



Държавна агенция
„Безопасност на движението по пътищата“

БЮЛЕТИН

за безопасност
на движението по пътищата

2021

м. август, брой 10



тема на броя:



правилата на пътя



УВАЖАЕМИ ЧИТАТЕЛИ,

Представяме на Вашето внимание десетото издание на информационния бюлетин на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.

Броят включва исторически преглед на изискванията към водачите на автомобили, представяне на проекта YEARS (Млади европейци, работещи за пътната безопасност), ГИС технологиите в подкрепа на управлението на БДП, обезопасяване на училищата и детските градини, история на пешеходната пътека и нейното развитие днес, общинските комисии по безопасност на движението по пътищата като основни партньори на местно ниво, опасните товари и спецификите на техния превоз, публичните кампании като част от превантивните мерки, които противодействат на пътнотранспортния травматизъм.

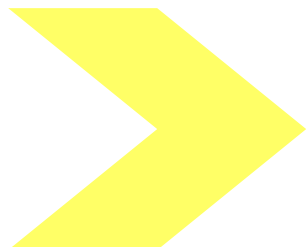
Доброто послание в това издание представя част от дейността на Център за подкрепа за личностно развитие - Общински детски комплекс, гр. Варна, а броят разказва и за БДП като неразделна част от рубриката „Автомобилен свят“ на Радио Благоевград, БНР.

Бихме искали сърдечно да благодарим на всички партньори, сред които г-жа Монка Николова - директор на Център за подкрепа за личностно развитие - Общински детски комплекс, гр. Варна, г-н Иван Лазов – журналист от Радио Благоевград, БНР, и г-жа Моника Донкина, ГИС експерт, които обогатиха изданието с авторски теми и лични послания.

Пожелаваме Ви здраве и безопасно пътуване!

Екипът на ДАБДП

В БРОЯ ШЕ НАУЧИТЕ:



Пешеходни пътеки:

пресичане на улици в населени места стр. 5

Образователна инфраструктура:

обезопасяване на училище и детски градини стр. 13

Опасни товари:

специфика и превоз стр. 21

Млади водачи:

проект YEARS стр. 27

Изисквания към водачите:

исторически преглед стр. 33

Безопасност по места:

общински комисии по БДП стр. 39

ГИС технологиите:

в полза на БДП стр. 45

Кампании за БДП:

в подкрепа на безопасността стр. 51

Рубрика „Автомобилен свят“:

едно интервю за БДП стр. 56

Доброто послание:

Общински детски комплекс, гр. Варна стр. 59

Около 300 деца от цялата страна взимат участие в лятна олимпиада по пътна безопасност

Около 300 деца от цялата страна и тази година взеха участие в Националната лагерна викторина по БДП. Инициативата се организира от Съвета по безопасност на движението на деца в София при Столична община съвместно с ДАБДП, ОД на МВР – Бургас и „Ученически отдих и спорт“ към Министерството на образованието и науката. Участниците бяха на възраст между 7 и 16 години като целта е да се надградят знанията им по БДП. Всички участници се обучиха на основни правила на движението, познаване на пътните знаци и реакция в различни ситуации. Чрез игри и практически уроци така те научават не само своите права, но и задълженията си, когато са на пътя. Организирах се и уроци по приложно колоездене. В края на обучението се състоя състезание за различните групи, за да покажат какво са научили и какви умения са придобили. Открит урок за малчуганите изнесе Росен Рапчев от ДАБДП, който акцентира на основни съвети за безопасност към децата – как да пресичат безопасно, колко опасно е разсейването на пътя и как да се движат, когато управляват велосипед. Експертът подчерта важността на правилното обезопасяване на децата в автомобила и ги призова да бъдат и коректив на своите родители – винаги да им напомнят да поставят обезопасителния колан и да не нарушават правилата за движение. В края на урока децата и техните учители получиха и грамоти за своето участие във викторината. Инициативата се провежда за 21-а поредна година в Равда, като преминава под слогана „На пътя животът е с предимство!“.



1

ПЕШЕХОДНИ
ПЪТЕКИ

Подготвили материала:

инж, Мария Ангелова, ДАБДП
Цветелина Иванова, ДАБДП

ИСТОРИЧЕСКИ ПРЕГЛЕД

Появата на пешеходните пътеки датира от древността, когато са построени първите пътища в Гърция, Рим, Мексико и др. От руините на Помпей е видно, че те са съществували там отпреди повече от 2000 години. Пешеходните пътеки са представлявали каменни блокове, издигнати над пътя от едната до другата му страна и позволяващи на пешеходците да пресичат улицата без да стъпват на самия път, който тогава е служил и като канализационна система на града. Същевременно пространствата между отделните сгради са позволявали на конските впрягове да преминават по пътя.

Статия в сп. „Смитсониян“ (Smithsonian magazine) от 31.10.2012 г. представя кратка история на пешеходните пътеки, според която първата в света пешеходна пътека от съвременен тип е била официално открита през 1951 г. в Слау, Англия. Тя се състои от ивица, поради което е била и все още е известна като „зебра“. Смята се, че пешеходната пътека тип „зебра“ първоначално е разработена от британски изследователи на транспорта. Премаването по нея бързо става популярно, като без съмнение е стъпка напред за подобряване на пътната безопасност, но далеч не е нито първото, нито последното нововъведение в помощ на пешеходците при преминаването им през пътното платно.



Опитите в САЩ за контрол на трафика, така че пешеходците да могат да преминават безопасно, датират от 30-те години на 20 век – около 30 години след първия смъртен случай с пешеходци в Америка през 1899 г. Повишаването на смъртността сред пешеходците става причина впоследствие много държави да предприемат действия и да въведат някакъв ред при пресичането на пътя/улицата.

Пешеходните пътеки във Великобритания датират също от 30-те години на миналия век. Първоначално местата за пешеходно преминаване през пътя/улицата са били маркирани с метални шипове и стълбове от страни на пътя. С течение на времето правителството е експериментирало с пътни маркировки в различни цветове. В крайна сметка се спира на лесно разпознаваемите черно-бели ивици, приложени за пръв път през 1951 г. Било установено, че по-просто за човешкото око е открояването на светли ивици на фона на тъмния път.

Смята се, че обособяването на пътеката тип „зебра“ на Abbey Road е станало в края на 50-е години, около десетилетие преди Бийтълс да заснемат там обложката на албума си (днес пешеходната пътека на Abbey Road е част от световното наследство и основна туристическа атракция). Предполага се, че тази пътека е кръстена от държавен служител, който отбелязва, че дизайнът прилича на зебра.



Търсенето на идеалната пешеходна пътека продължава сравнително дълго време, като зебрата не е единствената или последната с име на животно. Били предложени и други варианти, като панда, пеликан, тукан, албатрос и др. Във Великобритания през 1962 г. е въведено пешеходно преминаване, известно като „панда“, но тъй като същото обърквало водачите на превозни средства, впоследствие е заменено с „пеликан“. В различни страни и градове могат да се видят пешеходни пътеки, оформени като тигър и дори като крава. Жълтите пешеходни пътеки в Китай е прието да се наричат „пътека-тигър“. Испанският град Ла Коруня се отличава с уникалните си пешеходни пътеки. Те са оформени с петна, характерни за окраската на кравите, тъй като градът е най-големият производител на млечна продукция. В Австралия пък има пешеходни пътеки, наименувани на местен торбест бозайник – уомбат, а в Тусон, щата Аризона, съществува устройство за контрол на движението, наречено hawk („ястреб“). Фарът тип „ястреб“ се използва за спиране на движението по пътищата и позволява на пешеходците да преминават безопасно. Официално е известен като пешеходен хибриден фар, чиято цел е да позволи защитени пешеходни преминавания, като движението се спира само при необходимост. Фарът HAWK се използва само за маркирани пешеходни пътеки.

Основният цвят, използван за пешеходните пътеки, е белият. В някои страни се ползва и жълт цвят. Жълти пътеки могат да се видят в различни градове на САЩ, Швейцария, Италия и др.

Концептуалният художник от български произход Христо Гелов, със седалище в Мадрид, в рамките на проектите си FUNNYCROSS и FUNNYCROSS II, през 2015 г. превръща някога мрачните пешеходни пътеки в предградия на Мадрид в произведения на изкуството. Гелов използва концепцията на универсалната пешеходна пътека, тип „зебра“, като фон за смели графични дизайни.

В Съединените щати дизайнът на пешеходната пътека също се развива и променя. Решението за правилния тип пешеходна пътека за съответния пътен участък е от изключителна важност. Освен това разбирането за това кой трябва да получи приоритет на пътя постепенно се променя и измества от това, че през 50-те години на миналия век движението на автомобилите е било приоритет (пише Бил Линдеке).

Според консултантът по градски дизайн Сам Нюберг е необходимо да се премине от „наместване“ (акомодиране) на движението на пешеходците и водачите на велосипеди към това то да бъде приоритетно. С други думи дизайнът на пешеходната пътека е само част от пъзела, когато става въпрос за използване на пътна инфраструктура.

(вж.: <https://www.smithsonianmag.com/smart-news/>
<https://profit.bg/svezho/kak-sa-se-zarodili-peshehodnite-pateki/> и <https://en.wikipedia.org/>)

КАК СЕ РАЗПОЛАГАТ ПЕШЕХОДНИТЕ ПЪТЕКИ В НАСЕЛЕНИТЕ МЕСТА?

Всеки от нас, движейки се пеш по улиците в населените места, си е задавал този въпрос поне веднъж. Естествено е човек да се опитва да стигне по кратък и безопасен път до своята цел. Затова оптималното решение несъмнено би улеснило движението на всеки пешеходец, би подобрило безопасността на пешеходните потоци и би улеснило достъпа им до основни цели в населеното място.

Повечето от гражданите считат, че е достатъчно да заявят до общините своите предпочитания за местата на пешеходните пътеки и очакват общините, като стопани на улиците, да изпълнят техните искания. Всъщност това съвсем не е толкова просто. Разположението на пешеходните пътеки е резултат от устройственото планиране на населените места. Този процес преминава през изготвяне на генерални планове за организация на движението (ГПОД) за населените места и завършва с проектиране на подробни планове за организация на движението.

Чрез ГПОД се организира движението по улиците, включително пешеходното, като тези планове се разработват за реализиране на вече утвърдената комуникационно-транспортна система (КТС) на населеното място или самостоятелно, ако КТС липсва. Според съвременните принципи на планиране и проектиране на КТС, както и на ГПОД, уличната мрежа следва да се развива така, че да е ориентирана към човека. В тази приоритизация на първо място стои пешеходецът, следван от водачите на двуколесни ППС и обществения транспорт, а автомобилите са последни. Режимите за движение на пешеходците, съдържащи се в ГПОД, определят къде и как се движат пешеходците. В тяхното движение се включват и пешеходните пресичания на пътното платно по маркирани или немаркирани пешеходни пътеки.

От изложеното по-горе следва, че мястото на пешеходните пътеки не може да бъде своеволно избирано. То е в пряка връзка с бъдещото райониране на населеното място и съответстващото му застрояване и благоустрояване, и е една от основните задачи на проектанта, както и на членовете на експертни съвети на по-късен етап.

За пешеходните пътеки е важно да бъдат определени не само като място, но и като дължина за пресичане. Преминаването през пътека с по-малка дължина означава намалено време за пресичането ѝ от пешеходците. Посоченият ефект се постига най-често чрез т.нар. „изнесени тротоари“ там, където е възможно. Чрез „изнесените тротоари“ си постига и по-ниска скорост на движение на автомобилите поради намалената ширина на улицата/пътя на съответното място, по-добра видимост на пешеходците от страна на водачите и обратно, както и осигуряване на допълнителни места за паркиране.

НАЛИЦЕ ЛИ СА ДРУГИ ВЪЗМОЖНОСТИ?

Съгласно изискванията на действащата нормативна уредба разстоянието между пешеходните пътеки трябва да бъде поне 250 метра с оглед осигуряване на нормален режим за движение и на автомобилите. Изключения се допускат В случаите, когато:

това разстояние е по-малко според проект, разработен въз основа на ГПОД за населените места;

за участъци от улици, които са разположени в непосредствена близост до начални, основни и средни училища и до детски градини или се намират върху достъпен маршрут.

Така достъпът до обект, посещаван от много хора, би следвало да бъде осигурен с подходящо пешеходно пресичане – пешеходна пътека, подлез или надлез в зависимост от класа на пресичаната улица. Пешеходната пътека непременно трябва да бъде достатъчно видима, като стриктно се изпълняват изискванията за осветяване, както и тези за строителните продукти, влагани при полагане на маркировката на пешеходните пътеки.

ОСОБЕНОСТИ ПРИ ПРЕСИЧАНЕ

Общозвестно е предназначението на пешеходните пътеки като площ от пътното платно за пресичане на улиците от пешеходците. В тази връзка следва да се знае, че пешеходец е не само човек, който се движи пеша и е извън пътното превозно средство (ППС), но и такъв, който: не извършва работа на пътя; бута или тегли детска количка или друго ППС без двигател и с ширина до метър; бута двуколесно ППС (велосипед, мотопед или мотоциклет) или индивидуално техническо средство (тротинетка); придвижва се с инвалидна количка със скоростта на пешеходец чрез своята мускулна сила или чрез двигател.



