



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
ОБЛАСТЕН УПРАВИТЕЛ НА ОБЛАСТ ВИДИН

Рег.№ ОК1005/1/17.05.2012г.

УТВЪРДИЛ: /П/

ИНЖ. ЦВЕТАН АСЕНОВ
Областен управител на област Видин

ОБЛАСТНА СТРАТЕГИЯ
ЗА ПОДОБРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО
ПО ПЪТИЩАТА В ОБЛАСТ ВИДИН
(2011 - 2020 г.)

март 2012 г.

ЗАЕДНО ВСИЧКИ НИЕ

МОЖЕМ ДА СПАСИМ ЖИВОТА

НА МИЛИОНИ ХОРА

Съдържание:	стр.
1 УВОД	4
2. ПРЕДМЕТ НА СТРАТЕГИЯТА	5
3. ПРИНЦИПИ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА	5
4. ЦЕЛ И ВИЗИЯ	6
5. СТРАТЕГИЧЕСКИ НАПРАВЛЕНИЯ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА	7
5.1. Подобряване на организацията и управлението на движението	7
5.2. Подобряване на знанията и уменията на участниците в движението	10
5.3. Повишаване ролята на контрола по спазване на правилата за движение	12
5.4. Подобряване състоянието на пътната инфраструктура	12
5.5. Подобряване техническото състояние на моторните превозни средства	15
5.6. Използване на съвременни технически средства и системи за контрол	16
5.7. Подобряване качеството на дейностите при оказване на първа долекарска и специализирана медицинска помощ и на грижите за намаляване на последствията от пътнотранспортни произшествия	16
6. КЛЮЧОВИ ФАКТОРИ, ОПРЕДЕЛЯЩИ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА	18
7. РАБОТА С ЦЕЛЕВИ ГРУПИ – УЧАСТНИЦИ В ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА	22
7.1. Пешеходци	22
7.2. Велосипедисти	22
7.3. Мотоциклетисти и мотопедисти	23
7.4. Нови водачи	23
7.5. Водачи в напреднала възраст	24
7.6. Неправоспособни водачи	24
7.7. Пътници в моторни превозни средства	24
7.8. Деца	25
7.9. Водачи на моторни превозни средства за превоз на пътници и товари	26
8. ПОДОБРЯВАНЕ НА СИСТЕМАТА ЗА СЪБИРАНЕ, ОТЧЕТ И АНАЛИЗ НА ДАННИТЕ ЗА ПЪТНОТРАНСПОРТНОТО ПОВЕДЕНИЕ НА УЧАСТНИЦИТЕ В ДВИЖЕНИЕТО В ОБЛАСТ ВИДИН	27
9. ФИНАНСИРАНЕ	27
10. МОНИТОРИНГ ПО ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОБЛАСТНАТА СТРАТЕГИЯ	28
11. ЗАКЛЮЧЕНИЕ	28
ПРИЛОЖЕНИЕ №1: „ПЪТНОТРАНСПОРТНА ОБСТАНОВКА В ОБЛАСТ ВИДИН”	29

Съкращения:

БДП – безопасност на движението по пътищата

ПТП – пътнотранспортни произшествия

МПС – моторни превозни средства

ППС – пътни превозни средства

1. УВОД

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

За периода 2000 - 2010 г. по пътищата в Област Видин, в резултат на ПТП, са загубили живота си 140 и са ранени 1010 човека.

В този период най-малък е броят на загиналите при пътнотранспортни произшествия през 2003 г. – 3 човека.

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 на над 2% от brutния вътрешен продукт. През 2009 г. в рамките на Европейския съюз са отчетени загуби вследствие на пътнотранспортни произшествия в размер на 130 милиарда евро.

През периода 2000 – 2010 г. по пътищата на страната, в резултат на ПТП, са загинали 10 627 човека. 98 770 са получили специализирана медицинска помощ след сериозни наранявания, част от тях са останали с трайни увреждания за цял живот.

Въпреки наличието на все по-голям брой автомобили и все по-интензивно движение 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 промяната на определящите аварийността фактори, което изисква целенасочени постоянни действия и съответни инвестиции.

В центъра на вниманието следва да се постави задачата за опазването на живота на хората, както и човешкото тяло от получаване на трайни увреждания в резултат на пътнотранспортни произшествия.

Областната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата в Област Видин за периода 2011 – 2020 г.е разработена на основание т.2 от Решение №946/22.12.2011 г. на Министерски съвет на Република България, с което е одобрена Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата в Република България за периода 2011 – 2020 г.

В тази връзка, Областната стратегия е разработена в съответствие с принципите и направленията, заложи в Националната стратегия, както и предвид анализа и оценката на статистическите данни за пътнотранспортните произшествия на територията на Областта, отразени в Приложение №1.

Областната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата в Област Видин е отворен документ и подлежи на актуализиране в съответствие с динамиката на развитие на обществената среда и обществените отношения.

2. ПРЕДМЕТ НА СТРАТЕГИЯТА

Процесът на пътното движение е непрекъснато взаимодействие между трите основни фактора, определящи движението и неговата безопасност:

1. *Поведението на участниците в движението.*
2. *Безопасността на пътната инфраструктура и на автомобилния парк.*
3. *Своевременната долекарска и специализирана медицинска помощ - особено важен показател за намаляване на последствията от ПТП.*

Резултатите от 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.

В тази насока определящо значение имат дейностите по формиране на безопасно поведение на участниците в движението, изграждането и поддържането на безопасна 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. Тези дейности ще доведат до редуциране на пътнотранспортните инциденти в Областта и последиците от тях.

Постигането на положителни резултати изисква нов вид взаимодействие между всички заинтересовани страни - държавните институции, общинските власти, неправителствените организации, частният сектор и гражданското общество, както и усъвършенстване управлението на безопасността на движението по пътищата на национално, регионално и общинско ниво, в предприятията, в учебните заведения и в семейството.

В този смисъл предмет на Областната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата са обществените отношения, факти и обстоятелства, оказващи неблагоприятно влияние върху безопасността на движението, но същевременно и всички мерки и действия, които притежават противодействащ ефект спрямо тежките пътнотранспортни произшествия и тежестта на последствията от тях.

3. ПРИНЦИПИ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА

В основата 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 грижата за конкретния човек и отгук грижата за бъдещето и просперитета на нацията. Намаляването на нещастията по пътищата изисква обединяване на усилията на отговорните 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 Стратегията е подчинена на следните принципи:

3.1. Принцип 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 по пътищата следва да се откриват, систематизират и анализират човешките грешки и прилагат подходи за тяхното елиминиране и смекчаване на действието им.

3.2. Човешкото тяло е лесно наранимо

Човешкото тяло има ограничени възможности да понася удари. Превишаването на предела на тези възможности води до наранявания и смърт. Безопасността изисква създаването на такава пътнотранспортна система, при която усилията, които се получават при ПТП, 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. 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, мотоциклетисти и др. да понесат удари без сериозни последици.

3.3. Безопасността на движението е споделена отговорност

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

Безопасното участие в движението е съвместна отговорност на неговите създатели, организатори и потребители - на всички участници, на цялото общество. Политиката за пътна безопасност следва да бъде свързана с другите отрасли, като енергетика, околна среда, наука и образование, здравеопазване, нови технологии, застраховане, търговия и други.

Споделената отговорност изисква конкретни действия на държавните институции, общинските и местни 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. Управлението на МПС 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 или намаляване силата на сблъсъка, а когато това е невъзможно, да се постигне контролирано разпръскване на кинетичната енергия, така че да не бъде превишена критичната здравословна и жизнена граница на уязвимост на човешкото тяло.

3.5. Нарастване употребата на обществения транспорт

Автобусите 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. По-масовото използване на алтернативни видове транспорт ще намали задръстванията и вредните емисии и ще подпомогне за устойчивото развитие на обществото.

4. ЦЕЛ И ВИЗИЯ

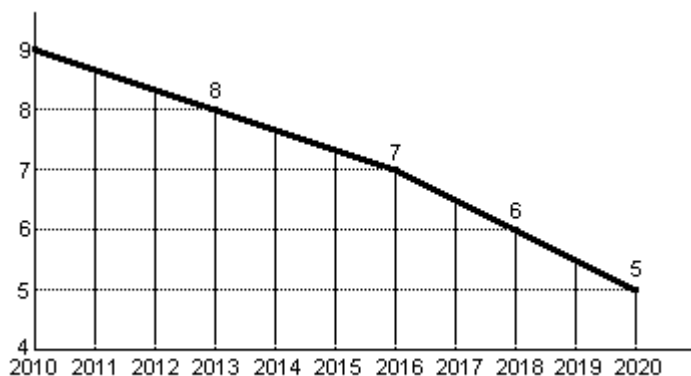
Целта на Областната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата в Област Видин е постоянно ограничаване на броя на ПТП и намаляване на последициите от тях към 2020 г. спрямо показателите за 2010 г., а именно:

4.1. Намаляване броя на загиналите при ПТП в Област Видин с 40%. През 2010г. загиналите при ПТП са 9 човека. През 2020 г. техният брой не трябва да надвишава 5.

4.2. Намаляване броя на ранените при ПТП в Област Видин с 20%. През 2010 г. ранените при ПТП в Област Видин са 57 човека. През 2020 г. техният брой не трябва да надвишава 45.

4.3. Темп на намаляване на жертвите съгласно целите на Стратегията

Приложената графика показва темпа на намаляване на броя на загиналите при ПТП, средногодишно, за да се изпълни поетият ангажимент за намалението им с 40% до 2020 г.



4.4. Визията за безопасно движение по пътищата на Област Видин през периода 2011 - 2020 г. е:

„БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА Е ПРАВО И ОТГОВОРНОСТ НА ВСЕКИ ЖИТЕЛ НА ОБЛАСТ ВИДИН.“

5. СТРАТЕГИЧЕСКИ НАПРАВЛЕНИЯ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА В ОБЛАСТ ВИДИН

Стратегическите направления, по които трябва да се работи за да се изпълнят основните цели на настоящата Стратегия са седем.

