190 ранени
мотоциклетисти	- 38 убити,	- 443 ранени
мотопедисти	- 6 убити,	- 150 ранени
велосипедисти	- 27 убити,	- 395 ранени
каруци	- 4 убити,	- 56 ранени

12.4.2.2 Пътници,

загинали - 240, ранени - 2832,

от тях:

в леки автомобили	- 219 убити,	- 2388 ранени
в автобуси	- 3 убити,	- 151 ранени
в товарни автомобили	- 8 убити,	- 111 ранени
на мотоциклети	- 4 убити,	- 60 ранени

12.4.2.3. Пешеходци,

загинали - 173, ранени - 2020,

от тях:

до 18 г.	- 9 убити,	- 421 ранени
от 18 до 24 г.	- 5 убити,	- 158 ранени
от 25 до 64 г.	- 58 убити,	- 848 ранени
над 64 г.	- 98 убити,	- 594 ранени.

Водачите на леки автомобили са блъснали най-голям брой пешеходци при което са загинали - 107 и били ранени 1479, на товарни автомобили - 27 убити и 161 ранени, на автобуси - 9 убити и 35 ранени, на мотоциклет и мотопед 6 убити и 43 ранени.

Между кръстовища от блъскане на ППС са загинали 139(80.3%) и наранени 1365(67.6%) пешеходци.

През тъмната част от денонощието са загинали 82(47.4%) и са били наранени 585(29%).

Съществено по-висока е смъртността от блъскане на пешеходец през тъмната част от денонощието и между кръстовищата

12.4.3. Основни видове пътнотранспортни произшествия.

Над 97% от загиналите при пътнотранспортни произшествия се отнасят към три основни вида произшествия - блъскане между моторни превозни средства, произшествие с едно ППС и блъскане на участници в движението извън моторното превозно средство.

12.4.3.1 Пътнотранспортни произшествия с едно МПС,
загинали - 293, ранени - 2412,

от тях:

преобръщане	- 102 убити,	- 960 ранени
блъскане в дърво	- 103 убити	- 532 ранени
блъскане в стълб	- 23 убити,	- 232 ранени
в предпазна ограда	- 28 убити,	- 245 ранени
в крайпътно съоръжение	- 11 убити,	- 76 ранени.

Основно тези ПТП са в следствие загуба на управлението на МПС поради неумението на водача да контролира МПС. Загубата на управление се появява под въздействието на различни фактори като: знания и умения на водача, скоростта на движение, състоянието на гумите и пътното покритие, наличие или не на системи за контрол на устойчивостта и др.

В редица случаи загубата на управление е свързана с умора, задремване и заспиване на волана, разсейване, загуба на ориентация в тъмната част поради липса на маркировка или сигнализация и др.

През тъмната част от денонощието при единични ПТП са загинали 130(48.1%) души и са били ранени 913 (42.4%).

12.4.3.2 Сблъскване между МПС,

загинали - 262, ранени - 2900,

от тях:

при челен удар	- 164 убити,	- 1091 ранени
страничен удар	- 78 убити,	- 1348 ранени
дистанция	- 20 убити,	- 383 ранени
блъскане в спряло и паркирано МПС	- 14 убити,	- 221 ранени.

Основни причини за челните удари са неправилното изпреварване, навлизането в лентите за насрещно движение поради разсейване и загуба на контрол над автомобила включително и в зоните на хоризонталните криви.

Особено тежки са последствията на сблъсъците в спрели МПС по пътната мрежа извън населените места в тъмната част от денонощието.

12.4.3.3 Блъскане на пешеходец,

загинали - 173, ранени - 2021,

в населените места загинали - 128, ранени - 1881,

от тях:

в градове	- 103 убити,	- 1733 ранени
в села	- 25 убити,	- 148 ранени
извън населените места	- 45 убити	- 140 ранени.

Делът на загиналите пешеходци от 22.32% спрямо общия брой на жертвите на пътнотранспортните произшествия е един от най-високите в сравнение със страните от Европейския съюз.

