

УТВЪРДИЛ:
ТАНЯ ДИМИТРОВА
Областен управител на област Ямбол

СТРАТЕГИЯ

ЗА ПОДОБРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО УЛИЦИТЕ И ПЪТИЩАТА НА ЯМБОЛСКА ОБЛАСТ ЗА ПЕРИОДА 2011 - 2020 г.

Стратегията за подобряване безопасността на движението по пътищата в Ямболска област е продължение на приетата Националната стратегия на Република България за периода 2011 - 2020 г. и е документ, задаващ насоките за изпълнение на политиката за подобряване условията за движение по пътищата и намаляване на жертвите при пътнотранспортни инциденти.

Стратегията се вписва в контекста на обявеното от ООН „Десетилетие за активни действия за безопасност на движението по пътищата 2011-2020г.

1. УВОД

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

За периода 2001 - 2010 г. по пътищата на област Ямбол в резултат на ПТП са загубили живота си 203 граждани, а 1055 са получили специализирана медицинска помощ след сериозни наранявания, част от тях са останали с трайни увреждания за цял живот.

В последните години съществува тенденция на ограничаване на тежките ПТП и жертвите при тях .

В резултат на пътнотранспортните произшествия националните икономики всяка година търпят загуби в размер над 2% от брутния вътрешен продукт. През 2009 г. в рамките на Европейския съюз са отчетени загуби от ПТП в размер на 130 млрд. евро.

Голяма част от пътнотранспортните произшествия са предотвратими и са отражение на съществуващото поведение на участниците в движението, нивото на конфликтност на пътната инфраструктура и нейната активна и пасивна безопасност, техническата изправност на автомобилния парк и неговата активна и пасивна безопасност, както и състоянието на долекарската и специализираната медицинска помощ.

Намаляването на жертвите и загубите в резултат на пътнотранспортните произшествия следва да се търси в изменението на тези определящи аварийността фактори, чиято промяна изисква целенасочени действия и адекватни инвестиции.

2. ПРЕДМЕТ НА СТРАТЕГИЯТА

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

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

Еднакво внимание следва да се отделя за усъвършенстване на всеки от тези показатели чрез разработване на цели и програми за постигането им.

Особено актуално е въвеждането на транспортна система, толерантна към грешките, безотказна към нарушенията и пазеща човешкото тяло от фатални наранявания. В тази насока определено значение имат дейностите по формиране на безопасно поведение на участниците в движението, изграждане и подържане на ниско конфликтна пътна инфраструктура, даваща ясни послания към участниците в движението и осигуряваща защитата им при фатални грешки, автомобилен парк с висока степен на техническа изправност, активна и пасивна безопасност и своевременната медицинска помощ.

Постигането на положителни резултати в тази насока изисква, от една страна, нов вид взаимодействие между държавните институции и неправителствените организации и частния сектор, а от друга - нов вид култура в управлението на безопасността на движението на национално, регионално и общинско ниво, в предприятията, учебните заведения и в семейството.

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

3. ПРИНЦИПИ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО

В основата на настоящата стратегия за формиране на политиката по безопасността на движението стои тезата, че по-голямата част от катастрофите са предотвратими и че

намаляването на загубите от пътнотранспортните произшествия е преди всичко грижата за конкретния човек, бъдещето и просперитета на нацията. Намаляването на нещастията по пътищата изисква обединяване на усилията на институциите и воля за провеждане на конкретни дейности за безопасно функциониране и намаляване на грешките на системата водач - автомобил - път. В тази връзка философията на настоящата стратегия е подчинена на следните принципи:

3.1. Принцип на ограничените човешки възможности

Човек естествено допуска грешки. Човешкият организъм е с ограничени възможности. Ние всички правим грешки и трябва добре да познаваме границите на нашите способности. За осигуряване безопасността на движението следва да се откриват, систематизират и анализират човешките грешки и да се прилагат подходи за тяхното елиминиране и смекчаване на тяхното действие.

3.2. Човешкото тяло е лесно наранимо

Човешкото тяло има ограничени възможности да понася удари. Превишаването пределите на тези възможности води до наранявания и смърт. Безопасността изисква създаването на такава пътнотранспортна система, при която усилията, които се получават при ПТП, да са в границите на възможностите на човешкото тяло да понася удари. Това означава, че пътното превозно средство трябва да защити пътниците и другите участници в движението. Проектантите на пътната инфраструктура и тези, които я експлоатират, трябва да отчитат тези ограничения. Следва да се отчитат и възможностите на уязвимите участници в движението като пешеходци, велосипедисти, мотористи да понасят удари без сериозни последици.

3.3. Безопасността на движението е споделена отговорност

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

Безопасното участие в движението е съвместна отговорност на неговите създатели, организатори и потребители. Политиката за пътна безопасност следва да се реализира и през отраслите като енергетика, околна среда, здравеопазване, наука и образование, нови технологии, застраховане, търговия, и др.

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

3.4. Транспортната система е приятел на човека

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

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

3.5. Нарастване употребата на общественя транспорт

Автобусите и влаковете са по-безопасен транспорт от автомобилите и мотоциклетите. Метрополитенът няма конфликти с наземното движение. По-масовото използване на алтернативни видове транспорт ще намали задръстванията и вредните емисии и ще подпомогне устойчивото развитие.

4. ЦЕЛ И ВИЗИЯ

4.1. Визия за безопасно движение по пътищата

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

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

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

4.2. Цел на стратегията

Целта на стратегията е намаляване на последствията от пътнотранспортните произшествия към 2020 г. спрямо показателите в област с административен център Ямбол за 2010 г.

