



Държавна агенция
„Безопасност на движението по пътищата“

БЮЛЕТИН

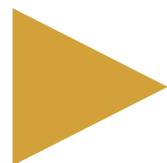
за безопасност
на движението по пътищата

2021

м. октомври, брой 12



тема на броя:



ПОСЛАНИЯ
ЗА УСТОЙЧИВА
ГРАДСКА МОБИЛНОСТ



УВАЖАЕМИ ЧИТАТЕЛИ,

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

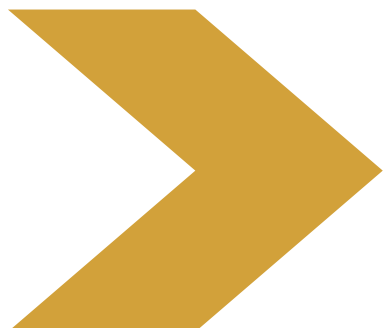
Броят включва материали за различните инициативи в страната, състояли се в рамките на Европейската седмица на мобилността 17-23 септември, насочени към БДП. Бюлетинът поставя специален акцент върху началото на учебната 2021/2022 година и готовността на образователните институции за стартиране на безопасен учебен процес, както и на послания на децата за спазване правилата за движението по пътищата. Представяме информация за състоялото се регионално учение на съставните части на Единната спасителна система на територията на област Търговище, чиято цел беше да се подобри реакцията на екипите при управление на ПТП. Отделен материал е посветен на статистиката, свързана с участието на възрастни хора в ПТП в глобален мащаб, както и на обезопасяването на пътностроителни обекти. Поместваме и статия, посветена на когнитивните процеси и ролята на човешкия фактор на пътя - обект на проучване в транспортната психология от десетилетия. Включили сме и някои полезни съвети при избор, монтиране и правилно ползване на детски столчета за кола, както и доброто послание на социално отговорния бизнес.

Сърдечно благодарим на всички партньори, сред които Областна комисия по БДП Габрово, г-жа Николинка Хинкова, председател на управителния съвет на Регионален иновационен център „Амбициозно Габрово“, инж. Деян Дончев, зам.-кмет на Община Габрово, г-жа Детелина Кьосова, кмет на кметство Царева ливада, община Дряново, гл. ас. д-р Росица Рачева, Департамент по психология, Институт за изследване на населението и човека, Българска академия на науките, д-р. Лилия Стоянова, директор на 7-мо СУ „Кузман Шапкарев“, гр. Благоевград, г-жа Ваня Кючукова, директор на 4-та ДГ „Роса“, гр. Благоевград, г-н Симеон Симов - секретар на Съвета по безопасност на движението на децата в София при Столична община, деца от Благоевград, екипа на Деца на борда и г-н Емил Денков, мениджър транспорт и логистика, които обогатиха изданието с авторски теми и послания.

Пожелаваме Ви здраве и безопасно пътуване!

Екипът на ДАБДП

В БРОЯ ШЕ НАУЧИТЕ:



Актуално

новините стр. 4

Отбелязахме седмицата на мобилността:

инициативите стр. 10

Децата тръгват на училище:

основни послания стр. 20

Регионално учение Търговище:

реакцията на Единната спасителна система стр. 31

Вниманието като когнитивна функция:

акценти стр. 35

Уязвимите участници в движението:

възрастните хора стр. 41

Обезопасяване на пътностроителни обекти:

мерки за безопасност стр. 48

Детската безопасност в колата - продължение:

мерки за безопасност стр. 53

Доброто послание:

социално отговорният бизнес стр. 57

България се включи в общоевропейска инициатива, насочена към детската безопасност

В някои държави на 20 септември се отбелязва Денят на детето, в други – Денят на осведомеността за застраховането. Осем държави от Централна и Източна Европа избраха тази дата, за да стартират обща инициатива, насочена към безопасността на децата на пътя. В нея се включват представители на държавни органи, застрахователната индустрия, организациите за безопасност на движението по пътищата и образователни институции от Австрия, България, Хърватия, Унгария, Полша, Румъния, Словакия и Словения. Инициативата преминава под мотото „Заедно за безопасността на децата на пътя“. Във всяка държава се проведеха различни дейности, вариращи от обучения под формата на игра и театър до онлайн викторини и кампании в социалните мрежи. Целта беше децата да бъдат стимулирани да спазват правилата за безопасност, да се научат да разпознават и избягват опасностите на пътя, като се обърне внимание на факта, че всеки от нас има много важна роля в грижите и опазването на нашите деца. Участници в инициативата от българска страна бяха Държавната агенция „Безопасност на движението по пътищата“, Асоциацията на българските застрахователи и Гаранционният фонд. Извършени бяха множество дейности, посветени на инициативата, целящи да поставят във фокуса на общественото внимание темата за безопасността на децата на пътя. От 20 септември стартира онлайн тест-игра „Без грешки на пътя“, достъпна чрез интернет страницата на Асоциацията на българските застрахователи. Освен да проверят и обогатят познанията си за правилата за безопасност на движение на пътя, деца и възрастни, училища и други образователни институции участваха в томбола с награди. За целта участниците трябваше да открият „грешките“ в 10 ситуации на пътя, представени в теста. С информационна кампания в социалните мрежи организаторите се обърнаха и към родителите, водачите и цялото общество с призив за повече внимание на пътя, за да опазим най-ценното за всички нас – децата. Сред планираните дейности беше и поставянето на сцена на детска пиеса, посветена на пътната безопасност.

Линк към видео:

https://www.youtube.com/watch?v=R_Ds_fRk-1g&t=3s



Експерти от ДАБДП участваха в Седмата годишна конференция на тема „Безопасна пътна инфраструктура“

На 16 и 17 септември в гр. Хисаря се проведе Седмата годишна конференция на тема „Безопасна пътна инфраструктура“. Събитието се организира от Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“, като част от инициативите в страната в рамките на Европейската седмица на мобилността. „Партньорството е ключова дума, когато говорим за безопасността на движението по пътищата. Защото това е една от най-всеобхватните теми, а нейните проблеми могат да бъдат решени само с комплексни действия. Затова нека търсим заедно отговорите, да изграждаме нови партньорства и да намираме най-верните решения за повече безопасност на пътя.“ Това се посочва в поздравителния адрес от името на ръководството на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, който беше представен от инж. Иван Табаков по време на откриването на форума. „Заедно с това е ключово всички ние да осъзнаем отделната отговорност, която носим като професионалисти и като граждани: когато шофираме, когато проектираме или когато строим пътищата на България. Защото от всички нас зависи как и колко безопасно ще пътуват нашите деца“, се посочва още в поздравлението към организаторите и участниците във форума. Конференцията събра на едно място представители на държавната администрация, неправителствени организации, експерти и специалисти по пътна безопасност, както и собственици, и управители на едни от най-големите фирми, занимаващи се с пътно строителство. По време на дискусиите се обсъждаха подходи за подобряване на координацията и съвместната работа на контролните органи по безопасността на движението и отговорните по проектиране, изграждане, поддържане и експлоатация на пътната инфраструктура. Форумът предоставя трибуна за свободен обмен на мнения по въпросите, касаещи безопасността на пътната инфраструктура в България.

Експерти от ДАБДП участваха в двудневните дискусии и споделиха международния опит в обсъжданите теми.



Повече от 30 детски градини се включиха в конкурс за семейна рисунка на тема „Пази семейството си на пътя!“

Повече от 30 детски градини се включиха в конкурса за семейна рисунка на тема „Пази семейството си на пътя!“. Инициативата е на Съвета по безопасност на движението на децата в София (СБДАС) към Столична община, а в церемонията по официалното награждаване на децата се включи заместник-председателят на ДАБДП г-жа Анжелина Тотева. Рисунките бяха оценени от общински съветници, членове на Управителния съвет на СБДАС с председател художникът Иван Ханджиев. Целта на конкурса беше да привлече вниманието както на децата, така и на техните родители към безопасността на пътя. Най-често на малчуганите бяха показани ситуации с отнето предимство на пешеходна пътека, важността на обезопасителния колан и опасностите при използване на мобилен телефон, докато се шофира. Домакин на официалното награждаване беше детска градина „Детелина“, който организира и своеобразен празник на пътната безопасност. С различни игри и инициативи децата показаха колко много са научили за безопасността на пътя и правилата за движение.



ДАБДП стартира измерването на ключови показатели за нивото на пътната безопасност в страната

Какъв процент от пътуващите в България поставят обезопасителен колан? Колко от водачите превишават скоростните ограничения? Използват ли се предпазни каски от мотористите и колоездачите? Започна национално преброяване, което да даде отговорите на тези и други въпроси. Инициативата е част от общоевропейски проект с участието на ДАБДП, който цели да разработи показатели за по-точно измерване на нивата на пътната безопасност на страните в Европа. След подготвителната фаза, която стартира през миналата година, страната ни започна преброяване на терен за периода октомври – ноември 2021 г. Измервани и отчитани са пет ключови показателя – скорост (% превозни средства, които се движат в рамките на ограниченията на скоростта); обезопасителни колани (% пътници в превозното средство, които използват правилно обезопасителни колани и системи за обезопасяване на деца); предпазни средства (% от мотоциклетистите и велосипедистите, които носят предпазна каска); разсейване на водачите (използване на мобилни телефони); алкохол. Измерването се извършва с преброителни екипи на различни локации на територията на страната. При отчитане на показателите се използват различни технически средства. По време на преброяването няма да бъдат събирани и обработвани лични данни за водачите на моторни превозни средства. България е една от държавите, които участват в разработването на тези ключови показатели за безопасността на движението по пътищата, които ще се прилагат в целия Европейския съюз през следващото десетилетие. Понастоящем политиката по БДП в държавите-членки на ЕС се оценява на национално и на централно европейско ниво, като се използват ключови показатели, касаещи травматизма, изчислени като брой загинали, брой ранени и брой ПТП на един милион души население. Тези показатели се прилагат за докладване и оценка на всички видове заболяемост и травматизъм от страна и на Световната здравна организация. Съгласно работен документ на Европейската комисия за следващото десетилетие тези показатели не предоставят достатъчно информация за ефективността на политиката, водена от националните правителства, тъй като са силно повлияни от демографските процеси, които се развиват на континента. В много от по-развитите страни в ЕС се наблюдава увеличение броя на населението при относително запазване на нивата на интензивност на движението. Обратно, в по-слабо развити страни членки се наблюдава отлив на население, съпътстван от увеличение броя на пътуванията и тяхната продължителност на територията на съответната държава. Всичко това изкривява получените данни и оценката на нивото на БДП в отделните страни членки. Проблемът е валиден и за България, през която преминава сериозен транзитен трафик, което не се взема предвид при отчитане на нивата на пътния травматизъм. Общо 19 страни от Европа участват в проекта, като водещата организация е Белгийският институт за пътищата (VIAS Institute).