12.4.3.4 Блъскане на велосипедист,

загинали - 26, ранени - 388.

12.4.3.5 Блъскане на каруца,
загинали - 3, ранени - 113.

Над 54% от ПТП от този вид са настъпили в тъмната част на денонощието.

12.4.3.6 Блъскане на МПС от влак

Загинали - 7, ранени - 10.

12.4.3.7. Падане на пътник.

загинали - 3, ранени - 104.

12.4.4. Поведение на водача.

12.4.4.1. Превишена и несъобразена скорост на движение на МПС.

загинали - 380, ранени - 3100.

Всеки втори загинал по вина на водачите на МПС е поради несъобразяване на скоростта с конкретната обстановка и превишаване на разрешената скорост.

Над 79% от загиналите поради превишена и несъобразена скорост са по вина на водачите на леки автомобили.

Поради превишена и несъобразена скорост са загинали 76 пешеходци, 202 души вследствие блъскане в дървета, стълбове, преобръщане и други видове единични ПТП и 80 са загинали при сблъскване между МПС.

12.4.4.2 Неправилно изпреварване и навлизане в лентата за насрещно движение,

загинали - 101, ранени - 640.

От загиналите 70 (69.3%) са при челен удар между МПС, 18 са загинали при страничен удар под ъгъл, 5 са загинали при страничен удар.

12.4.4.3 Отнемане на предимство на ППС,

загинали - 58, ранени - 1171,

от тях:

на кръстовища	- 25 убити,	- 495 ранени
при престрояване	- 13 убити,	- 107 ранени
при завиване	- 7 убити,	- 333 ранени
при разминаване	- 5 убити,	- 66 ранени.

12.4.4.4 Отнемане предимство на пешеходец,

загинали - 28, ранени - 236

12.4.4.5 Управление на МПС под въздействие на алкохол,

загинали - 25, ранени - 313

Над 63% от тези пътнотранспортни произшествия са регистрирани през тъмната част от денонощието.

От загиналите при тези произшествия 15 са били пътници, 6 водачи, 3 пешеходци и 1 работник по ремонта на пътя.

12.4.5. По вина на водачи на:

Леки автомобили	- 517 убити,	- 6103 ранени
Товарни автомобили	- 82 убити,	- 610 ранени
Автобуси	- 13 убити,	- 126 ранени

Мотоциклети	- 35 убити,	- 323 ранени
Мотопеди	- 6 убити,	- 102 ранени
Велосипеди	- 4 убити,	- 136 ранени.
МПС собственост на фирми	- 133 убити,	- 1352 ранени.

12.4.6. Място на настъпване.

12.4.6.1. Населени места,

загинали - 312, ранени - 5081

12.4.6.1.1. В градовете: загинали - 217, ранени - 4292,

от тях:

блъскане на пешеходец	- 103 убити,	- 1733 ранени
сблъскване м/у МПС	- 45 убити,	- 1360 ранени
единични ПТП	- 47 убити,	- 558 ранени
блъскане на велосипедист	- 10 убити,	- 277 ранени.

12.4.6.1.2. В селата: загинали - 95, ранени - 776,

от тях:

блъскане на пешеходец	- 25 убити,	- 149 ранени
сблъскване м/у МПС	- 17 убити,	- 215 ранени
единични ПТП	- 39 убити,	- 275 ранени
блъскане на велосипедист	- 4 убити,	- 46 ранени

12.4.6.2 Извън населените места,

загинали - 463, ранени - 2999.

12.4.6.2.1. На автомагистралите,

загинали - 36, ранени - 169.

12.4.6.2.2. На път първи клас,

загинали - 190, ранени - 949,

от тях:

сблъскване м/у МПС	- 106 убити,	- 474 ранени
единични ПТП	- 54 убити,	- 382 ранени
блъскане на пешеходец	- 22 убити,	- 41 ранени.

12.4.6.2.3. На път втори клас,

загинали - 96, ранени - 774,

от тях:

сблъскване м/у МПС	- 46 убити,	- 405 ранени
единични ПТП	- 30 убити,	- 283 ранени
блъскане на пешеходец	- 14 убити,	- 21 ранени.