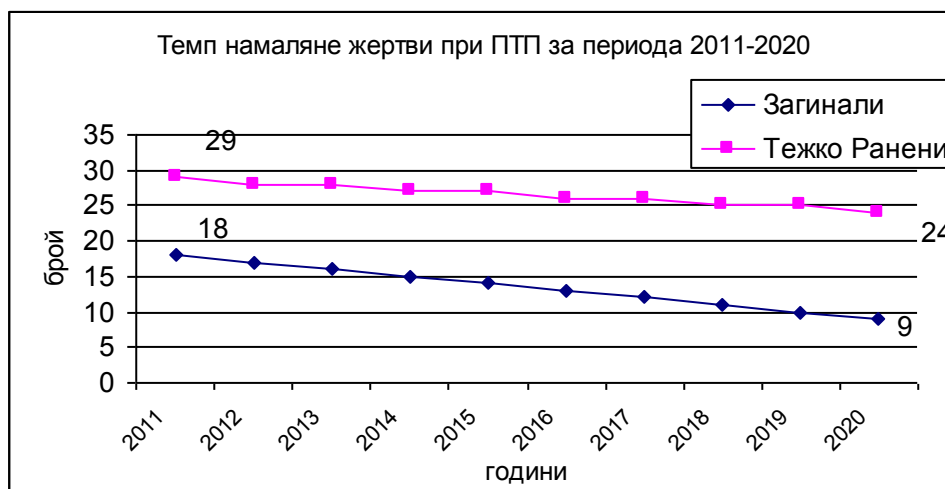
4.2.1. Намаляване броя на убитите при ПТП с 50%.

През 2020 г. техният брой не трябва да надвишава 9.

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

През 2020 г. техният брой не трябва да надвишава 24.

4.3. Темп на намаляване на жертвите съгласно целта на стратегията



5. СТРАТЕГИЧЕСКИ НАПРАВЛЕНИЯ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО

5.1 Подобряване на управлението на безопасността на движението

5.1.1 Загуби от пътнотранспортни произшествия

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

5.1.3 Диалог с гражданското общество по проблемите на безопасността на движението

5.1.4 Активизиране на неправителствените организации за решаване проблемите на безопасността на движението по пътищата

5.1.5 Активизиране на здравната общност в процеса на решаване проблемите на безопасността на движението

5.1.6 Насърчаване алтернативните форми на придвижване

5.1.7 Приемане мерки за предпазване на служителите от регионалните институции от пътнотранспортни произшествия и наранявания

5.1.8 Подобряване финансирането на безопасността на движението

Доказано е че 1 финансова единица, вложена в безопасността на движението, донася ползи в размер от 5 до 10 финансови единици

5.2. Подобряване на образованието и уменията на участниците в движението

Участникът в пътното движение е първото звено от веригата на пътната безопасност. С цел предпазване на хората от пътни произшествия се изисква постоянно въздействие върху човешкото съзнание.

5.2.1. В семействата:

- прилагане на личния пример на родителите за обучение на детето за безопасно участие в пътното движение;
- подкрепа за творчески изяви - създаване на разкази, стихотворения и песни за безопасно участие на децата в пътното движение.

5.2.2. В детските градини:

- прилагане на единна политика за обучение на децата в детските градини, разработена на национално ниво от МОМН;

- разпространяване на положителния опит по отношение на обучението за безопасно участие на децата от детските градини в пътното движение;
- организиране и провеждане на състезания, конкурси, викторини и др. по безопасност на движението с включване на семействата на деца в предучилищна възраст

5.2.3. В началното училище:

- прилагане на единна политика за обучение на децата за формиране на знания и умения за опасностите в пътното движение, които застрашават здравето и живота;
- прилагане на система за поетапна проверка на знанията и уменията и издаване на сертификат за безопасно участие като пешеходци и велосипедисти, след утвърждаването му от МОМН;
- обучение на децата в извънкласните форми - викторини по безопасност на движението, приложно колоездене, Деца обучават деца;
- включване на семейството в обучението на децата за формиране на знания и умения за опасностите в пътното движение

5.2.4. В основното и средното образование:

- продължаване прилагането на единна политика за обучение на децата за формиране на знания и умения за опасностите в пътното движение;
- изучаване на опасностите при управление на мотопеди, мотоциклети и автомобили;
- обучение по безопасно управление на МПС според възрастта на учениците.

5.4 За по - безопасна инфраструктура

Пътната инфраструктура е един от основните елементи на транспортната система,който осигурява мобилността на хората и същевременно оказва влияние върху безопасността на движението.Тя следва да осигурява оптимални условия за придвижване на всички участници в движението,да изпраща ясни и разбираеми послания към тях.

С цел постигане на по ефективни резултати при подобряване на характеристиката на пътната инфраструктура и за по голяма безопасност на движението следва да се предприемат мерки за оптимизация на пътната инфраструктура,особено в участъците с наситеност на ПТП,както и да се провежда постоянен мониторинг за откриване,сигнализиране и обезопасяване на съответните участъци.

5.4.1 Подобряване безопасността на пътната инфраструктура в населените места

-разработване на нова и подобряване на съществуващата нормативна уредба за качествено проектиране и изграждане на транспортно –комуникационни мрежи и техните елементи от гледна точка на безопасност на движението

-разработване на нормативна уредба ,стратегически документи и инвестиционни планове за изграждане на зони с успокоен трафик,,зони 30”,училищни зони,пешеходни зони,жилищни зони:

-разработване и реализация на насоки за намаляване на пешеходната аварийност в населени места чрез разделяне на двата потока

-ограничаване възможностите за преминаване с висока скорост на транзитно преминаващите МПС през проходимите селища по републиканска и общинска пътна мрежа с въвеждане на строг контрол в населените места на средната скорост за участъка,а транзитното движение над 3000 МПС за денонощие да се изведе извън населеното място.

-изграждане на подземни,наземни и надземни паркинги с цел освобождаване на пътното платно от спрели и паркирани автомобили,за намаляване на задръстванията и ускоряване придвижването на МПС

5.4.2 Ограничаване на ПТП от вида „напускане на платното за движение

-разработване на програма за подобряване информираността на водачите на МПС за пътната обстановка

-използване на съоръжения и подходяща маркировка за успокояване на движението при навлизане в опасни зони от пътя/например:изпълнение на тресящи полоси в края на платното за движение и др.

-избиране на подходящи скоростни режими,гарантиращи устойчивостта на автомобила

-изпълнение на програми за подобряване на пътното поддържане

-прилагане на екологично приемлив начин за установяване,обезопасяване и отстраняване на опасните дървета чрез етапна подмяна на дървесните видове с храстовидни насаждения

-разработване на национална политика за намаляване опасността от крайпътни стълбове чрез премахването им от сервитута на пътя

-разработване и прилагане на насоки за подобряване обезопасяването в зоната на канавките и обратните наклони с цел намаляване на преобръщанията

5.4.3 Ограничаване на ПТП в зоните на хоризонталните криви:

-подобряване видимостта в хоризонталните криви като се премахнат препятствията в зоната на видимост/дървета,храсти,билбордове и др.