5.1. Подобряване на организацията и управлението на движението

5.1.1. Активизиране и повишаване ролята на институциите на регионално и местно ниво за решаване на проблемите на безопасността на движението по пътищата

Националната политика по безопасност на движението се провежда реално в регионите на страната. Нейн проводник и изпълнител са областните администрации, териториалните звена на централната изпълнителна власт, 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.

Местните власти най-добре познават характера и особеностите на движението по пътищата в своя регион, град или село, което безспорно обосновава потребността от активна и отговорна позиция и ангажираност по проблемите на безопасността на движението. За целта е нужна оптимална и ефективна координация между местните власти за подобряване на обстановката по пътищата, участие в съвместни проекти, осигуряване на съответна финансова подкрепа и методическа помощ, приобщаването на местни неправителствени организации, частния сектор и гражданското общество за намаляване на пътния травматизъм на регионално ниво.

Постигането на трайни резултати за намаляването на жертвите от пътнотранспортни произшествия изисква конкретизиране на ангажиментите на институциите по осигуряване на безопасността на движението по пътищата. В тази насока следва, всяка една институция на регионално и местно ниво да изпълнява своя собствена политика за постигане целите на Областната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата в Област Видин, за предотвратяване и намаляване на жертвите при пътнотранспортните произшествия чрез реализацията на конкретни планове и програми за действие.

5.1.2. Активизиране и повишаване ролята 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 решаваща 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 да се подобри координацията с водещите държавни институции и общинските власти, за постигане на ефективен, интензивен и ползотворен обмен и комуникация.

5.1.3. Активизиране и повишаване ролята на частния сектор за решаване на проблемите на безопасността на движението по пътищата

Безопасността на движението не може да се постигне без участие на частния сектор, който е основен работодател на трудовия пазар. Частните търговски дружества 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 към проблемите на пътния травматизъм следва да се провеждат целенасочени мероприятия за:

- Подобряване на взаимодействието между държавните институции, общинските власти, неправителствените организации и организациите от частния сектор за решаване на проблемите на безопасността на движението по пътищата;
- Организиране на обществени мероприятия за популяризиране на публично - частното взаимодействие в областта на безопасността на движението.

5.1.4. Активизиране на здравната общност на местно ниво в процеса на решаване на проблемите на безопасността на движението по пътищата

В повечето страни от Европейския съюз активна и дори водеща роля при решаване на проблемите на безопасността на движението по пътищата има здравният сектор. В световен мащаб ООН е определила Световната здравна организация за главен координатор на дейността по намаляване на жертвите по пътищата.

Провеждането на политика за подобряване на спешната долекарска медицинска помощ, специализираната медицинска помощ, рехабилитационните и следболничните мероприятия, определено може да повлияе върху тежестта на последствията от ПТП.

Здравният сектор ежедневно се бори за спасяването на живота и здравето на пострадалите при ПТП. Свързването на последствията от последните с поведението на участниците в движението има определен противодействащ ефект спрямо тежките ПТП.

5.1.5. Диалог с гражданското общество по проблемите на безопасността на движението по пътищата

Безопасността на движението изисква приобщаване на гражданското общество към проблемите 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.

5.1.6. Разширяване на държавно-общественото начало при решаване на проблемите на безопасността на движението по пътищата

- Повишаване ролята на Областната комисия по безопасност на движението по пътищата – област Видин във връзка с контрола на проблемите по безопасността на движението по пътищата на областно ниво и координацията между отделните институции и организации за решаването им;

- Създаване (където няма създадени) и повишаване ролята на Общинските комисии по безопасност на движението по пътищата за провеждане на политиката по безопасността на движението;

- Повишаване ролята на училищните комисии по безопасността на движението по пътищата за опазване живота и здравето на децата, създаване на безопасна инфраструктура

в „училищните зони”, повишаване знанията и ангажиментите на родителите за безопасно движение на техните деца и др.;

- Административно укрепване на специализираните звена и служби за контрол по безопасност на движението;

- Подобряване на координацията между регионалните и местните власти, неправителствените организации и частния сектор.

5.1.7. Насърчаване на алтернативни форми на придвижване

Основната цел, която се преследва с алтернативния транспорт, е да намалее ползването на личния автомобил.

Промяната в качеството на алтернативните форми на придвижване в положителна насока влияе в голяма степен върху безопасността на движение. В тази връзка е нужно:

- Активност на общинските власти за намиране на решения за развиване и оптимизиране на обществения транспорт - автобусен и железопътен, чрез повишаване качеството на удобство, комфорт, обслужване от страна на превозвача, редовно изпълнение на утвърдените разписания и др.;

- Създаване на стандарти и реализиране на транспортно-ефективни инфраструктурни решения;

- Насърчаване на пешеходното придвижване и карането на велосипед в контекста на предимствата за личното здраве и безопасността на движението. В този смисъл следва да се повишат усилията на общинските власти за насърчаване на здравословни методи на придвижване - разходки и каране на велосипед вместо личен автомобил, като се полагат грижи за подобряване безопасността на движението на пешеходците и велосипедистите – чрез изграждане на обособени трасета за придвижване на пешеходци и велосипедисти - тротоари, велосипедни алеи и други съоръжения, включително и в етапа на планиране на ново строителство.

Осигуряването на необходимите условия и популяризирането на предимствата на алтернативните методи за движение ще повиши тяхното използване в ежедневието.

5.1.8. Безопасно шофиране през работно време

Установено е, че в страните от Европейския съюз 6 от 10 трудови злополуки, завършили с фатален край, са вследствие на пътнотранспортни произшествия, допуснати от водачи на МПС при отиване или връщане от работа, или през работно време. В тази връзка следва да се контролира трудовата дисциплина при 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 на МПС – служители в държавни и общински администрации, към подобряване на личната и обществена безопасност при движение по пътищата;

- Подкрепа от частния сектор за подобряване и контрол относно културата на движение на своите служители, управляващи МПС през работно време, чрез въвеждане на механизми на въздействие;

- Изучаване и прилагане на положителните практики в тази насока - Инструкция на ООН за безопасно участие на техните служители в движението по пътищата, разпореждането на президента на САЩ за държавната администрация на страната, касаещо забрана за предаване и приемане на мобилни съобщения по време на управление на МПС, системата на фирма „Шел” за обучение и контрол по спазване на правилата за движение от нейните служители и работници и др.;

- Разработване в държавните и общински администрации на инструкция с мерки за предпазване на техните служители от ПТП и наранявания при управление на МПС по време на изпълнение на служебните им задължения.

5.1.9. Изучаване и внедряване на положителните европейски и световни практики във връзка с подобряване на безопасността на движението по пътищата

5.1.10. Подобряване на финансирането за решаване на проблемите на безопасността на движението по пътищата

Огромните загуби, които понася обществото, високите смъртност и травматизъм, са достатъчно основание да се търсят различни форми на финансиране на дейности за намаляване 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 в 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 на знанията 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 контролът по спазване на правилата за движение са от съществено значение и следва да се осъществяват през всичките етапи на човешкия живот.

Участниците в движението следва постоянно да се обучават по проблемите на безопасността на движението по социални и училищни програми, служебни семинари, кампании и чрез медиите. Инициатори на подобни мероприятия могат да бъдат държавни административни структури и общини, неправителствени организации, търговски дружества и компании, училища, детски градини и др.

В тази връзка следва да се прилага единна политика на постоянно обучение – обучение от ранна възраст на децата в семейството и в училището, обучение преди полагане на изпит за получаване свидетелство за управление на МПС и след полагане на изпит, чрез следните мерки:

5.2.1. В семействата

- Систематизиране на опасностите, застрашаващи живота и здравето на децата в пътното движение, предоставянето на тази информация на родителите им, която да използват за ежедневно обучение на децата в семействата;

- Прилагане на личния пример на родителите за обучение на децата за безопасно участие в пътното движение.

5.2.2. В детските градини

- разработване и прилагане на методи и средства за обучение на децата в детските градини по въпроси, свързани с БДП. Участие на полицейски служители при провеждане на практически занятия с децата;

- Организиране и провеждане на състезания, конкурси, викторини и др. по безопасност на движението с деца в предучилищна възраст;

- Изучаване и разпространяване на положителния европейски и световен опит по отношение на обучението за безопасно участие на децата от детските градини в пътното движение.

5.2.3. В системата на началното и средното образование

- Инициране и ангажираност от компетентните институции за включване на теми в образователните програми на учебните заведения, свързани с безопасността на движението по пътищата;

- Разработване и прилагане на методи и средства за обучение и формиране на знания и умения в учениците за опасностите в пътното движение, които застрашават здравето и живота на участниците в него – водачи на МПС, пътници, пешеходци, велосипедисти;

- Запознаване на учениците с опасностите при управление на мотопеди и мотоциклети;

- Създаване и прилагане на система за проверка на знанията и уменията на учениците за безопасно участие в движението;

- Обучение на учениците по спазване на правилата за движение в извънкласни форми, иницирани и организирани на национално или регионално ниво, напр.: „Викторина

по безопасност на движението”, „Комплекс по приложно колоездене”, „Деца обучават деца”, „Ваканция! Да запазим живота на децата на пътя!”, „Децата тръгват на училище! Да ги пазим на пътя!”, „Ученически патрули”, „Безопасен път”, „От дома до училище и обратно” и др. Изнасяне на лекции и беседи или организиране на викторини, конкурси и състезания по БДП.

- Прилагане на оптимални условия при обучение на учениците за придобиване на правоспособност за управление на МПС в специализираните училища;

- Анализ на настъпилите ПТП с участието на деца и юноши, изясняване на причините за тяхното възникване и набелязване на мерки за отстраняването им;

- Изучаване и разпространяване на положителния европейски и световен опит по отношение на обучението за безопасно участие на учениците в пътното движение.