ДАБДП подпомага общините с финансиране на одити за пътна безопасност по общинската и уличната мрежа

Българските общини могат да кандидатстват за финансиране за провеждането на одити за пътна безопасност на пътната им мрежа. Това ще се реализира по иницирираната от ДАБДП процедура. Тя е част от общите усилия на Агенцията за подпомагане работата на местните власти към планиране на повече дейности за превенция и оценка на риска в пътната безопасност и произтича от приетите промени в Закона за пътищата, транспониращи Директива 2019/1936 на Европейския парламент и на Съвета относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури. Мярката е важна крачка към фокусиране на вниманието на общините към проблемите на пътната безопасност, тъй като статистиката показва, че над 60% от пътните инциденти със загинали и ранени в България настъпват на територията на населените места. Отпуснатото от държавния бюджет с Постановление на Министерски съвет от 14 април 2021 г. общо финансиране по процедурата е в размер на 100 хил. лв., а максималната сума за всеки отделен одит е до 7 хил. лв. Българските общини заемат важна роля в процеса на изпълнението на политиката по безопасност на движението по пътищата и за да разгърнат пълноценно своите функции, е нужно да бъдат подпомогнати, се посочва в правилата, разработени от ДАБДП. Сред очакваните резултати от процедурите е да бъдат подкрепени общините в посока изпълнение на процедури за управление на пътната безопасност; повишаване на административния капацитет; оптимизиране управлението на общинската пътна и улична мрежа; подобряване на експлоатационните характеристики на инфраструктурата; надграждане на базата данни за състоянието ѝ. Дългосрочната цел е намаляване на пътнотранспортния травматизъм и опазване на човешкото благосъстояние в контекста на приоритетите на Визия 0.



ДАБДП оказва методическа подкрепа за общините при извършването на обходи и огледи за състоянието на поддържаната от тях пътна и улична мрежа

Съгласно Закона за движението по пътищата кметовете на общини организират, координират, ръководят и контролират изпълнението на политиката по безопасност на движението по пътищата на общинско ниво, като планират изпълнението на мерки за подобряване на пътната безопасност в годишни план-програми. Въпросът как да се подобри свързаността, като същевременно се ограничат задръстванията, пътните инциденти и замърсяването на околната среда, е сред основните предизвикателства за общините. В тази връзка ДАБДП се е ангажира да подпомогне местните администрации в процеса на:

надграждане на базата данни за състоянието на общинската пътна и улична мрежа като част от информационните масиви на общинската администрация;

подготовка на годишния доклад за изпълнение на общинската политика по БДП за 2021 г.;

разработване на план-програмите за 2022 г. на база приоритизиране на нуждите;

постигане на яснота по отношение на най-належащите инвестиционни и финансови нужди на общините в областта на БДП.

За подпомагане огледите и обходите на място, експерти от ДАБДП участват в обследването на съществуващите проблеми на терен и съдействат на колегите си по места при адресиране на следните въпроси:

Какво е състоянието на общинската пътна и улична мрежа – къде и какви са най-критичните проблеми?

Как е обезпечено пешеходното/вело движение – къде и какви са най-големите рискове за пътната безопасност?

Кои са най-конфликтните точки и най-опасните участъци? Тъй като нуждите са повече от наличните средства, кои са областите/участъците, в които, ако бъде инвестирано, ще се получи най-осезаемо повишаване на пътната безопасност през 2022 г.?

1

ОТБЕЛЯЗАХМЕ СЕДМИЦАТА НА МОБИЛНОСТТА



Подготвил материала:

Марта Петрова, ДАБДП

През 2021 г. Областна администрация – Габрово и Областна комисия по безопасност на движението по пътищата към Областен управител на област Габрово отбелязаха Дните по безопасност на ROADPOL чрез поставяне в градска среда на фигури на деца, имитиращи рисково пресичане на пешеходни пътеки. Целта, която Комисията си постави с реализирането на инициативата, е преди всичко да се заостри вниманието на водачите на превозни средства към наличната пешеходна пътека и същевременно с това да се напомни и укаже по различен начин на пешеходците и най-вече на децата къде е правилното за пресичане място. Още преди началото на учебната 2021/2022 година бяха монтирани общо 20 фигури на деца по пешеходни пътеки на територията на област Габрово - 8 броя в гр. Габрово, 4 броя в гр. Севлиево, 3 броя в гр. Дряново, 2 броя в гр. Трявна, 1 брой в гр. Плачковци и 1 брой в с. Царева ливада. Кампанията е мащабна и реализирана съвместно с четирите общини на територията на област Габрово и местния бизнес. В продължение на тази инициатива Областна администрация - Габрово организира Национален конкурс за комикс на тема „Животът е с предимство“ в три възрастови групи. Периодът на конкурса е от 23 септември до 5 ноември. Награждаването е предвидено да бъде на 26 ноември.





**г-жа Николинка
Хинкова**

Председател
на Управителния
съвет на Регионален
иновационен център
„Амбициозно
Габрово“

Безопасността на пътя е грижа на всеки човек. За съжаление често забързани в ежедневието, натоварени с проблеми, повлияни от емоции, забравяме за задълженията си на пътя като водачи на превозни средства или като пешеходци и плащаме висока цена. Има дати в календара, които са повод да припомним на обществото за правилата, които трябва да бъдат спазвани.

За началото на настоящата учебна година по идея на Областна администрация Габрово, член на сдружение Регионален иновационен център (РИЦ) „Амбициозно Габрово“, бяха изработени от габровска фирма 20 жълто-червени макети на деца (момче и момиче) и със съдействието на общините от областта макетите бяха поставени до пешеходни пътеки. Целта е изостряне на вниманието на участниците в движението по пътищата за опазване на живота им.

Идеята беше харесана и подпомогната финансово освен от членовете на РИЦ, така и от други фирми. Фигурите се приеха положително от жителите на областта. Това е пример, който Габровска област дава на останалите области в страната, че безопасността и здравето на хората е на първо място и за това сме отговорни всички. Посланието ни е, че инициативата на един участник може да бъде бързо реализирана, когато бъде подкрепена от организация като РИЦ, в която всеки член участва със своята най-добра компетенция и ангажираност към решаване на различни проблеми в района.

Най-ценният капитал за бизнеса в района са хората, а бъдещето е на децата ни и затова сме длъжни не само да ги подготвяме, но и да ги опазим живи.

В Габровска област „Животът е с предимство“ .



инж. Деян Дончев

зам.-кмет ресор
„Строителство,
инфраструктура
и екология“
на Община Габрово

Инициативата с поставянето на макети, имитиращи пресичащи деца на пешеходни пътеки в близост до учебни заведения, е вече реализирана и допълва по един много добър начин усилията на общините за подобряване на безопасността на пешеходците именно в тези зони.

Решението, което взехме на заседание на Областната комисия по безопасност на движението по пътищата, е реализирано с общи усилия, тъй като монтажните дейности и логистичната подкрепа са на общинските администрации от Габрово, Дряново, Севлиево и Трявна, а финансирането и изработката – на фирми от цялата област.

Смятам, че по този начин безспорно се заостря вниманието на водачите на ППС за пресичащи деца. Тези макети са насочени към децата и показват по интересен начин част от правилата, които трябва да спазваме като участници в движението.

Това е важно, тъй като безопасността на движението по пътищата е пряко свързана с поведението на всеки един от нас, а то се формира и възпитава още в най-ранна детска възраст.





**г-жа Детелина
Кьосова**

кмет на кметство
Царева ливада,
община Дряново

По инициатива на Областна администрация – Габрово бяха поставени фигури в реален размер на тротоара пред детската градина в село Царева ливада. Най-радостни бяха естествено децата, с които заедно учим, че „Животът е с предимство!“.

Целта на макетите е да помагат за навременно ограничаване на скоростта около пешеходните пътеки и даване на предимство на пешеходците.

Аз силно вярвам, че ще има резултат. Като кмет на малко населено място, каквото е с. Царева ливада, съм изключително щастлива, че сме „въвлечени“ в тази приятна инициатива, защото всички сме отговорни за пътната безопасност – без значение дали в населеното ни място има големи булеварди или малки улички, които понякога са много по-опасни заради недобросъвестни водачи.

Вярвам, че с подобни инициативи можем да бъдем полезни и да постигнем основната цел – да имаме по-безопасни пътища и по-богата култура на движение.



Областна администрация – Ловеч се включи за шести пореден път в кампанията „Ден без загинали на пътя“. На 21 септември, в партньорство с ОДМВР – Ловеч, сектор Пътна полиция, и БЧК – Ловеч, се проведе акция по раздаване на флаери на участници в движението с призив за безопасно поведение на пътя с мотото на тазгодишната кампания „Лесно е да спасиш живот! Просто спазвай правилата!“ Бяха използвани плакати на ROADPOL, раздадени на участниците в движението от служители на областна администрация Ловеч, Пътна полиция и доброволците от Българския Червен кръст. Събитието се проведе на оживено кръстовище в град Ловеч.



Областният управител на област Велико Търново призова служителите да станат посланици на инициативата на ROADPOL, като:

подпишат Обещание за спазване правилата за движение;

поставят плакат с логото и посланието на инициативата: „Лесно е да спасиш живот! Просто спазвай правилата!“;

популяризират инициативата;

използват светли дрехи и светлоотразителни материали;

провеждат тематични работни срещи, разяснителни кампании, лекции и беседи с различни групи участници в движението по пътищата;

организируют конкурси, концерти и изложби по темата;

изработят презентации и други материали с образователно-възпитателен характер;

провеждат тематични игри, състезания, демонстрации, викторини и други забавления за участници от различни възрастови групи;

разпространят рекламни материали.