За пешеходците, като участници в движението, независимо от тяхната по-висока уязвимост и свързаните с този факт задължения на водачите на ППС, също има задължения и забрани. Изпълнението им изисква познаването на следните особености:

Всеки пешеходец трябва да знае, че с пешеходната пътека само се обозначава площта, която той има правото да ползва за пресичане на улицата. Независимо от типа на очертаната с пътна маркировка пътека (М8.1. „Зебра“ и М8.2.) тя не осигурява абсолютно предимство на пресичащия пешеходец. В близкото минало такава функция е била вменена на пътека М8.1. – тип „Зебра“, но според действащите законови разпоредби „При приближаване към пешеходна пътека водачът на нерелсово пътно превозно средство е длъжен да пропусне стъпилите или преминаващите по пешеходната пътека пешеходци, като намали скоростта или спре.“ [ЗДвП, чл.119, ал.1]. Видно от разпоредбата, водачът не е отговорен за това да предвиди пресичането на пътя от пешеходеца и да предприеме стъпки за пропускането му по пешеходната пътека още преди той да е стъпил на нея, независимо че може би намерението за пресичане на пешеходеца е явно. Това положение е много съществено и трябва да бъде съблюдавано внимателно, особено от пешеходците, въпреки че от 2017 г. при ПТП с участието на пешеходец на обозначена с маркировка пешеходна пътека при превишаване на скоростта от водача пешеходецът не се счита за съпричинител на произшествието.

Площта за пресичане на пешеходците може да бъде оформена по два начина – чрез успоредни помежду си и на оста на пътя линии (М8.1. – тип „Зебра“) и чрез прекъснати линии, перпендикулярни на оста на пътя (М8.2.). За двата типа пешеходни пътеки най-общо може да се каже, че се използват в участъци от уличната мрежа с различно регулиране на движението – тип М8.1. в улични участъци, където движението не се регулира със светлинни сигнали, най-вече с оглед по-добрата им видимост, а тип М8.2. – на места, където регулирането на движението е светлинно.

На голяма част от пешеходците не е известно, че пресичането на пътното платно може да стане и по неочертани с пътна маркировка пешеходни пътеки.

Съгласно законова разпоредба те представляват продълженията на тротоарите и банкетите на кръстовищата. При пресичане по тези пътеки, според Закона за движението по пътищата, също се спазват всички специфични за действието „пресичане“ правила. При пресичане по пешеходна пътека, независимо от вида ѝ, пешеходците трябва: преди да навлязат на платното за движение, да се съобразят с приближаващите се пътни превозни средства; да не удължават ненужно пътя и времето за пресичане, както и да не спират без необходимост на платното за движение; да спазват светлинните сигнали/сигнали на регулировчика; да не преминават през ограждения от парапети или вериги.

Освен цитираните законови задължения, всеки пешеходец: трябва да освободи пътното платно при подаден сигнал от МПС със специален режим на движение и да пресече улицата/пътя, включително по пешеходна пътека, след напускането му от сигнализиращото МПС и от съпровожданите от него ППС; може да сигнализира с ръка намерението си да пресече, като в този случай водачът на ППС е длъжен да пропусне пешеходеца, без да създава опасности за движението.

На пешеходеца е забранено, като това важи и при пресичане по пешеходна пътека: да навлиза внезапно върху платното за движение; да пресича пътното платно при ограничена видимост; да извършва услуги на платното.

Във връзка с изброените забрани и задължения на пешеходците става ясно, че при пресичането на улиците разговорите по мобилните телефони, „разходките“ по пешеходните пътеки и други дейности, забавящи или разсейващи пешеходците, не са позволени.

Пресичането е забранено при ограничена видимост, която е налице при завои, непочистена растителност около съответната улица/път и други препятствия. Видимостта от водача към пешеходеца и от пешеходеца към водача при пресичане е задължителна и позволява тяхната навременна реакция, включително за избягване на инцидент. Видът на реакцията на водача/пешеходеца зависи от оставащото им време след забелязване съответно на пешеходеца/движещия се автомобил.

При пресичането на пешеходни пътеки водачите на ППС имат задължението да са внимателни и предпазливи към пешеходците, които са от групата на т.нар. „уязвими участници“ в движението. Това е част от общото правило за грижа към пешеходците и водачите на двуколесни ППС и тротинетки. Водачите на ППС трябва да: пропуснат стъпилите или преминаващите по пешеходната пътека пешеходци, като намалят скоростта или спрат; пропуснат пешеходците на кръстовище, ако управляват завиващи на кръстовищата ППС; се движат с подходяща скорост, ако преди пешеходната пътека е спряло ППС, за да могат да спрат и пропуснат стъпилите и преминаващи по пътеката пешеходци; се движат с подходяща скорост, така че да не изцапат или наранят пешеходците при наличие на вода, кал или дребни камъни; намалят скоростта, ако в близост има деца, така че при нужда да могат да спрат; не паркират върху площи, предназначени за движение на пешеходци, включително върху пешеходни пътеки, както и на по-малко от 5 м преди пътеките; не паркират на кръстовище, където се обособяват пешеходни пътеки, както и на 5 м преди кръстовищата; не завиват в обратна посока върху пешеходна пътека; не изпреварват МПС с изключение на мотопеди и мотоциклети без кош преди пешеходна пътека, когато изпреварваното ППС закрива видимостта към пътеката; да не изпреварват МПС с изключение на мотопеди и мотоциклети без кош преди и върху сигнализирана пешеходна пътека.

2

ОБРАЗОВАТЕЛНА
ИНФРАСТРУКТУРА

Подготвили материала:

инж. Мария Ангелова, ДАБДП
Росен Рапчев, ДАБДП

ОБЕЗОПАСЯВАНЕ НА УЧИЛИЩА И ДЕТСКИ ГРАДИНИ

Движението на превозни средства по улиците/пътищата около училищата и детските градини трябва винаги да бъде с повишено внимание. За децата е характерно много бързото и внезапно предприемане на решения и движения. В повечето случаи те не се оглеждат и така, дори да имат нужните познания, не могат да се предпазят от опасностите на пътя. Според информацията за настъпилите ПТП в Европа и у нас децата под 14-годишна възраст загиват предимно като пешеходци. Този факт дава основание пространството около училищата и детските градини да се разглежда и анализира ведно с наблюдаваните конфликти и ПТП, и да се предлагат и изпълняват мерки за подобряване условията за движение на децата като пешеходци.

За обезопасяване на училищата и детските градини и на техните възпитаници се предприемат редица мерки, разделени в групи, както следва: **планировъчни** и **организационни мерки за обезопасяване**; **ограничаване възможностите на децата за внезапно навлизане върху улицата/пътя**; **подобряване видимостта на децата, движещи се по улиците/пътищата, ограждащи учебното заведение, или пресичащи тези улици/пътища**. Част от мерките за обезопасяване на детските заведения са пряко свързани с планиране на пространствата около тях и на техните функции, допълвани от организационни мерки.



Организирането на влизането/излизането в дворовете

на училищата и детските градини е част от **планировъчните** мерки. Достъпът до сградите би следвало да се планира от тази тяхна страна, покрай която минаващата улица/път е със сравнително ниска интензивност на движението и малък брой опасни точки. Ако входът/изходът е „отворен“ към улица/път с интензивен автомобилен трафик, ако по нея преминават линии на обществения транспорт или са налице опасни конфликтни точки, то по-добрият вариант е входът/изходът да бъде затворен и да се „отвори“ друг, към по-спокойна улица/път, разположен(а) до учебното заведение.

Друг вид планировъчно мероприятие е отклоняване на част от движението по други улици/пътища. Тази мярка по своята същност представлява промяна в организацията на движението на населеното място и като такава изисква изпълнение на съответните процедури. Пренасоченият дял от трафика може да бъде определен като количество МПС и/или като видове превозни средства. Чрез отклоняване на МПС се постига успокояване на движението за конкретните улици/пътища, обхождащи учебното заведение. То се изразява в намаляване интензивността на автомобилния поток, на вероятността от сблъсък между децата и тежкотоварни превозни средства, в определени случаи на броя на конфликтните точки. Така се ограничава вероятността за реализиране на конфликтите като пътнотранспортни произшествия. Успокояване на движението в районите на учебните заведения най-често се реализира чрез използването на „повдигнати“ пешеходни пътеки и на „изнесени“ тротоари, свързани от пешеходни пътеки (повдигнати или не).

Там, където наличните пространства около учебните заведения позволяват, както и при ново проектиране, е препоръчително встрани от основната улична/пътна мрежа и в близост до училищата да се предвидят пътни алеи, както и места за спиране на автомобилите с превозваните деца. Това би облекчило трафика по улиците около училищата и би създадо условия за: организирано посрещане на децата от дежурни учители по график; наблюдаване от дежурните учители на превоза на деца и неговото законосъобразно извършване; сигнализиране на компетентните органи за евентуален превоз на деца, който не отговаря на законовите изисквания. Така създадените алеи и места за спиране могат да обслужват само по-малките ученици – до 4-ти клас, а по-големите да се придвижват до училището пеша след спиране в района.

Ползването на видеонаблюдение с конкретни задачи по дължината на отделни участъци от уличната/пътната мрежа или в определени точки е част от **организационните** мерки и е навлязло устойчиво в съвременното ежедневие. Всяко учебно заведение има инсталирана система за видеонаблюдение, чиито настройки би трябвало да обслужват и целите на безопасното движение около училището. Това предполага включването на подходящи модули за ползване от ръководствата на учебните заведения, като се наблюдават и отчитат различните специфики.

Пътят/улицата около учебното заведение следва да е ясно разпознаваем(а) за водачите на ППС при всякакви атмосферни условия и осветеност. Отдавна се правят изследвания за ефекта, включително икономическия, на мерките, в това число на организационните, прилагани за подобряване разпознаемостта на пътя – **освежаване на пътната маркировка, обновяване на пътните знаци, освежаване и подобряване на пешеходните пътеки, монтиране на преградни съоръжения и т.н.** В различни държави, на определени етапи от развитие на обществото, е доказана възвращаемостта на инвестициите, т.е. не бива да се пестят средства от това улицата/пътят да са достатъчно разпознаваеми и безопасени, особено в зоните на училищата и детските градини.

Пътният знак за внезапната поява на дете на пътя в/извън населено място, независимо от условията на движение, е предупредителният знак A19 „Деца“. Той информира водачите на ППС за реалната възможност на/в близост до улицата/пътя да има дете или група/групи от деца, като училищата и детските градини са места, където този пътен знак следва да се прилага. Отстоянието от знак A19 до опасността и допусканите изключения се съобразяват с разпоредбите на наредбата за сигнализиране на пътищата с пътни знаци. Те са предвидени така, че да осигуряват т.нар. видимост за спиране при препятствие в зависимост от скоростта на движение. Във връзка с поведението на водачите след пътният знак A19 е показателно мнението на почти всички респонденти на изследване на МВР – 98%, включващи пътни полицаи, преподаватели по БДП, членове на комисиите по БДП и директорите на учебните заведения. Според тях е целесъобразно да се предвидят специални санкции за водачите, които не се съобразяват с наличието на деца до/върху пътното платно, като това е особено наложително, когато детското присъствие е сигнализирано.

След пътният знак A19 е препоръчително да се въведе ограничение на скоростта до 30 км/ч чрез пътен знак B26, чието изпълнение би следвало да се наблюдава и контролира от съответните органи. Движението с неправилно избрана скорост в зоните около училищата се контролира от полицията, като направлението „контрол на скоростта“ винаги е било приоритетно за полицейските служители. За неговото реализиране наличните полицейски сили се разпределят около училищата, най-вече в пиковите за учениците часови интервали и в доказано опасни участъци.

Част от организационните мерки е инсталирането на светофари за пресичане на пътното платно от пешеходци и от МПС. Нуждата от двата вида светофари на определено място, включително около училищата и детските градини, би следвало да се докаже от администрацията, управляваща пътя, след извършването на сравнителен анализ и при реалното изпълнение на критерии съгласно наредбата за регулиране на движението със светлинни сигнали.

Разполагането на пешеходните пътеки около училищата не се обвързва с изисквания за определена интензивност на автомобилните и пешеходни потоци, а единствено с нуждите за безопасно пресичане на улиците/пътищата от децата. Основното, за което трябва се съблюдава, е осветлението на пешеходните пътеки, както и тяхното оборудване в зависимост от начина на тяхното оформяне. Според степента на опасност пътеките, които не са разположени на места със светофарно регулиране на движението, се осветяват допълнително – двустранно, насочени и с по-голям интензитет в сравнение с останалата част от уличното осветление. С тази мярка се допринася за подобряване видимостта на пресичащите пешеходци, които в близост до учебните заведения в голямата си част са деца. Конкретните условия могат да предполагат приложението на т.нар. „изнесени тротоари“ преди навлизането върху пешеходната пътека или на острови за безопасност. Тогава следва да се приложи пълен набор от елементи за сигнализация, в това число предпазни тела, недопускащи навлизането на ППС върху тротоара и контакт между превозните средства и пешеходците.

Пресичането на улицата/пътя от група деца под 10 години може да става след спиране на движещите се ППС от водач на групата на възраст над 18 години, сигнализирайки с палка, флаг или с ръка.

Във връзка с описания законов регламент е интересен опитът, датиращ приблизително от 2006 г. в град София при високо-интензивно движение.