5.2.4. В системата за подготовка на нови водачи на МПС

- Повишаване качеството на обучение на кандидатите за водачи на МПС – целта е да се насърчи придобиването на практически умения по безопасност на движението преди изпита;

- Усъвършенстване на процеса за провеждане на теоретичния и практическия изпит на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС. Същите не трябва да се ограничават само до проверка на знанията на кандидата относно правилата за движение и уменията му да извършва маневри. Необходими са по-широки познания и умения за оценка и избягване на рисковете в движението, за неагресивно, икономично и екологично шофиране;

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

- Осъществяване на постоянен контрол за оценка качеството на подготовката на водачите на МПС, респ контрол върху дейността на инструкторите за обучение на водачи;

- 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.

5.2.5. Провеждане на информационни и разяснителни кампании

- Провеждане на регионални и местни кампании, лекции и беседи за повишаване на знанията на участниците в пътното движение в различните му аспекти, с участието на медии и неправителствени организации;

- Разпространяване на информационни материали по проблемите на БДП, анкетно проучване на отношението на гражданите към проблема и др.;

- Поощряване създаването на коалиции на базата на публично – частното партньорство за провеждане на тематични кампании по безопасност на движението.

5.2.6. Медии

- Целенасочена медийна политика за повишаване познанията на участниците в пътното движение в различните му аспекти, ключовите фактори, определящи БДП, изясняване на причините за настъпили ПТП, формиране на уважение към пешеходците от страна на водачите на МПС, отговорността на отделните институции и организации на регионално и местно ниво за БДП и др.;

- Медийно разпространение на положителните европейски и световни практики по осигуряване на БДП;

- Стремез към създаване на специализирани предавания и поредици от статии на тази тема в местните електронни и печатни медии.

5.2.7. Културни институции

- Издаване на литературни, музикални и други произведения за повишаване на културата на хората, като участници в движението по пътищата и спомагачи за промяна в менталитета им по отношение спазване на правилата, касаещи безопасността им.

5.3. Повишаване ролята на контрола по спазване на правилата за движение

Ефективността на политиката за осигуряване на безопасност на движението по пътищата до голяма степен зависи от интензивността и ефективността 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 при ПТП, особено когато е широко оповестен.

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

- Усъвършенстване и оптимизиране на тактиката за осъществяване на контрол по спазването на правилата за движение по време и място, в съответствие с резултатите от аварийността и потенциално опасните пътни участъци;
- Позициониране на 3 бр. стационарни технически средства – видеокамери, за регистриране на нарушенията на правилата за движение, на входна и изходна пътни артерии от гр. Видин;
- Завишаване на контрола по спазването на скоростните режими за движение в населените и извън населените места;
- Завишаване на контрола за ограничаване на случаите на управление на МПС от водачи под въздействието на алкохол;
- Завишаване на контрола за ограничаване на случаите на управление на МПС от водачи под въздействието на наркотични вещества;
- завишаване на контрола относно умората на водачите при управление на МПС;
- Завишаване на контрола 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;
- Завишаване на контрола относно ползването на обезопасителните средства в МПС - обезопасителни колани, обезопасителни каски и детски задържащи системи, включително и при управление на мотоциклети;
- Завишаване на контрола за ограничаване на случаите на управление на нерегистрирани МПС, МПС, управлявани от неспособни водачи или от водачи без сключена задължителна застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“;
- Повишаване ефективността на контрола по отношение техническото състояние и оборудването на МПС;
- Завишен контрол относно спазване на допустимото максимално натоварване на ос на тежкотоварните превозни средства;
- Подобряване на координацията и повишаване на ефективността от взаимодействието между структурите на контролните органи на различните институции;
- След пускане в експлоатация на Дунав мост 2, създаване на организация за осъществяване на пътен контрол съвместно с румънската пътна полиция в пограничните райони на Областта;
- Прилагане на най-добрите европейски практики за контрол върху процеса по спазването на правилата за движение;
- Медийно отразяване на резултатите от контролните проверки, излъчване на подходящи материали за противодействие на управлението на МПС с висока или несъобразена с пътните условия скорост, управление под въздействието на алкохол, неизползване на обезопасителни средства в МПС и др.

5.4. Подобряване състоянието на пътната инфраструктура

Пътната инфраструктура е един от основните елементи на транспортната система, който осигурява мобилността на автомобилите и същевременно оказва влияние върху безопасността на движението. Тя следва да осигурява оптимални условия за придвижване на всички участници в движението, да изпраща ясни и разбираеми послания към тях, да ги предпазва от грешки, а в случай на такива – нараняванията да са минимални.

При планирането, проектирането, изграждането, ремонта и поддържането на пътната инфраструктура следва да се спазват изискванията на действащите технически стандарти и норми, както и да се отчитат и прилагат най-добрите практики, доказали своята ефективност у нас и в други страни. С цел постигане на по-ефективни резултати при подобряване характеристиките на пътната инфраструктура, за осигуряване на по-голяма безопасност на движението, следва да се организират и предприемат по приоритетност мерки за оптимизацията ѝ в пътните участъци с регистрирани високи стойности на ПТП, както и да се осъществява постоянен мониторинг за своевременно откриване, сигнализиране и обезопасяване на тези участъци.

В тази връзка следва да се развива последователна политика за устойчиво развитие на пътната инфраструктура, като се предприемат и мерки за осигуряване на необходимите финансови средства.

5.4.1. Извън населените места

- Поддържане на пътищата в добро експлоатационно състояние;
- Повишаване отговорността на Областно пътно управление - Видин и общинските администрации за състоянието на пътищата, които стопанисват и поддържат;
- Периодично извършване на проверки относно състоянието на пътищата от републиканската и общинската пътни мрежи и улиците в населените места в Област Видин. Изготвяне на предписания за отстраняване на нередностите – лошо състояние на пътното платно, липса на хоризонтална маркировка, липса или повредена вертикална сигнализация, необходимост от поставяне на предпазни пътни съоръжения и др.;
- Сигнализиране на пътищата съгласно установените норми и стандарти;
- Обозначаване с пътни знаци и маркировка на опасни участъци, канавки, дървета, рекламни табели и др. в близост до пътя, в случай че отстраняването им е невъзможно или предстои;
- Разработване и прилагане на краткосрочни и дългосрочни мерки за обезопасяване на крайпътното пространство, респ. осигуряване на така нар. „свободна от препятствия крайпътна зона”, поддържане на банкети и канавки, окастриане на крайпътни дървета и др.;
- 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 и др.);
- Установяване, обследване, сигнализиране и обезопасяване на пътните участъци с висока аварийност и потенциална концентрация на ПТП;
- Спазване на Указанията за обезопасяване на пешеходните пътеки по пътищата, отворени за обществено ползване, одобрени със Заповед на Министъра на вътрешните работи и Министъра на регионалното развитие и благоустройството;
- Извършване на анализи на тежките пътнотранспортни произшествия от гледна точка на влиянието на пътната инфраструктура за настъпването им и предприемане на мерки за ограничаване на тяхната повторяемост;
- Извършване на анализ относно необходимостта от нова класификация на пътищата според тяхното предназначение и интензивност на движението на МПС, както и според нивото на тяхната безопасност;
- Анализ и предприемане на мерки за обезопасяване на железопътните прелези по пътищата извън населените места;
- Повишаване ролята на неправителствените организации и браншовите организации от автомобилния транспорт по отношение повишаване безопасността на пътната инфраструктура;
- Изследване и прилагане на добрите европейски практики по обезопасяване на пътната инфраструктура.

5.4.2. В населените места

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

- Въвеждане в действие на новия план за организация на движението в гр. Видин;
- Въвеждане в по-големите населени места на зони с успокоен трафик на движение на МПС, зони „30 км/час”, училищни зони, пешеходни зони и др.;
- Ограничаване на възможностите за движение с високи скорости на транзитно преминаващите МПС по пътищата от републиканската и общинска пътни мрежи през урбанизираните територии;
- Спазване на Указанията за обезопасяване на пешеходните пътеки по улиците в населените места, одобрени със Заповед на Министъра на вътрешните работи и Министъра на регионалното развитие и благоустройството;
- Ангажираност от местните органи на управление за изграждане на паркинги в по-големите населени места с цел освобождаване на пътното платно от спрели и паркирали автомобили;
- Въвеждане на система за кратковременно паркиране „Синя зона” в гр. Видин;
- Изграждане на ”изкуствени неравности” за ограничаване на скоростта край детски и учебни заведения, здравни заведения и местата с интензивно движение на пешеходци;
- Подобряване осветлението на конфликтните участъци в населените места – пешеходни пътеки, спирки за обществен транспорт, детски и спортни площадки и др.
- Изграждане на велосипедни алеи в гр. Видин и другите по-големи общински центрове;
- Анализ и предприемане на мерки за обезопасяване на железопътните прелези по пътищата в населените места;
- Повишаване ролята на неправителствените организации и браншовите организации от автомобилния транспорт по отношение повишаване безопасността на пътната инфраструктура в населените места;
- Изследване и прилагане на добрите европейски практики по обезопасяване на пътната инфраструктура.

5.4.3. В зоните на хоризонталните криви (завоите)

- Подобряване на видимостта в зоните на хоризонталните криви, чрез поставяне на огледала и др.;
- Подобряване на сигнализацията с цел своевременно предоставяне на информация на водачите на ППС за характера на кривата;
- Поддържане в изправност на пътната маркировка в зоните на опасните криви;
- Поставяне на предупреждения за водачите, че на приближаващата крива са регистрирани множество тежки пътнотранспортни произшествия (при наличие на такива);
- Провеждане на мероприятия за разделяне на насрещно движещите се автомобилни потоци в зоните на хоризонталните криви, при които са регистрирани множество тежки пътнотранспортни произшествия;
- Изграждане, където се счете за необходимо, на т. нар. „тресящи полоси”;
- Ограничаване на възможностите за навлизане в насрещните ленти за движение;
- Прилагане на добрите европейски практики по обезопасяване на хоризонталните криви.