ROADPOL
European Roads Policing Network



Европейска мрежа на
службите на пътна полиция

Министерство на
вътрешните работи

Главна дирекция
„Национална полиция“ -
Отдел „Пътна полиция“

21 септември 2021 г.
ДЕН БЕЗ ЗАГИНАЛИ НА ПЪТЯ



*Лесно е да спасиш живот!
Просто спазвай правилата!*

Областна администрация Разград се включи в кампанията „Дни на безопасността“ с различни инициативи. Администрацията организира изложба с плакати, посветени на БДП. Целева група бяха учениците в област Разград, а изображенията на плакатите бяха предоставени от ROADPOL. На 17 септември областният управител откри първото представяне на изложбата в Основно училище „Никола Вапцаров“ в Разград. Той се обърна към учениците със следните думи: „Вие децата сте най-голямото ни богатство и затова ние възрастните правим всичко възможно, за да ви предпазим“. Той призова учениците винаги да спазват правилата за движение. „Трябва много да внимавате, когато пресичате, играете близо до улицата или карате велосипед. Това е начинът да опазите здравето и живота си“, заяви Иван Борисов. Изложбата беше представена и в други училища в област Разград. Плакати бяха закачени и на табла в сградата на Областна администрация. Информация за изложбата беше публикувана в местните медии, сайта на ROADPOL, интернет и фейсбук страницата на Областна администрация Разград. Файловете с плакатите бяха изпратени на всички членове на Областната комисия по БДП в област Разград за използване в техни инициативи. Областна администрация Разград поднови регистрацията си в сайта на ROADPOL и се включи в инициативата и с подписване от служителите на институцията на декларация „Моето обещание за спазване правилата за движение при управление на автомобил“.



Областният управител на област Пловдив Ангел Стоев подкрепи инициативата „Ден без жертви на пътя“, като се включи в открития урок по безопасност, организиран сред четвъртокласниците на ОУ „Васил Левски“. Инициативата беше част от кампанията „Европейска седмица на безопасността“. Чрез специално подбрани въпроси инспектор Ботьо Гиргинов от Пътна полиция „изпита“ учениците, които трябваше да отговорят какво значи да си участник в движението, каква е ролята на пътния полицаи, какви знаци дава велосипедистът, когато иска за завие в някоя от двете посоки – наляво, надясно, или да спре, пътна маркировка, светлинна сигнализация на пътя. След като отговориха отлично на въпросите, четвъртокласниците приложиха наученото и на практика в игра, водена от класния ръководител на 4а клас г-жа Радка Симеонова. Децата бяха разделени на 3 групи: пешеходци, патианци и велосипедисти. Всички трябваше да демонстрират какви задължения имат на пътя и какви са правилата, които трябва да спазват. Присъстващите единодушно оцениха знанията им за отлични. Децата получиха грамоти, а от името на Областна администрация им бяха връчени химикали с надпис „Просто спазвай правилата!“ На открития урок присъстваха още главен инспектор Венелин Младенов от Пътна полиция, Димитър Ставрев - експерт от РУО - Пловдив, Жесмина Димитрова - зам.-директор на ОУ „Васил Левски“ и Кристина Атанасова - секретар на Областната комисия по БДП.



Областна администрация Силистра подари на детския отдел на регионалната библиотека игра и тематични книжки, свързани с Дните за безопасност на движението. Членове на Ученическия съвет на средно училище „Никола Вапцаров“ подариха цветя на водачи на МПС с послание за успех. „Лесно е да спасиш човешки живот! Просто спазвай правилата!“ – това беше мотото на инициативата, организирана от доброволците. Ученици от среден и горен курс подписаха Обещание за спазване правилата за движение по пътищата, с което отразиха кампанията за намаляване на травматизма. В ПМГ „Св. Климент Охридски“ учениците от 5 и 12 клас също се включиха със свои инициативи. По подобен начин училища и читалища от цялата област откликнаха на призива на МВР и на другите държавни институции за участие в проявата. Учениците от 4 б клас „Млади родолюбци“ при ОУ „Св. св. Кирил и Методий“ разиграха ситуации в двора на училището, нарисоваха своите представи за спокойно движение, наблюдаваха преминаването на транспортни средства и пешеходци на кръстовището със светофари близо до училището. Посланието на децата беше всеки ден да бъде без жертви на пътя; пешеходци и шофьори да спазват правилата; пътуващите да слагат винаги колани; шофьорите да не говорят по телефона и да не се разсейват със силна музика; да помислят за себе си и за другите, преди да се качат в колата, употребили алкохол. Тъй като понякога и водачите са пешеходци, беше отправен и призивът: нека сме по-търпеливи към преминаващите на пешеходната пътека.



2

ДЕЦАТА
ТРЪГВАТ НА УЧИЛИЩЕ

Подготвил материала:

Таня Спасова, ДАБДП

Първият учебен ден носи много емоционални преживявания, но и крие своите рискове. Ежедневното придвижване от дома и обратно е свързано с пресичане на улици и оживени кръстовища. Ненавсякъде има пешеходни пътеки, подземни, надземни и светофари. С нарастването на възрастта се увеличава желанието на детето за свобода и самостоятелност. То проявява готовност да се движи само или в група с приятели.

Всички ние, по един или друг начин, сме участници в движението по пътищата, предвид което уменията да участваме в него са част от общата ни социална култура. Носители сме не само на права, но и на задължения, които се упражняват в социална среда. Това налага възпитаване и вменияване на чувство за отговорност, взаимно съобразяване, спазване на правилата, търпимост и не на последно място - култура в отношенията. Всеки следва да бъде отговорен за действията си, включително като се наложи разбирането, че незнанието на правилата не е оправдание за неспазването им.



„Шофирайте така, сякаш
всяко дете на пътя е Ваше“

АКО СИ ВЕЧЕ ГОЛЯМ УЧЕНИК, ВАЖНО Е ДА:

обсъждаме с родителите си най-безопасните маршрути от дома до училище и обратно;

задържаме концентрация на вниманието докато сме на пътя;

пресичаме на подходящите за това места при изчакване на зелен сигнал на светофара и след като се огледаме;

се движим с основния поток от хора, когато пресичаме, без да се разсейваме с разговори, слушаме музика със слушалки/хендсфри и използваме мобилни устройства;

се движим по тротоара и използваме изградените подлези и надлези за пешеходци;

носим светли дрехи и поставяме светлоотразителни елементи, закрепени по облеклото или ученическата раница, особено в тъмните часове от деня;

дори да закъсняваме за час - не нарушаваме правилата!

АКО СИ РОДИТЕЛ, ВАЖНО Е ДА:

направляваме детето във всеки един момент и да даваме добър пример;

се уверяваме, че използваме правилно изправна система за обезопасяване на деца, ако превозваме дете;

докато пътуваме да обсъждаме поведението на останалите участници в движението с оглед обръщане внимание върху евентуални неправилни действия;

обясняваме всеки наш ход, който предприемаме - как той осигурява безопасността и защо го правим по този начин. Така възпитаваме автоматизирани рефлексии в децата, както и знания и умения за справяне с пътното движение, когато са сами;

помним, че децата не са възрастни и тяхното поведение често не е логично и обмислено.



Национална лагерна викторина по БДП

Около 300 деца от цялата страна взеха участие в Националната лагерна викторина по безопасност на движението по пътищата, организирана от Съвета по БДП на деца при Столична община, съвместно с Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, ОД на МВР – Бургас и „Ученически отдих и спорт“ към Министерството на образованието и науката. Участниците бяха на възраст между 7 и 16 години и бяха обучавани на основни правила за движение и как да реагират в различни ситуации. Чрез игри и практически уроци те научиха не само своите права, но и задълженията си на пътя. Бяха проведени и уроци по приложно колоездене, а всяко дете реши листовки, съобразени с възрастта му. В края на обучението беше организирано състезание за различните групи, за да покажат децата какво са научили и какви умения са придобили.

Г-н Симеон Симов - секретар на Съвета по безопасност на движението на децата в София при Столична община:

Със създаването на Съвета започна доста активна, планирана, целенасочена и широкомащабна дейност по пътна безопасност с децата и младежите до 18-годишна възраст. Всеки ден по време на „Автомобилен салон София“, който се провеждаше години наред в зала „Фестивална“, а по-късно в „Интер Експо център“, Съюзът на вносителите за България осигуряваше необходимите средства, чрез които с детски постановки децата и техните родители, дошли да се любуват на красивите, съвременни, модерни и бързи возила, да си припомнят основните и най-важни правила за движение. С голям интерес столичната общественост посрещаше детските спектакли и учебно-възпитателни шоу програми по пътна безопасност в просторните салони и фойейта на търговските центрове и сцената на столичния зоопарк. В първите си учебни дни първокласниците в компанията на Стопчо, Веселото столично светофарче, Стойка песнопойка, красивите служителки от Пътна полиция при СДВР и популярните лица на БНТ преминаваха по най-безопасния маршрут и пешеходните пътеки, които водят от домовете им до училищата. Вече 21 години „Ученически отдих и спорт“ ЕАД при Министерство на образованието и науката и Съвета по безопасност на движението на децата в София при Столична община, с участието на Пътна полиция при Главна дирекция „Национална полиция“ и вече ДАБДП, организират Национална лагерна викторина по пътна безопасност. Съветът, съвместно с Националния автоинструктурски съюз, продължават да организират детски празници по пътна безопасност на територията на столичните детски градини и училища. Написаните сценарии и режисурата на детските спектакли и учебно-възпитателни шоу програми по темата дълбоко и трайно белязаха жизнения ми път.

За мен това е кауза! Моята мисия е да науча децата да пазят своите живот и здраве, когато са на пътя!

Нова площадка по БДП в гр. Роман

Средно училище „Васил Левски“ в гр. Роман реализира дейности по изграждане на площадката по БДП в рамките на проект „Заедно за пътна безопасност“, чрез Младежки център – Враца по Програма „Местно развитие, намаляване на бедността и подобро включване на уязвими групи“, финансирана от Финансовия механизъм на Европейското икономическо пространство 2014-2021 г. Площадката по БДП е в съответствие със съвременните изисквания за провеждане на такъв тип обучение и е реализирана по проект, разработен от Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“. Официалното откриване на съоръжението се състоя на 21 септември. В рамките на мероприятиято се проведе състезание по БДП с ученици от средно училище „Васил Левски“ гр. Роман, на което те показаха своите знания и умения.