12.4.6.2.4 На път трети клас

загинали - 95, ранени - 732,

от тях:

сблъскване м/у МПС	- 26 убити,	- 303 ранени
единични ПТП	- 62 убити,	- 369 ранени
блъскане на пешеходец	- 11 убити,	- 26 ранени.

12.4.6.2.5 На общински път,

загинали - 46, ранени - 369,

от тях:

сблъскване м/у МПС	- 19 убити,	- 174 ранени
единични ПТП	- 35 убити,	- 297 ранени
блъскване на пешеходец	- 4 убити,	- 20 ранени.

12.4.6.3. На хоризонтални криви,
загинали - 180, ранени - 1530,

от тях:

сблъскване м/у МПС	- 76 убити,	- 618 ранени
единични ПТП	- 80 убити,	- 696 ранени.

Над 23% от общия брой загинали са в резултат на ПТП в зоната на хоризонталните криви.

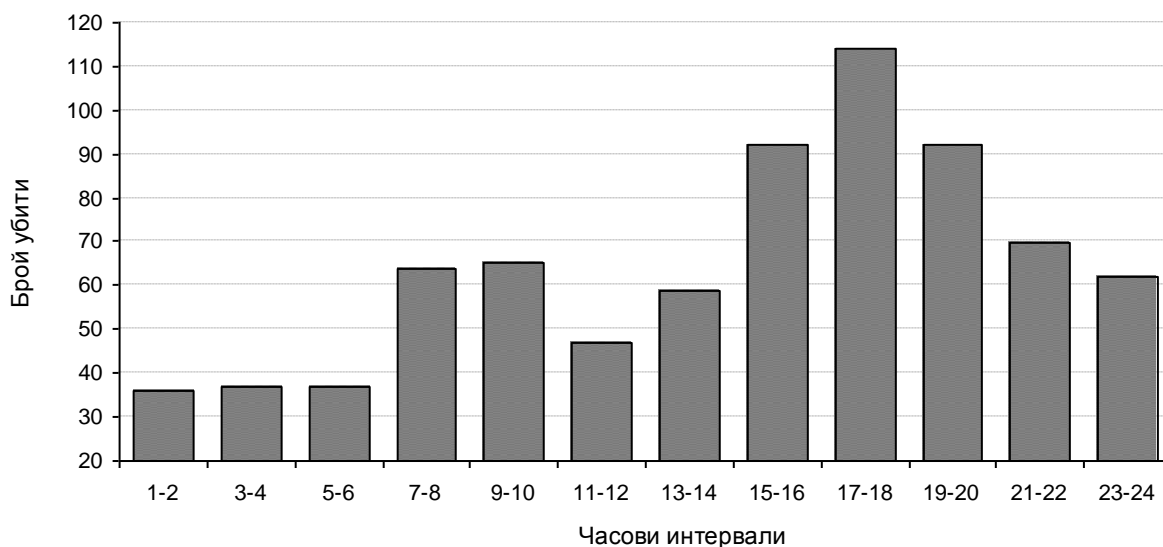
12.4.7. ПТП, убити и ранени по време на настъпване.