5.4.4. В зоните на кръстовищата

Значително намаляване броя на загиналите и наранени граждани от пътнотранспортни произшествия в зоните на кръстовищата може да бъде постигнато чрез:

- Предприемане на мерки за намаляване на скоростта на движение на МПС в подходите към кръстовищата, чрез поставяне на съответни пътни знаци и др.;
- Изграждане на защитни съоръжения за отделните участници в движението;
- Реконструкция на съществуващи кръстовища в кръгови кръстовища, което ще доведе до намаляване броя на конфликтните точки, намаляване на скоростта на движение при приближаване и преминаване през кръстовищата;
- Изграждане на повдигнато пътнo платно при отделни кръстовища с цел намаляване на скоростта при преминаване;
- Поддържане на добра пътна маркировка в зоната на кръстовищата;

- Изграждане на острови за безопасност, за осигуряване на безопасно пресичане на платното за движение от пешеходците.

5.5. Подобряване техническото състояние на моторните превозни средства

Техническото състояние, пасивната и активна безопасност на парка от МПС оказва съществено влияние върху броя на ПТП 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 новият 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.

Рискът от участие в пътнотранспортно произшествие с тежки последици на старите автомобили е значително по-голям. Изследване на тежките пътнотранспортни произшествия, възникнали през първото шестмесечие на 2011 г. в страната и завършили със смърт на място, показва че близо 60% от автомобилите са били над 20 години. Проучванията сочат, че ако автомобилният парк се подмени с автомобили последно производство, с висока степен на пасивна и активна безопасност, броят на жертвите по пътищата ще намалее с 30 %.

Повишаване безопасността на парка от пътни превозни средства **е ключов фактор** за постигане целите на Областната стратегия за подобряване на безопасността на движението.

В тази връзка следва да се провеждат действия в насока:

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

- Насърчаване и подкрепа на гражданите за закупуване на нови по-безопасни автомобили, с повече системи за активна и пасивна безопасност;

- Насърчаване инсталирането на повече системи за безопасност - за напомняне ползването на обезопасителните колани, странични въздушни възглавници, електронни системи за контрол на стабилността на автомобила, системи срещу задремване на водача и др.;

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

- Осъществяване на строг контрол относно ограничаване монтирането на различни видове допълнителни метални съоръжения на автомобилите, 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

- Повишаване на отговорността на пунктовете за периодични технически прегледи на автомобилите и ангажираните лица в тази насока;

- Завишаване на контрола по качеството на провежданите периодични технически прегледи на автомобилите и на техническите пунктове, с особено внимание към автобусите за обществен превоз на пътници и тези за превоз на деца;

- Повишаване отговорността и взискателността на работодателите относно качеството на предпътните прегледи на водачите на МПС и по отношение на техническите неизправности на техните моторни превозни средства;

- Повишаване ефективността на контрола по отношение техническото състояние и оборудването на МПС на пътя;

- Завишен контрол относно изправността на ограничителите на скоростта, дигиталните тахометри, мъртвите зони при автомобилите за превоз на пътници и товари и др.

5.5.3. *Повишаване на безопасността на превозните средства с животинска тяга (каруци)*

- Завишаване на контрола относно оборудването на тези превозни средства със светлоотразителни елементи и видимостта им през тъмната част на денонощието;
- Контрол относно регистрацията им и маршрута на движение в гр. Видин.

5.5.4. *Повишаване безопасността на земеделската и горската самоходна техника и машините за земни работи*

- Завишаване на контрола относно регистрацията на тези превозни средства;
- Повишаване качеството на ремонтите и създаване на организация за контрол на извършените ремонти;
- Провеждане на съвместни мероприятия по превантивна дейност относно техническото състояние на превозните средства и правоспособността на водачите им за работа с тях.

5.6. Използване на съвременни технически средства и системи за контрол

Техническите средства следва да бъдат разположени на възлови пътни участъци и улици в по-големите населени места в област Видин, където съществува интензивен трафик на МПС, както и на пътни участъци с повишена аварийност. Техническите средства следва да обхващат:

- Технически средства за контрол на скоростта на движение на МПС, работещи с електронни фишове, от които:

- А) за измерване на моментната скорост – стационарни, мобилни или стационарно-мобилни;

- Б) за измерване на средната скорост.

- Технически средства за контрол на преминаването на червен сигнал на светофар;
- Технически средства за установяване управлението на МПС от водачи под въздействието на алкохол;

- Технически средства за установяване управлението на МПС от водачи под въздействието на наркотични вещества;

- Технически средства, документиращи други нарушения на правилата за движение и паркиране;

- Изграждане на система за контрол на движението на входно – изходните пътни артерии на гр. Видин и тези, водещи към граничните контролно - пропускателни пунктове в района на гр. Видин, гр. Брегово и гр. Кула;

- Разработване на проекти, с които да се осигури необходимото финансиране на дейностите по експлоатацията на техническите средства, тяхното поддържане и необходимите консумативи;

- Разработване и прилагане на различни форми на сътрудничество между държавните институции, органите на местната власт и неправителствените организации относно прилагането на технически средства за повишаване на пътната безопасност;

- Създаване на организация и условия за прилагане на публично - частното партньорство при изграждане на системи за контрол на движението.

5.7. Подобряване качеството на дейностите при оказване на първа долекарска и специализирана медицинска помощ и на грижите за намаляване на последствията от ПТП

Нараняванията вследствие на ПТП са основен проблем на общественото здравеопазване.

След настъпване на ПТП от съществено значение за спасяване на живота и намаляване на тежестта на последствията от нараняванията на пострадалите е своевременната и качествена доболнична и специализирана медицинска помощ. В тази насока следва да се отдели подходящо внимание за:

5.7.1. Усъвършенстване на системата за оповестяване на настъпилото пътнотранспортно произшествие

- Създаване на организация за подобряване на ефективността и бързината на спасителните операции при тежки ПТП;
- Повишаване познанията на водачите относно необходимите действия в случай на тежко ПТП с ранени хора;
- Провеждане на кампании за повишаване познанията и отговорността на хората за възможностите за бърза връзка при тежки ПТП, включително и предварително записване в мобилните им устройства на **телефон 112** – телефонен номер за спешни и аварийни обаждания.

5.7.2. Повишаване качеството на дейностите при оказване на първа долекарска медицинска помощ

- Разширяване на практическата насоченост на курсовете за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС по оказване на първа долекарска медицинска помощ;
- Повишаване квалификацията на служителите от службите, които първи пристигат на ПТП - пътна полиция, пожарна безопасност и защита на населението, гранично полицейско управление, ДАИ и др.;
- Повишаване квалификацията на водачите на МПС за обществен превоз на пътници и товари;
- Провеждане на курсове за оказване на първа долекарска медицинска помощ на ученици;
- Организиране и провеждане на курсове по оказване на първа долекарска медицинска помощ на различни групи от населението – нови водачи на МПС, водачи в напреднала възраст, възрастни хора и др.;
- Стриктен контрол за наличието и правилното оборудване на медицинските чанти (аптечки) в МПС.

5.7.3. Оптимизиране на времето за пристигане на мястото на събитието, на екипите за оказване на специализирана медицинска помощ, съобразно нормативно установените стандарти и норми;

- Подобряване и обезопасяване на прилежащата инфраструктура на Центъра за спешна медицинска помощ – Видин, с цел безпрепятствено преминаване на служебните коли на Центъра;
- Разработване на различни транспортни схеми за осигуряване своевременното пристигане на специализираните екипи;
- Повишаване на административния капацитет чрез използване на различни форми на публично - частното партньорство.

5.7.4. Повишаване качеството на дейностите при оказване на специализирана медицинска болнична помощ на пострадалите при ПТП

5.7.5. Повишаване качеството на дейностите при оказване на постравматични грижи за пострадалите при пътнотранспортни произшествия

- Осигуряване рехабилитация на ранен етап на пациентите с травми, в резултат на ПТП;
- Поощряване създаването на надеждни системи за застраховане на участниците в движението, с цел финансиране рехабилитацията на жертвите на пътнотранспортните произшествия;
- Провеждане на задълбочено разследване на ПТП и прилагане 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 ранени хора;
- Поощряване на работодателите, които наемат на работа инвалиди, пострадали от ПТП;
- Повишаване осведомеността на обществото относно видовете травми и последствията за хората, пострадали от пътнотранспортни произшествия;

6. КЛЮЧОВИ ФАКТОРИ, ОПРЕДЕЛЯЩИ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА

Превишената и несъобразена с пътните условия скорост, шофирането след употреба на алкохол и неизползването на предпазните колани и каски се считат за трите основни фактора за смъртните случаи по пътищата.

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 спиращ път и тежестта на повреждане на човешкото тяло при ПТП.. Най-често поради превишена и несъобразена скорост водачът на МПС не е в състояние да осъществи основното си задължение – 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 намаляват 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 - 70 км/час.

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

За постигане на по-безопасна скорост на движение по пътищата се изисква прилагането на системен 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

- Организиране и провеждане на информационни разяснителни кампании за ползата от пътуването с подходяща скорост, не само от гледна точка на безопасността на движението, а и за допълнителните екологични и икономически ползи, свързани с намаляване на отделяните емисии, разхода на гориво и шума;

- Повишаване на познанията и уменията на водачите при спиране и движение в хоризонталните криви;

- Повишаване на познанията на участниците в движението по отношение повредите, които се нанасят на човешкото тяло при възникване на ПТП, при различни скорости на движение на МПС..

6.1.2. Ускорено изграждане на елементи от инфраструктурата, осигуряващи спазването на въведените скоростни режими

- Ускорено въвеждане в пътната инфраструктура на елементи и решения, ограничавачи скоростта на движение - кръгови кръстовища, изкуствени неравности, изнесени бордюри, повдигнати кръстовища, повдигнати пешеходни пътеки, зони 30 км/ч и др.;

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

- Прилагане на психологическо въздействие върху водачите чрез използване на различни форми на хоризонтална пътна маркировка и вертикална сигнализация.