Първият учебен ден в 7-мо СУ „Кузман Шапкарев“, гр. Благоевград

25

www.sars.gov.bg

д-р Лилия Стоянова, директор

С началото на учебната година в училището засилихме мерките за безопасност на движението не само чрез служителите по охрана, но и чрез дежурните учители. Органите на МВР се включиха в процеса по обезопасяване на прилежащите кръстовища и улици. Използваме и съдействието на родители, дядовци, баби, по-големи братя и сестри, които съпровождат малките ученици. Прави се ежедневен инструктаж за децата и учениците в рамките на 5 минути, както и периодичен през цялата учебна година. Квалифицирали сме 28 учители да преподават БДП във връзка с актуалните промени в стратегическите и нормативни документи, свързани с възлагането на туристически дейности и организиран транспорт, задължителното изучаване на правилата за движение по пътищата съгласно Системата за организация и управление на дейностите по обучение и възпитание по БДП в предучилищното и училищното образование. Изработени са вътрешни правила за организиране и провеждане на ученически пътувания и комплект от придружаващи документи с инструкции към тях. Учителите са преминали теоретично и практическо обучение в интерактивен формат, състоящо се от пет задължителни модула - в помощ за учителя при организиране на обучението по БДП, управление на велосипед, създаване на подходящи условия за протичане на образователно-възпитателния процес, набавяне на оборудване и дидактически материали. Изработваме ежегодно табла, тестове, аудио-визуални средства, както и правим преглед на новите нормативни документи, методическа и техническа литература за учителя. Предстои ни кандидатстване пред МОН за финансиране обособяването на площадка по БДП. В училището ни има комисия по БДП, която съвместно с родителите организира прояви по пътна безопасност, в сътрудничество с партньорски организации като Пътна полиция.



г-жа Ваня Кючукова, директор

Безопасността на движението по пътищата е предизвикателство, пред което нашият екип смело се изправя с професионализъм, желание за постигане на добри резултати, креативност и ентусиазъм. Мисля, че успяваме да се справим. В нашата детска градина има сформирана комисия, която е фокусирала работата си в това обучението по БДП да бъде максимално ефективно, интересно и наистина възпитателно за децата. Желанието и целта ни са чрез забавни и интересни игри, както и посредством интерактивни методи на обучение, да успеем да формираме правилно отношение, знания и умения у децата за безопасността на движението по пътищата от най-ранна възраст. Трудностите, пред които сме изправени при осъществяването на тази наша цел, са от материален характер. В детската градина нямаме обособена площадка или кабинет за провеждане на всички дейности и инициативи, свързани с БДП. Знаем, че децата възприемат най-лесно знания и умения чрез практиката и когато са поставени в реална среда. Ето защо такава площадка или кабинет биха ни помогнали за още по-функционално и интересно за децата обучение по БДП. Към момента ние успяваме да приспособим всяка площадка или занималня за провеждането на ситуации и състезания по БДП, като всички нужни дидактични материали се изработват от педагогическия екип на нашата детска градина. Инициативите, които сме заложили в плана си за работа по БДП за предстоящата учебна година, са разнообразни: насоченост на БДП не само към предоставяне на знания и разбиране на правилата за движение, но и към промяна в нагласата и мотивацията; организиране и провеждане на инициативи по БДП в реална среда; организиране и провеждане на състезания по БДП в двора на градината, свързани с културата на движение по пътищата и с отбелязването на Европейската седмица на мобилността, изработване на рисунки от децата и представяне на изложба на тема „За по-чиста среда“; организиране и посещение на служители на МВР и демонстрация на различни дейности; отбелязване на Националния ден на БДП с организиране на състезание с деца и родители. Ние, учители и родители, сме отговорни за нашето бъдеще - децата. За да се опазят човешките живот и здраве, са необходими отговорност, толерантност и поведение като участници в движението на пътя. Нека да помним, че навсякъде около нас има деца и ние, като възрастни, следва да ги възпитаваме с поведението си.

Личният пример е отговорност на всеки!



Децата като участници в движението по пътищата:

КАЛОЯН ГЕОРГИЕВ, 3-ТИ КЛАС

На колко години си?

Аз съм на 9 години.

Знаеш ли нещо за безопасността на движението по пътищата?

Да. Знам правилата за пресичане по пешеходна пътека и как да управлявам колелото си.



Как се придвижваш до училище - сам или с родител?

Придвижвам се с колата на мама или на тате.

Кое е първото нещо, което правиш, когато застанеш пред пешеходна пътека или светофар?

Оглеждам се и пресичам чак когато светне зелен светофар. Когато е зелено, пак се оглеждам.

А знаеш ли какво значи този знак?



Да. Знакът означава, че на даденото място могат да се движат само пешеходци и велосипедисти.

Караш ли велосипед?

Да, имам свое собствено колело и го карам много.

Знаеш ли с какво трябва да е оборудван велосипедистът?

Да, знам. Трябва да имам звънец, фенер, светлоотразителна жилетка, ако се налага да се движа в тъмното. Аз нося също винаги и каска.

В училище говори ли се за пътната безопасност?

Да. В час на класа говорим често за правилата за движението по пътищата.

Кой е твоят най-добър пример за спазване на правилата, които касаят безопасността на движение по пътищата?

За мен моите родители са най-добрият пример, защото те винаги ми обясняват всичко.

Искаш ли да препоръчаш нещо на пешеходците, велосипедистите, водачите на автомобили, въобще на всички участници в движението по пътищата, за да няма толкова много пътни произшествия?

Аз бих им препоръчал да карат бавно, внимателно и спокойно, а на пешеходните пътеки винаги да се оглеждат.

Децата като участници в движението по пътищата:

СИЯНА БОИНСКА, 5-ТИ КЛАС

На колко години си?

На 11 години съм.

Знаеш ли нещо за безопасността на движението по пътищата?

Правилата трябва да се спазват, като например: винаги да се оглеждаме на всички страни; да преминаваме само на зелена светлина на светофара; да не тичаме, когато пресичаме; да не тръгваме, ако не виждаме добре.



Как се придвижваш до училище - сама или с родител?

Обикновено с родител, но когато се наложи, с градския транспорт.

А знаеш ли какво значи този знак?



Мисля, че е „Внимание, деца“.

Караш ли велосипед, тротинетка, скейтборд, кънки?

Рядко.

В училище имате ли часове по пътна безопасност?

Да, имаме.

Кой е твоят най-добър пример за спазване на правилата, които касаят безопасността на движение по пътищата?

Моят пример е човек, който спазва всички правила за безопасност за движение по пътищата.

Искаш ли да препоръчаш нещо на пешеходците, велосипедистите, водачите на автомобили, въобще на всички участници в движението по пътищата, за да няма толкова много пътни произшествия?

Да, да бъдем по-внимателни, да научим правилата за движение по пътищата и да ги спазваме.

Децата като участници в движението по пътищата:

ХРИСТИЯНА ХРИСТОВА, 6-ТИ КЛАС

На колко години си?

Вече съм на 12 години.

Знаеш ли нещо за безопасността на движението по пътищата?

Да - трябва да спазваме правилата и да сме внимателни и концентрирани, за да не стане инцидент.



Как се придвижваш до училище - сама или с родител?

Сама ходя до училището, пресичам по една пешеходна пътека и винаги се оглеждам, защото улицата е доста оживена.

Кое е първото нещо, което правиш, когато застанеш пред пешеходна пътека или светофар?

Ако светофарът свети червено, изчакам да светне зелено. Оглеждам се и преминавам, ако няма автомобили.

А знаеш ли какво значи този знак?



Пешеходна пътека.

Караш ли велосипед, тротинетка, скейтборд, кънки?

Да, карам скейтборд. Това е най-интересното ми развлечение.

Спазваш ли правилата, караш ли го на обозначените за това места?

Да, защото знам, че съм отговорна със своето поведение за моята безопасност и за останалите хора.

В училище имате ли часове по пътна безопасност?

Имахме часове до четвърти клас, след това класният ни ръководител ни преподава пътна безопасност в някои от часовете на класа.

Кой е твоят най-добър пример за спазване на правилата, които касаят безопасността на движение по пътищата?

Моите родители.

Искаш ли да препоръчаш нещо на пешеходците, велосипедистите, водачите на автомобили, въобще на всички участници в движението по пътищата, за да няма толкова много пътни произшествия?

Пешеходците да се оглеждат, преди да пресичат улицата и да го правят на пешеходни пътеки. Да не се движат по пътното платно, а по тротоарите. Водачите да спазват пътните знаци. Да не превишават скоростта и да не карат, след като са пили алкохол.

3

РЕГИОНАЛНО УЧЕНИЕ
ОБЛАСТ ТЪРГОВИЩЕ

Подготвил материала:

Тошко Барзилов, ДАБДП

Във връзка с изпълнението на Годишната областна план-програма за безопасност на движението по пътищата на област Търговище за 2021 г. на 26 август Областна администрация – Търговище организира и проведе регионално учение за отработване на реакциите при пътнотранспортно произшествие с пострадали. Темата на учението беше осигуряване на ефективно и адекватно реагиране на компетентните органи при получаване на сигнал за ПТП с участието на МПС за обществен превоз на пътници, тежкотоварно МПС и лек автомобил, като вследствие на произшествието се установяват голям брой пострадали, на които трябва да се окаже помощ.

Основната цел на учението беше повишаване капацитета на органите на изпълнителната власт за обезпечаване на кризисния мениджмънт за създаване на ефективна организация, координация и взаимодействие между компетентните органи за реагиране от съставните части на Единната спасителна система при ПТП с пострадали, чрез установяване на приоритети за реагиране, формиране на информационния поток вътре в органите за управление и към обществеността, обособяване на обединен екип и отработване на въпроси по осъществяване на единното ръководство.