12.4.7.1 По дни от седмицата

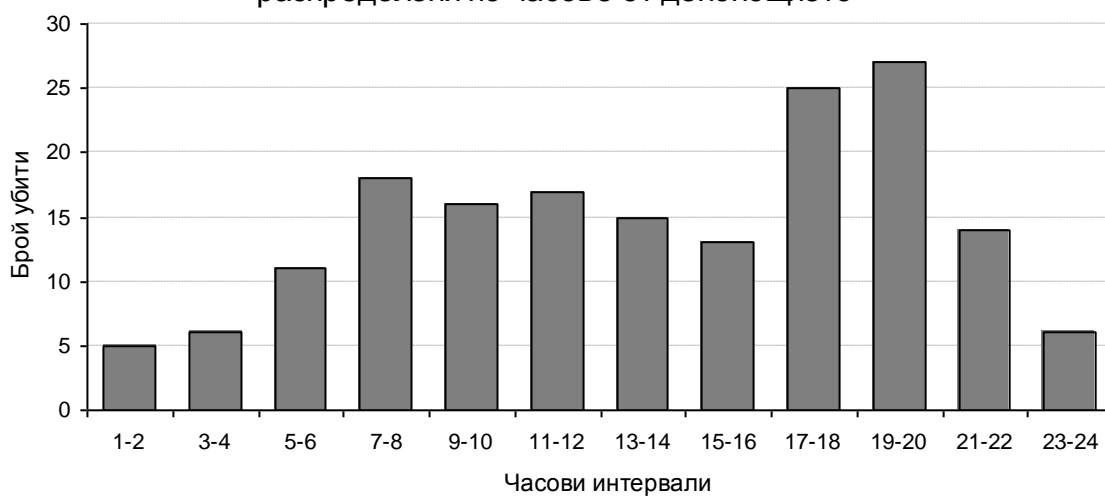
понеделник	- 114 убити,	- 1158 ранени
вторник	- 88 убити,	- 1071 ранени
сряда	- 96 убити,	- 1128 ранени
четвъртък	- 95 убити,	- 1158 ранени
петък	- 105 убити,	- 1242 ранени
събота	- 109 убити,	- 1218 ранени
неделя	- 168 убити,	- 1105 ранени.

12.4.7.2. По час от денонощието

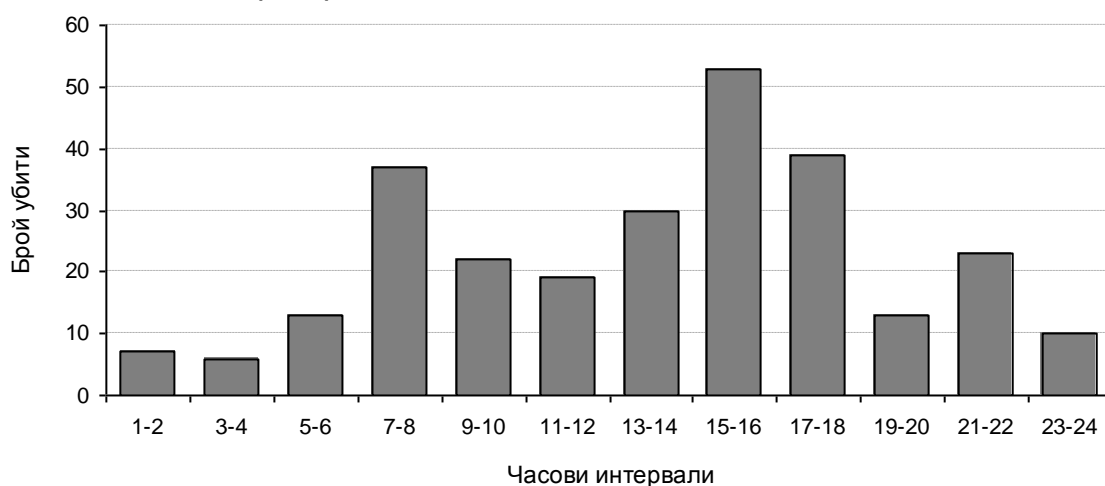
Убити при ПТП през 2010 година, разпределени по часове от денонощието