-подобряване сигнализацията и поддържане на маркировката в опасните криви и предупреждаване на водачите,че приближават опасните криви-да се изготвят и приемат стандартни схеми за сигнализиране и маркировка на опасните криви

-разделяне на насрещно движещите се потоци при ремонт на съответния опасен участък

-поощряването на т.нар.„тресящи полоси”

-създаване на организация за постоянен контрол на аварийността в зоните на хоризонталните криви

-периодично обобщаване и ускорено прилагане на добрите европейски практики по обезопасяване на хоризонталните криви

5.4.4 В зоните на кръстовища

-реконструкция на съществуващи кръстовища в кръгови кръстовища

-изграждане на повдигнато пътнo платно при отделни кръстовища с цел намаляване скоростта на преминаване

-механично предупреждение на водачите за приближаване към кръстовище,при което пресеченият път е с предимство

-намаляване скоростта на движение в подходите към кръстовището чрез изкуствено стеснение на лентата за движение

5.4.5 Обезопасяване на местата и участъците с концентрация на ПТП

-извършване на инспекции на пътната инфраструктура с цел превантивно откриване и намаляване на рисковете от катастрофи

-участие в проекти на ЕС, в това число и по проекти в класификацията на пътната мрежа по степен на аварийност

-отстраняването на местата с висока аварийност чрез промяна на елементите на пътя в този участък-

-повишаване на видимостта при завой чрез поставяне на пътни огледала и др.

5.5. За по- безопасни пътни превозни средства

Техническото състояние, пасивната и активна безопасност на парка от ППС оказва съществено влияние върху броя на пътнотранспортните произшествия и последствията от тях. Рискът от участие в пътнотранспортно произшествие с тежки последици на старите автомобили е значително по-голям. Изследване в национален мащаб показва, че при 60 % от тежките пътнотранспортни произшествия, завършили със смърт на място през първото шестмесечие на 2011 г. са с автомобили на възраст над 20 годишна възраст.

Техническата изправност на пътните превозни средства е ключов фактор за постигане на целите на областната стратегия за безопасност на движението. В тази връзка посредством всеобхватен и усъвършенстван технически контрол следва да се повиши и поддържа техническата изправност на парка от пътни превозни средства. За постигане на тези цели е необходимо:

- Усъвършенстване на качеството и обхвата на периодичните технически прегледи, както и повишаване отговорността на техническите пунктове и ангажираните лица в тази насока;

- Повишаване качеството на пред пътните технически прегледи и повишаване отговорността на превозвачите по отношение на техническите неизправности на техните превозни средства;

- Повишаване на обхвата за контрол на техническата изправност на пътните превозни средства на пътя, с цел намаляване на броя на движещите се технически неизправни и не оборудвани пътни превозни средства;

- Усъвършенстване на критериите за техническа изправност на пътните превозни средства според спецификата на времето и сезона по отношение на оборудването и видимостта;

- Усъвършенстване и разширяване обхвата на контрола по оборудването и изправността на ограничителите на скоростта и тахографите при автомобилите за превоз на пътници и товари.

-

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

- поощряване навлизането на пазара на МПС със системи подпомагащи безопасността на движението
- създаване на организация за изучаване и прилагане на положителните практики по използването на ИТС в дългосрочен план

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

Нещастията по пътищата на страната възникват неочаквано, по всяко време и на различни места като обикновено са съпроводени с наранявания и състояния, често заплашващи живота на пострадалите.

Всеки ден десетки загиват и значителен брой страдат поради липсата на знание за превенция на спешни ситуации или защото не им е оказана навременна и адекватна помощ.

Тази ситуация би могла да се промени значително, ако по-голям брой хора са обучени да оказват първа долекарска помощ.

По смисъла на нашето законодателство „първа долекарска помощ” е прилагането на подходящи животоспасяващи мерки, които спомагат да се стабилизира и облекчи състоянието на пострадалите до пристигането на специализиран медицински екип.

5.7.1 *Усъвършенстване на системата за оповестяване за настъпилото ПТП с пострадали хора:*

- Създаване на организация за подобряване на ефективността и бързината на спасителните операции при тежки ПТП чрез въвеждане на общоевропейската бордова система eCall за спешни повиквания от превозни средства. Чип, който ще бъде инсталиран във всички нови автомобили, ще съобщава автоматично на телефон 112 за катастрофа. Системата трябва да започне да функционира от 2015 година във всички страни членки на ЕС. Централите на 112 вече се подготвят за промяната.
- Връзката между РКЦ и медицинските екипи се осъществява чрез разговорно устройство на GPS системата или станция „ТЕТРА”.
- Провеждане на кампании от различни медии за повишаване знанията и отговорността на хората за възможностите за бърза връзка при тежки ПТП, вкл. предварително записване в мобилните си устройства на телефоните 112 и на близки.

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

- Ежегодно се провеждат курсове съвместно с БЧК, с което се повишават познанията на водачите на МПС от ЦСМП гр. Ямбол относно необходимите действия, в случай на тежко ПТП с ранени хора. След преминаване курса на

обучение се издава сертификат за завършен курс „Базисно обучение по първа долекарска помощ”.

- ЦСМП има утвърден правилник за устройството и дейността. Автомобилите и медицинските екипи са оборудвани по Наредба №45/26.08.2010 год. на МЗ за утвърждаване на медицински стандарт „Спешна помощ”.
- Дейността на реанимационния екип се осъществява със специализиран санитарен автомобил, осигурен със следното оборудване и апаратура – кислородна инсталация, аспиратор, перфузор, дефибрилатор, преносимо ЕКГ, респиратор, реанимационна чанта с набор за реанимация.