В учението взеха участие силите и средствата на Единната спасителна система в Търговище: Областна дирекция на Министерство на вътрешните работи, Регионална дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“, Център за спешна медицинска помощ, доброволци от Българския Червен кръст, Регионална дирекция „Автомобилна администрация“- Русе и доброволното формирование за предотвратяване и овладяване на бедствия, пожари и извънредни ситуации към Община Търговище.

Сценарият включи верижна катастрофа на три автомобила – товарен, микробус и лек, пътуващи в посока Варна. Един от автомобилите, след като прави опит за обръщане посоката на движение, допуска неправилно изпреварване и неспазване на дистанция между моторните превозни средства. При настъпилото произшествие са пострадали тежко двама пътници в лекия автомобил, единият от които е заклещен в него, както и трима души, пътуващи в микробуса. Останалите участници в инцидента са с леки наранявания и в състояние на шок.

Отработени бяха въпросите за действията на Оперативната дежурна част на ОДМВР, Оперативния център на Регионална дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“, Районната комуникационна централа на Центъра за спешна медицинска помощ за изпращане на екипи, осигуряване на ефективна организация за координация и взаимодействие от основните съставни части на Единната спасителна система.



Подадена беше информация до Областната администрация за възникналото произшествие. Със заповед на областния управител беше извършено оповестяване на органите за управление и въведен в изпълнение областния план за действие при бедствия – част „Действие при катастрофи“. След запознаване с обстановката, за ръководител на операцията със заповед на областния управител беше назначен директорът на Регионална дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“.

На мястото на възникналото ПТП бяха отработени въпросите за извършване на ефективно и синхронизирано взаимодействие на екипите на съставните части на Единната спасителна система за действието им в обединен екип и поетапна координация на предприетите **действия по спасяване:**

- освобождаване и извличане на пострадалите;
- оказване на своевременна и адекватна медицинска помощ съобразно състоянието и тежестта на травмите на пострадалите граждани и транспортирането им до болнично заведение;
- психологическа подкрепа на пострадалите от страна на доброволци;
- спиране, отклоняване и регулиране на движението;
- запазване на местопроизшествието (съхраняване на всички следи и установяване на други данни, които имат значение за изясняване на ПТП, разположението и посоката на движение на превозните средства и др.);
- определяне самоличността на очевидци/свидетели и осигуряване на присъствието им на местопроизшествието, когато същите не се нуждаят от оказване на медицинска помощ в лечебно заведение;
- информирание на компетентните разследващи органи и работа на дежурната оперативно-следствена група за изясняване причините за възникване на инцидента;
- обезопасяване на движението, осигуряване на обходни маршрути за движение, извършване на оглед на инфраструктурата и възстановяване на организацията на движението.



След учението беше направен разбор от ръководителя на операцията, който изрази удовлетворението си от това, че поставените в плана за провеждането му цели са реализирани успешно от екипите на отделните институции от Единната спасителна система, работили в добър синхрон помежду си. Той уточни, че трябва да продължи работата за подобряване обмена на информация между тях с цел още по-бърза реакция при тежки пътни инциденти, тъй като навременните действия на професионалистите в първите няколко минути често са от изключителна важност за спасяването на човешки живот.



4

ВНИМАНИЕТО КАТО
КОГНИТИВНА ФУНКЦИЯ

Гостуващ автор:

гл. ас. д-р Росица Рачева,
Департамент по психология,
Институт за изследване
на населението и човека,
Българска академия
на науките

Вниманието като ключова когнитивна функция, свързана с управлението на МПС

Процесите, свързани с ролята на човешкия фактор на пътя, са обект на проучване в транспортната психология от десетилетия. Основната задача на дисциплината е да разбере и предвиди поведението на човека и да предостави мерки за неговата промяна на определени нива, като главна цел е да се сведат до минимум негативните ефекти от участието му в движението на пътя (Тоткова, 2021). Много изследвания показват, че безопасното шофиране изисква добро когнитивно и личностно функциониране (Тоткова и Рачева, 2018; Hunter and Brower, 2009; Totkova, 2020; Vestri and Marchi, 2009; Тоткова, 2017). Сред ключовите аспекти на когнитивното функциониране, които могат да бъдат изследвани относително лесно, са вниманието, паметта, екзекутивните функции, визуалната перцепция, невербалния интелект, речта и езика (Рачева и Тоткова, 2018). Безопасното шофиране изисква всички когнитивни функции да бъдат активни в степента, която е необходима. Въпреки това някои от тези функции могат да бъдат повече или по-малко важни от други в различните моменти по време на шофирането – за планирането на маршрута, за контролирането на моторното превозно средство или за продължителното наблюдение на пътя. (Hunter et al., 2009).



Вниманието е фундаментален когнитивен процес, който е от съществено значение за шофирането. Другите когнитивни процеси в голяма степен се повлияват от качеството на характеристиките на вниманието. Вестри и Марчи (2009) дефинират вниманието като функционална система, която се използва, за да ориентира и фокусира психичната дейност за специфични цели. Този избор, според авторите, се базира на: знаци от средата; техните качествени характеристики, значение и връзката им с контекста; специфичните нужди, свързани с дадена ситуация; и степента на важност, определена чрез базиране на предходен опит.

Те определят като предварителни условия за оптимално функциониране на вниманието отсъствието на: физическо безпокойство (напр. болка); психологично (напр. стрес и страх) и емоционално безпокойство (тревожност и депресия); средно или тежко забавяне в психичното развитие или когнитивно нарушение, което възпрепятства правилната оценка на стимулите, ситуацията и инструкциите (Vestri & Marchi, 2009).

Според невроанатомичния модел на Поснер и Петерсън (1990) има три различни системи, свързани с функциите на вниманието:

Ретикуларна активираща система или система за бдителност - отговаря основно за бдителността и устойчивостта на вниманието. Тя е тясно свързана с ретикуларната формация и някои от нейните връзки, като фронталните области, лимбичните системи, таламуса и базалните ганглии. **Задната система**, свързана с функциите на вниманието или системата за ориентация – отговаря за концентрацията и устойчивостта на вниманието, свързано с визуални стимули. Мозъчните области, свързани с тази система, са задният париетален кортекс, ядрата на таламуса и превъзходните коликули. **Предната система**, свързана с функциите на вниманието или система за изпълнение – отговаря за селективността, устойчивостта и разпределяемостта на вниманието. Тясно свързана е с дорсолатералния префронтален кортекс, орбитофронталния кортекс, предния сингулатен кортекс, допълнителната област на двигателя и стриатума.

Вниманието като когнитивна характеристика се разглежда в научната литература както на ниво компоненти, така и на ниво функции. Връзката му с управлението на моторни превозни средства също се разглежда от различните изследователи на тези нива. Вестри и Марчи (2009) обобщават някои от най-значимите функции на вниманието, свързани с процеса на шофиране. Една от най-комплексните функции, според авторите, е бдителността. Тя отразява способността на мозъка да реагира на стимули и се управлява физически от ретикуларната формация. Колкото по-малко е уморен индивидът, толкова по-бързо е неговото време за реакция. Въпреки това тази връзка не е точно линейна: когато нивото на бдителност премине определен праг при висока реактивност, представянето може да се провали. Този ефект е по-добре познат като кривата на обърнатото "У": ниска бдителност – лошо представяне; висока бдителност – добро представяне; по-висока бдителност – лошо представяне.

Свръхзавишената бдителност може да се причини от всякакъв вид свръхстимулация. Човек може да бъде свръх-превъзбуден от тревожност, страх или от наркотици или други субстанции. Всички тези състояния могат да предизвикат свръхзавишена бдителност с генерализирана висока отзивчивост на всички стимули, но ако стимулът е твърде силен или с дълга продължителност, прави индивида неспособен да разграничава отговорите (може да се стигне дори до парадоксален ефект на парализа).

Разбира се, ниските нива на бдителност също са потенциално опасни. Докато монотонното шофиране може да причини сънливост на всеки, то разстройството на бдителността е опасно за движението. Честите причини за разстройство на бдителността са: недостатъчно сън (твърде малко време за спане); циркаден ритъм (с най-ниски нива на представяне към 4-5 сутринта и 4-5 следобед; като резултат от смяна на часовото време); разстройства, свързани с хъркане, включително синдрома на прекъсване на дишането по време на спане; психично натоварване (изтощение, стрес, депресия, деменция, злоупотреба с ПАВ); работа на смени (нарушен циркаден ритъм); инсомния (невъзможност за заспиване/поддържане на спането); нарколепсия (заспиване, върху което човек няма контрол).

Научните изследвания ясно показват, че хората с придобити мозъчни поражения преработват информацията по-бавно и това повлиява поведението им на шофиране. Това на свой ред създава затруднения в оценка на голямо количество информация в единица време и приоритизирането на отговорите – те се разсейват от незначителни стимули и могат да омаловажат важни за ситуацията на пътя стимули. Поради тази причина те не са в състояние да преразпределят различните компоненти на вниманието коректно, така че да отговорят на средовите промени бързо и гъвкаво, което повлиява тактиките и стратегиите, които използват докато шофират.

Други функции на вниманието, изведени от Вестри и Марчи като пряко свързани с шофирането, са: устойчивост на вниманието (способността да се задържи вниманието върху изпълнението на дадена задача устойчиво във времето); селективност на вниманието (способността да се подбират определени стимули и да се фокусира вниманието върху тях; например да се фокусира вниманието върху превозно средство, което е водач); и разпределяемост на вниманието (способността да се разпределя вниманието измежду много стимули; например да се наблюдават няколко коли едновременно).

Нарушението на тези функции на вниманието в процеса на шофиране е свързано с определени рискове на пътя:

При нарушена бдителност - ако времето за реакция е забавено, индивидът вече не е в състояние да отговори незабавно на ситуацията на пътя. Поради тази причина движенията, които ще предприеме, стават по-малко предвидими за другите участници в движението и това поставя както шофьора, така и другите в опасност (напр. забавено приспособяване към използване на предупредителни сигнали; присъединяване или напускане на платното). Измерването на времето между появата на стимули и свързаната с тях реакция по време на шофирането е важна част от оценката.