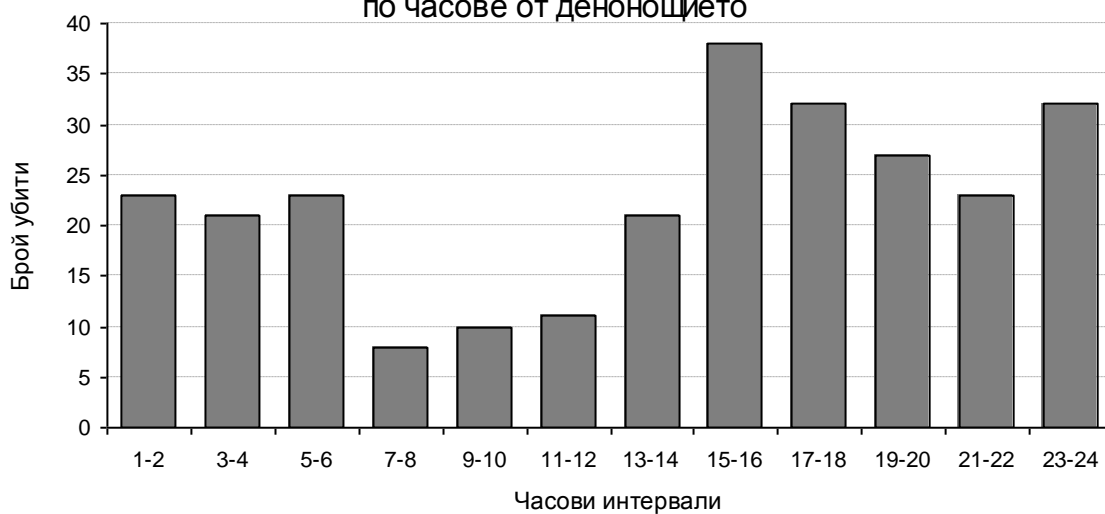
Убити при ПТП от вида "блъскане на пешеходец" през 2010 година,
разпределени по часове от денонощието



Убити при ПТП от вида "сблъскване между МПС" през 2010 година,
разпределени по часове от денонощието