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

- Дейността в ЦСМП се осъществява при непрекъснат денонощен режим на работа на база 12 часови дежурства.
- Оказване на спешна медицинска помощ на мястопроизшествието и при БАК.
- Не по-късно от една минута след приключване на обработката на повикване за пациент със спешно състояние РКЦ възлага изпълнението му на най-близко разположения до мястопроизшествието свободен екип за спешна медицинска помощ.
- Не по-късно от една минута след приемане на възложеното повикване екипът е длъжен да се отправи към предадения им от РКЦ адрес и за възможно най-кратко време, използвайки най-целесъобразния маршрут, да пристигне на подадения за изпълнение адрес.
- При пристигане на мястото на инцидента да информират РКЦ.
- При необходимост от възникнали проблеми, да изискат от РКЦ изпращането на повече екипи на мястопроизшествието.
- Да предадат пациентите в спешните отделения в лечебните заведения за болнична помощ

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

5.7.5 Усъвършенстване на системата по оказване на посттравматични грижи за пострадалите при ПТП

6. КЛЮЧОВИ ФАКТОРИ

6.1 Ограничаване влиянието на превишената и несъобразена скорост

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

6.1.1 Повишаване знанията на участниците в движението за влияние на скоростта върху безопасността на движението

6.1.2 Оптимизиране на скоростните режими на движение по пътищата

6.1.3 Ускорено изграждане на елементи от инфраструктурата осигуряващи спазването на въведените скоростни режими

6.1.4 Повишаване ефективността на контрола върху скоростните режими на движение

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

6.3 Повишаване ползваемостта на обезопасителните колани,каска и детските обезопасителни системи

6.4 Ограничаване на разсейването по време на шофиране

6.5. Ограничаване влиянието на умората върху тежките пътнотранспортни произшествия.

Ефектът от умората на водачите върху тежките произшествия по пътищата е трудно да се определи, но е признат като голям и непрекъснато нарастващ проблем. Умората е фактор допринасящ за катастрофите най-вече при дълги пътувания, а също и при кратки пътувания, когато водачът е бил лишен от сън. Съществуват тези, че лишаването от сън може да има същите опасни последици, както и консумацията на алкохол. Изследвания са установили, че водачи, шофирали след като са били будни от 17 до 19 часа се представят по-лошо, отколкото тези с наличие на алкохол в кръвта в рамките на 0,05 %, а след 21 часа изпълнението им е приблизително същото като шофиране с алкохол в рамките на 0,15 %. Умората прераства най-често в тъй нареченото “дремливо” шофиране, при което водачът внезапно макар и за кратко време задрямва. В условията на високите скорости всяко задрямване на волана е фатално. Ограничаване влиянието на умората върху тежките пътнотранспортни произшествия може да се постигне чрез различни подходи:

- Повишаване познанията на водачите за влиянието на умората върху способността за шофиране и за липсата на успешни методи за нейната манипулация и контрол по време на движение;
- Монтиране на доказано ефективни инфраструктурни решения като “тресящи” полоси на пътя и др;
- Засилване на контрола по спазване на времената за управление, прекъсване на управлението и почивка на водачите на МПС;

6.6 Ограничаване агресията по пътищата.

7.ЦЕЛЕВИ ГРУПИ

7.1 Пешеходци

- усъвършенстване контрола по спазване на правилата на движение от пешеходците
- повишаване видимостта на пешеходците в тъмната част на денонощието
- повишаване инициативността на общините за разработване на програми за създаване на по добри условия за безопасност на пешеходното движение

7.2 Велосипедисти

- подкрепа на общинските структури за проектиране и изграждане на велосипедни алеи,пътеки и зони
- стимулиране и разширяване обхвата на децата в състезанията по приложно колоездене
- кампания за ползване на обезопасителните каски
- подкрепа за създаването на национална вело mreжа

7.3 Мотоциклетисти и мотопедисти

- усъвършенстване на нормативната база относно скоростните режими и зоните за движение на мотоциклетистите,мотопедистите
- провеждане на засилен полицейски контрол по спазване на правилата за движение от мотоциклетистите и мотопедистите

7.4 Движение в градска среда

- разработване на конкретни планове за намаляване пешеходната аварийност в големите населени места
- подкрепа на инициативите на общинските власти за разработване и реализация на проекти в тази насока
- обезопасяване на зоните около учебните заведения,местата с интензивно смесено движение,пешеходни пътеки и спирки за обществен транспорт

7.5 Нови водачи

- усъвършенстване на системата за обучение на кандидатите за за водачи на МПС въз основа на най добрите европейски и световни практики
- провеждане на информационни кампании,свързани с безопасното участие в движението на младите водачи

7.6 Водачи в напреднала възраст

7.7 Неправоспособни водачи

7.8 Пътници

7.9. Деца

За намаляване броя на децата - жертви на ПТП, отговорност носят родители, учители, участници в движението, държавни институции, организатори на движението, общински власти.

7.9.1. *Общо*

- формиране на нова култура за безопасно участие в движението по пътищата чрез системата за обучение на децата в детските градини и училищата;
- усъвършенстване на пътната инфраструктура в районите на детските и учебните заведения и местата с интензивен детски пътничко поток;
- разясняване на ползата от това, детето да бъде видимо на пътя като участник в движението със светлоотразителни елементи, светли дрехи;
- провеждане на ученически викторини, състезания, конкурси и др. по безопасност на движението;

- организиране на кампании за опазване живота и здравето на децата в пътното движение;
- прилагане на програми за обучение на родители и водачи със съдържание, включващо усвояване на знания за възрастовите особености на децата (какво могат и какво не могат децата в качеството им на велосипедисти, скейтбордисти, мотоциклетисти и др.);
- провеждане на областни конкурси за детска рисунка и есета по безопасност на движението;
- периодично информиране на обществеността за причините и условията за настъпване на всяко ПТП със загинало дете.

7.9.2. Подобряване на безопасността на децата пешеходци

- систематизиране и популяризиране на добри практики за предпазване на децата пешеходци от ПТП;
- огласяване на тематични програми за обучение на родители и водачи относно възможното поведение и реакциите на децата като пешеходци;

7.9.3. Безопасен превоз на деца

- провеждане на местни кампании за повишаване информираността на обществото, родители, възпитатели, роднини и други за безопасните начини за превоз на деца, възможните рискове при неправилен превоз, при слизане и качване в автомобила, престой в автомобила и други;
- усъвършенстване на контрола за безопасен превоз на деца в пътните превозни средства.