При нарушение на устойчивостта на вниманието водачът се уморява след 10 минути, неговото време за реакция е значително забавено в сравнение с първите няколко минути от шофирането и в сравнение с другите водачи. Той рискува да натисне по-късно спирачката или да изпусне своята отбивка от пътя, да направи внезапни маневри, които са опасни (и често без да подаде сигнал) и да постави другите участници в движението в риск поради забавените си реакции. Поради тази причина оценката на годността за управление на МПС, която се провежда в автомобила, трябва да продължи поне 30 минути. В края водачът трябва да направи някои от тестовете, които е направил в началото, за да се оценят промените в реакциите във времето.

При нарушение на селективното внимание водачът може да не е в състояние да разпознае опасност, когато се сблъска с други визуални или звукови стимули. Например при шофиране по път с две платна той/тя може да не е в състояние да открие знаци, за които е инструктиран да търси; да интерпретира информацията от задължителните знаци коректно; да отчита или отдава значение на сирени или спешна помощ; да разграничи правилния изход на кръговото движение и др. По време на оценката на способността за управление в автомобила водачът трябва да бъде помолен да отговори на специфичен стимул измежду много други стимули (например да следва определен автомобил, да избере определен маршрут, да избере най-доброто място за паркиране и др.).

При нарушение на разпределеността на вниманието водачът може да не е в състояние да разпредели вниманието си между различни стимули, някои от които изискват внимание по време на шофиране, например в кръгово движение. По време на оценката в колата представянето на човека може да се провери в подходящи моменти, като се въвеждат фактори, които проверяват вниманието му като включване на радиото, задаване на разсейващи въпроси или дискутиране на различни събития.

Разгледаните дотук функции на вниманието и рисковете за движението по пътищата, свързани с нарушението им, очертават значимостта на характеристиката за безопасното шофиране. Несъмнено тази и други когнитивни функции, ангажирани в управлението на МПС, трябва да бъдат адресирани както при подготовката на кандидат-водачите, така и при работата с нарушителите на пътя. По-доброто разбиране и осъзнаване на значението на тези функции несъмнено ще повиши компетентността на водачите и ще редуцира рисковете, свързани с тяхното представяне на пътя.

Литература:

- Рачева, Р., Тоткова, З.. Когнитивни характеристики, свързани с управлението на моторни превозни средства. Психологични изследвания, 21, 2, 2018, ISSN:ISSN 1311-4700, 195-209
- Тоткова, З. (2021) Транспортна психология. Същност и значение. Бюлетин за безопасност на движението по пътищата, 6, 46-50
- Тоткова, З.. Личностните черти във връзка с агресивното поведение на шофиране.. В сборник с доклади от XVI Международна научна конференция Приложна психология и социална практика., Варненски свободен университет „Черноризец Храбър“, Университетско издателство, 2017, ISSN:1314-0507, 219-232
- Тоткова, З., Рачева, Р.. Личностни характеристики, свързани с рисковото поведение на пътя. Психологични изследвания, 21, 2, 2018, ISSN:ISSN 1311-4700, 171-193
- Hunter, J and Brower, W. (2009). Driving Fitness, Ability, Skill and Behaviour. In Handbook of disabled drivers assessment. Institute for rehabilitation, Ljubliana, ISBN 978-961-6060-75-2
- Hunter, J., De Vries, J., Brenner-Hartmann, J., Brown, Y., Hekstra, A., Hultman, S., Marchi, S., Marinecek, C., Milatovich, A., Stenback, S., Vestri, A., (2009). Handbook of disabled drivers assessment. Institute for rehabilitation, Ljubliana, ISBN 978-961-6060-75-2
- Posner, M. I., & Petersen, S. E. (1990). The attention system of the human brain. Annual Review of Neuroscience, 13, 25-42
- Totkova, Z.. Interconnection between Driving style, Traffic locus of control and Impulsivity in Bulgarian drivers. Behavioral Sciences, 2020, ISSN:2076-328X, DOI:https://doi.org/10.3390/bs10020058, JCR-IF (Web of Science): 0.455
- Vestri, A and Marchi, S (2009). Neuropsychological phunctions and tests. In Handbook of disabled drivers assessment. Institute for rehabilitation, Ljubliana, ISBN 978-961-6060-75-2



5

УЯЗВИМИ УЧАСТНИЦИ
В ДВИЖЕНИЕТО: ВЪЗРАСТНИТЕ

Подготвил материала:

Анна Аврамова, ДАБДП

Настоящият материал е фокусиран върху статистическите данни за инциденти по пътищата с възрастни хора в различни региони по света. Целта е определяне на рисковете на възрастта с оглед подобряване условията за движение на възрастните хора. Информацията за отделните региони и за държавите е твърде разнообразна. Основна причина за това са разликите в развитието на пътната и уличната мрежа, обществения транспорт, велосипедната и пешеходна инфраструктура, състава на движението, населението, финансовите средства, отношението към безопасността на движението по пътищата и др. Във всеки от изброените фактори се отразява и възрастта на участниците в движението. Според житейския опит на хората, пряко зависим и от възрастта, се променят нуждите от мобилност, включително за по-възрастните, отношението им към рисковото поведение на пътя, способността им навреме да предвиждат различни ситуации и да реагират възможно най-подходящо.



За повечето държави липсват надеждни данни, обвързващи пътищата с възрастта на ползвателите им. Такива например са тези, свързани с ползването на различни пътни превозни средства, с времето за пътуване, с честотата на използване на градските и селските пътища и магистралите и т.н. Въпреки този недостатък разглеждането и анализирането на определена възрастова група като дял от населението и във връзка с честотата на ПТП, с начина на участие в тях или с последствията от ПТП, показва доколко статистическите данни са релевантни за инцидентите и като цяло за предприемане на дългосрочни промени.

Според Института за здравни измервания и оценка към Университета на Вашингтон в Сиатъл (Institute for Health Metrics and Evaluation) броят на загиналите на континентите съществено се различава. Навсякъде по света в периода между 1990 г. и 2019 г. техният брой сред хора на възраст под 49 г. намалява. За същия период обаче смъртните случаи за участниците в движението на възраст от 65 до 69 години се увеличава с повече от 65% (от 39 000 през 1990 г. на 65 000 през 2019 г.). Единствено в Азия техният брой се удвоява (от 20 000 до повече от 40 000).

Глобалният темп на нарастването на загиналите в ПТП за възрастовата група над 70 години е над 80% (от 82 000 до повече от 150 000). За пореден път Азия съставлява най-голям дял: през 2019 г. малко под 92 000 души на възраст 70+ са загинали при пътнотранспортни произшествия – около два и половина пъти повече, отколкото през 1990 г. През 2019 г. Африка регистрира над 80 смъртни случая, което я поставя далеч над средните стойности за Азия, Америка и Европа. В този контекст нещата изглеждат значително по-добре за другите възрастови групи.



Броят на смъртните случаи във връзка с вида на участниците в пътното движение също е много показателен: в световен мащаб около 55 % от хората над 70-годишна възраст са загинали в резултат на пътнотранспортни произшествия през 2019 г. - от тях приблизително 82 500 са пешеходци. Азия представлява по-голямата част от този брой, с малко под 56 000 (68 %). Броят на загинали пътници в света през 2019 г. в тази възрастова група е около 44 000, от които 19 000 са само в Азия. Повечето от загиналите са велосипедисти и мотоциклетисти.

Цитираните цифри показват тенденция, която може да бъде потвърдена чрез проучване на статистическите данни, както и проучвания, публикувани от други институции: **възрастните граждани са изложени на висок риск в пътното движение – не само като пътници, но и особено като пешеходци и велосипедисти.**



Според Международната група за данни и анализ на безопасността на движението International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD) броят на лицата на възраст между 18 и 24 години, загинали при пътнотранспортни произшествия в държавите, които са били анализирани, е намалял с 25 % между 2010 г. и 2018 г. Тенденцията през същия този период за възрастните граждани е обратна: броят на над 65-годишните, които са били тежко ранени при инциденти, се е увеличил с около 7 %, докато при над 75-годишните е имало увеличение от 4,7 %.

Една от причините за това увеличение е нарастващият брой на възрастните граждани в населението като цяло. Освен това в днешно време те често са много по-мобилни, отколкото през предходните десетилетия и продължават да бъдат активни участници в движението по пътищата в по-късните си години. Например в 13 от 31 държави с налични данни, анализирани от IRTAD, резултатите показват, че през 2018 г. процентът на смъртност на граждани над 75 години е бил най-висок.

ЮЖНА КОРЕЯ

Този процент е най-висок в Южна Корея – 29,7 % загинали на 100 000 души от населението. Средната стойност за страната за загинали по пътищата е 7,3 % на 100 000 души. Като цяло през 2018 г. възрастните хора са представлявали 44,5 % от всички загинали по пътищата в Южна Корея. В рамките на тази група голям брой загинали са пешеходци или велосипедисти. В доклад от 2016 г., публикуван от Международния форум по транспорта, са изброени редица причини, поради които тази конкретна държава е постигнала много по-лоши резултати по отношение на пътната безопасност в сравнение с други страни. Изглежда, че много пешеходци в Южна Корея пресичат, без да обръщат внимание на интензивността на трафика. Друг проблем е, че пресичането на по-широки кръстовища отнема повече време, което увеличава риска от произшествие при пресичане, настъпило след като светофарите за пешеходци преминат в червена светлина. Възрастните граждани са в неравностойно положение, тъй като обикновено ходят по-бавно от по-младите. В съчетание с предполагаемото безразсъдно поведение на някои участници в движението, това излага възрастните граждани на по-голям риск.

САЩ

Според Националната администрация за безопасност на движението по пътищата в САЩ между 2009 г. и 2018 г. е имало редица тенденции за възрастовата група при 65-годишните. Най-забележителната от тях е фактът, че броят на фаталните пътнотранспортни произшествия се е увеличил с 30 % през този период, като броят на загиналите пешеходци дори се е увеличил с 65 % (74 % за мъжете и 49 % за жените). Въпреки че броят на загиналите сред велосипедистите на 65-годишна възраст или повече години е относително нисък, той все пак се е увеличил с 86 %. Повечето от възрастните граждани, които загиват при пътнотранспортни произшествия в САЩ, са пътници.