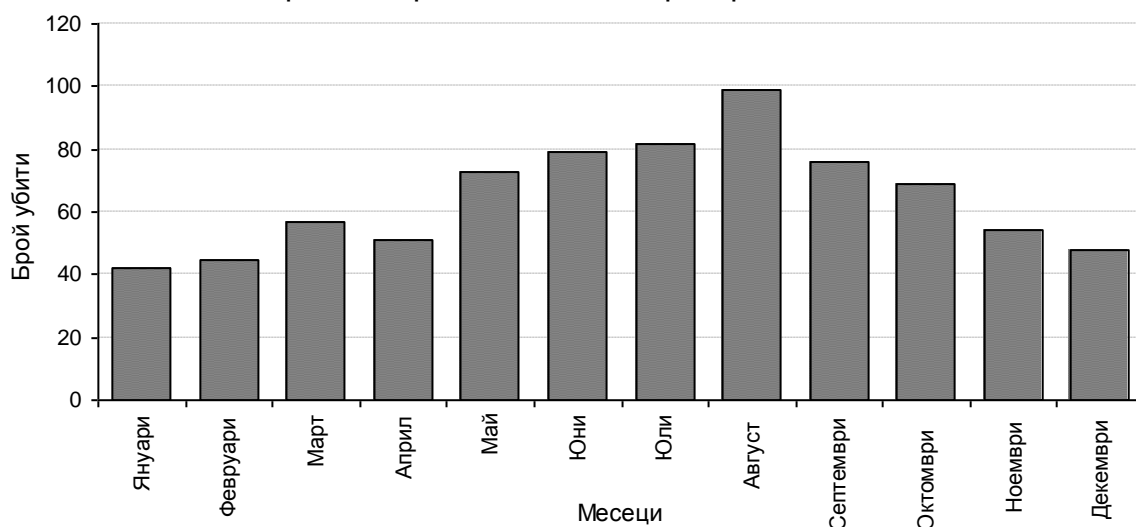


Убити при ПТП с 1 МПС през 2010 година, разпределени
по часове от денонощието

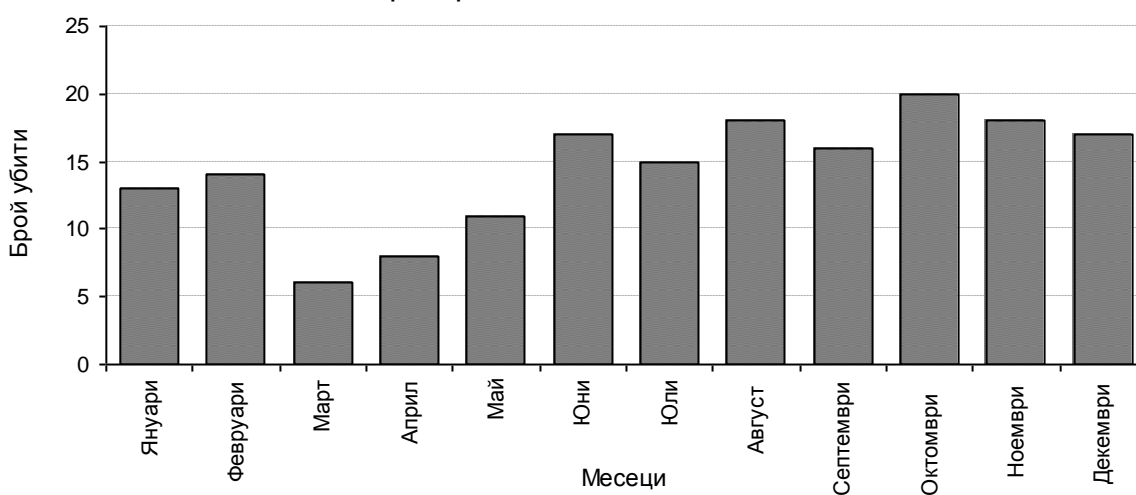


12.4.7.3. По месеци

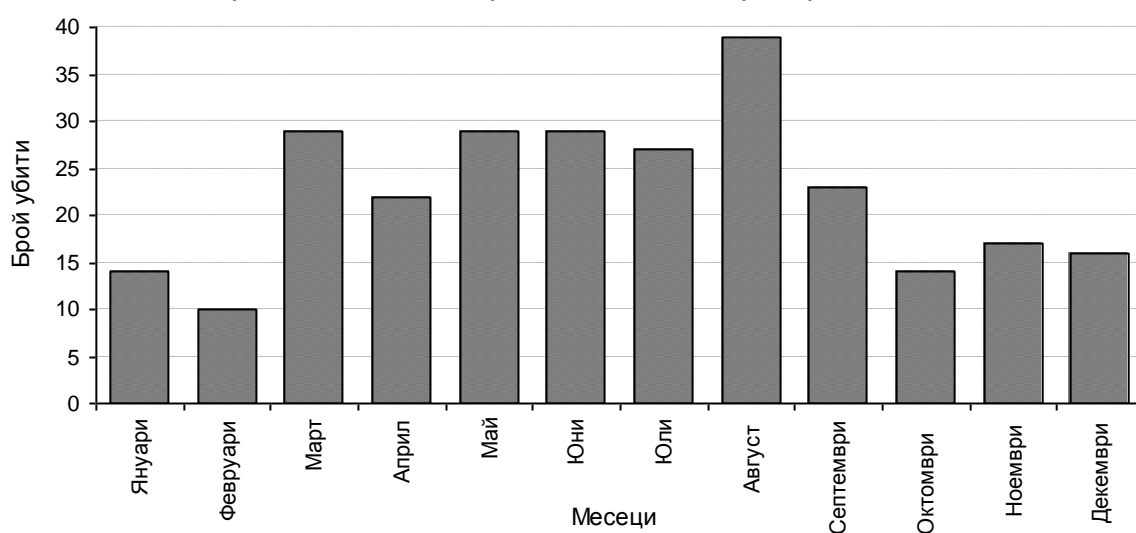
Убити при ПТП през 2010 година, разпределени по месеци