6.1.3. Повишаване ефективността на контрола върху скоростните режими на движение

- Използване на съвременни технически средства за контрол на скоростта на движение на МПС;

- Усъвършенстване на организацията, тактиката и стратегията на контрол по скоростните режими на движение на МПС, чрез използване на явни и неявни форми за контрол, с цел по-висока разкриваемост на нарушенията, включително и на скоростните режими на МПС за обществен превоз на пътници и товари;

- Изучаване и прилагане на добрите европейски и световни практики относно контрола върху скоростните режими на движение.

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

Алкохолът е един от основните фактори за възникване на ПТП с особено тежки последици.

Редица изследвания 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%.

Не е създадена обществена нетърпимост към управлението на МПС от водач под въздействие на алкохол. В повечето случаи на тежки ПТП, пияният водач не е бил сам. Поради това и броят на загиналите пътници в автомобилите, управлявани от пияни шофьори, е по-голям от броя на загиналите шофьори.

За ограничаване броя на ПТП с тежки последици по вина на водачи под въздействието на алкохол следва да се предприемат конкретни действия, а именно:

- Усъвършенстване на стратегията и тактиката на контрол относно управлението на МПС от водачи под въздействието на алкохол с цел повишаване на разкриваемостта на този вид нарушение;

- Провеждане на специализирани полицейски операции за контрол относно употребата на алкохол от водачи на МПС, особено в малките населени места, около питейните заведения, през късните часове на нощта, в празничните и предпразничните дни;

- Организиране на кампании и инициативи за повишаване познанията на населението относно опасностите, свързани с управлението на МПС от водачи под въздействието на алкохол, както и последиците при ПТП, възникнали по тази причина;

- Техническо обезпечаване на дейността по противодействие и контрол на управлението на МПС от водачи под въздействието на алкохол;

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

- Проучване и внедряване на положителните европейски практики за противодействие и контрол на управлението на МПС от водачи под въздействието на алкохол;

- Техническо обезпечаване на контролните органи за доказване наличието на наркотични вещества в кръвта на водачите на МПС;

- Повишаване информираността на обществото относно лекарствата, при вземането на които управление на МПС е недопустимо.

6.3. Повишаване ползваемостта на обезопасителните средства - обезопасителни колани и каски, и детски обезопасителни системи

Ползваемостта на обезопасителните средства от водачите и пътниците оказва непосредствено влияние върху тежестта на нараняванията при пътнотранспортно произшествие. Изследвания на автомобилните производители показват, че обезопасителните колани намаляват с 30% броя на тежките наранявания и предотвратяват до 50% от смъртните случаи. Децата, които не са обезопасени, са застрашени седем пъти повече при произшествие в сравнение със случаите, при които са обезопасени с колани и детски седалки.

Общо за страната, проверките през 2010 г. относно ползваемостта на обезопасителните колани показват, че 54.7% от водачите на леките автомобили използват колани, 51,4% - пътниците на предните седалки, а 7.5% - пътниците на задните седалки. Тези показатели са значително по високи в сравнение с ползваемостта на обезопасителните колани през 2001 г., но са значително по-ниски от ползваемостта на обезопасителните средства в редица европейски страни, където същата е над 95%.

При извършени проверки в гр. Видин през периода от 12 март 2012 г. до 18 март 2012 г. е установено:

Общ брой проверки – 1512;

Брой установени нарушения от водачите и пътниците в МПС:

- пътници на предни седалки - 59;

- пътници на задни седалки - 12;

Установени нарушения по възраст:

- възрастни – 71 бр.

- деца – 2 бр.

Установено е, че използването на обезопасителните колани от пътниците в МПС в населените места е с по-нисък относителен дял спрямо пътуващите извън населените места.

За да се повишат показателите при ползване на обезопасителни средства, следва да се предприемат действия за:

- Провеждане на мащабни кампании за повишаване познанията на хората за опасностите от неизползването на обезопасителните средства, видовете наранявания и травми, които се получават при ПТП вследствие неизползването им;

- Завишен контрол относно ползването на обезопасителните колани, каски и датски обезопасителни системи от водачите и пътниците в МПС;

- Организиране и провеждане на открити контролни проверки в това отношение с участието на обществени организации и медии;

- Провеждане на разяснителни кампании с акцент върху необходимостта от използване на обезопасителни каски при управление на мотоциклети и мотопеди и повишаване на видимостта им през тъмната част от денонощието.

6.4. Ограничаване на разсейването на водачите по време на шофиране

Управлението на моторно превозно средство 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 са съоръжени със сателитна навигация, сложни звукови системи, климатичен контрол, както и звуков и визуален сигнал за повреда на превозното средство, които се „конкурират“ за отвличане на 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.

Наред с физическото и визуално разсейване, често водачът на МПС не отделя необходимото внимание на движението и се занимава умствено с други житейски проблеми.

Конкретна статистика за броя на пътнотранспортните произшествия и пострадали хора поради разсейване на водача не се води. Известни са единични случаи на тежки пътнотранспортни произшествия поради отклонение на вниманието на водача. В инструкция на Организацията на обединените нации се посочва, че към разсейващите фактори се числят пушенето, пиенето на течности и храненето по време на движение.

Мобилните телефони са широко призната форма на разсейване. Тяхното използване по време на управление на МПС води до значително увеличение на риска от катастрофи, независимо дали телефонът се държи ръчно от водача или се използва „устройството свободни ръце“. Данните също така показват, че рисковете са по-високи за начинаещите шофьори.

Вредите от разсейване при шофиране могат да бъдат минимизирани, като се създадат възможности за:

- Провеждане на информационни кампании за повишаване познанията на участниците в движението за опасностите от разсеяното шофиране;
- Провеждане на активна контролна дейност по отношение ползването на мобилни телефони по време на управление на МПС и активно медийно отразяване на резултатите от дейността;
- Информацията от крайпътното пространство да бъде насочена предимно към управлението на пътните превозни средства и постепенно да се ограничават и премахват рекламните пана.

6.5. Ограничаване влиянието на умората за възникване на ПТП

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 и кратки пътувания, когато водачът е бил лишен от сън. Има доказателства, че лишаването от сън може да има същите опасни последици, както и при консумацията на алкохол. Изследвания са установили, че хората, шофирали след като са били будни от 17 до 19 часа, се представят по-лошо при управление на МПС, отколкото тези с наличие на алкохол в кръвта в рамките на 0,05%. След 21 часа безсъние качеството на шофиране е приблизително същото, както при шофиране с алкохол в кръвта - 0.15%.

Умората прераста най-често в тъй нареченото „дремливо шофиране”, при което водачът внезапно, макар и за кратко време, задремва. При високите скорости всяко задремване на водача е фатално.

Ограничаване влиянието на умората върху тежките ПТП може да се постигне чрез различни подходи:

- Повишаване познанията на участниците в движението за влиянието на умората върху способността за шофиране;
- Прилагане на доказано ефективни инфраструктурни решения, напр. „тресящи полоси на пътя” и др.

6.6. Ограничаване на агресията по пътищата

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 и здраве.

Намаляването на агресията по пътищата изисква преди всичко системен подход за повишаване на отговорността за безопасно движение на отделните участници, също и непримиримост на обществото, като цяло, в случаи на нарушаване на правилата за движение.

В тази насока следва да се предприемат действия за:

- Повишаване ролята на семейството, училището и институциите за формиране на култура за безопасно движение по пътищата;
- Прилагане на система за изваждане от анонимност на системните и груби нарушители на правилата за движение и предизвикващите тежки пътни инциденти;
- Прилагане на инфраструктурни решения за предпазване на гражданите от последствията от агресивното поведение на водачите (предпазни парапети и др.);
- Провеждане на обществени дискусии във връзка с психологията и мотивите за агресивното поведение по пътищата;
- Проучване и адаптиране на положителните практики в европейските държави за въздействие спрямо агресивното поведение по пътищата.

7. РАБОТА С ЦЕЛЕВИ ГРУПИ – УЧАСТНИЦИ В ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА

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

През 2010 г. по пътищата в Област Видин в резултат на ПТП е загинал 1 и са ранени 12 пешеходци.

Голяма част от ПТП 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.

За ограничаване и намаляване на уязвимостта на пешеходците следва да се предприемат мерки за:

- Организиране и провеждане на разяснителни кампании за опазване живота и здравето на пешеходците в пътното движение, формиране на уважение към пешеходеца, специално към възрастните пешеходци и децата;

- Засилен контрол по спазване на правилата за паркиране и спазване на предимство в зоните на пешеходни пътеки, спирките на МПС за обществен превоз на пътници и на други конфликтни места;

- Повишаване на контрола по спазване на правилата за движение от страна на пешеходците и даване на гласност на нарушенията, които застрашават техния живот и здраве;

- Повишаване инициативността 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/ч, училищни зони, пешеходни зони, повдигнати пешеходни пътеки и кръстовища, изкуствени неравности, тротоарни стеснения и др.;

- Подобряване на видимостта на пешеходците в тъмната част от денонощието чрез използване на различни видове светлоотразителни пътни елементи и осветяване на уязвимите пътни участъци в населените места;

- Изграждане на адекватна транспортна система за осигуряване на мобилност за хората с увреждания;

- Осъществяване на контрол за премахване на допълнително монтираните метални съоръжения и решетки в предната част на автомобилите.

7.2. Велосипедисти

Велосипедното движение, като алтернативен начин на придвижване, ще продължи да се развива в качеството си на екологичен транспорт, повишаващ физическата активност и здраве на хората и изискващ минимални лични разходи, решаващ някои проблеми на задръстванията и др.

В сравнение с водачите и пътниците в автомобилите, при пътнотранспортно произшествие рискът за велосипедистите да бъдат убити е 7 пъти по-висок.