ЕС

В Европейския съюз през 2018 г. при пътнотранспортни произшествия са загинали 25 082 души. В сравнение с 35 315 загинали през 2008 г., това е 29% спад. От загиналите през 2018 г. 7 274 са били на възраст най-малко 65 години, което представлява около 29% от всички загинали. През 2008 г. броят на загиналите за тази група е 7 397 – малко под 21%. Спадът в абсолютните стойности за тази възрастова група през този период е само 5 %, а процентът на общия брой на смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия се е увеличил значително. Между 2010 г. и 2018 г. броят на загиналите по пътищата е намалял при почти всички групи - сред 18-24-годишните дори е намалял с 43 %.

И обратно, във възрастовата група 65+, 5% повече хора са загинали при пътнотранспортни произшествия през 2018 г., отколкото през 2010 г. Това може да бъде една от последиците от остаряването на населението в ЕС с всяка изминала година.

През 2018 г. около 512 милиона души са живели в ЕС (ЕС-28). Сто милиона от тях – 20 % – са били на възраст 65 или повече години. През 2014 г. този дял е бил само 18 % (около 95 милиона от почти 508 милиона). В това отношение посочената във въведението демографска промяна отчасти е причина за по-бавното намаляване на загиналите по пътищата сред възрастните граждани. Въпреки това тази група като цяло е непропорционално засегната – процентът на всички загинали по пътищата се е увеличил повече от процента на населението, което попада в тази възрастова група. Това налага по-подробен анализ на статистическите данни. По-внимателна проверка показва, че около 40 % от загиналите жени са били във възрастовата група 65+. За мъжете делът е само около 24 %. Причината за това е, че броят на по-младите мъже участници в пътното движение е по-висок, както и тяхната готовност да поемат рискове. Налице са и забележителни констатации по отношение на видовете участници в пътното движение. Например 47 % от загиналите пешеходци в пътното движение са били в групата 65+.

Картината е подобна и за броя на велосипедистите, които са претърпели тежки наранявания при злополуки, около 45 % от които са във възрастовата група 65+. Това прави незащитените участници в пътното движение особено важна група сред възрастните граждани. Ключов фактор за това по-високо равнище на уязвимост е свързан с възрастта – като се има предвид един и същ вид злополука, рискът от по-тежки или фатални наранявания би бил по-голям за възрастните граждани, отколкото за по-младите. Възстановителният процес при възрастните хора отнема по-дълго време и често включва усложнения.

ФРАНЦИЯ

Франция е добър пример за изтъкване на риска от ПТП за възрастните граждани по време на движение по пътищата в ЕС. Според френската обсерватория за пътна безопасност French Road Safety Observatory (ONISR) 3 244 души във Франция са загинали при пътнотранспортни произшествия през 2019 г., 849 от които са били възрастни граждани (около 26%). Това представлява леко увеличение с 0,8 % в сравнение с 2018 г. Като цяло броят на смъртните случаи при ПТП се е увеличил средно с 1,2 % годишно между 2010 г. и 2019 г. Тежестта на пътнотранспортните произшествия сред възрастните граждани е много по-голяма, отколкото при другите възрастови групи. За хората на възраст под 65 години има 4-ма загинали на 100 ранени, докато тази цифра е 8 за хората на възраст между 65 и 74 години и 16 за хората на възраст 75 г. Общо 54 % от възрастните хора, загинали при пътнотранспортни произшествия във Франция, са били пътници, 30 % са пешеходци и 9 % процента велосипедисти.

ГРЕШКИ НА ВОДАЧА КАТО ПРИЧИНА ЗА ПРОИЗШЕСТВИЯ

Поведението по време на движение по пътищата се променя с напредването на възрастта на хората. Има ясни разлики във вида на грешката на водача, която води до произшествия. Това става ясно от докладите на служителите на реда, когато определят основната вина за пътното произшествие. Младите неопитни водачи и водачите в напреднала възраст представляват специфични рискови групи. Всички възрастови групи включват произшествия, в които участва само един автомобил и няма други участници в пътното движение – известни също като произшествия с едно превозно средство.

НАПРЕДЪКЪТ В ТЕХНОЛОГИЯТА НА ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА

Напредъкът в технологията на превозните средства има потенциала да избегне рискови ситуации и да намали общия брой на произшествията. Автомобилите, които са със съвременни системи за подпомагане на водача, са подходящи и за възрастни граждани. Също така, подобреното ниво на защита в съвременните автомобили намалява риска от нараняване и на пътниците в автомобила в случай на произшествие. Тези подобрения са от полза за всички възрастови групи.

Според Европейската комисия броят на смъртните случаи по пътищата в ЕС е спаднал за почти всички възрастови групи между 2010 г. и 2018 г. – при 18-24-годишните дори е намалял с 43 %. И обратно, във възрастовата група на 65-годишните 5% повече хора са загинали при пътнотранспортни произшествия през 2018 г., отколкото през 2010 г. Ако искаме да постигнем целта за повишаване на пътната безопасност за всички, като същевременно отговаряме на индивидуалните изисквания за мобилност за всяка възрастова група, ще са необходими силно нюансиран подход и прецизни анализи. Сравняването на статистическите данни за произшествията между различните възрастови групи е подходящо средство за идентифициране на различните или дори идентични слаби места в начина, по който те използват пътищата.

Източници:

<https://www.dekra-roadsafety.com/en/severely-increased-risk-for-pedestrians-and-cyclists/>

6

ОБЕЗОПАСЯВАНЕ НА
ПЪТНОСТРОИТЕЛНИ ОБЕКТИ

Подготвил материала:

Росен Рапчев, ДАБДП

Хората, извършващи дейности на и в близост до пътното платно, се наричат „лица, работещи на пътя“. Те също са участници в движението и като такива са подложени на риск от попадане в пътен инцидент, в т.ч. поради подценяване на ситуацията или неправилно обезопасяване на работната зона. През всяка от последните пет години загиват по двама работника на пътя. През 2020 г. в района на работни зони са настъпили 15 тежки ПТП, като двама са загубили живота си, а други 14 са били ранени.

За обезпечаване на строителни, ремонтни, поддържащи, контролни или др. дейности в близост до пътното платно или върху него се въвеждат **временни организации и безопасност на движението (ВОБД)**, с които се определят възможностите за придвижване. За да бъдат нормативно подсигурени тези дейности, Министерството на регионалното развитие и благоустройството ги е регламентирало в НАРЕДБА №3 за временната организация и безопасността на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътищата и улиците. Тази наредбата се прилага също за сигнализиране на препятствия в обхвата на пътя или улицата, възникнали в резултат на аварии и ПТП.

Временната организация на движение се прилага, когато при извършване на СМР се създават затруднения и опасности за всички участници в движението, като намаляване широчината на пътната настилка или нарушаване на нейната цялост, намаляване ширината на банкетите или на тротоарите, рязко влошаване на състоянието им и др.

Правилно поставената сигнализация цели въведената ВОБД да е ясно видима и разбираема от всички участници в движението по всяко време на денонощието и при всякакви метеорологични условия, както и да осигурява навременна и достатъчна информация за изменените пътни условия.

За осигуряване на безопасни условия на труд, както и безопасно преминаване на участниците в движението в зоната на СМР, се използват самостоятелно или съчетано пътна маркировка, пътни знаци, пътни светофари и други средства за сигнализиране.



В случаите на дълготрайни дейности възложителите на СМР отговарят за изработването и съгласуването на проекта за ВОБД. Собственикът на пътя/улицата или администрацията, която го управлява, отговаря за сигнализирането на препятствия в обхвата на пътя/улицата, възникнали в резултат на аварии, както и за премахването на въведената сигнализация след отпадане на необходимостта.

При дълготрайни ремонти се въвежда пълно или частично затваряне на пътното платно. Когато движението по дадена пътна отсечка напълно се преустанови, то се пренасочва по обходен маршрут, подходящ за поемане на пътния поток без това да създава опасност за движението. Допустимо е да се въведат и повече обходи, ако един самостоятелно не може да поеме интензивността на движението. При частично затваряне се създава организация за преминаване на превозните средства в зависимост от широчината на пътното платно с осигуряване на различен брой ленти.

Краткосрочни ремонти са тези, при които времетраенето от започването до окончателното им завършване е до две денонощия. Лицата, които извършват тези ремонти, отговарят за сигнализирането на работния участък в обхвата на пътя/улицата съгласно предварително утвърдена схема. Дейностите се изпълняват в светлата част на денонощието, като при необходимост от продължаване на работата през тъмната част, мястото на работа и нейната сигнализацията се осветяват подходящо.

Аварийни работи са неотложни работи вследствие на внезапно появили се препятствия на пътя, внезапна необходимост от ремонт на съоръжение от техническата инфраструктура, пътнотранспортно произшествие и други форсмажорни обстоятелства. Аварийните СМР могат да започнат веднага по утвърдения за това ред, като едновременно с това работният участък се сигнализира със съответната сигнализация на краткотрайни/подвижни стойки и елементи.

При затваряне на тротоар или пешеходна алея за провеждането на пешеходното движение се устройва временна пешеходна пътека чрез отнемане на част от широчината на платното за движение. Целта е да не се затруднява пешеходното придвижване в участъка от ремонтните дейности и подсигуриването му с обезопасена зона за движение.

Работниците, извършващи дейност на и около пътното платно, следва да носят работно облекло с ярък цвят и светлоотразителни ленти, като отговорникът на обекта съблюдава за спазване на безопасните условия на труд. Преди започване на работа всички работници следва да са инструктирани. При пристигане на място се проверява за правилно въведена временна организация на движението, съгласно утвърдения проект.

При извършване на аварийни или поддържащи дейности мястото на работа внимателно се обезопасява със сигнализация, която да е ясно различима от всички участници в движението и е съобразена с съответния път и извършваните по него дейности.



