



Държавна агенция
„Безопасност на движението по пътищата“

БЮЛЕТИН

за безопасност
на движението по пътищата

2021

м. ноември - декември
брой 13



тема на броя:



ПРЕЗ ЗИМНИЯ СЕЗОН



УВАЖАЕМИ ЧИТАТЕЛИ,

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

Броят включва актуална информация за събития и инициативи, полезни съвети за подготовка на пътуванията през зимния сезон, основните аспекти на разработения от Световната здравна организация и регионалните комисии на Организацията на обединените нации Глобален план за действие по БДП 2021-2030 г., психологически преглед на склонността към поемане на риск, изследване на травматизма сред младите участници в движението в разработен специален доклад на Европейския съвет за транспортна безопасност, политиката по БДП в щата Ню Йорк, САЩ, и в херцогство Люксембург, исторически преглед на участието на жените в движението по пътищата като водачи и добрия пример - посланията на есенния лист.

Сърдечно благодарим на всички партньори, сред които гл. ас. д-р Росица Рачева, Департамент по психология, Институт за изследване на населението и човека, Българска академия на науките, Жана Маринова, Детска градина „Светулка“, гр. Стара Загора, Деница Гордън, Славина Пулева, Силвия Спасова, Йонка Петкова и Гергана Горанова, които обогатиха изданието с авторски теми и послания.

Пожелаваме Ви здраве и безопасно пътуване!

Екипът на ДАБДП

В БРОЯ ЩЕ НАУЧИТЕ:



Актуално

събития и инициативи стр. 4

Подготовка за зимата:

акция „Зима“ стр. 11

Десетилетие на действие за БДП 2021-2030:

глобален план за БДП стр. 15

Склонността към поемане на риск:

психологически преглед стр. 21

ППП с участието на млади хора:

ПИН доклад стр. 27

Щатска координация за БДП в Ню Йорк, САЩ:

акценти стр. 34

Решения за мобилност в Люксембург:

акценти стр. 39

Нежният пол зад волана:

исторически преглед стр. 43

Доброто послание:

посланията на есенния лист стр. 54

Отбелязахме Световния ден за възпоменание на жертвите от пътнотранспортни произшествия

На 21 ноември 2021 г. отбелязахме Световния ден за възпоменание на жертвите от пътнотранспортни произшествия. Началото на инициативата е поставено през 1995 г. от Европейската федерация на жертвите от ПТП (FEVR), като през първите години се отбелязва само на Стария континент. Много бързо инициативата добива глобална популярност и през 2005 г. с резолюция на ООН датата се обявява за Световен ден за възпоменание, който се отбелязва ежегодно, в третата неделя от месец ноември. През тази година в глобален мащаб се поставя фокус върху опасностите от високата скорост на движение. До 2030 г. трябва да се постигне 50% намаление на дела на превозните средства, които пътуват над допустимото ограничение на скоростта. Това е една от глобалните цели, поставена от ООН по отношение на безопасността на движението по пътищата. Именно скоростта е и във фокуса на събитията, които се организират в целия свят за отбелязване на Деня през 2021 г. Несъобразената скорост е една от главните причини за настъпили тежки ПТП по света и у нас. Доказано, увеличаването на средната скорост е пряко свързано както с вероятността от възникване на катастрофа, така и с тежестта на последствията от нея. Според изследване на Световната здравна организация всяко увеличение с 1% на средната скорост води до 4% увеличение на риска от инцидент. Всеки километър в скоростта на автомобила има критично значение при удар на пешеходец – вероятността да загине човек, ако бъде ударен от автомобил, движещ се с 65 км/ч, е 4,5 пъти по-голяма, отколкото при скорост от 50 км/ч. Скоростта се отразява както на времето за реакция, така и на времето, необходимо на превозното средство да спре. Например, при скорост от 140 км/ч на технически изправен автомобил са нужни над 150 м спирачен път – разстояние, което се равнява на дължината на едно футболно игрище, при това само ако метеорологичните условия са добри, а реакцията на водача – мигновена. ДАБДП призовава всички водачи да предвиждат време за спиране, като винаги се поддържа безопасна дистанция и се съобразяват пътните условия и правилата за движение! Нека не забравяме, че всички ние сме участници в движението и следва да бъдем отговорни, концентрирани и толерантни.