7.9.4. Безопасно управление на велосипед

- провеждане на информационни кампании за разясняване на обществото за ползите от употребата на обезопасителните каски и защитно облекло от децата велосипедисти, скейтбордисти, мотоциклетисти, мотопедисти и др.;
- организиране на обучението на децата в принципите на безопасността на движението от гледната точка на водача от най-ранна възраст;
- усъвършенстване на пътната инфраструктура за по-добри условия за управление на велосипеди, каране на ролери и скейтбордове.

9. ФИНАНСИРАНЕ

- финансиране на обучението на учениците и за децата от детските градини като част от общото финансиране на програмите за обучение;
- създаване на организация за най-ефективно реализиране на средства чрез финансиране на проекти по безопасност на движението от НФ „Безопасност на движението” и Гаранционния фонд;
- финансиране на отделни проекти по публично-частно партньорство.

10. МОНИТОРИНГ

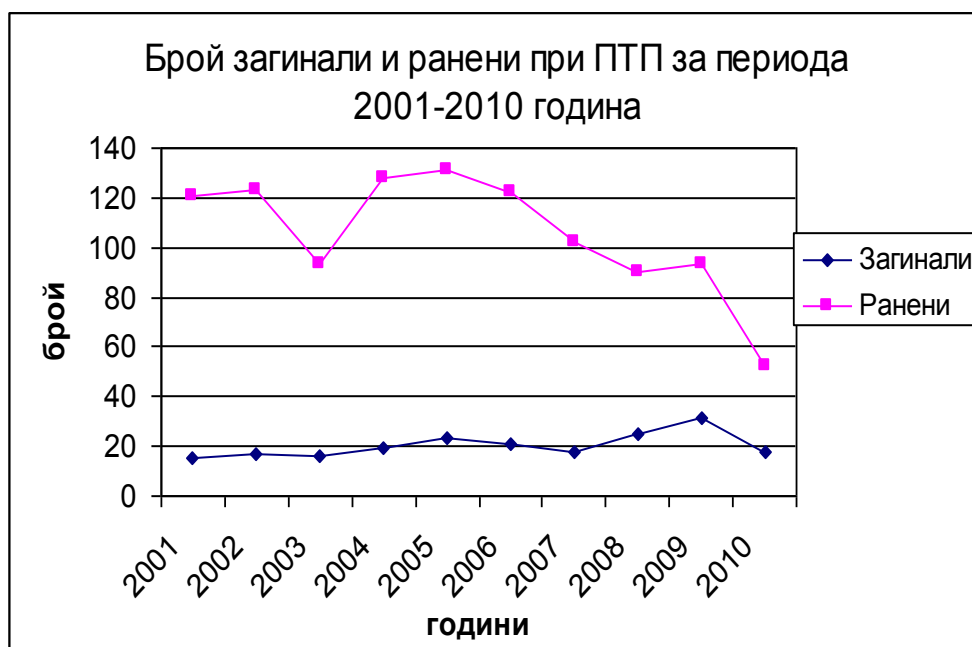
-създаване на организация за ежегодна оценка на изпълнението на задачите от областната стратегия

-провеждане на междинна оценка оценка за изпълнение на областната стратегия и постигнатите резултати през 2014 г.

11. ПЪТНОТРАНСПОРТНА ОБСТАНОВКА

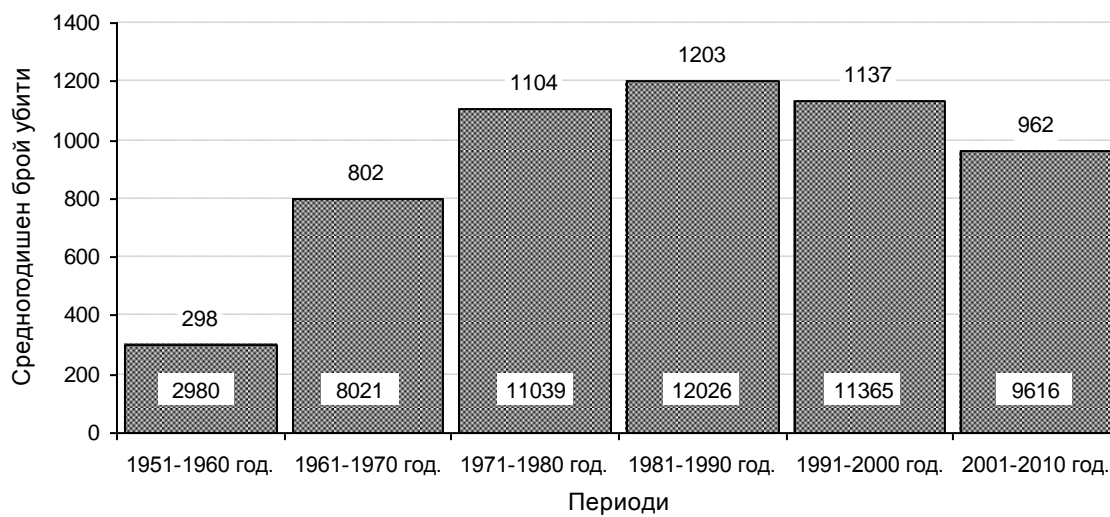
11.1. Преглед на жертвите от ПТП в Ямболска област за периода 2001 – 2010 години:

ГОДИНА	ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ			
	ЛЕКИ	ТЕЖКИ	ЗАГИНАЛИ	РАНЕНИ
2001	468	105	15	121
2002	433	99	17	123
2003	498	88	16	93
2004	571	108	19	128
2005	650	109	23	131
2006	620	109	21	122
2007	588	80	18	102
2008	614	84	25	90
2009	414	65	31	93
2010	323	56	18	52