За осигуряване на безопасни условия за придвижване на велосипедистите е целесъобразно да се предприемат следните действия:

- Реализиране на инициативи на общинските власти за проектиране и изграждане на велосипедни алеи, пътеки и зони в населените места;

- Обучение на учениците за управление на велосипед, като елемент от общото им обучение за безопасно участие в пътното движение;
- организиране и провеждане на състезания по приложно колоездене за учениците и разширяване на обхвата на участниците в тях;
- Провеждане на разяснителни кампании за необходимостта от използване на обезопасителни каски от велосипедистите, особено от децата до 14 г. възраст;
- Провеждане на разяснителни кампании за необходимостта от повишаване на видимостта на велосипедистите при движение през тъмната част от денонощието;
- Повишаване на контрола по спазване на правилата за движение от велосипедистите и контрол относно видимостта им през тъмната част от денонощието (ползване на светлини, светлоотразителни жилетки и др.).

7.3. Мотоциклетисти и мотопедисти

Друга уязвима група участници в движението е тази на мотоциклетистите. Мотоциклетистите имат специфичен проблем с контролирането на своите МПС. 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-ниската законоустановена възраст, позволена за управление на мотопед.

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;
- Провеждане на разяснителни кампании за необходимостта от използване на обезопасителни каски от мотоциклетистите и мотопедистите;
- Използване на технически средства за автоматично документиране на нарушенията, допускани от мотоциклетистите и мотопедистите;
- Подобряване безопасността на пътната инфраструктура чрез добавяне на пътни елементи за защита на мотоциклетистите и мотопедистите;
- Завишен контрол по спазване на правилата за движение от мотоциклетистите и мотопедистите, техническата изправност на техните МПС, оборудването и нивото на шума на мотоциклетите, правоспособността на водачите и др.
- Осигуряване на полицейско присъствие на сборовете на водачите – мотоциклетисти, като със всички законови средства да се предотвратява провеждането на нерегламентирани състезания с мотоциклети.

7.4. 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 от 30 до 59 години.

Редица фактори допринасят за относително високия процент на участие в ПТП на младите и нови шофьори и тяхното опасно поведение на пътя. Те са свързани преди всичко с неопитност и младежката им възраст, психическа и физическа незрялост, склонност да рискуват, стремеж за доказване, употреба на алкохол, наркотици и умора, липса на рутина, ограничен капацитет за откриване и предпазване от опасни ситуации на пътя, надценяване на собствените си възможности, подценяване на ситуациите и др.

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

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

- Изграждане на специализирани полигони за обучение по управление на МПС в усложнени условия и критични ситуации;

- Провеждане на информационни кампании, свързани с безопасното участие в движението на младите водачи;

- Повишаване ангажиментите на семействата и институциите, имащи отношение към проблема.

7.5. Водачи в напреднала възраст

Безопасността на движението е от жизнено важно значение за всички възрасти. По-възрастните шофьори обаче получават физически промени, които могат да повлияят на възможността им за безопасно управление на МПС. Чисто физически, лещите на окото губят способност бързо да променят фокуса, периферното зрение се стеснява, ретината на окото става по-малко чувствителна към светлината и др. Удължава се времето, което е необходимо на мозъка да обработи информацията, което значително удължава времето за реакция при поява на опасности.

Значително по-ниска е физическата възможност на възрастните хора да понасят удари, поради което при ПТП с относително ниска тежест нараняванията при тях могат да са фатални.

За безопасно участие на възрастните водачи в движението следва да се акцентира върху:

- Провеждане на информационни кампании за повишаване познанията на участниците в движението относно промените в техните възможности, които настъпват с възрастта и тяхното влияние върху безопасното им участие в пътното движение, включително и за осъзнаване на необходимостта от промяна в стила на управление на МПС;

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

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

7.6. Неправоспособни водачи

През последните години постоянно нараства броят на тежките ПТП по вина на правоспособни водачи. Всеки 10-ти загинал по пътищата на страната е по вина на правоспособен водач.

Деца, младежи, възрастни - правоспособни водачи, масово управляват МПС с или без знанието на собствениците на автомобилите или на родителите. В отделни, обикновено по-малки населени места, управлението на МПС от правоспособни водачи се приема безкритично и често с одобрение от живущите там.

В тази насока е необходимо:

- Създаване на по-голяма обществена нетърпимост спрямо тези нарушения;

- Организиране и провеждане на разяснителни кампании за запознаване с опасностите и резултатите от възникнали ПТП с участие на такива водачи, с цел повишаване на обществената отговорност и непримиримост;

- Разработване на ефективна стратегия и тактика на контрол за повишаване разкриваемостта на този вид нарушение.

7.7. Пътници в МПС

Твърде често пътниците в автомобилите стават жертва на неразумно поведение на водачите – правоспособни, пияни, уморени, нарушаващи правилата за движение и др.

Голямата тежест на последствията за пътниците при ПТП е свързана и с неизползване на обезопасителните средства.

За подобряване безопасността на пътниците в МПС е нужно:

- Организиране и провеждане на кампании за повишаване познанията на пътниците за опасностите, които ги застрашават при неразумно поведение на водачите на МПС и неизползването на обезопасителните средства;
- Повишаване отговорността на водачите за безопасен превоз на пътниците в автомобилите, които управляват;
- Засилване на контрола относно ползването на обезопасителните системи - колани, каски и детски седалки от пътниците в МПС.

7.8. Деца

От началото на 2000 г. до края на 2010 г., на територията на област Видин са регистрирани 261 ПТП с участието на деца до 18-годишна възраст. Загинали са 9 деца и 123 са получили различна степен телесни повреди. В 142 ПТП са участвали деца, като водачи на ППС (леки автомобили, мотопеди, мотоциклети, каруци, велосипеди и трактори), при които е загинало 1 дете и 52 са ранени. Като пътници в ППС, деца са участвали в 48 бр. ПТП, с 5 убити и 34 ранени. Деца-пешеходци са участвали в 64 ПТП, с 2 убити и 32 ранени.

Основна отговорност за големия брой деца - жертви на пътнотранспортни произшествия, носят преките участници в пътното движение, но също и родители, учители, държавни институции, общински и местни власти и др.

С цел намаляване на броя на жертвите – деца, следва да се предприемат следните мерки:

7.8.1. Общо

- провеждане на родителско-учителски срещи с участието и на децата, както и на представители на полицията, насочени към обучението на децата и родителите за безопасно поведение на улицата;
- обучение и формиране у децата на навици за безопасно участие в пътното движение;
- Оборудване на кабинети и кътове в детските и учебните заведения за обучение на деца по БДП – с видео- и аудио- информационни материали, табла, компютърни игри и други помагала, необходими за обучението;
- Инициативи на културната общественост, неправителствените организации и частния сектор за създаване на помагала, художествени и музикални произведения, компютърни игри и др. за обучение на децата за безопасно участие в пътното движение;
- Организиране и провеждане на ученически викторини, състезания, конкурси и др. по безопасност на движението;
- Организиране на ежегодни кампании за опазване живота и здравето на децата в пътното движение;
- Повишаване вниманието на родителите към децата им, като участници в пътното движение;
- Добър личен пример от страна на възрастните участници в движението;
- осъществяване на контрол върху поведението на децата на пътя и поведението на агресивните водачи на МПС в конфликтните райони, в близост до детските и учебни заведения;
- Участие на местните власти в национални и международни проекти за обучение и предпазване на децата от наранявания в пътното движение;
- Периодично информиране на обществеността за причините и условията за настъпили ПТП със загинали и ранени деца.

7.8.2. Подобряване на безопасността на децата - пешеходци

- Разработване и обществено разпространение на тематични програми за обучение на родители и водачи, относно възможното поведение и реакциите на децата, като пешеходци;

- Усъвършенстване на пътната инфраструктура в районите на детските градини и учебните заведения, както и на местата с интензивен детски пътникопоток, с цел безопасно придвижване и спортуване на децата;
- Създаване на подходяща организация на движението в районите на детските и учебните заведения;
- Завишен контрол чрез засилено полицейско присъствие в районите около детските и учебните заведения в пиковите часове при отиване и връщане на децата от училище;
- Повишаване отговорността на структурите на образованието, общините и други заинтересовани институции за разработването на безопасни маршрути за придвижване „дом-училище-дом” за всяко дете. В тази връзка, създаване на поведенчески индикатори, които могат да спомогнат за определянето на момента, когато детето вече е готово да пресече улица само;
- Разширяване приложението на движението „училищни патрули”;
- Разработване, реализиране и оценяване на програми на принципа „Децата обучават деца”;
- Използване на технически средства за наблюдение на локалните рискови фактори, които да проследяват причините за нараняванията на децата-пешеходци, с цел да се реализират евентуални промени в околната среда и поведението, които биха предотвратили тези наранявания;
- Определяне и анализиране на рисковите фактори, които оказват влияние върху нивото на детския пешеходен травматизъм.
- Изучаване и прилагане на добри международни практики за предпазване на децата - пешеходци от ПТП. Подкрепа за участието на институциите в международни проекти за обучение и предпазване на децата от наранявания, като участници в пътното движение.

7.8.3. Безопасен превоз на деца

- Провеждане на разяснителни 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, при престой в автомобила и други;
- Завишен контрол към водачите на МПС за безопасен превоз на деца в пътните превозни средства, в съответствие с нормативните изисквания – забрана за превоз на деца под 12-годишна възраст на предните седалки в леки автомобили и на мотоциклети и мотопеди, използване на обезопасителни средства, забрана за превоз на деца в товарни автомобили, ремаркета, трактори и др.