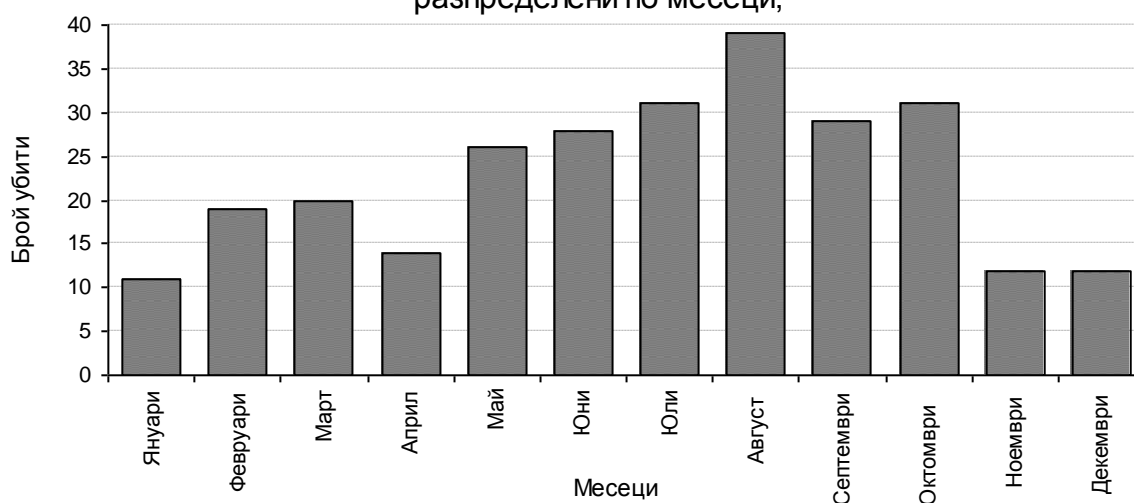
Убити при ПТП от вида "блъскане на пешеходец" през 2010 година, разпределени по месеци



Убити при ПТП с 1 МПС през 2010 година, разпределени по месеци



Убити при ПТП от вида "сблъскване между МПС" през 2010 година, разпределени по месеци,



12.4.7.4. През тъмната част от денонощието, загинали - 296, ранени - 2640

Най-застрашени през тъмната част от денонощието са пешеходците, велосипедистите и каруцарите.

За определени видове ПТП броят на загиналите е по-голям през тъмната част от денонощието. Такива са преобръщанията извън пътя - 41(51.4%), блъсканията в дърво - 52 (50.5%), в стълб - 13 (56%).

Над 72% от пострадалите при блъскане на каруца са при ПТП през тъмната част от денонощието.

Значително по-високи са последствията през тъмната част от денонощието за блъснатите пешеходци - 605 (28%) от които са загинали 82 (47.4%)

12.4.7.5. При мъгла, снеговалеж, дъжд и проливен дъжд

загинали - 119, ранени - 1136,

от тях:

при мъгла	- 13 убити,	- 110 ранени
при дъжд	- 71 убити	- 727 ранени
при снеговалеж	- 35 убити	- 299 ранени.

Най голям е броя на загиналите при тези условия от челни удари между превозните средства - 46 загинали и 263 ранени, следват блъснатите пешеходци 22 убити и 220 ранени.

13. ПРЕГЛЕДА НА СТАТИСТИЧЕСКИТЕ ДАННИ ЗА ПЪТНОТРАНСПОРТНИТЕ ПРОИЗШЕСТВИЯ И ЖЕРТВИТЕ ПРИ ТЯХ ДАВАТ ВЪЗМОЖНОСТ ДА СЕ НАПРАВЯТ НЯКОИ ОЦЕНКИ:

1. Най-голям е броя на пътнотранспортните произшествия и жертвите при тях поради превишена и несъобразена скорост- 380 загинали и 3100 ранени.(38.4%). Всеки втори загинал по вина на водачите на МПС е поради несъобразяване на скоростта с конкретната обстановка и превишаване на разрешената скорост.

2. Неправилното изпреварване и навлизане в лентата за насрещно движение ежедневно дава жертви - 101 загинали и 640 ранени.

3. Отнемането на предимство нанасява и убива невинни хора- 58 загинали и 1171 ранени.

4. Висока е смъртността при младите хора- 18 до 24 годишна възраст са загинали 113 и били ранени 1277 девойки и младежи .

5. Поради загуба на управление и самостоятелни ПТП са загинали 293 души и са били ранени 2412.