Тогава в 11 ОУ „Свети Пимен Зографски“ стартира съвместна инициатива за граждански патрули между отдел „Пътна полиция“ – СДВР и голяма търговска банка.

Предвиждаше се патрулите да се грижат за безопасното пресичане на по-малките деца в пиковите часове за учениците – преди започване на учебните занятия и след това.

Проектът обхващаше 10 столични училища, като възнаграждението на гражданите, помагащи на учениците да пресекат пътното платно, се осигуряваше от банката.

Няма яснота докъде във времето е стигнало изпълнението на тази идея, но тя би била ценна за по-малките възпитаници на учебни заведения. Участниците в патрулите могат да бъдат безработни лица (след подбор), доброволно участващи родители, учители и/или близки на децата, служители от общинска полиция. Необходимите финансови средства са проблем, освен в случаите на безвъзмездно организиране на такова пресичане.

Следва да се допълни, че в началото на учебната година около училища и детски градини, разположени до улици с високо транспортно натоварване, вече е практика пресичането на децата до 4-ти клас при пристигането/напускането на учебните заведения в пиковите часове да се организира със съдействието на пътни полицаи.

За намаляване на случаите, в които на улицата/пътя внезапно се появяват деца от близкото учебно заведение като пешеходци или водачи, е нужен периодичен оглед на целостта на оградите на заведенията. Забелязаните в тях отвори би следвало спешно да се ремонтират, тъй като децата, особено по-малките, често преминават през тях и се излагат на опасност. Един от рисковете при необмисленото им изскачане на пътното платно е сблъскването с ППС с всички възможни последствия за детските психика и организъм. Единствените места за напускане двора на съответното учебно заведение би трябвало да бъдат входовете/изходите на училището/детската градина. Децата излизат извън сравнително безопасния двор и се озовават на тротоара/банкета. Техните възрастови особености в поведението и движението изискват между тротоарното пространство пред входа/изхода и успоредно на улицата/пътя да е монтирана подходяща преграда. Нейното предназначение е да затрудни учениците и децата от детските градини да излязат директно на улицата/пътя. Използваните за целта преградни съоръжения следва да бъдат с достатъчна дължина и височина, така че докато ги заобиколят, за да пресекат улицата/пътя, децата да намалят бързината на ходене до нормална, както и трудно да могат да ги прескачат при желание за съкращаване на маршрута.

Видимостта на децата-пешеходци и водачи, които се движат по улиците/пътищата, ограждащи учебните заведения, или ги пресичат, е необходимо условие за намаляване на инцидентите между тях и ППС. Тя позволява навременни спасителни реакции и маневри на водачите на ППС и може да бъде постигната по различни начини. Движението на учениците и децата от детските градини е добре да бъде различимо още в двора на съответното учебно заведение. В условията на сумрак и тъмнина това е постижимо при подходящо осветяване на дворовете на учебните заведения. Така децата, особено групите, ще бъдат забелязани по-рано от водачите на ППС, което удължава времето за реакция на водачите, предполагащо и успешна тяхна намеса за предотвратяването на инцидент с участието на деца. Движението на децата, преминавали през двора, продължава върху тротоарите/банкетите и по пешеходните пътеки. Добре би било техните основни маршрути около училищата и детските градини да бъдат ясно видими и при сумрак, и в тъмнина. Последното предполага допълнително осветяване на пешеходните пътеки около учебните заведения съгласно разпоредбите на наредбата за сигнализиране на пътищата чрез пътна маркировка. Освен това основните маршрути на децата преминават по тротоарите, прилежащи на съответните учебни заведения. Този факт налага допълнително осветяване и на тези тротоари, като е логично то да е по-интензивно от това за останалата част от уличната мрежа.

Необходимостта от лесна различимост на децата-пешеходци и водачи от разстояние при всякакви хидрометеорологични условия и осветяване налага употребата на подходящи лични обезопасителни средства, каквито са т.нар. „светлоотразителни елементи“. Според проучване за пешеходното движение на МВР от 2008 г. повече от половината от респондентите – пътните полицаи – (52%) считат, че всички пешеходци следва да ползват светлоотразители, закрепяйки ги върху облеклото си. Повече от 4/10 (44,5%) от включените в изследването пътни полицаи са на мнение, че разпоредбата трябва да се отнася само за учениците и възрастните хора. Въпреки неоспоримата и непреходна нужда всички на улицата/пътя – ППС, пешеходци и работници на пътя, да бъдат ясно различими и видими, особено децата около учебните заведения, подобен регламент все още не е приет в Закона за движението по пътищата (ЗДвП).

За да се ограничи до известна степен рискът от ПТП, в ЗДвП се конкретизират местата, престоят и паркирането, които крият опасности за пешеходците и водачите на велосипеди и тротинетки и са забранени. Използването на тези места за спиране би повлияло пряко върху безопасността на учениците и възпитаниците на детските градини. Такива места са: до паркирало ППС от страната на движението; пешеходните или велосипедните пътеки и на разстояние преди тях по улицата/пътя по-малко от 5 метра; входовете и прилежащите тротоари на детските заведения и училищата. Регламентирайки забраната за спиране на изброените по-горе места, законодателят отчита основно нуждата от по-добра обзорност на водачите на преминаващите МПС, осигуряваща навременното забелязване на децата от училищата и детските градини.

Паркирането е сложен и комплексен проблем в големите населени места. Например в столицата на Австрия Виена властите предприемат решения за разширяване на видимостта около учебните заведения, както забраняват спирането за престой и паркиране.



Конкретните нужди за обезопасяване на учебните заведения би следвало да се документират. У нас се е наложила следната практика: веднъж годишно се прави проверка на обезопасяването на училищата и детските градини, завършваща с протокол, отразяващ установеното. В комисията, извършваща инспекцията, най-често са включени представители на общината, пътна полиция и комисията по БДП на съответното учебно заведение (председател, преподаватели и родителите на обучаемите).

Въз основа на направения съвместен оглед се оформя констативен протокол, описващ забелязаните липси и нередности. Протоколът се подписва от всички членове на комисията и отразява настоящото състояние на обезопасяването – състоянието на оградите, пешеходните, в т.ч. и повдигнатите пътеки, осветяването и др.

Така оформен, констативният протокол може да послужи като основание за заявка до общинските власти за пренасочване на част от движението по други трасета, ако това е необходимо и възможно, както и за целево отпускане на средства и за допълнителен контрол в зоната на учебното заведение. Финансирането на дейностите по обезопасяване на учебните заведения може да се търси не само от администрациите, управляващи улиците/пътищата, но и от спонсори на училищата и детските градини.



Очаквайте продължение с акцент върху функцията и ролята на училищните комисии по БДП!

3

ОПАСНИ
ТОВАРИ

Подготвили материала:

Тошко Барзилов, ДАБДП
д-р Милен Марков, ДАБДП
Таня Спасова, ДАБДП



Опасните вещества могат да застрашат живота на хората и животните, и да замърсят околната среда. Избягването на потенциалните рискове за здравето, свързани с превоза на опасни товари и опасни вещества, е приоритет за всички, ангажирани с управлението на БДП. При недобро отношение или непознаване на правилата при транспортиране съществува опасност от разпиляването им и замърсяване на околната среда.

Съществуват силно и слабо опасни вещества, но колкото по-голямо е количеството им, толкова по-сериозни могат да бъдат последствията. Опасните вещества и изделия са тип товари, чийто превоз е забранен от „Европейската спогодба за международен превоз на опасни товари по шосе ADR“ (Accord européen en relatif au transport international des marchandises dangereuses) или е разрешен само при условията, посочени в нея.

На практика, това означава, че транспортът на опасни товари – поради необходимостта да се гарантира безопасността на хората и околната среда – е предмет на отделни норми относно допускане на превоза на дадено вещество, неговата класификация, изисквания към опаковката, етикетването, а също така и изискванията, свързани с превозно средство и изпълнението на превоза.



Превозите на опасни товари на територията на Република България или от територията на Република България до друга държава-членка на Европейския съюз, и/или между Република България и трети страни се извършват при спазване изискванията на спогодбата, към която България се присъедини през 1995 г., транспонирана в много наши законови и подзаконови нормативни актове, в т.ч.: Закон за движението по пътищата - чл. чл. 129 до 131, чл. 138, ал. 2, чл. 139, ал. 2, чл. 176, чл. 178, ал. 4, чл. 181, ал. 3; Закон за автомобилните превози – чл. чл. 14, 15 и 16; Закон за контрол над взривните вещества, огнестрелните оръжия и боеприпасите и Правилника за неговото прилагане; Закон за опазване на околната среда; Наредба № 40 за условията и реда за извършване на автомобилен превоз на опасни товари, в сила от 25.05.2004 г., издадена от министъра на транспорта и съобщенията, министъра на вътрешните работи и министъра на околната среда и водите.

С Наредба № 40 са въведени изисквания относно превозите на опасни товари по шосе на Директива (ЕС) 2016/2309 на Комисията от 16 декември 2016 г. за адаптиране за четвърти път към научно-техническия прогрес на приложенията към Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, относно вътрешния превоз на опасни товари (ОВ, L 345, 20.12.2016 г.).

В Европейската спогодба за международни превози на опасни товари (ADR), транспонирана в нормативната уредбата в Република България, са включени тяхната класификация и списък на опасните товари; специалните условия и изключения, отнасящи се за опакованите в ограничени количества опасни товари; изисквания за конструкцията и изпитанията на опаковките, средно големите контейнери за насипен товар, големите опаковки и цистерни; процедура по изпращането; разпоредби за условията за превоз, товарене, разтоварване и обработка на товарите; изисквания за опаковането и за цистерните; изисквания за конструкцията и одобрението на превозните средства; изисквания за екипажите, екипировката, работата и документите на превозните средства.

Транспортните единици, превозващи опасни товари, трябва да имат две разположени във вертикална равнина правоъгълни светлоотразителни табели с оранжев цвят, с основа 40 см и височина не по-малка от 30 см. Табелите трябва да имат черен кант с максимална ширина 15 mm. Една такава табела трябва да бъде закрепена отпред, а друга – отзад на транспортната единица, перпендикулярно на надлъжната ос. Ако размерите и конструкцията на превозното средство са такива, че наличната повърхност е недостатъчна, за да се закрепят оранжевите табели, размерите им могат да бъдат намалени до 300 mm за основата, 120 mm за височина и 10 mm за черния кант. Те трябва да се виждат добре. За различните класове на опасност е определен четирицифрен номер на ООН, като справка за тях се прави в специална таблична форма. Изключения от това правило са веществата от клас 1, чийто номер на ООН винаги започва с 0. Върху оранжевите табелки се нанасят идентификационният номер за опасност и кодът на ООН за съответното вещество, с цифри, които да са високи 10 cm.

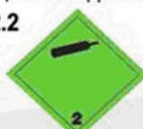
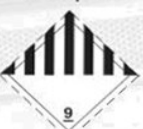
33	Идентификационен номер за опасност
1088	Код ООН

Транспортът и логистиката на опасните товари зависят от това какво е веществото или изделието, което ще се превозва, т.е. от класа на опасност, от степента на опасност и др., както и от това дали е в опаковка или в насипно/наливно състояние. Опасни материали са вещества, чиито химични, физични и биологични свойства създават опасност за природата, здравето и живота на хората и могат да нанесат материални щети при транспортирането им.

С оглед недопускането на инциденти с опасни товари превозът се извършва:

- след подходящо опаковане и етикетиране на товарите;
- в транспортни средства с необходимата конструкция и оборудване;
- при определени условия за движение на транспортните средства;
- при окомплектоване на пътното превозно средство с документи и екипировка за безопасност, които трябва да съпровождат превозвания товар: ADR декларации и MSDS декларация – технически документ, предоставящ информация за стоката, начините на съхранение и употреба, мерки за безопасност;
- при оборудване с табели и знаци, оказващи превоз на опасен товар;
- при оборудване с изправни противопожарни средства и друго оборудване в съответствие с приложение В на ADR.



№ 1  взривни в-ва или изделия подкласове 1.1, 1.2, 1.3	№ 1.4  взривни в-ва или изделия подклас 1.4	№ 1.5  взривни в-ва или изделия подклас 1.5	№ 1.6  взривни в-ва или изделия подклас 1.6
№ 2.1  запалими газове	№ 2.1  запалими газове	№ 2.2  незапалими газове, нетоксични газове	№ 2.2  незапалими газове, нетоксични газове
№ 2.3  токсични газове	№ 3  запалими течности	№ 3  запалими течности	№ 4.1  твърди запалими в-ва, самореагиращи в-ва и твърди десенсибилизирани взривни в-ва
№ 4.2  В-ва склонни към самозапалване	№ 4.3  в-ва, които при контакт с вода отделят зап. газове	№ 4.3  в-ва, които при контакт с вода отделят зап. газове	№ 5.1  окисляващи в-ва
№ 5.2  органични пероксиди	№ 5.2  органични пероксиди	№ 6.1  токсични в-ва	№ 6.2  инфекциозни в-ва
№ 7A  радиоактивни в-ва категория I	№ 7B  радиоактивни в-ва категория II	№ 7C  радиоактивни в-ва категория III	№ 7D  радиоактивни в-ва
№ 7E  радиоактивно - делящо се в-во	№ 8  корозионни в-ва	№ 9  други опасни в-ва и изделия	етикет № 11 - поставян на пакети и съдове 
ЛQ  етикет за външна опаковка, съдържаща вътрешни опаковки с малки количества в-ва	 знак, поставян на ППС, превозващи в-ва с повишена температура	 вещества, опасни за околната среда (опасност за водната околна среда и/или канализацията)	

Съгласно чл. 44 от Наредба № 40 за условията и реда за извършване на автомобилен превоз на опасни товари контролът се осъществява от длъжностните лица по чл. 91 от Закона за автомобилните превози от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ и от други компетентни институции, в кръга на техните правомощия.