7.8.4. Безопасно управление на велосипед от деца

- Провеждане на информационни кампании за разясняване на обществото за ползите от употребата на обезопасителните каски от децата - велосипедисти;
- Организиране на обучение на децата от най-ранна възраст в принципите на безопасността на движението от гледна точка на водача-велосипедист;
- Подобряване на пътната инфраструктура с цел създаване на по-добри условия за управление на велосипеди;
- Осигуряване от общинските власти на безопасни места за каране на велосипеди от деца, скейтборд и ролери;
- Предприемане на мерки от родители, учители и др. за повишаване на видимостта на велосипедите и на децата - велосипедисти в пътното движение.

7.9. Водачи на МПС за превоз на пътници и товари

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

за спазване на правилата за движение и режимите на работа и почивка. За ограничаване на грешките и нарушенията, допускани от тези водачи, следва да се прилагат следните мерки:

- Завишен контрол по спазване на нормативно-установените режими на управление на МПС и почивка от професионалните водачи при превоз на пътници и товари, също и от водачите на леки таксиметрови автомобили;
- Повишаване познанията на професионалните водачи по оказване на първа долекарска медицинска помощ;
- Повишаване ролята на работодателите за повишаване на професионалното майсторство на водачите на МПС за обществен превоз на пътници и товари;
- Разширяване ролята на браншовите организации за ограничаване и намаляване на ПТП по вина на професионалните водачи;
- Извършване на анализи на тежките ПТП с автомобили за превоз на пътници и товари и популяризиране на изводите сред заинтересованите страни и обществото, като цяло.

8. ПОДОБРЯВАНЕ НА СИСТЕМАТА ЗА СЪБИРАНЕ, ОТЧЕТ И АНАЛИЗ НА ДАННИТЕ ЗА ПЪТНОТРАНСПОРТНОТО ПОВЕДЕНИЕ НА УЧАСТНИЦИТЕ В ДВИЖЕНИЕТО В ОБЛАСТ ВИДИН

Дейността в тази насока следва да бъде насочена към:

- Усъвършенстване на системата за отчет и анализ на статистически данни за ПТП и поведението на участниците в движението по пътищата;
- Усъвършенстване на системата за регистрация и анализ на травмите и инвалидизацията на пострадалите при ПТП.

9. ФИНАНСИРАНЕ

Финансовото обезпечаване на политиката за безопасност на движението играе ключова роля за постигането на определените цели. Според световните финансови експерти финансирането е основната движеща сила на прогреса в намаляването на пътния травматизъм. Ето защо, за изпълнение целите на Областната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата в Област Видин, е наложително да се търсят източници за финансиране на различните дейности и инициативи в сферата на безопасността на движението по пътищата.

В тази връзка е необходимо:

- В бюджетите на общините ежегодно да се предвиждат средства за усъвършенстване на организацията и безопасността на пътното движение на техните територии;
- Областно пътно управление – Видин ежегодно да представя в Агенция „Пътна инфраструктура” план-програма за финансиране на дейности през следващата година, свързани с подобряване състоянието на републиканската пътна инфраструктура на територията на Област Видин;
- Създаване на организация в общините и изготвяне на проекти за реализиране на дейности по подобряване на пътната безопасност, с които да кандидатстват за финансиране пред Националния фонд за безопасност на движението към Министъра на вътрешните работи;
- Създаване на организация в общините и кандидатстване за финансиране с проекти по безопасността на движението пред Гаранционния фонд;
- Създаване на организация в общините и кандидатстване по европейски програми за финансиране на проекти, свързани с безопасността на движението;
- Финансиране на необходимите елементи на безопасността на движението, като неразделна част от проектите за подобряване на пътната инфраструктура на републиканските и общински пътища в Област Видин;
- Осигуряване финансиране на обучението на учениците и на децата от детските градини по проблемите на безопасността на движението;

- Насочване на усилия за финансиране на отделни проекти, свързани с безопасността на движението, по системата за публично- частното партньорство;
- Проучване на възможностите за осигуряване на алтернативни източници за финансиране на безопасността на движението.

10. МОНИТОРИНГ ПО ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОБЛАСТНАТА СТРАТЕГИЯ

10.1. Организиране на дейностите по изпълнение на Областната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата в Област Видин.

10.2. Изготвяне на ежегоден план за действие в изпълнение на Стратегията.

10.3. Създаване на организация за ежегодна оценка на изпълнението на целите на Стратегията и влиянието му върху безопасността на движението.

10.4. Създаване на организация за оценка на приноса на отделните институции за изпълнение целите на Стратегията.

10.5. Организиране и провеждане на обществени дискусии във връзка с изпълнението на Стратегията и оценка на пътнотранспортната обстановка в Областта.

10.6. Провеждане на междинна оценка по изпълнението на целите на Стратегията и постигнатите резултати през 2014 г.

11. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Статистическите данни за пътнотранспортната обстановка в Област Видин (Приложение №1) показват сложността на автомобилните катастрофи по пътищата и широкия кръг 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.

За успешното решаване на проблемите по опазване живота и здравето на хората в пътното движение следва непрекъснато да се разширява кръгът на ангажираните институции от държавния сектор, местната власт, неправителствените организации, частния сектор, гражданското общество за изпълнение на принципа на споделената отговорност.

Областната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата в Област Видин е първоначална рамка за предприемане на конкретни мерки за осигуряване безопасността на движението по пътищата в Област Видин.

Постигането на основните ѝ цели зависи от споделената отговорност и готовността на отделните институции, организации и гражданското общество за подкрепа на промените, които са необходими да се осъществят, за подобряване на безопасността на движение по пътищата в Област Видин.

Крайната цел - за нула загинали при ПТП към 2050 г., е зададена в Бялата книга по безопасността на движението.

Безспорно, успехът за намаляване на жертвите по пътищата се съдържа в посланието във връзка с Десетилетието за активни действия за безопасност по пътищата 2011 – 2020 г.:

ЗАЕДНО ВСИЧКИ НИЕ

МОЖЕМ ДА СПАСИМ ЖИВОТА

НА МИЛИОНИ ХОРА

ПЪТНОТРАНСПОРТНА ОБСТАНОВКА В ОБЛАСТ ВИДИН

1. Пътна характеристика

В състава на Област Видин, като административно – териториални единици са включени 11 общини.

Общата пътна мрежа е с дължина 1076,7 км., която включва 611,4 км републикански пътища и 465,3 км общински пътища.

Пътищата от републиканската пътна мрежа се класифицират, както следва:

* I-ви клас – 73,5 км

* II-ри клас – 91,0 км

* III-ти клас – 443,4 км

* Пътни връзки – 3,5 км

Извършва се строителство на „Дунав мост 2” над р. Дунав, при Видин – Калафат, и на прилежащата му инфраструктура. Изграждането им ще окаже значимо влияние върху транспортната инфраструктура на Областта и интензивността на автомобилния поток.

2. Автомобилен парк

В сектор „Пътна полиция” при Областна дирекция на МВР – Видин към 31.01.2012 г. на отчет се водят 64 239 МПС и 860 445 водачи на МПС.

Броят на автомобилите, преминали преглед за техническа изправност през 2010 г. (в движение), е 28 519, от които:

- Леки автомобили – 27 697 бр.;

- Товарни автомобили – 670 бр.

В системата на обществения транспорт (включително и автобуси за превоз на ученици) – 152 бр.

Точни данни за броя на велосипедите и каруците, които се движат по пътищата на Област Видин няма.

Установено е, че броят на ПТП е в правопрпорционална зависимост с нарастването на броя на МПС.

3. Преглед на жертвите от ПТП

За периода 2003 г. – 2010 г. по пътищата в Област Видин са възникнали ПТП със загинали и ранени граждани, както следва:

2003 г.	тежки ПТП - 93	загинали - 3	ранени - 106
2004 г.	тежки ПТП - 97	загинали - 15	ранени - 115
2005 г.	общ брой ПТП - 596	загинали - 12	ранени - 92
2006 г.	общ брой ПТП - 678	загинали - 18	ранени - 97
2007 г.	общ брой ПТП - 649	загинали - 18	ранени - 102
2008 г.	общ брой ПТП - 704	загинали - 17	ранени - 84
2009 г.	общ брой ПТП - 613	загинали - 16	ранени - 80
2010 г.	общ брой ПТП - 462	загинали - 9	ранени - 57

4. Статистика на ПТП през 2010 г. – базова година за периода 2011-2020 г., който е обявен от ООН за **Десетилетие за активни действия за безопасност по пътищата** и чието послание е: „Заедно всички ние можем да спасим живота на милиони хора“.

През 2010 г. по пътищата в Област Видин вследствие на ПТП са загинали 9 човека и са ранени 57. Същите данни за страната са съответно – 775 и 8080 граждани.

Класификация на жертвите при ПТП

4.1. По възраст:

от 10 до 14 години	загинали - 0	ранени - 1
от 15 до 17 години	загинали - 1	ранени - 5
от 18 до 20 години	загинали - 0	ранени - 11

от 21 до 24 години	загинали - 1	ранени - 7
от 25 до 64 години	загинали - 5	ранени - 27
над 64 години	загинали - 2	ранени - 5
неустановена възраст	загинали - 0	ранени - 1

4.2. По пол:

Жени	загинали - 3	ранени - 22
Мъже	загинали - 6	ранени - 35

4.3. По вид на участие в движението

Водачи	загинали - 5	ранени - 31
Пътници	загинали - 3	ранени - 14
Пешеходци	загинали - 1	ранени - 12

4.4. Основни видове ПТП

4.4.1. ПТП с едно МПС

- Преобръщане на МПС на пътното платно – 6 ПТП	загинали - 0	ранени – 1
- Преобръщане на МПС извън пътното платно – 31 ПТП	загинали - 2	ранени – 3
- Блъскане в дърво – 32 ПТП	загинали - 1	ранени – 13
- Блъскане в стълб – 21 ПТП	загинали - 0	ранени – 3
- Блъскане в предпазна ограда – 41 ПТП	загинали - 0	ранени – 2
- Блъскане в скат - 1 ПТП	загинали - 0	ранени – 0

Основно тези ПТП са възникнали вследствие загуба на управлението на МПС, поради неумението на водача да го контролира. В редица случаи загубата на управление е свързана с умора, задремване, разсейване, загуба на ориентация в тъмната част на денонощието, поради липса на маркировка или сигнализация и др.