6. С най-тежки последствия са челните удари между моторните превозни средства - 164 загинали и 1091 ранени.

7. Запазва се високия дял на пешеходната аварийност 173 загинали пешеходци и 2020 ранени.

8. При различни видове ПТП са загинали 240 пътници и са били ранени 2832.

Като пътници в леките автомобили са загинали 220 (91.6%) души.

Броя на пострадалите жени като пътници в автомобилите е по-голям от броя на пострадалите мъже като пътници.

9. Използването на обезопасителните колани от пътуващите в моторните превозни средства и попаднали в пътнотранспортно произшествия е сравнително ниско.

Общо от загиналите водачи и пътници при ПТП над 60% са били не обезопасени, а при ранените над 53%.

Общо 347 загинали и 2890 ранени пътници и водачи са били не обезопасени.

10. По вина на водачи управляващи автомобили собственост на фирми са загинали 133 и са били ранени 1352 души.

11. Запазва се високата аварийност по първокласната пътна мрежа. По пътищата първи клас които са и част от транс европейската пътна мрежа са загинали 190 души и са били ранени 1139. Или всеки 4-ти загинал при ПТП е намерил смъртта си на първокласната пътна мрежа.

12. Изключително висока е концентрацията на тежки пътнотранспортни произшествия в зоната на хоризонталните криви. На тези участъци от пътната мрежа вследствие на ПТП са загинали 180 и са били ранени 1530 души.

13. В резултат на ПТП в тъмната част от денонощието, по здрач и на изкуствено осветление, са загинали 296 души и са ранени 2640.

14. По време на мъгла снеговалеж и дъжд при тежки пътнотранспортни произшествия са загинали 119 и са били ранени 1255 граждани.

15. В населените места са регистрирани 4452 (67.3%) ПТП при които са загинали 312 (40.25%) души и били тежко ранени 5081 (62.8%).

В градовете са загинали 217 и са били ранени 4292 души.

В селата са загинали 95 и са били ранени 776 лица.

Статистическите данни, посочени по-горе далеч не са изчерпателни, но те показват, сложността на катастрофите по пътищата и широкия кръг от фактори, които трябва да бъдат анализирани за определяне на най-точните и ефективни мерки чиято реализация ще доведе до значително намаляване на жертвите по пътищата. Те също така посочват някои от най-големите системни проблеми по пътищата, като честата поява на три основни типа катастрофи: напускане на платното за движение, сблъскване при пресичане и челно сблъскване.

Голяма част от усилията за подобряване на пътната безопасност в предходния период бяха съсредоточени върху борбата с нарушителите на правилата за движение. Докато ползите от това са ясни, сега се разбира, че голяма част от произшествията са в резултат на грешки от шофьорите или другите участници в пътното движение, от пропуските в безопасността на пътната инфраструктура, нивото на безопасност на автомобилния парк, полаганите грижи за спасяване и оказване на помощ на пострадалите от пътнотранспортните произшествия. За успешното решаване на проблемите по опазване живота и здравето на хората в пътното движение непрекъснато следва да се разширява кръгът на ангажираните институции от държавния сектор, неправителствените организации, частния сектор гражданското общество за изпълнение на принципа на споделената отговорност и поставяне на крайна цел за нула убити на пътя в решаването на конкретните задачи така както е зададена насоката към 2050 г. в Бялата книга по безопасността на движението. Всеки убит е една голяма и неприемлива загуба за да се допуска че има други икономически показатели по-големи от живота на отделния човек. Загубите които понася обществото от пътнотранспортните произшествия са огромни. В рамките на Европейския съюз те значително превишават пакетите от помощи които се предвиждат за оздравяване на икономиката на Гърция.

Безспорно успехът за намаляване на жертвите по пътищата следва да се види в посланието във връзка с „Десетилетието за активни действия за безопасност по пътищата 2011-2020”.

Заедно всички ние

МОЖЕМ ДА СПАСИМ ЖИВОТА

НА МИЛИОНИ ХОРА.