В изпълнение на разпоредбите на горесцитираната наредба водачите, извършващи превози на опасни товари, трябва да притежават познания, придобити чрез посещения на курсове за професионално обучение, както и свидетелство за успешно положен изпит. Свидетелството се издава от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ и е със срок на валидност 5 години, като тя може да се удължи с още 5 години, когато преди датата на изтичане на валидността на свидетелството му водачът е завършил опреснителен курс и е положил успешно съответния изпит.

Същевременно предприятията, юридическите и физическите лица, извършващи превози на опасни товари и/или товарене и разтоварване на опасни товари, трябва да имат един или повече консултанти по безопасността при превоза им. Консултантите по безопасността съдействат за предотвратяване и избягване на рискове и опасности при превоз, товарене и разтоварване на опасни товари. Консултантите по безопасността при превоза на опасните товари също трябва да притежават познания и удостоверение, издадено след успешно положен изпит.

Длъжностните лица извършват проверки за спазването изискванията за превоз на опасни товари от страна на изпращача, превозвача, получателя, товарача, опаковача, пълнача, оператора на контейнер-цистерна или на преносима цистерна, консултанта по безопасността, водача и другите членове на екипажа на ППС. След като се прецени дали ще се извърши превоза на опасен товар и след направените проверки на превозното средство, документите, табелите и оборудването, се уточняват маршрути, датата и мястото на товарене и изискванията за безопасност при товарене, извършва се инструктаж на водача на превозното средство, който включва запознаване с писмените инструкции, маршрута, адреса, телефона за контакт и др. В заключение, спазването на всички изисквания за превоз на опасни товари е важна предпоставка за повишаване общата безопасност на пътя.



4

МЛАДИ
ВОДАЧИ

Подготвили материала:

Росен Рапчев, ДАБДП
Мария Бакалова, ДАБДП
Цветелина Иванова, ДАБДП

Проектът YEARS (*Young Europeans Acting for Road Safety* – Млади европейци, работещи за пътната безопасност), ръководен от Европейския съвет по транспортна безопасност (ETSC) и Парламентарния консултативен съвет за безопасност на транспорта в Обединеното кралство (PACTS) стартира през октомври 2015 г. и се реализира в рамките на тригодишен период с финансова подкрепа от Европейската комисия, Германския съвет за пътна безопасност и Белгийския институт за пътна безопасност, в партньорство с технически университети в цяла Европа.

Намаляването на опасностите, пред които са изправени по-младите участници в движението, е основен фокус на проекта, като сред главните му цели е да мобилизира студенти да предприемат действия чрез провеждане на комуникационни кампании, насочени към предотвратяване на смъртта на младите участници в движението в техния регион. Впоследствие проектът е разширен, така че да обхване и безопасността на пешеходците и велосипедистите. Като цяло реализацията на проекта е допринесла за по-добро разбиране сред младите хора за рисковете, пред които са изправени на пътя.

В рамките на проекта е изготвен доклад на ETSC от декември 2016 г. "Reducing casualties involving young drivers and riders in Europe", който разглежда ситуацията в Европа, използвайки последните към онзи момент данни за смъртните случаи по пътищата, включващи млади хора, и основните рискове, пред които са изправени през първите си години на управление на ППС. Докладът изследва примери за добри практики и ефективни мерки, които могат и следва да бъдат насърчавани.



Основните заключения в доклада са представени по-долу:

Броят на загиналите по пътищата млади водачи остава неприемливо висок в цяла Европа. Въпреки непрекъснатото подобряване на пътната безопасност, възрастовата група между 15 и 25 години продължава да бъде по-засегната от участие в пътнотранспортни произшествия (ПТП) по европейските пътища. Пътните произшествия остават една от най-сериозните причини за смърт сред младите участници в движението. Рисковете са особено високи за младите мъже водачи.

Повишеният риск, пред който са изправени младите хора на пътя, се дължи на комбинация от фактори. Те включват рискови биологични и поведенчески черти, характерни за тях, липса на опит и други негативни въздействия. Превозните средства, които младите хора използват, и времето, през което ги управляват, също влияят върху излагането им на риск. Важно е да се отбележи, че тези фактори могат да повлияят на всички млади хора, независимо от това, че по-голямата част от младите водачи са отговорни и управляват ППС безопасно.

За намаляване на смъртността и нараняванията в резултат на ПТП са необходими обединени усилия и целенасочени действия от страна на европейските институции и държавите-членки на ЕС.

Фактори, водещи до повишен риск от участие на млади хора в ПТП:

Възраст, пол и биологична незрялост

Младите хора на възраст между 15 и 25 години претърпяват значителни биологични и социални промени. Когнитивното развитие през пубертета може да доведе до по-голяма емоционална нестабилност и по-напористо поведение. През юношеството социалната активност на тази възрастова група се увеличава. Като участници в движението младите хора са склонни по-често да проявяват рисково поведение и имат намалена оценка на опасностите, пред които са изправени. Младите мъже водачи представят по-агресивно и опасно управление на ППС, като за тях има съответно и по-голяма вероятност да участват в ПТП, отколкото младите жени водачи. Младите мъже водачи са и по-склонни да се поддават на натиск от страна на връстниците им за управление на ППС с по-висока скорост и дори със състезателна цел. Обучението на водачите и последващото управление на ППС често е част от прехода им към зряла възраст и по-голяма независимост.

Липса на опит при управление на ППС: Младите участници в движението нямат опит. Те могат бързо да придобият технически умения за управление на ППС, но недостатъчната практика означава, че те все още не са развили необходимите умения за предвиждане на опасности и справяне с тях (напр. лоши метеорологични условия, управление на ППС с по-висока скорост, рискови ситуации и др.), за които се изисква по-голяма концентрация.

Разсейване и други негативни въздействия: Ежедневието на по-младите хора в голяма степен е свързано с комуникацията и търсенето на информация от социалните мрежи. Това насочва вниманието им към други дейности, които са трудно съвместими с безопасното движение по пътищата. В тази възрастова група основна причина за разсейване представляват мобилните устройства, използвани за общуване и развлечение, а присъствието в превозното средство на връстници като пътници често отнема вниманието на водача. Също така разсейването е особено опасно при тях, тъй като управлението на ППС не е базирано на опита, както при водачите с по-дълъг стаж. Поради възрастта си и свързаните с нея поведенчески характеристики младите хора са по-податливи на негативни въздействия, свързани с употреба на алкохол и наркотици. Те имат и по-ниско ниво на толерантност към тези субстанции. Същевременно засиленото общуване с връстници увеличава вероятността да бъдат изложени на риск от използването на такива вещества, както и за по-често използване на пътищата през нощта, докато пътуват до и обратно от младежки събирания. Съревнованията между тях често предполагат движение с висока скорост и са породени от желание за повишаване на адреналина. Стресът и умората също допринасят за увеличаване на риска от грешки.

Липса на опит при управление на ППС

Младите участници в движението нямат опит. Те могат бързо да придобият технически умения за управление на ППС, но недостатъчната практика означава, че те все още не са развили необходимите умения за предвиждане на опасности и справяне с тях (напр. лоши метеорологични условия, управление на ППС с по-висока скорост, рискови ситуации и др.), за които се изисква по-голяма концентрация.

Избор на автомобил:

Поради високите разходи за придобиване на свидетелство за управление на МПС, закупуване на лек автомобил и сключване на застраховка младите хора са склонни да използват по-малки и по-стари превозни средства, тъй като те са по-евтини и по-практични за тях, но обикновено са и с по-ниски нива на безопасност. Също така търсенето е насочено към по-стари, но по-мощни автомобили, които се използват за съревнования. Те често са с по-висока аварийност и им липсват системи за асистенция и безопасност, предлагани в по-новите автомобили (като електронно управление на стабилността, спирачен асистент, активни и пасивни системи за сигурност и др.).

Обезопасяване:

Използването на предпазни колани и защитно облекло също е по-слабо застъпено сред младите хора. Често млади мотоциклетисти не използват подходящи лични предпазни средства поради липса на комфорт (особено при по-топло време), свързаните с това разходи, както и при пътуване на кратки разстояния.

С цел справяне с този проблем и намаляване на риска от ПТП с участието на млади хора в цяла Европа са приети и се прилагат различни мерки, като най-ефективните могат да бъдат обособени в следните области:

Общи мерки за безопасност

Страните с по-високи общи стандарти за пътна безопасност осигуряват и по-голяма такава по отношение на всички участници в движението и в частност на младите хора. По-ефективният контрол и по-доброто прилагане на ограниченията на скоростта при управлението на ППС и на използването на предпазни колани в тези страни също помагат за защитата на младите хора. Използването на колани следва да бъде навик от най-ранна детска възраст и е в пряка зависимост от личния пример и отговорност на родителите. По този начин в съзнанието на всеки човек няма да се поражда дилемата да постави или не обезопасителен колан. С цел подпомагане изграждането на безопасна пътна система и предпазването на хората (вкл. младите) от сериозни наранявания и смърт на пътя, са необходими целенасочени инвестиции в създаването на безопасни пътища, поддържането на безопасни скорости, ползването на безопасни превозни средства, оказването на навременна и адекватна спешна медицинска помощ след настъпило ПТП. Това означава, че всички части на пътната система трябва да бъдат подсилени, за да се умножат защитните ѝ ефекти, така че дори една част от нея да прояви слабост, останалите все пак да осигурят компенсаторна защита.

По-безопасни превозни средства

Необходимо е младите хора да бъдат насърчавани да използват по-безопасни превозни средства и помощни технологии, тъй като по този начин те биха се възползвали в най-голяма степен от интелигентна помощ за контролиране на скорост, блокировки за алкохол, напомняния за използване на предпазни колани и други съвременни защитни системи.

Насърчаване на безопасния стил на управление

Препоръчително е да се усъвършенства комплекса от мерки, насочени към придобиването на знания, умения и опита за безопасното управление на превозни средства.

По-доброто разбиране сред младите хора за рисковете, пред които са изправени на пътя, спомага за тяхната по-добра подготовка при взаимодействието им с пътнотранспортната система.



5

ИЗИКВАНИЯ
КЪМ ВОДАЧИТЕ

Подготвили материала:

Венета Манова, ДАБДП

Ако обърнем поглед към историческото развитие и опитаме да проследим създаването на правилата за движение по улиците и пътищата, следва да споменем Правилника за движението на автомобилите в столицата, утвърден на 19.03.1912 г. от министъра на вътрешните работи и народното здраве, с който в Царство България се създават едни от първите правила и се въвеждат изисквания, на които следва да отговарят лицата, желаещи да управляват автомобили в гр. София.

В чл. 3 от правилника е записано, че „никой автомобил не може да се пусне в движение без предварителното разрешение на градоначалството“. За това следва собственикът му да подаде заявление и да приложи към него „подробно описание на механическите части на автомобила“, както и да подпише декларация по образец, съдържаща подробна информация за: имената на собственика и на водача на автомобила и тяхното местожителство; името на фабриката, където е построен автомобилът; системата на двигателя; фабричния номер на автомобила; силата на двигателя; собствената тежест на автомобила и допустимия случаен товар; точно определяне за каква цел служи автомобилът (за лична употреба, за превоз на пътници, за превоз на товари и др.)



Следващата стъпка в процедурата по получаване на разрешение за пускане в движение на автомобила е свикването на комисия, която преглежда и проверява „добрата конструкция на автомобила, мотора, спирачките, осите и всички други механически приспособления“, след което комисията излиза с протокол, в който изразява мнението си „може или не може да се пусне в движение“. Правилникът задължава собственика на автомобила да внесе такса за заплащане труда на членовете на комисията.

Установено е също така изрично задължението най-малко веднъж годишно всички автомобили да бъдат прегледани от специалната комисия към общината. При извършване на прегледа на автомобилите комисията има правомощието да „изважда от движение тези, които са станали негодни“. Следва да обърнем внимание на обстоятелството, че още през 1912 г. в столичната община се е водил специален регистър, в който са се записвали: номерата на автомобилите; името и презимето на собственика на автомобила, както и на водача; и „други по-важни и необходими данни“. За готовността на автомобила и за правоспособността на водача общината е издавала нужните свидетелства, като се е основавала на становището на експертната комисия.

В чл. 6 от правилника е определен и съставът на експертната комисия, на която е било възложено да извърши „проверка на автомобилите и изпитване на шофьорите“. Тя се е състояла от: представител на градоначалника, един инженер-механик или електро-инженер и един механик, като изрично се е изисквало всички лица да бъдат назначени на държавна или общинска служба. В случаите, при които собствениците на автомобилите или техните водачи изразят несъгласие с решението на комисията и желаят да го обжалват, те могат да поискат от столичната община назначаване на друга комисия, като е необходимо да заплатят дължимата такса.