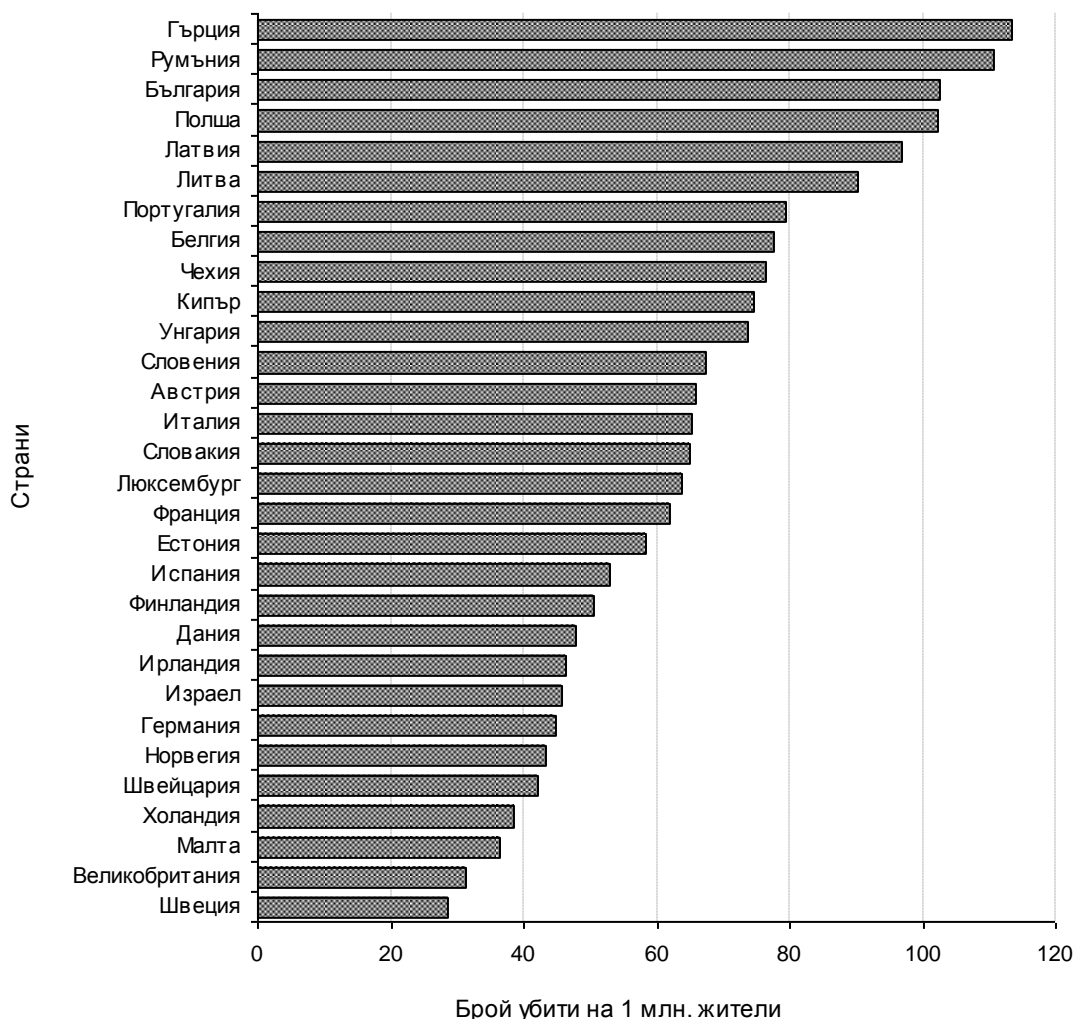
11.2. Брой на загиналите при ПТП по десетилетия за България.

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



11.3. Брой на загиналите в европейските държави на 1 милион жители

Убити на 1 милион жители в някои страни през 2010 година



11.4. ПТП през 2010 г. - базова за Десетилетието за действия за безопасност в движението по пътищата 2011-2020

През 2010 г. по пътищата на Ямболска област вследствие на ПТП са загинали 18 граждани и са били наранени 52 души, като 30 от тях са тежко ранени.

11.4.1. Жертви на ПТП по възраст

11.4.1.1 Деца до 17 годишна възраст

загинали - 0, ранени – 2, един като пешеходец и един като пътник:
до 6 г. - 0 убити, - 1 ранени,
от 15 до 17 г. - 0 убити, - 1 ранени.

11.4.1.2 Младежи и девойки от 18- до 24-годишна възраст,
загинали - 2, ранени - 5.

Четири ранени от пострадалите младежи и девойки са станали жертви като водачи,
а 2-ма загинали и един ранен като пътници в МПС.

11.4.1.3 Участници в движението от 25- до 64-годишна възраст,
загинали - 12, ранени - 32, от тях:

водачи	- 7 убити,	- 16 ранени
пътници	- 2 убити,	- 9 ранени
пешеходци	- 3 убити,	- 7 ранени

11.4.1.4 Участници над 65 години,
загинали - 4, ранени - 13, от тях:

водачи	- 0 убити,	- 4 ранени
пътници	- 0 убити,	- 2 ранени
пешеходци	- 4 убити,	- 7 ранени

11.4.1.5 Жертви по пол,

мъже: загинали - 15, ранени - 35, от тях:

водачи	- 6 убити,	- 22 ранени
пътници	- 3 убити,	- 8 ранени
пешеходци	- 6 убити,	- 5 ранени

жени: загинали - 3, ранени - 17, от тях:

водачи	- 1 убити,	- 2 ранени
пътници	- 1 убити,	- 5 ранени
пешеходци	- 1 убити,	- 10 ранени.

11.4.2. Пострадали по вид на участие в движението

11.4.2.1 Водачи.

загинали - 7, ранени - 24, от тях:

леки автомобили	- 5 убити,	- 13 ранени
товарни автомобили	- 2 убит,	- 5 ранени
велосипедисти	- 0 убити,	- 5 ранени
каруци	- 0 убити,	- 1 ранени

11.4.2.2 Пътници,

загинали - 4, ранени - 13, от тях:

в леки автомобили	- 4 убити,	- 11 ранени
в товарни автомобили	- 0 убити,	- 2 ранени

12.4.2.3. Пешеходци

загинали - 7, ранени - 15, от тях:

до 18 г.	- 0 убити,	- 1 ранени
от 25 до 64 г.	- 3 убити,	- 7 ранени

над 64 г. - 4 убити, - 7 ранени.

Водачите на леки автомобили са блъснали най-голям брой пешеходци, при което са загинали 4 и са ранени 8, на товарни автомобили - 3 убити и 5 ранени, на автобуси - 0 убити и 2 ранени.

11.4.3. Основни видове ПТП

Над 97% от загиналите при ПТП се отнасят към три основни вида произшествия - блъскане между МПС, произшествие с едно ППС и блъскане на участници в движението извън МПС.