4.4.2. Сблъскване между две МПС

- При челен удар – 22 ПТП	загинали - 2	ранени – 5
- При удар отзад – 18 ПТП	загинали - 0	ранени – 0
- Страничен удар – 59 ПТП	загинали - 0	ранени – 4
- Сблъскване косо – 103 ПТП	загинали - 0	ранени – 4
- Блъскане в паркирано МПС – 26 ПТП	загинали - 0	ранени – 1
- Блъскане в спряло МПС – 26 ПТП	загинали - 0	ранени – 0

Основните причини за челните удари са: неправилно изпреварване, навлизане в лентата за насрещно движение поради разсейване и загуба на контрол над автомобила.

4.4.3. Блъскане на друг участник в движението от МПС

- Блъскане на пешеходец 17 ПТП	загинали - 1	ранени – 12
- Блъскане на велосипедист 6 ПТП	загинали - 3	ранени – 3
- Блъскане на каруца 2 ПТП	загинали - 0	ранени – 0
- Блъскане на животно 4 ПТП	загинали - 0	ранени – 0

- Блъскане на ППС от влак		
2 ПТП	загинали - 0	ранени – 1
<i>4.4.4. Друг вид ПТП</i>		
45 ПТП	загинали - 0	ранени – 5
<i>4.4.5. ПТП по профила на пътя</i>		
- прав пътен участък		
356 ПТП	загинали - 5	ранени – 35
- прав пътен участък с надлъжен наклон		
25 ПТП	загинали - 0	ранени – 4
- хоризонтална крива без надлъжен наклон		
28 ПТП	загинали - 1	ранени – 5
- хоризонтална крива с надлъжен наклон		
39 ПТП	загинали - 3	ранени – 13
- вертикална крива – изпъкнала		
6 ПТП	загинали - 0	ранени – 0
- вертикална крива – вдлъбната		
8 ПТП	загинали - 0	ранени – 0
<i>4.4.6. ПТП по вина на водача</i>		
<i>4.4.6.1. Превишена и несъобразена скорост на движение на МПС</i>		
- превишена скорост при ограничение с пътен знак		
1 ПТП	загинали - 0	ранени – 0
- несъобразена скорост с пътните условия		
189 ПТП	загинали - 5	ранени – 23
- несъобразена скорост при други условия		
10 ПТП	загинали - 0	ранени – 0
<i>4.4.6.2. Неправилно изпреварване</i>		
- неправилно изпреварване при забрана с пътен знак или маркировка		
2 ПТП	загинали - 0	ранени – 0
- неправилно изпреварване при насрещно движещо се ППС		
3 ПТП	загинали - 0	ранени – 0
- неправилно изпреварване при ограничена/намалена видимост		
1 ПТП	загинали - 0	ранени – 0
- неправилно изпреварване и навлизане в насрещното платно за движение		
5 ПТП	загинали - 0	ранени – 4
- неправилно изпреварване при други ограничения		
4 ПТП	загинали - 0	ранени – 0
<i>4.4.6.3 Отнемане на предимство на ППС</i>		
- на кръстовище		
4 ПТП	загинали - 0	ранени – 0
- при завиване		
23 ПТП	загинали - 0	ранени – 1
- при разминаване		
9 ПТП	загинали - 0	ранени – 1
<i>4.4.6.4. Отнемане на предимство на пешеходец</i>		
6 ПТП	загинали - 0	ранени – 4

<i>4.4.6.5. Отнемане на друго предимство</i>			
37 ПТП	загинали - 0	ранени – 2	
<i>4.4.6.6. Неправилно завиване и спиране на МПС</i>			
- завиване наляво 7 ПТП	загинали - 0	ранени – 0	
- завиване надясно 3 ПТП	загинали - 0	ранени – 0	
- в обратна посока 1 ПТП	загинали - 0	ранени – 0	
- неправилно спиране за престой 5 ПТП	загинали - 0	ранени – 0	
- неправилно спиране за паркиране 1 ПТП	загинали - 0	ранени – 0	
<i>4.4.6.7. Внезапна промяна на посоката на движение на МПС</i>			
<i>4.4.6.8. Неправилно преминаване в съседната пътна лента</i>			
1 ПТП	загинали - 0	ранени – 0	
<i>4.4.6.9. Неправилно разминаване</i>			
11 ПТП	загинали - 0	ранени – 0	
<i>4.4.6.10. Неправилно движение назад</i>			
32 ПТП	загинали - 0	ранени – 2	
<i>4.4.6.11. Неспазване на дистанция</i>			
19 ПТП	загинали - 0	ранени – 1	
<i>4.4.6.12. Неправилен превоз на товари</i>			
1 ПТП	загинали - 0	ранени – 0	
<i>4.4.6.13. ПТП след употреба на алкохол</i>			
34 ПТП	загинали - 1	ранени – 5	
<i>4.4.6.14. ПТП след употреба на друго упойващо вещество</i>			
1 ПТП	загинали - 0	ранени – 1	
<i>4.4.6.15. Други нарушения на водача на ППС</i>			
43 ПТП	загинали - 3	ранени – 13	
<i>4.5. Място на настъпване на ПТП</i>			
<i>4.5.1. В населени места</i>			
287 ПТП	загинали - 4	ранени – 31	
- в градовете 214 ПТП	загинали - 2	ранени – 20	
- в селата 73 ПТП	загинали - 2	ранени – 1	
<i>- по общини</i>			
община	ПТП	загинали	ранени
Белоградчик	20	0	4
Брегово	16	1	3

Видин	194	3	20
Грамада	6	0	0
Димово	24	0	1
Кула	11	0	1
Макреш	2	0	0
Ново село	4	0	0
Ружинци	10	0	2

4.5.2. Извън населени места

175 ПТП загинали - 5 ранени – 26

4.6. ПТП според категорията на пътя

- На път първи клас

67 ПТП загинали - 2 ранени – 9

- На път втори клас

38 ПТП загинали - 2 ранени – 5

- На път трети клас

58 ПТП загинали - 1 ранени – 10

- На общински път

14 ПТП загинали - 0 ранени – 3

- Път в населено място

285 ПТП загинали - 4 ранени – 30

- На пътен или уличен участък

389 ПТП загинали - 9 ранени – 49

- На кръстовище

64 ПТП загинали - 0 ранени – 7

- На мост

1 ПТП загинали - 0 ранени – 0

- На неохраняем паркинг

1 ПТП загинали - 0 ранени – 0

- На крайпътен паркинг

1 ПТП загинали - 0 ранени – 0

- На друго място

6 ПТП загинали - 0 ранени – 1

4.7. Време на възникване на ПТП

4.7.1. По дни от седмицата

- понеделник

139 ПТП загинали - 2 ранени – 20

- вторник

123 ПТП загинали - 3 ранени – 14

- сряда

129 ПТП загинали - 2 ранени – 13

- четвъртък		
130 ПТП	загинали - 2	ранени – 15
- петък		
144 ПТП	загинали - 2	ранени – 14
- събота		
148 ПТП	загинали - 5	ранени – 17
- неделя		
87 ПТП	загинали - 1	ранени – 15

4.7.2. По осветеност на мястото на настъпване на ПТП

- дневно осветление		
337 ПТП	загинали - 6	ранени – 33
- изкуствено осветление		
10 ПТП	загинали - 0	ранени – 1
- сумрак		
- тъмнина		
106 ПТП	загинали - 2	ранени – 23

5. Статистическите данни за ПТП в Област Видин и жертвите при тях дават възможност да се направят някои оценки

1. Най-голям е броят на ПТП и жертвите по вина на водачите при управление на МПС с несъобразена скорост с пътните и атмосферни условия - 189 ПТП (40.9 % от общия брой), със загинали - 5 човека (55.5%) и ранени – 23 (40.3%).

Всеки втори загинал при ПТП е по тази причина.

Според тежестта на последствията от ПТП следва:

- употреба на алкохол – 34 ПТП, с 1 загинал и 5 ранени.

Според броя на възникналите ПТП следват:

- отнемане предимство на ППС – 69 бр.;

- неправилно движение назад – 32 бр.;

- неспазване на дистанция – 19 бр. и др.

2. От пострадалите при ПТП най-голям е дялът на водачите на МПС – 5 загинали и 31 ранени.

3. От участниците в движението най-малък е броят на пострадалите пешеходци – 1 загинал и 3 ранени.

4. Броят на загиналите и ранени мъже е по-голям от този на жените, пострадали при ПТП, загиналите мъже са двойно повече – 6 мъже, спрямо 3 жени.

5. Най-голям е броят на автомобилните катастрофи, възникнали при сблъсък между МПС косо – 103 ПТП, без загинали, с 4 ранени.

6. Най-голям е броят на загиналите при блъскане на велосипедист от МПС – 3 човека.

7. Най-голям е броят на ранените при блъскане на МПС в дърво – 13.

8. Най-много ПТП и с най-много жертви са възникнали на прав хоризонтален пътен участък – 356 ПТП, с 5 загинали и 35 ранени.

9. ПТП са възникнали по-често в населените места и то в градовете, като най-голям е броят им в гр. Видин- 164 ПТП (57.1%), с 1 загинал и 4 ранени.

10. По-голям е относителният дял на ПТП с тежки последици, възникнали извън населени места – 5 загинали и 26 ранени.

11. Най-много произшествия на републикански и общински пътища извън населените места и с най-тежки последствия са възникнали на път първи клас – 67 ПТП (37.8 %), с 2 загинали (40%) и 9 ранени (33.3%).

12. Броят на ПТП, възникнали през деня е най-голям и с най-много жертви – 337 ПТП, със 6 загинали и 33 ранени. В тъмната част на денонощието най-застрашени участници в пътното движение са пешеходците и велосипедистите.