В чл. 14 от правилника изрично е записано, че само лицата, които притежават „свидетелство за способност, издадено от градоначалството, въз основа на протокола на експертната комисия“, имат право да управляват автомобили. А от чл. 15 научаваме за изискванията, на които е необходимо да отговарят кандидатите за водачи на автомобилите в столицата, и на кои лица се дава „позволение за шофьор“ – текстът уточнява, че те следва да са пълнолетни лица, здрави, не късогледни и да нямат недостатък в ръцете, да са с добро поведение, да са трезвеници и да умеят да управляват автомобил, да са практикували като такива една година или да са следвали някакво механическо училище, да познават по-главните улици и хотели, правителствените и общинските учреждения в столицата и да са запознати с разпорежданията на правилника. Към заявлението е необходимо да бъдат представени и: свидетелство за честност, за съдимост и медицинско свидетелство, за практикуване или за завършен курс в някое механическо училище. Ако лицето, което желае да получи „позволение за шофьор“, е чужденец, свидетелството за честност и съдимост следва да бъдат издадени от консулството на съответната държава, чийто гражданин е заявителят, или е възможно те да бъдат издадени от учреждениято, в което работи.

Любопитно е и въведеното изискване към водачите на общественно-наемни автомобили в гр. София да бъдат „порядъчно облечени при изпълнение на службата си“ и забраната да не може да бъдат само по риза или със запретнати ръкави. Те са задължени да бъдат „услужливи и вежливи“ към пътниците, които превозват, и преди всичко да умеят да направляват скоростта на автомобила, да намаляват или „даже да спират движението на автомобила всеки път, когато той може да причини някое нещастие или да пречи на свободното движение, или когато забележат, че животните, покрай които преминава, се плашат“.

Без съмнение усмивка на лицето извиква и разрешената от правилника скорост на движение: когато автомобилът се движи из многолюдните улици на града, по мостове или на завоите – 4 км/час; при движение по улиците и шосетата, по които няма голямо движение и натовареност – 15 км/час.

От правилника научаваме, че водачите са задължени при завиване в други улици това винаги да бъде известявано с помощта на предупредителна сигнална тръба. Уточнява се също, че сигналите трябва да се подават навреме, като са изброени задължителните за това случаи, а именно: при настигане, среща или изпреварване на друг автомобил, на пешеходци, на велосипедисти или животни, преминаване на мостове, на завои, на кръстопът или преминаване през многолюдни градски улици. Записано е също правилото, че в мъгливо време или нощем тези сигнали трябва да се подават по-често. Правилникът задължава водачите да не напускат автомобилите, без да са изключили предварително двигателите им.

Има задължение при настъпила смяна на собственика на автомобила или на неговия водач това обстоятелство да бъде съобщено в общината. Под страх от строго наказание водачът е длъжен „при движение да държи винаги дясната страна.“ Ако следва да отбие в ляво поради наличие на препятствие, той е длъжен „веднага да вземе дясната страна, щом препятствието отmine“. Освен това на водачите изрично се забранява да карат по средата на улицата и върху релсите на трамвайните линии. Описано е, че преминаването от една улица в друга задължително следва да се извършва по следния начин – надясно с малък радиус и наляво с голям радиус. Докато автомобилът е в движение, водачът не може да пуши или да говори с други лица, за да не се разсейва.

Пътуването на няколко автомобила един до друг е строго забранено. Автомобилите винаги следва да освобождават пътя на трамваите, за да не пречат и затрудняват движението им. Освен това правилникът задължава водачите на автомобили да минават с намалена скорост покрай спрял на спирката трамвай, така че пътниците да могат спокойно и безопасно да слизат и да се качват в трамвая. Там, където това не е възможно поради факта, че улицата е тясна, водачите на автомобили са задължени да спрат и да изчакат тръгването на трамвая. Изпреварването на движещ се трамвай е строго забранено.

Правилникът недвусмислено посочва, че изпреварването на всякакви превозни средства следва да се извършва само от лявата страна, а на кръстовищата и на местата, където има засилено движение на пешеходци и на коли, или при стеснение на пътя изпреварването се забранява. Строго е забранено движението на автомобилите по тротоарите, алеите и изобщо по местата, предназначени за движение на пешеходци.

Следва да обърнем сериозно внимание на обстоятелството, че още през далечната 1912 г. е въведена категоричната забрана движещите се в столицата автомобили да „изпускат в голямо количество пушек и да причиняват голям шум“. Също така установяваме, че е въведено задължението за водачите да бъдат „всякога в трезвено състояние“, когато управляват автомобилите си.

Водачът е задължен при всеки знак, даден му от полицейските органи, да спре автомобила. Собствениците нямат право да поверяват автомобила си на лица, които нямат право да го управляват. Съществува и задължение за водачите да носят в автомобилите си всички нужни инструменти и резервни части „за в случай на нужда“, както и превързочни материали, амоняк и др. „за даване на първа помощ в случай на нещастие“. Описано е, че при сблъскване и нараняване на лице, водачът е длъжен да спре веднага автомобила си и да окаже съдействие, като откарва ранения в най-близката лечебница.

В условията на световна пандемия от COVID-19 интерес представлява и въведената с правилника забрана за „качването в автомобила на болни от заразителни или прилепчиви болести или от къщи, където е поставена карантина, освен по указание на лекаря или полицията“.

Водачите не трябва да качват в автомобила си и лица в „нетрезвено състояние или буйстващи“, както и не следва да мият или да чистят автомобила си на улицата. Строго е забранено „обръщането на автомобилите в тесните улици“, както и спирането им на „ъгъла на две улици“. А при движение на автомобилите нощем водачите са били задължени своевременно да запалват фенерите, за да ги обозначават.

Изрично е посочено, че въведените с правилника норми следва да се прилагат задължително и от мотоциклетистите, както и от водачите на автомобили, които са пристигнали временно в столицата от други градове.

В Правилника има създаден специален раздел с наказателни разпоредби, касаещи неизпълнението на предвидените задължения. Ако водачът наруши три пъти през годината правилника, му се отнема правото за управление на автомобил. Ако по вина и невнимание на водача „стане някое сблъскване или нещастен случай“, му се отнема и правото да управлява автомобила. Разбираме, че отнемане правото „за упражнението занятието шофьорство става със заповед от градоначалството.“ Предвидено е, че „градоначалството може да възвърне изгубеното право на един шофьор да управлява автомобил, ако му се представят достатъчно доказателства за гаранции, че се е поправил и няма за в бъдеще да нарушава настоящия правилник“. В правилника се съдържа изрична разпоредба, по силата на която за всяко констатирано нарушение на този правилник водачът или собственикът на автомобила ще бъдат наказани по чл. 475 от Наказателния кодекс, тоест държавата приема, че всяко извършено нарушение на правилника следва да се определи като престъпление.

След като сме се запознали подробно с правилата за движение и изискванията към водачите на автомобили, създадени с утвърдения на 19.03.1912 г. от министъра на вътрешните работи и народното здраве Правилник за движението на автомобилите в столицата, няма как да не установим и да признаем, че макар и създадени преди близо 110 години, те и днес звучат изключително съвременно и не са загубили своята актуалност и приложимост.



6

БЕЗОПАСНОСТ
ПО МЕСТА

Подготвили материала:

Цветелина Иванова, ДАБДП
Мария Крумова, ДАБДП

Общинските ръководства и администрации са най-добре запознати с проблемите, свързани с БДП на съответната територия. Поради това, както и в качеството им на стопани на общинската улична и пътна мрежа, общините могат да осъществят по най-резултатен и ефективен начин на местно ниво целенасочени политики в областта на БДП.

Съгласно Закона за движението по пътищата (ЗДвП) общините следва да поддържат пътната инфраструктура в изправно състояние. В тази връзка и в резултат на извършваните обходи и огледи общинските администрации следва в детайли да познават належащите нужди. Ето защо в ЗДвП е вменено кметовете на общини да: организират, координират, ръководят и контролират изпълнението на политиката по БДП на общинско ниво; планират и докладват изпълнението на мерки за подобряване на БДП в общината, като изготвят годишни общински програми и доклади съгласно Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България, планове за действие за нейното изпълнение и методическите указания на председателя на ДАБДП; отговарят за финансовото обезпечаване на мерките в общинските програми.



На основание ЗДвП към кметовете на общини с население над 30 000 жители се създават общински комисии по безопасност на движението по пътищата (ОбщКБДП), а в тези под 30 000 души – комисии се създават с решение на съответния общински съвет, включително по мотивирано предложение на председателя на ДАБДП. Основната задача на ОбщКБДП е да координират изпълнението на мерки за подобряване на БДП в общината.

В съответствие с едни от последните промени в ЗДвП (в сила от 19.03.2021 г.) ОбщКБДП извършват своята дейност съгласно правила, утвърдени от председателя на ДАБДП. Идеята на законодателя е, посредством разработването на единни общи правила за състава и дейността на ОбщКБДП, да се въведе унифициран подход за работа на въпросните структури на общинско ниво. По този начин ще се синхронизират съставът и процедурите във връзка с дейността на общинските комисии, което ще доведе до подобряване на тяхната ефективност и възможност за сравнимост на резултатите от прилагането на мерките по БДП на ниво община.

Единният подход ще подпомогне комуникацията между заинтересованите институции и ще улесни процесите на планиране, отчитане и проследяване на изпълнението на политиката, свързана с БДП по места. ДАБДП разработи „Правила за състава, функциите, дейността и организацията на работа на общинските комисии по безопасност на движението по пътищата“, които ще бъдат съобразени с виждането на общините, след което ще бъдат утвърдени и своевременно изпратени за прилагане.



Правилата уреждат вътрешноорганизационната структура на ОбщКБДП, вкл. определянето на председател, секретар, както и включване на представители от различни институции с компетенции в областта на БДП.

Правилата регламентират типа на заседанията на ОбщКБДП, които съответно могат да бъдат присъствени, в т. ч. и чрез провеждане на видеоконферентна връзка, или неprisъствени чрез писмена процедура за неprisъствено взимане на решения.

Правилата предвиждат ОбщКБДП да провеждат заседания не по-малко от шест пъти годишно, като най-малко четири от тях са присъствени, като целта е да се осигури регулярно и навременно обсъждане на проблемни казуси, свързани със състоянието на пътната инфраструктура, както и други въпроси, имащи отношение към подобряване на БДП. При необходимост ОбщКБДП могат да бъдат свиквани и извънредно, като в тези случаи заседанията се провеждат в състав, включващ най-малко членовете на комисиите, имащи отношение към разглеждания въпрос.

Правилата също така регламентират участието на ОбщКБДП в процесите по планиране и отчитане на мерки по БДП, в т.ч. изготвяне на годишни общински план-програми и доклади. Предвижда се дейността на ОбщКБДП да се осъществява в условията на публичност и прозрачност посредством публикуване на електронната страница на съответната община на необходимите материали, свързани с дейността на ОбщКБДП, вкл. Правилата за дейността и организацията на работа на ОбщКБДП; Заповед за състава; Годишни общински план-програма и доклад по БДП; График за заседанията; Протоколи от проведените такива; материали от дневния ред; друга информация по преценка на председателя на ОбщКБДП.



Национална стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021–2030 г., както и първи План за действие 2021–2023 г. интегрират европейските принципи и визия, и предвиждат прилагането на интегрирана система за планиране, изпълнение, наблюдение, отчитане, контрол и оценка в единна стратегическа рамка, която обхваща компетентните органи на всички нива – централно, областно и общинско. Цялостната политика по БДП, на всички нива, е интегрирана в единната Национална стратегия, поради което общинските администрации нямат ангажимент да разработват общински стратегии по БДП. За сметка на това общините трябва ежегодно да планират и отчитат мерки, насочени към подобряване на БДП посредством изготвянето на годишни доклади и план-програми. За улеснение на този процес към Националната стратегия и План за действие ДАБДП подготви стандартни образци на всички документи, които имат отношение към общините, вкл. общински план-програми и годишни доклади.

Общинската план-програма включва мерки, които произтичат от общия за националната политика по БДП План за действие, разработен на национално ниво. Характерно за мерките е, че същите са предварително дефинирани и унифицирани и се отнасят за всички общини. Общините имат възможност да разпишат и включат допълнителни мерки в общинската план-програма, чието планиране и изпълнение считат за целесъобразно с оглед оптималното изпълнение на политиката по БДП на общинско ниво. Планираните в общинската план-програма мерки и посочените бюджети, необходими за тяхната реализация, са индикативни до приемането на годишните бюджети на общините от общинските съвети. Общинската план-програма представлява част от областната план-програма за съответната година.

Изпълнението на мерките се докладва текущо – на тримесечна база (на заседанията на ОКБДП), както и годишно (в годишния областен доклад за изпълнение на политиката по БДП до ДАБДП).

Мерките в годишните план-програми следва да са ясно разписани и непротиворечиви, и насочени към решаване на конкретно дефинирани проблеми. ДАБДП поощрява общините да приоритизират мерките в общинските план-програми на база анализ на нуждите и очаквания ефект от изпълнението.