11.4.3.1 ПТП с едно МПС

загинали - 5, ранени - 19, от тях:

преобръщане	- 3 убити,	- 9 ранени
блъскане в дърво	- 2 убити	- 4 ранени
в предпазна ограда	- 0 убити,	- 4 ранени
в крайпътно съоръжение	- 0 убити,	- 2 ранени.

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

11.4.3.2 Сблъскване между МПС,

загинали - 6, ранени - 18, от тях:

при челен удар	- 5 убити,	- 6 ранени
страничен удар	- 1 убити,	- 3 ранени
дистанция	- 0 убити,	- 2 ранени
блъскане в спряло и паркирано МПС	- 0 убити,	- 2 ранени
блъскане на каруца	- 0 убити	- 1 ранен
друг вид ПТП		- 4 ранени.

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

11.4.3.3 Блъскане на пешеходец,

загинали - 7, ранени - 15,

в населените места загинали - 3, ранени - 12, от тях:

в градове	- 2 убити,	- 11 ранени
в села	- 1 убит,	- 1 ранен
извън населените места	- 4 убити	- 3 ранени.

Делът на загиналите пешеходци -38.8% спрямо общия брой на жертвите на ПТП.

11.4.3.4 Блъскане на велосипедист,

загинали - 0, ранени - 6.

11.4.3.5 Блъскане на каруца,

загинали - 0, ранени - 1.

11.4.3.6 Блъскане на МПС от влак

Загинали - 0, ранени - 0.

11.4.3.7. Падане на пътник

Загинали - 0, ранени - 0.

11.4.4. Поведение на водача.

11.4.4.1. Превишена и несъобразена скорост на движение на МПС.

загинали - 6, ранени - 22.

Всеки трети загинал по вина на водачите на МПС е поради несъобразяване на скоростта с конкретната обстановка и превишаване на разрешената скорост. За 66% от загиналите и 73% от ранените, поради превишена и несъобразена скорост вина имат водачите на леки автомобили. Поради превишена и несъобразена скорост са загинали 1 пешеходец а други 2-ма са ранени, 3-ма убити и 7 ранени при преобръщане на МПС, 2 загинали и 9 ранени вследствие блъскане в дървета, стълбове, 4 ранени при сблъскване между МПС.

11.4.4.2 Неправилно изпреварване и навлизане в лентата за насрещно движение,

загинали - 6, ранени - 5.

От загиналите 5 (83,3%) са при челен удар между МПС, един загинал при страничен удар под ъгъл.

11.4.4.3 Отнемане на предимство на ППС,

загинали - 0, ранени - 8, от тях:

на кръстовища	- 0 убити,	- 4 ранени
при престрояване	- 0 убити,	- 1 ранени
при завиване	- 0 убити,	- 3 ранени.

11.4.4.4 Отнемане предимство на пешеходец,

загинали - 4, ранени - 8

11.4.4.5 Управление на МПС под въздействие на алкохол,

загинали - 0, ранени – 1.

11.4.5. По вина на водачи на:

леки автомобили	- 12 убити,	- 32 ранени
товарни автомобили	- 6 убити,	- 11 ранени
автобуси	- 0 убити,	- 2 ранени
велосипеди	- 0 убити,	- 5 ранени.
каруца	- 0 убити,	- 2 ранени

11.4.6. Място на настъпване.

11.4.6.1. Населени места,

загинали - 3, ранени - 28

11.4.6.1.1. В градовете:

загинали - 2, ранени - 25, от тях:

блъскане на пешеходец	- 2 убити,	- 11 ранени
сблъскване м/у МПС	- 0 убити,	- 3 ранени
единични ПТП	- 0 убити,	- 5 ранени
блъскане на велосипедист	- 0 убити,	- 6 ранени.

11.4.6.1.2. В селата:

загинали - 1, ранени - 3, от тях:

блъскане на пешеходец	- 1 убити,	- 1 ранени
сблъскване м/у МПС	- 0 убити,	- 2 ранени
единични ПТП	- 0 убити,	- 0 ранени
блъскане на велосипедист	- 0 убити,	- 0 ранени

11.4.6.2 Извън населените места,
загинали - 15, ранени - 24.

11.4.6.2.1. На автомагистралите,
загинали - 0, ранени - 0.

11.4.6.2.2. На път първи клас,
загинали - 8, ранени - 8, от тях:

сблъскване м/у МПС	- 5 убити,	- 4 ранени
единични ПТП	- 0 убити,	- 3 ранени
блъскане на пешеходец	- 3 убити,	- 1 ранени.

11.4.6.2.3. На път втори клас,
загинали - 1, ранени - 2, от тях:

сблъскване м/у МПС	- 0 убити,	- 0 ранени
единични ПТП	- 1 убит,	- 2 ранени
блъскане на пешеходец	- 0 убити,	- 0 ранени.

11.4.6.2.4 На път трети клас
загинали - 6, ранени - 11, от тях:

сблъскване м/у МПС	- 1 убит,	- 4 ранени
единични ПТП	- 4 убити,	- 6 ранени
блъскане на пешеходец	- 1 убит,	- 1 ранени.

11.4.6.2.5 На общински път,
загинали - 0, ранени - 3, от тях:

сблъскване м/у МПС	- 0 убити,	- 0 ранени
единични ПТП	- 0 убити,	- 2 ранени
блъскане на пешеходец	- 0 убити,	- 1 ранен.

11.4.6.3. На хоризонтални криви,
загинали - 8, ранени - 12, от тях:

сблъскване м/у МПС	- 5 убити,	- 1 ранени
--------------------	------------	------------

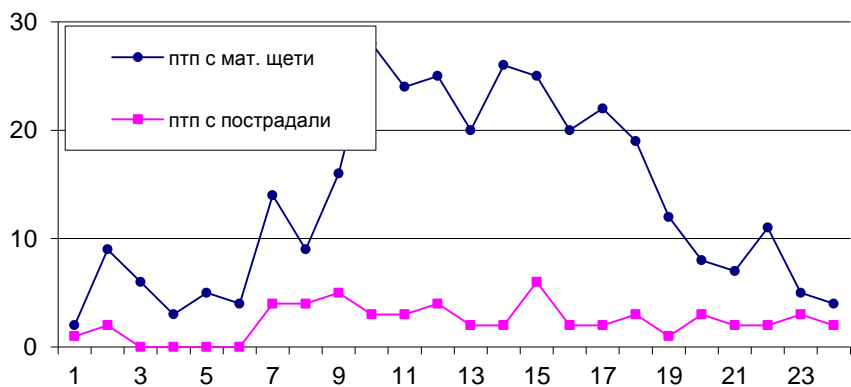
единични ПТП - 3 убити, - 11 ранени.