7

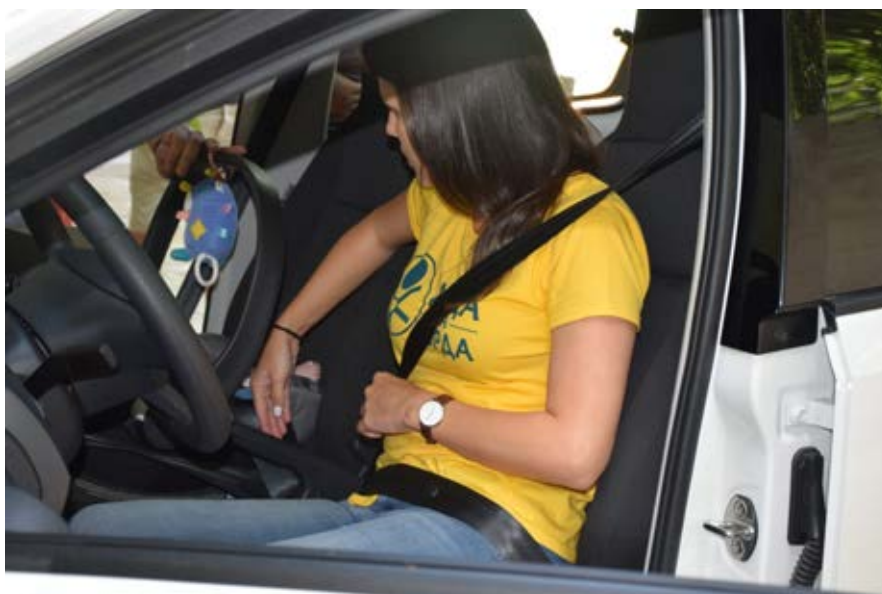
ДЕТСКА БЕЗОПАСНОСТ
В КОЛАТА /ПРОДЪЛЖЕНИЕ/

Гостуващи автори:

Деца на борда

Знаете ли, че при произшествие с 50 км/ч дете, което не е обезопасено, ще бъде изхвърлено напред със сила от 30 до 60 пъти по-голяма от собственото му тегло и ще претърпи травма, равностойна на падане от 6-ия етаж? Също толкова опасно е детето да се държи в скута на родителя. При скорост 50 км/ч вероятността от смърт на детето, седящо в скута, е около 70%. Дори при удар със 30 км/ч дете с тегло 7 кг. ще излети от ръцете на възрастния, тъй като ще бъде изложено на сила от над 135 кг. Да се удържи такава движеща се маса е невъзможно.

Българското законодателство задължава водачите да поставят в автомобила столчета за кола, в които да превозват децата (членове 137б - чл. 137д от Закона за движението по пътищата) до достигане на ръст 150 см или възраст 12 години (в зависимост от това кое събитие настъпи първо). Превозването на деца в нарушение на изискванията се санкционира с глоба в размер на 50 лв. и 6 контролни точки.



Детското столче за кола е единствената вещ, която може да спаси живота на детето в случай на пътен инцидент. Поради тази причина, изборът на подходящо столче е изключително важен. Ето и основните стъпки, които е желателно да съобразите, когато купувате столче за кола за детето си:

Определете правилно групата на детското столче, като съобразите възрастта, килограмите и височината на детето. В най-добрия случай бихте ползвали няколко различни столчета, преминавайки през различните възрасти на детето („кошница“ за бебето, столче с удължено ползване обратно на движението за подрастващото дете до 4 или 6-годишна възраст и бустерна седалка с облегалка за по-големите деца).

Определете начина на монтаж според колата си. Ако тя разполага с ISOFIX система, е препоръчително да купите столче с такъв монтаж поради по-лесния монтаж и по-малкия риск от неправилна употреба. Повечето автомобили, произведени след 2006 г., имат ISOFIX система. В противен случай трябва да изберете столче, което се монтира посредством автомобилния колан.

Столчето задължително трябва да отговаря на изискванията на стандартите за безопасност на Европейския съюз. В момента в Европа действат два различни стандарта – ECE R44/04 и UN R129 (известен също като i-Size). Те гарантират покриване на минимални изисквания за безопасност. Столчетата, които се произвеждат след 2019 г., трябва задължително да покриват стандартите на новия регламент – i-Size.

За осигуряване на максимална безопасност можете да прегледате резултатите от краш тестовете в някоя от европейските независими тестови организации.

Препоръчително е детето да пътува възможно най-дълго в посока обратно на движението (поне до 4-годишна възраст), тъй като това осигурява 5 пъти по-голяма безопасност в сравнение със столче, обърнато напред.

Изпробвайте столчето в колата си, преди да го купите, за да се уверите, че пасва и може да се монтира правилно вътре. При монтажа е важно да проверите упътването на автомобила, за да сте сигурни, че Вашето столче може да бъде монтирано в него, на кои седалки и как, и разбира се – да следвате стриктно инструкциите за монтаж на производителя на столчето.

Като допълнение можете да помислите за някои аксесоари, които да помогнат за по-приятно пътуване, например: огледало за обратно виждане, в което ще можете да се виждате с детето, а то ще може да наблюдава и пътя напред, когато се вози отзад обратно на движението; протектор за седалката, който ще предпази автомобилната седалка от мръсотия и следи от обувки; щори или други слънчеви протектори за задните прозорци, които да пазят детето от силните лъчи през лятото; стикер „Дете в колата“, за да предупредите околните шофьори да бъдат по-внимателни около Вас.

Знаете ли, че съгласно Закона за движението по пътищата слизането и качването на деца до 12 години от и в автомобил, спрял на пътното платно, се извършва откъм страната на тротоара или банкета!

Изборът на подходящо за детето и колата Ви столче е само първата стъпка от осигуряване на детската безопасност в колата. Следващата не по-малко важна е правилната употреба на столчето. Не забравяйте, че и най-доброто столче, което не е монтирано правилно или се ползва спорадично и/или погрешно, не може да предпази детето Ви в случай на ПТП.

Ето няколко съвета за правилна употреба:

Винаги ползвайте столчето според инструкцията за употреба на производителя!

Неправилното използване на столче за кола е също толкова опасно, колкото и ако изобщо не използвате такова. Понякога виждаме хората да използват столчета за новородено, поставени по посока на движението; или столчета с 5-точков колан, но детето е закопчано с автомобилния колан, или деца в бустерни седалки, с колан, който минава под мишниците и през корема, вместо през рамото и ханша. Тези неща, както и всичко, което не е изпълнено според инструкциите на производителя, е изключително опасно и застрашава живота и здравето на детето Ви. Неправилното използване на столче за кола е също толкова опасно, колкото и ако изобщо не използвате такова.

Винаги затягайте добре коланите!

Колани, които са разхлабени или усукани, няма да предпазят детето Ви при катастрофа или внезапно спиране. Когато закопчаете детето, трябва да не можете да поставите повече от два пръста между колана и гърдите на детето. Коланите трябва да прилягат плътно по тялото на детето и да не висят. Ако са усукани, те не могат да разпределят равномерно силите при катастрофата.

Винаги сваляйте дебелите върхни дрехи, преди да сложите детето в столчето му! Много често срещана грешка, за която повечето хора не знаят, е, че подплатените зимни дрехи като палта, якета и космонавти са опасни за използване в столчето за кола. Тези дрехи са пълни с много въздух, който при произшествие ще се компресира. Това означава, че по този начин закопчани, коланите са по-разхлабени и не са регулирани достатъчно плътно по тялото на детето. Така че носенето на зимно яке в колата не е безопасно. Детето трябва да носи тънки неподплатени дрехи в столчето за кола. В студените дни можете да завиете детето с одеяло или с якето му, но върху правилно затегнатите колани.

Винаги добре облегнато в бустер седалката!

Когато детето Ви ползва столче тип „бустер“, при което е обезопасено само с автомобилния колан, трябва всеки път добре да затягате колана му, както и редовно да му напомняте и да съблюдавате да седи добре облегнато назад, за да може при нужда коланът му да сработи достатъчно добре.

Знаете ли, че: средно 20 деца загиват в България всяка година, возейки се в автомобил. Повече от 600 са ранени. Над 60% от всички ПТП се случват в населени места.

www.sars.gov.bg

56

Още информация за избора и ползването на детски столчета за кола можете да намерите на страницата на „Деца на борда“ - www.kidsonboard.bg

8

ДОБРОТО
ПОСЛАНИЕ

Г-н Емил Денков,
мениджър транспорт
и логистика

Нашите приоритети са:

Труд. Постоянство.
Амбиция. Позитивизъм.
Спазване на правилата
за движение.
Високи морални
отговорности на всички
служители.



Чрез подходящи логистични решения и поради спецификата на товарите (бързо развалящи се продукти) организацията, която представлявам, се налага на пазара като коректен търговски и транспортен партньор. Основно дейността е насочена към извършването на хладилен транспорт в България и Европа. Като предпоставка за качеството на предлаганата услуга и осигуряването на безопасни условия на движение, инвестираме в закупуването на нови хладилни композиции и екологосъобразни влекачи, оборудвани с подходяща техника за подпомагане на водачите.

Освен ангажиментите към работата, ние се стремим да опазваме околната среда и да предоставяме безопасни условия на труд като закупуваме най-съвременна техника и оборудване. Наш приоритет е водачите, управляващи автомобилите, да са отлично подготвени и да не нарушават правилата за движение. Това предизвикателство е осъществимо с общото съдействие на всички служители и особено на ръководителите. Неизбежно се налага осъществяване на ефективен контрол на поведението на водачите на товарни автомобили. Знаейки отговорността, която поемаме на пътя, безопасността на движение е интегрирана в цялостната ни дейност. Навременното доставяне на стоки е свързано с добро планиране и контрол на маршрута на нашите водачи. Условията, в които те работят, са на много високо ниво, като от тях също се очаква да поддържат и подобряват същите. Създадена е и организация да се проверяват ежеседмично всички превозни средства на фирмата за допуснати законови нарушения по време на движение. Своевременно подаваме информация на контролните органи относно провинилия се водач, като към него от ръководството допълнително се обръща внимание, че фирмената политика не толерира и не допуска служителите да нарушават правилата за движение по пътищата. Планирането на маршрута, както и постоянното следене през сателитна система движението на всяко едно превозно средство, въздействат допълнително на водачите да не нарушават правилата. Стриктното следене на часовете за почивка е обвързано и с предприетите мерки за обезпечаване местата/паркингите за престой. Също така на дългите международни курсове се осигуряват винаги двама водачи, което прави превоза конкурентен, а водачите - по-внимателни.

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/>; снимков материал на гостуващи автори

Предпечатна подготовка: ДАБДП

Номер и дата на изданието: ISSN 2738-7445, №12, Дата: 29.10.2021 г.