При ограничени финансови ресурси, приоритет за включване в годишните план-програми следва да имат мерките, които в най-голяма степен ще повлияят положително върху състоянието на БДП. От съществено значение е също така мерките да са финансово обезпечени в случаите, в които същите са обвързани с разходи. При изпълнение на мерките, изискващи съвместно изпълнение между съответната община и други институции/организации, същите следва да са предварително съгласувани за осигуряване координираност на действията.

Годишният общински доклад по БДП се попълва от общините и впоследствие се отразява в Годишния областен доклад. При отчитане изпълнението на мерките от Годишната областна план-програма в Годишния областен доклад е необходимо докладваната информация да съдържа изискуемата конкретика, в т.ч. по отделни общини. Същевременно пречките и затрудненията, свързани с изпълнението на мерките, трябва да се докладват и документирант, така че да се предвидят подходящи механизми за преодоляването им. Изчерпателността и реалистичността в докладването на състоянието на БДП на общинско и областно ниво, и констатирането на съществуващите проблемни аспекти са от ключово значение с оглед обобщаване на състоянието на пътната безопасност по общини и по области на ниво ДАБДП с цел докладването му в рамките на националния доклад по БДП към Министерския съвет, както и за правилно дефиниране на нуждите и набелязване на последващи мерки за подобряване на планирането и изпълнението на държавната политика по безопасност на движението по пътищата.



7

ГЕОГРАФСКИ ИНФОРМАЦИОННИ СИСТЕМИ

Подготвили материала:

Моника Донкина, ГИС експерт
Мария Бакалова, ДАБДП

Пътнотранспортните произшествия са един от сложните международни проблеми на нашето съвремие, а последствията от тях имат силно отражение както на политическо ниво, така и върху националните икономики и социален живот на страните. Затова и въпросите за БДП се нуждаят от по-широко обществено внимание, координация и прилагане на съвременни методи за нейното постигане.

В началото на 90-те години експертите по БДП преосмислиха своя фокус за намаляване на сериозните и фатални инциденти, като концентрираха усилията си върху проектирането на по-сигурни пътни системи. Държавите от Европа са едни от пионерите в това отношение, с проактивно отношение към пътната безопасност. Затова и приемането на стратегията „Визия Нула“ от шведското правителство през 1997 г. се оказа крайъгълен камък. Моделът на Швеция за изграждане на пътна система, която не позволява на водача да сгреши, проправи пътя към базираното на данни разбиране за безопасност на движението, което постепенно се възприе в цял свят.

Тези принципи резонират и са утвърдени и на наднационално ниво от Общото събрание на ООН като част от стратегията „Десетилетие на действия за безопасност на движението по пътищата“ от 2011 г. По-късно, с конкретни насоки, дойде и докладът на Международния транспортен форум (ITF) „Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System“, който препоръчва „страните да събират и анализират данни за всички аспекти на пътната безопасност, с цел по-задълбочено разбиране.“

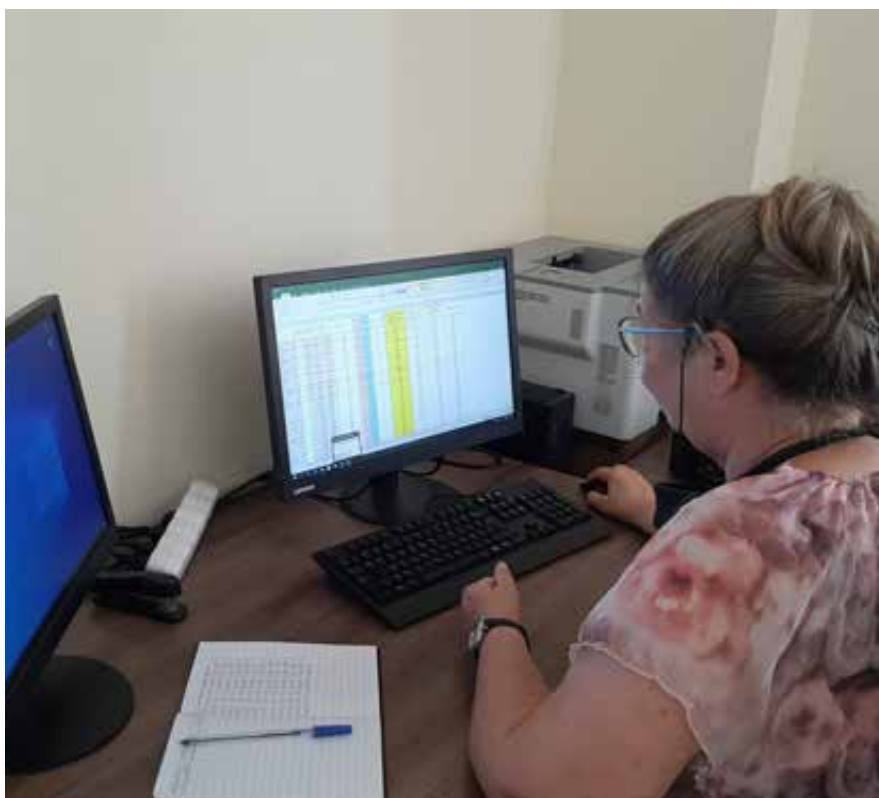
В този контекст технологията Географски информационни системи (ГИС) – с присъщата ѝ способност за лесно събиране, управление и анализ на данни, ангажиране на заинтересованите страни – дава нов импулс за справяне с проблемите на БДП. ГИС участва в управлението на целия жизнен цикъл на безопасността, като интегрира информация от различни източници, за да помогне за откриването на съществуващи взаимовръзки и вземането по-добри решения. Едни от начините, по които ГИС внасят допълнителна добавена стойност в процеса, включват:

- осигуряване на точно събиране на данни за релефа на терена;
- подобряване на управлението на данните и интегрирането им между отделните системи – управителите на пътната инфраструктура, пътна полиция, до образователните институции и НПО;
- анализиране на данните за ПТП и наблюдение на ефективността на контрамерките;
- улеснена комуникация и ангажиране на всички заинтересовани страни.

Когато става въпрос за ПТП, всичко започва на терен. Надеждната информация, получена от екипите на място за настъпилите инциденти, е ключова за намаляване на риска и постигане на устойчива БДП.

Интегрирането на ГИС в този процес дава възможност в реално време да постъпват технически и географски данни за всяко ПТП, да се събира информация за броя пострадали хора, вида на пътните превозните средства, пътната обстановка, причината за инцидента и т.н. Визуализирането върху карта на точните GPS координати на произшествията и техния статус е ценна информация. Тя подпомага по-ефективната работа на множество отговорни институции, в това число агенции по безопасността и други отговорни организации, така че да бъдат извършвани анализи за превенция и контрол.

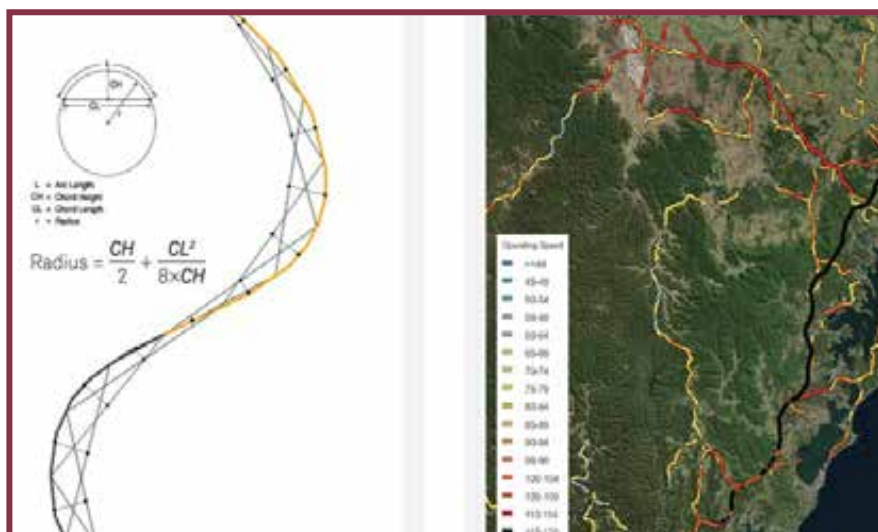
В това отношение ГИС платформата предлага богати възможности за използване силата на географското местоположение за събиране на данни за пътни инциденти по удобен начин. Тя включва функции и приложения, които лесно могат да бъдат конфигурирани, така че да отговорят на специфичните работни процеси. Проектирани за работа навън, с удобен и функционален интерфейс, те не изискват допълнително обучение на персонала. Някои от тези платформи съдържат мобилни приложения за полево събиране и актуализиране на данни от терена директно в базата данни. Най-често те използват GPS сензорите на мобилните устройства, което им дава възможност за безпроблемно събиране на данни офлайн при моментна липса на интернет. Това позволява създаване и въвеждане в ГИС на нови географски точки, атрибутивна информация, изображения и видеа, направени на мястото на произшествието.



За да се постигне напредък в посока на безопасността, не е достатъчно просто да бъде показано всяко ПТП като място на картата. Отправната точка за подобряване на БДП е поддържането на единна, многогодишна база данни за регистрираните произшествия и свързаната с тях статистическа и оперативна информация. Имайки предвид, че много малко от специалистите по анализ на БДП имат контрол над другите атрибутивни данни, налице е необходимост от техники за интегриране на информацията за пътната обстановка, като състояние на пътната настилка, коефициент на сцепление, интензивност на движението, геометрия на пътя, в идеалния случай – видео дневник на пътя. Накратко казано, необходимо е да бъде изградена единна база данни за ПТП.

ГИС могат да помогнат за създаването на функционална система за запис за нуждите на потребителите, обединявайки данни от цялата организация в един авторитетен източник. Информационните продукти могат да бъдат проектирани така, че да комбинират анализи и визуализации, базирани на карти. Анализаторите могат да изпълняват заявки и да филтрират по релевантни елементи от докладите за ПТП. Това дава възможност на всяко едно звено да достъпва общата информация, необходима за изготвянето на неговите анализи и доклади.

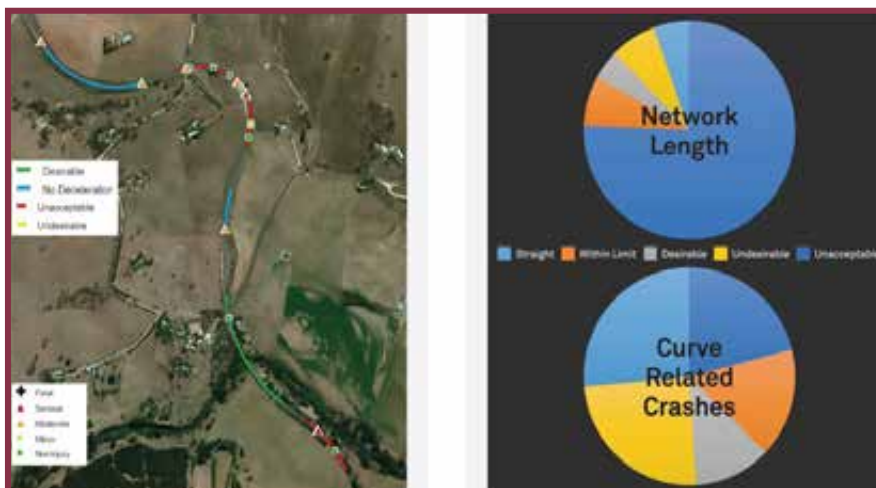
Такива бази данни могат да бъдат създадени в различни институции или да бъдат обединени в централизирана база данни на национално ниво. ГИС има капацитета да изпълни и двете.



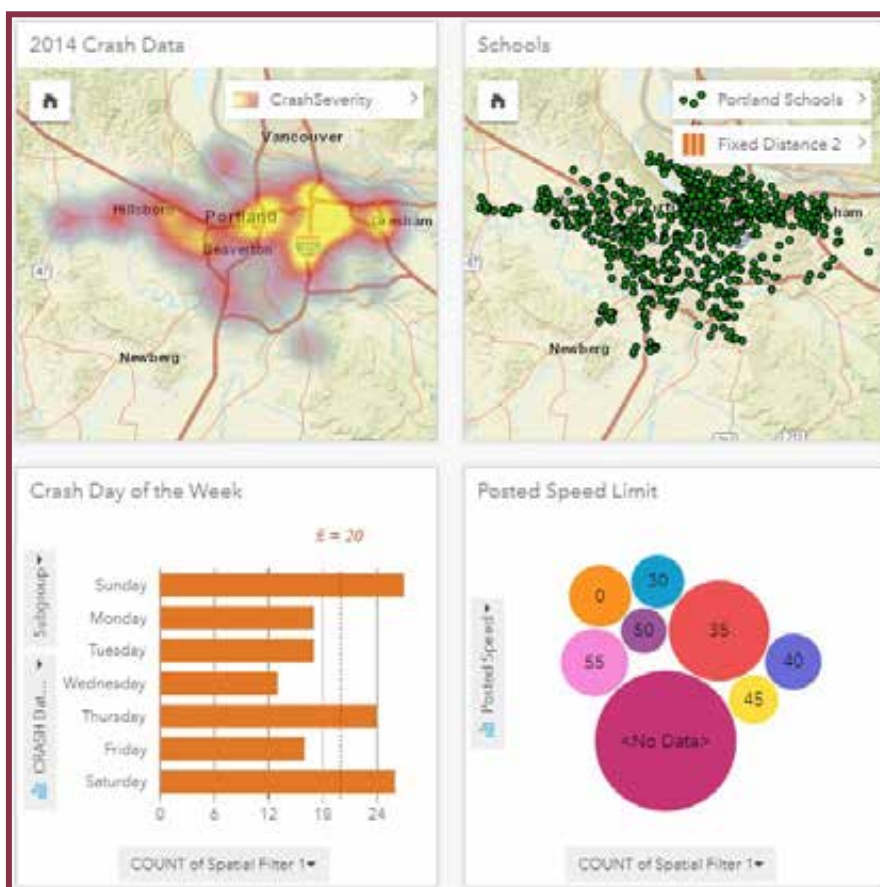
Професионалистите по БДП могат да използват ГИС за идентифициране на горещи точки с висока концентрация на ПТП. Такива анализи на статистически данни могат да бъдат представени в 2D или да бъдат надградени с пространствено-времеви анализ на данните, натрупани през годините, който да бъде визуализиран в 3D.