11.4.7. ПТП, убити и ранени по време на настъпване

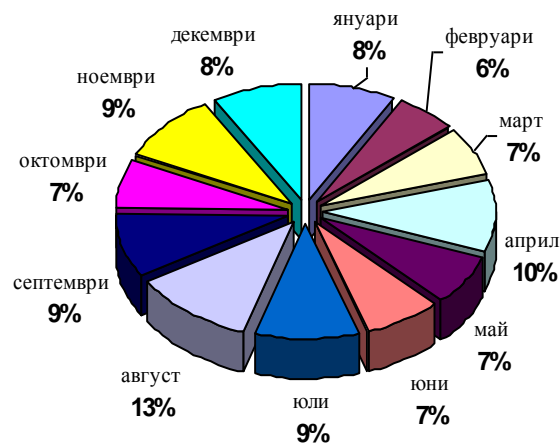
11.4.7.1 По дни от седмицата

понеделник	- 2 убити,	- 7 ранени
вторник	- 5 убити,	- 13 ранени
сряда	- 3 убити,	- 7 ранени
четвъртък	- 5 убити,	- 9 ранени
петък	- 2 убити,	- 7 ранени
събота	- 1 убити,	- 3 ранени
неделя	- 0 убити,	- 6 ранени.

11.4.7.2. Брой ПТП по час от денонощието



11.4.7.3. Брой ПТП по месеци 2010



11.4.7.4. През тъмната част от денонощието

загинали - 7, ранени - 13

Най-застрашени през тъмната част от денонощието са пешеходците, велосипедистите и каруцарите. Значително по-високи са последствията за блъснатите пешеходци - 4 загинали (57%) от загиналите пешеходци.

11.4.7.5. При мъгла, снеговалеж, дъжд и проливен дъжд

загинали - 5, ранени - 8, от тях:

при мъгла	- 4 убити,	- 4 ранени
при дъжд	- 0 убити	- 1 ранени
при снеговалеж	- 1 убити	- 3 ранени.

Най-голям е броят на загиналите при тези условия от челни удари между превозните средства - 4 загинали и 2 ранени

11.5 Прегледът на статистическите данни за пътнотранспортните произшествия и жертвите при тях през 2010 г. дават възможност да се направят някои оценки:

1. Най-голям е броят на пътнотранспортните произшествия и жертвите при тях поради превишена и несъобразена скорост - 6 загинали и 22 ранени. За 66% от загиналите и 73% от ранените, поради превишена и несъобразена скорост вина имат водачите на леки автомобили. Вината на водачите на МПС е несъобразяване на скоростта с конкретната обстановка и превишаване на разрешената скорост.

2. Неправилното изпреварване и навлизане в лентата за насрещно движение - 6 загинали и 5 ранени. От загиналите 5 (83,3%) са при челен удар между МПС, един загинал при страничен удар под ъгъл.

3. Отнемането на предимство също води до тежки последици - 4 загинали и 16 ранени, като 100% от загиналите и 50% от ранените са при отнемане предимство на пешеходци.

4. Висока е смъртността при хората на възраст от 25- до 64-години - 12 са загиналите и 32 са с наранявания.

5. Поради загуба на управление при самостоятелни ПТП са загинали 5 души и са били ранени 19.

6. С тежки последствия са челните удари между МПС - 5 загинали и 6 ранени.

7. Запазва се високият дял на пешеходната аварийност - 4 загинали пешеходци и 8 ранени.

8. При различни видове ПТП са загинали 4 пътници и са били ранени 13.

Като пътници в леките автомобили са загинали 4 души (100%).

Броят на пострадалите мъже (3У/8Р), като пътници в автомобилите е по-голям от броя на пострадалите жени като пътници.

9. Използването на обезопасителните колани от пътуващите в моторните превозни средства и попаднали в пътнотранспортно произшествия не е на задоволително ниво – 3-ма загинали и 18 ранени са били без необходимото обезопасяване с колани или защитни каски.

10. Запазва се високата аварийност по първокласната пътна мрежа. По пътищата първи клас, които са и част от трансевропейската пътна мрежа, са загинали 8 души и са били ранени 8, или почти всеки 2-ри загинал при ПТП е намерил смъртта си по първокласната пътна мрежа.

12. Изключително висока е концентрацията на тежки ПТП в зоната на хоризонталните криви. На тези участъци от пътната мрежа вследствие на ПТП са загинали 8 и са били ранени 12 души.

13. В резултат на ПТП в тъмната част от денонощието, по здрач и на изкуствено осветление са загинали 1 души и са ранени 13.

14. По време на мъгла, снеговалеж и дъжд при тежки ПТП са загинали 5 и са били ранени 8 човека, като аварийността е най-висока по време на мъгла.

15. В населените места са регистрирани 233 (61,1%) ПТП, при които са загинали 3 и били наранени 28 души (53,8%).

В градовете са загинали 2 и са били ранени 25 души. В селата са загинали 1 и са били ранени 3 лица.

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

Голяма част от усилията за подобряване на пътната безопасност в предходния период бяха съсредоточени върху борбата с нарушителите на правилата за движение. Анализът на данните сочи, че голяма част от произшествията са в резултат на грешки на шофьорите или другите участници в пътното движение, от пропуските в безопасността на пътната инфраструктура, нивото на безопасност на автомобилния парк, полаганите грижи за спасяване и оказване на помощ на пострадалите от пътнотранспортните произшествия. За успешното решаване на проблемите по опазване живота и здравето на хората в пътното движение следва непрекъснато да се разширява кръгът на ангажираните институции от държавния сектор, неправителствените организации, частния сектор, гражданското общество за изпълнение на принципа на споделената отговорност. Крайната цел за нула убити на пътя към 2050 г.е зададена в Бялата книга по безопасността на движението.

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

***Заедно всички ние
можем да спасим живота
на милиони хора.***