Все по-често анализаторите от различни институции имат нужда да включват нови значими показатели за анализ на ПТП, включително анализ на риска, анализ на пътното проектиране и др. Допълнителното интегриране на геопространствена статистика, изкуственият интелект и други иновации, които са част от ГИС инструментариума, осигуряват съвременни възможности за по-доброто разбиране на местата и причините за фатални инциденти.

Рискът от ПТП може да бъде предвиден въз основа на фактори от инфраструктурата, околната среда, оперативната дейност и др. Изследвайки уязвими участъци от пътното платно, информация за ограничения на скоростта и височинни модели на пътя, експертите могат да идентифицира участъците, в които е по-вероятно водачът да загуби контрол над превозното средство. Този модел е от ключово значение най-вече за по-малко натоварените пътища, за които историческите данни за ПТП не са надежден показател за реалния риск. Управлението на безопасността на такива пътища е важен въпрос в световен мащаб.



За да имат реален ефект политиките като „Визия Нула“ и други национални програми за управление на безопасността, те трябва да бъдат добре разбрани от широката общественост. Тук ключова сила на ГИС е възможността да представят по разбираем начин комплексни концепции с помощта на леки и лесни за използване уеб приложения. Редица НПО и публични институции използват пълноценно ГИС технологии за ефективно споделяне на данни и политики за безопасност на движението по пътищата с гражданите.



8

КАМПАНИИ
ЗА БДП

Подготвили материала:

Таня Спасова, ДАБДП
д-р Милен Марков, ДАБДП
Росен Рапчев, ДАБДП

Поведението на участниците в движението по пътищата е водещо при определяне на риска от участие в ПТП. То включва въздействие върху **движението с превишена скорост, употребата на алкохол, наркотични вещества и/или техните аналози, преминаването при забранен светлинен сигнал, неизползването на предпазни колани, разсейването и др.** Правени са изследвания и е установено, че ако участниците в движението по пътищата спазват изцяло законодателството в областта на движението по пътищата, броят на ранените участници в пътното движение може да бъде намален с 27%, а броят на смъртните случаи би спаднал с 48%. Прилаганият полицейски контрол не е достатъчен, за да се гарантира 100% спазване на законодателството в областта на движението по пътищата. Причините, поради които водачите (и другите участници в движението) не спазват правилата за движение, могат да включват неблагоприятни нагласи (психическо състояние, влиянието на околната среда и др.), както и липса на познания за правилата за движение по пътищата и възможните последствия от неспазването им.

Често се приема, че подобряването на знанията и нагласите в крайна сметка ще доведе до (благоприятна) промяна в поведението на участниците в движението по пътищата. Ако успеем да повлияем на възприятието и отговорността на участниците в движението, това ще промени поведението им на пътя и ще подобри в положителна насока безопасността. Освен знанията и нагласите, има много други определящи фактори за поведението на участниците в пътното движение, като например желанието да се достигне до дестинацията възможно най-бързо (водещо понякога до превишена скорост и пресичане на нерегламентирани места), неизползването на предпазни колани, умората, разсейването и др.



Информационните кампании за участниците в движението по пътищата имат за цел намаляване на произшествията чрез насърчаване на по-безопасно поведение в пътното движение, като се осигурят допълнителни познания и по-благоприятни нагласи към такова поведение.

Друга цел, която имат кампаниите, е предоставяне на знания за нормативните промени и изисквания. Кампаниите включват информация за участниците в движението по пътищата чрез различни средства - вестници, списания, интернет, телевизия, радио, писма и брошури, плакати, рекламни табели, поставени на подходящи и видими места по пътищата и на др. места, които са насочени директно към определени целеви групи. Постигането на тази цел може да стане и чрез участие на популярни личности (инфлуенсъри), които насърчават с личен пример.

Голяма част от кампаниите са насочени към превишаване на скоростта или управление на ППС след употреба на алкохол и наркотични вещества и/или техните аналози. Някои кампании имат за цел да повлияят само нагласите, докато други са съчетани с контролните мерки.

Например в Норвегия управлението на мерките за безопасност на движението по пътищата, както и кампаниите, се изготвят предимно от административни органи и от организации, подпомагани от правителството, като Норвежкия съвет за пътна безопасност. Застрахователните компании, автомобилните и други доброволчески организации също прилагат информационни мерки за по-добра осведоменост на гражданите.

Резултатите показват, че вследствие на кампании за управление на ППС след употреба на алкохол, наркотични вещества и/или техните аналози, броят на произшествията по тази причина значително намалява. Резултатите се отнасят главно до промени в броя на злополуките по време на кампанията. Резултатите от кампаниите се наблюдават в по-дългосрочен период, като кампаниите биват повтаряни, ако не са постигнали поставената цел. Резултатите се проследяват на база комплекса от приложени превантивни мерки. Някои мерки за превенция се съчетават с прилагане на контрол от компетентните органи. Например в Австралия кампаниите за превенция употребата на алкохол, наркотици и/или техните аналози от водачи на ППС са съпътствани от специализирани полицейски операции за контрол.

Другият вид кампании са изцяло **информационни**. Към тях не се прилагат съпътстващи превантивни мерки (например такива, насочени към пешеходците). Те имат за цел да информират гражданите, че използването на **светлоотразителни елементи по дрехите** е изключително полезно за тяхната безопасност. Когато кампаниите са разделени на групи според това дали са комбинирани с контролни мерки или не, е установено, че само тези, които са съчетани с контролни мерки, намаляват пътните инциденти в по-голяма степен.

Промените в поведението в резултат на информационни кампании могат да имат голям ефект върху мобилността. Например по-ниските скорости водят до увеличаване на времето за пътуване. Резултатите обаче са непоследователни по отношение на това дали тези мероприятия влияят на скоростта. Кампания в Дармщат, Германия, за запазване на ограничението на скоростта от 30 км/ч установява, че средната скорост е намалена от 39,1 на 34,8 км/ч, а дялът на водачите, които управляват ППС със скорост от 30 км/ч или по-малко, се е увеличил от 13% на 32%.

Кампания за по-ниски скорости и по-голяма дистанция между превозните средства, движещи се по автомагистралите в Англия и Уелс, проведена с цел намаляване на броя на произшествията, показва, че въздействието върху скоростта или дистанцията е било слабо, ако изобщо има такова.

Национална кампания, насочена към намаляване на скоростта на движение, проведена в Швеция, комбинирана с местни кампании в градовете Мьолби, Сала и Сандвикен, постига слаб ефект върху намаляване на скоростта единствено в гр. Сала.

Кампания, която информира за опасности, свързани със завои с намалена видимост в Нидерландия, довежда до управление на ППС с по-ниска скорост в завоите, където е дадена конкретна информация за опасността.

Метаанализ на резултатите от голям брой изследвания показва как информацията и кампаниите, насочени към участниците в движението, влияят върху поведението им на пътя. По-голямата част от наличните анализи, касаят проучвания на кампании за използване на предпазни колани. Най-голямо нарастване в използването на предпазни колани настъпва след приключване на кампаниите.

За да се оцени въздействието на кампании, насочени срещу управлението на ППС след употреба на алкохол, наркотици и/или техните аналози, са използвани както крайпътни проверки, така и самодеклариране от страна на водачите. Вторият метод следва да се приеме за неоптимален, тъй като често води до пристрастни резултати, като показва грешно висока ефективност на кампаниите. Някои от мероприятията срещу превишената скорост са комбинирани с контролни мерки, а други не са.

Анализът на резултатите от проведени кампании в цял свят показва, че е възможно да се промени поведението на участниците в движението по пътищата чрез предоставяне на информация и провеждането на кампании.

Условията за успех на информационните кампании за по-безопасно поведение по пътищата са:

по-големи промени в поведението се постигат, когато първоначалният дял на участниците в пътното движение, показващи желаното поведение, е по-нисък, отколкото когато голяма част от участниците в движението са имали желаното поведение още в началото;

по-големи промени в поведението се постигат, когато информационните кампании се съчетават със засилени полицейски контролни мерки, отколкото когато не са;

кампаниите, които ясно посочват какъв тип поведенческа промяна е желана и защо е важно да се промени поведението, водят до по-големи поведенчески промени, отколкото кампании, които просто насърчават хората да бъдат внимателни по принцип;

използването на телевизионни канали като средство в кампаниите води до по-големи промени в поведението на участниците в движението в сравнение с друг вид медии. Това може да се дължи на факта, че телевизията е средство, което достига до по-широка публика от която и да е друга медия.



9

РУБРИКА
„АВТОМОБИЛЕН СВЯТ“

Подготвили материала:

Росен Рапчев, ДАБДП
Таня Спасова, ДАБДП

Г-н Иван Лазов е български журналист, който работи в радио Благоевград, БНР от 1983 г. Завършва Професионална гимназия „Акад. Сергей П. Корольов“ в град Дупница, специалност „Експлоатация и ремонт на МПС“, висшето си образование получава в Благоевград. Още докато учи там, става сътрудник в Българското национално радио. Възстановява една от емблематичните и важни рубрики в радиото - „Автомобилисти на пътя“, дава й ново име през 2007 г. – „Автомобилен свят“. Оттогава, чрез своите събеседници, не спира да работи върху изясняването и търсенето на основните причини за пътнотранспортните произшествия, травматизма и начините за справянето с тях. Мисията на водената от него рубрика е да разпространява идеята всеки гражданин да възприеме персоналната отговорност като участник в движението по пътищата. През 2018 г. получава наградата за пътна безопасност, в категория „Журналистически материали, публикации в пресата, журналисти, предавания и медии, отразяващи проблемите на пътната безопасност“, която се дава от Фондация „Годишни награди за пътна безопасност“, в която влизат Българската асоциация на пострадалите при катастрофи, Българският Червен кръст и Съюзът на българските автомобилисти.



ДАБДП: Здравейте, от колко време водите рубриката „Автомобилен свят“?

ИЛ: В този вид рубриката съществува от 2007 година. Тя се излъчва всеки петък във времето след 15 часа и е с продължителност до два часа. Има много сериозни проблеми на безопасното движение, които намират място, а много важна е и трафик информацията, особено по пътя към Гърция. По принцип движението между София и Благоевград е много натоварено и целта ни е да сме в помощ на пътуващите.

ДАБДП: Какви са Ви впечатленията за БДП?

ИЛ: Винаги ми е правило впечатление подценяването на темата. Много хора у нас смятат, че като си купят скъпи автомобили, могат да си позволяват всичко на пътя. Прави ми впечатление, че повишаването на глобите не оказва толкова голямо значение. Друг проблем е фактът, че голяма част от глобите за нарушения на пътя не се събират коректно и навреме.

ДАБДП: Какво Ви накара да работите по темата?

ИЛ: По принцип винаги съм се интересувал от автомобили и автомобилен транспорт. Няма съмнение, че той е водещият, когато говорим за превозите в страната. Създаването на автомобила също е интересна тема и днес всички системи, които го усъвършенстват, показват, че човечеството върви напред, макар че принципите на работата на двигателите с вътрешно горене, които са в основата на създаването на автомобила, си остават същите. Те се усъвършенстват, като вече имат и компютърно управление. А аз по принцип съм израснал покрай някогашните автомобили и те винаги са предизвиквали интерес в мен.

ДАБДП: По какъв начин смятате, че променят отношението на участниците в движението по пътищата?

ИЛ: По принцип радиото може да бъде помощник на автомобилиста и по време на път. Слушал съм и немалко чужди радиостанции, които дават винаги точна информация за състоянието на пътищата, за възникнали инциденти. Коментирайки проблемите на безопасното движение, винаги съм се надявал, че хората ще се поинтересуват как може да се избегнат големите конфликти и катастрофите. Затова коментираме и някои заплетени ситуации. Има основни правила, които трябва да се спазват, но проблемът е, че винаги има някои водачи, които се смятат за по-компетентни и заобикалят закона. Смятам, че точната и навременна информация винаги може да бъде от полза.

ДАБДП: Споделете добрите примери и практики.

ИЛ: Аз се занимавам с темата безопасно движение още от 1983 г. Тогава направих първия репортаж за един неизползван подлез в Дупница на първокласния път София-Кулата. Тогава на това място загинаха хора, които пресичаха пътя неправилно. Оттогава винаги съм подготвял различни материали по тази тема, независимо че рубриката за безопасно движение беше в различни дни от седмицата в програмата на Радио Благоевград, БНР. Правими сме репортажи от опасни участъци по улиците в Благоевград, както и в други градове. Акцентирали сме и по темата за най-честите нарушения на правилата за движение. През миналата есен насочихме своето внимание за пореден път върху състоянието на пешеходните пътеки. Смятам, че помогнахме и за запазването на живота на децата, а това е много важно.

ДАБДП: Какво е Вашето послание?

ИЛ: Да даваме послания е много задължаващо. Просто бих казал: спазвайте правилата за движение, както и Закона за движението по пътищата и се отнасяйте с уважение към всеки отделен участник в движението на пътя.

10

ДОБРОТО
ПОСЛАНИЕ

Подготвили материала:

д-р Милен Марков, ДАБДП
Цветелина Иванова, ДАБДП

Г-жа Монка Николова е директор на Център за подкрепа за личностно развитие -Общински детски комплекс, гр. Варна. Трудовият ѝ стаж е преминал като помощник-директор по учебната дейност и учител в ОУ „Добри Чинтулов“, гр. Варна, управител на първия Частен ученически център „Лъвски скок“ в града, организатор-методист и директор на Младежки дом в гр. Долни чифлик. Завършила е висше образование в СУ „Св. Климент Охридски“ и във ВПИ „Константин Преславски“.



ДАБДП: Уважаема г-жо Николова, разкажете ни нещо за Общинския детски комплекс във Варна, на който сте директор.

МН: Общински детски комплекс – Варна е най-голямото училище за провеждане на свободно време на децата в града. При нас се обучават около 2 500 деца. Онлайн обучението по време на пандемията не повлия на нашата работа. Колкото скептични и притеснени да бяхме в началото, че няма как да се танцува и да се рисува онлайн, се оказа, че учителите са много креативни и успяха да се справят дори и в тази ситуация. От началото на лятото участниците ни в национални и международни конкурси спечелиха много награди, което е още един показател, че въпреки трудностите, пред които бяхме изправени, ние успяхме да се справим. В тази връзка ангажиментът на ОДК по изпълнението на План-програмата за безопасност на движението по пътищата (БДП) на общинско и областно ниво се оказа важен повод за реализиране на много събития в тази насока.

ДАБДП: Споделете ни малко повече за организирането от Вас „I-ви Регионален конкурс за детска рисунка, плакат, приложни изкуства и макети“.

МН: При планирането на дейности в изпълнение на мерките от План-програмата за 2021 г. към приетата Национална Стратегия за БДП (2021-2030 г.) изпитахме известни притеснения, тъй като в нашия комплекс няма такъв предмет, в който да се изучава БДП, а и не бяхме достатъчно ангажирани с темата. В тази връзка разработихме наши вътрешни програми и инициативи, свързани с БДП, по изпълнението на които работим в момента. Освен с викторината, която се провежда на национално ниво от Националния дворец на децата, ние, като обединяващо звено за област Варна, се запитахме как още бихме могли да допринесем по отношение на БДП, оползотворявайки свободното време на децата в ОДК. Впечатляващо бързо колегите отреагираха със страшно много идеи. Първото предложение беше да организираме регионална викторина, наречена „СветофАРТ“ със заигравката в шрифта: „АРТ“ с главни букви. В този „I-ви Регионален конкурс за детска рисунка, плакат, приложни изкуства и макети“ от наша страна бяха поканени да се включат всички училища от област Варна. За наша изненада и радост получихме много рисунки и други творби. Също така поканихме и представител на Областната дирекция на МВР във Варна (служител на Пътна полиция), който журира рисунките, заедно с екип от общинския детски комплекс и журито, което бяхме ангажирали.



ДАБДП: Разкажете ни по-подробно и за събитието, проведено на 29 юни 2021 г. в морската градина, на сцена „Раковина“.

МН: На деня на безопасността на движението по пътищата, 29-и юни, ние инициирахме градски празник, който се проведе изключително емоционално в морската градина. Служител на Пътна полиция изпълняваше ролята на регулировчик и съдия в проведените състезания. Нашите колеги, ръководители на театрални школи, както и на школите по изобразително изкуство, разчертаха цялата морска градина, като я превърнаха в едно стимулативно пътно платно с пътни знаци и конуси. Децата бяха с тротинетки и велосипеди, разпределени по отбори и с различен цвят светлоотразителни жилетки, за чието осигуряване ни съдействаха от областната и общинската комисии по БДП. В състезанието участваха 26 деца с тротинетки и велосипеди, които ние разпределихме в 2 отбора с по 13 деца с оглед тяхната безопасност. Освен родителите на децата, имаше и много други зрители. Между отделните части на състезанието течеше богата програма, представена от художествено-творческите състави на общинския детски комплекс. Събитието завърши с тържествено награждаване на лауреатите от Регионалния конкурс, които получиха много атрактивни награди. Мога със задоволство да кажа, че събитието се превърна в истински градски празник и беше изключително емоционално за всички участващи. Състезанието и съпътстващите мероприятия бяха широко отразени във видеоканала на ОДК в една от социалните мрежи.



ДАБДП: Искате ли да спделите за някоя друга Ваша инициатива?

МН: На 31 май 2021 г. нашият психолог Цвета Стоянова проведе среща с големите ученици от 8-и до 12-и клас от школата по гражданско образование „Детски младежки парламент – Европейски мост“ при ЦПЛР – Общински детски комплекс, гр. Варна. Темата беше „Безопасно движение по пътищата – споделена отговорност“. Срещата бе в рамките на изготвената стратегия от ОДК и включваше множество събития, конкурси и творчески инициативи, посветени на безопасното движение. Тя даде възможност на децата на тази осъзната младежка възраст да разсъждават по темата „Колко сме отговорни на пътя?“, като пешеходци и като участници в движението. Съжалявам, че на срещата нямаше представител на общинската комисия по БДП, за да чуе от тези млади хора колко отговорно разсъждават по темата. Много от тях вече имат свидетелства за управление на МПС, а имаше и юноши от 12-и клас, които изразиха мнение, че все още не се чувстват достатъчно пораснали, за да имат такива. Тези деца наистина имат съзнание за отговорността, която трябва да имат на пътя. Друга инициатива в областта на БДП, която искам да споделя с Вас, е видеоклип с наименование „Спри, внимавай и тръгни“, изготвен от нашата кино школа „Братя Люмиер“, съвместно с школата ни по фотография „Позитив“. Същият е качен в нашия видеоканал в една социална мрежа и смятаме той да постави началото на една поредица от такива филми, в които да се включат и още ученици от другите ни школи. Друга инициатива представлява една интересна изложба на тема „Велосипедът като арт обект“ на школата ни за фотография „Позитив“. Тя беше експонирана във фоайето на регионалната библиотека „Пенчо Славейков“ и представлява много интересен поглед на децата за велосипеда като арт обект на различни места – по време на движение, когато е паркиран, превърнат в цветарник и др.



ДАБДП: Наистина работите изключително активно в областта на БДП. Какво друго планирате в областта на БДП през следващата година?

МН: Ежегодно ОДК организира 6 национални (предвидени в календара на Министерство на образованието и науката) и 3 общински конкурса. В тази връзка планираме градският празник, посветен на БДП, както и регионалният конкурс да станат традиционни, като ще предложим същите да бъдат включени в календара на Министерството.

ДАБДП: Моля, кажете ни, г-жо Николова, от Ваша гледна точка, кое е най-важното за децата по отношение на БДП?

МН: БДП е част от нашето ежедневие и е отговорност на цялото общество. Считаю, че темата за БДП не трябва да се разглежда отделно, а трябва да е застъпена във всички теми, които се изучават. Вместо да ги ангажираме целодневно единствено и само с тази тема, тя трябва да присъства във всеки един урок на всяко тематично направление. Така например, в школите по театрално изкуство при ОДК трябва да бъдат включени такива теми. Литературният клуб трябва да пише по тази тема. Школите по изобразително изкуство трябва да рисуват на тази тема. Всеки учител трябва да пригоди темата за БДП, така че тя да намери място в неговата предметна област. Когато става въпрос за нашата отговорност и възпитаваме децата ни да бъдат отговорни, трябва да застъпваме и отговорността ни на пътя. Например, когато са на футболното игрище и ритат топка, трябва да бъдат инструктирани какво трябва да направят, когато топката падне на пътното платно.

Трябва да се използват различни форми и начини за предоставяне на информация на децата. Най-лесно това може да се постигне с периодични инструктажи, свързани с БДП. Подходящо е поместването на такава информация на интернет страниците на учебните институции, както и на информационните табла, които трябва да присъстват във всяко едно училище. Това са неща, които сме осигурили и с които може да се похвалим в ОДК – освен с информационни табла, разполагаме и със специално каре в нашия сайт на тази тема. Следва да се отбележи, че в училищата в град Варна вече има и много изградени площадки по БДП, които са подходящо средство за популяризиране на БДП сред децата. Считаю, че за да се постигне интегриран резултат и по-голяма ефективност от обучението, свързано с БДП, всички ние – училище, ОДК като извънкласна институция, съществуващите комисии на областно и общинско ниво, трябва да работим съвместно и по обща програма. Дори считаю, че с цел осигуряването на обратна връзка на тези комисии освен представители на РУО в заседанията на комисииите би трябвало да присъстват и директори на училища. Би било подходящо на срещите, които се правят в училищата в началото на всяка учебна година, да се насочи вниманието към темата за БДП и по-специално как да се реализират такива инициативи по училищата, както и съвместни партньорски събития между различните училища и ОДК.

ДАБДП: Наистина работите изключително активно в областта на БДП. Какво друго планирате в областта на БДП през следващата година?

МН: Ежегодно ОДК организира 6 национални (предвидени в календара на Министерство на образованието и науката) и 3 общински конкурса. В тази връзка планираме градският празник, посветен на БДП, както и регионалният конкурс да станат традиционни, като ще предложим същите да бъдат включени в календара на Министерството.

ДАБДП: Моля, кажете ни, г-жо Николова, от Ваша гледна точка, кое е най-важното за децата по отношение на БДП?

МН: БДП е част от нашето ежедневие и е отговорност на цялото общество. Считаю, че темата за БДП не трябва да се разглежда отделно, а трябва да е застъпена във всички теми, които се изучават. Вместо да ги ангажираме целодневно единствено и само с тази тема, тя трябва да присъства във всеки един урок на всяко тематично направление. Така например, в школите по театрално изкуство при ОДК трябва да бъдат включени такива теми. Литературният клуб трябва да пише по тази тема. Школите по изобразително изкуство трябва да рисуват на тази тема. Всеки учител трябва да пригоди темата за БДП, така че тя да намери място в неговата предметна област. Когато става въпрос за нашата отговорност и възпитаваме децата ни да бъдат отговорни, трябва да застъпваме и отговорността ни на пътя. Например, когато са на футболното игрище и ритат топка, трябва да бъдат инструктирани какво трябва да направят, когато топката падне на пътното платно.

Трябва да се използват различни форми и начини за предоставяне на информация на децата. Най-лесно това може да се постигне с периодични инструктажи, свързани с БДП. Подходящо е поместването на такава информация на интернет страниците на учебните институции, както и на информационните табла, които трябва да присъстват във всяко едно училище. Това са неща, които сме осигурили и с които може да се похвалим в ОДК – освен с информационни табла, разполагаме и със специално каре в нашия сайт на тази тема. Следва да се отбележи, че в училищата в град Варна вече има и много изградени площадки по БДП, които са подходящо средство за популяризиране на БДП сред децата. Считаю, че за да се постигне интегриран резултат и по-голяма ефективност от обучението, свързано с БДП, всички ние – училище, ОДК като извънкласна институция, съществуващите комисии на областно и общинско ниво, трябва да работим съвместно и по обща програма. Дори считаю, че с цел осигуряването на обратна връзка на тези комисии освен представители на РУО в заседанията на комисиите би трябвало да присъстват и директори на училища. Би било подходящо на срещите, които се правят в училищата в началото на всяка учебна година, да се насочи вниманието към темата за БДП и по-специално как да се реализират такива инициативи по училищата, както и съвместни партньорски събития между различните училища и ОДК.

Държавна агенция

„Безопасност на движението по пътищата“ е създадена през 2019 г. с постановление на Министерския съвет, с мисията да ръководи, координира и контролира държавната политика в областта на безопасността на движението по пътищата.

Агенцията работи за подобряване на координацията между институциите, ангажирани с БДП; безпристрастен анализ на данните; осигуряване на наблюдение и контрол на резултатите от прилагането на политиката в областта; ангажиране на гражданския, научния и академичния сектор с инициативи, допринасящи за намаляване на пътнотранспортния травматизъм.

Благодарим Ви,

че сте наш партньор в усилията за опазване на човешките живот и здраве!

Абонирайте се за нашия бюлетин, за да го получавате всеки месец.

Пишете ни на: bulletin@sars.gov.bg



Издател: ДАБДП, гр. София, пл. Св. Неделя 16

Колектив: екип ДАБДП, материали на гостуващи автори

Редактор: редакторски колектив ДАБДП

Снимки: ДАБДП, <https://pixabay.com/>; <https://www.metropolitan.bg>; снимков материал на гостуващи автори

Предпечатна подготовка: ДАБДП

Номер и дата на изданието: ISSN 2738-7445, №10, Дата: 24.08.2021 г.