Акция „Зима“

„Три пъти е по-голяма вероятността за водачите на моторни превозни средства да попаднат в пътнотранспортно произшествие при дъждовно време или мокри пътни настилки. Затова ги призоваваме да подготвят автомобила за зимата, както и да намалят скоростта и да увеличат дистанцията при неблагоприятни метеорологични условия“. Това каза Росен Рапчев по време на медиен брифинг за старт на традиционната акция „Зима“. В събитието взеха участие инж. Емил Панчев, председател на Съюза на българските автомобилисти, комисар Калоян Драганов, началник на отдел Пътна полиция, и Надежда Тодоровска, зам.-генерален директор на Българския Червен кръст. Акцията стартира от 1 ноември. В рамките на кампанията всички водачи, независимо дали са членове на СБА или не, могат да се възползват от безплатна проверка на подготвеността на автомобила си за зимния сезон в техническите центрове на СБА, обясни инж. Емил Панчев. Проверката включва безплатна проверка и реглаж на фарове в допълнение с консултации за чистачки, грайфери, течности. Акцията е разделена на три етапа - първата седмица е насочена към водачите на пътни превозни средства, втората - към безопасността на пешеходците и третата - към поведението на водачите и състоянието на превозните средства, което трябва да е съобразено със зимните условия. Това допълни комисар Калоян Драганов, началник на отдел „Пътна полиция“. Той подчерта, че автомобилите трябва да бъдат изправни и готови за зимата, а неизправните превозни средства ще бъдат спирани от движение. И тази година организаторите на кампанията подготвиха над 500 000 листовки със съвети за безопасно пътуване през зимния сезон, които се разпространяват от екипите на СБА, МВР и БЧК.



Повече от 100 заявления от общини са получени по процедурата за финансиране на одити за пътна безопасност

Повече от 100 заявления от общини за финансиране на одити за пътна безопасност на пътната мрежа са получени в Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“. Това съобщи заместник-председателят на Агенцията Анжелина Тотева, която взе участие в редовно заседание на Комисията по местно самоуправление, икономическа политика и туризъм към Националното сдружение на общините в Република България. Онлайн дискусиата беше посветена на темата за пътна безопасност и отговорностите на местните власти към нея. Преди месец ДАБДП стартира процедура, по която българските общини да кандидатстват за провеждането на експертните одити. 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. „Сериозният интерес към процедурата показва, че общините са активни в процеса по повишаване на безопасността на тяхна територия и са важен аргумент за търсене на повече възможности в бъдеще за финансовото им подпомагане в тази посока“, коментира Анжелина Тотева. Над 60% от пътните инциденти със загинали и ранени настъпват на територията на населените места, стана ясно по време на срещата. Заместник-председателят на ДАБДП призова експертите на общините да правят всичко по силите си за решаването на проблемите, свързани с пътна безопасност, и се ангажира, че Агенцията ще ги подпомага в тяхната дейност. „Експертите ни са винаги готови да окажат методическа помощ за обсъждане на конкретен проблем или да Ви посетят на място, за да подпомогнат работата Ви“, подчерта тя. В рамките на заседанието експерти от ДАБДП направиха презентация за компетенциите на общините, произтичащи от Националната стратегия за БДП 2021 – 2030 г., и акцентираха на важността от създаването и регулярни заседания на общинските комисии по безопасност на движението по пътищата.

Експерти от ДАБДП участваха в разработването на общеевропейски анализ за намаляване на пътния травматизъм сред младите хора

Фаталните пътнотранспортни произшествия с млади участници в движението на възраст между 15 и 30 години представляват една четвърт от всички смъртни случаи по пътищата на ЕС. Този анализ е направен в новия доклад на Европейския съвет за транспортна безопасност (ETSC) PIN Flash Report 41: Намаляване броя на загиналите млади хора (от 15 до 30 години), в чието изготвяне активно се включиха експерти от ДАБДП. В пътни инциденти, настъпили в ЕС през 2019 г., са загинали 5 182 млади хора, което представлява една пета от всички смъртни случаи от тази възрастова група. Около 40% от тях са възникнали при сблъсъци, в които участват един или повече млади водачи или двуколесни моторни превозни средства. Тези числа прикриват огромната разлика между половете. В доклада се посочва, че мъжете представляват 81% от всички смъртни случаи, настъпили вследствие на пътнотранспортни произшествия на територията на ЕС. Големите разлики в смъртността при мъжете и жените остават дори след като се вземе предвид фактът, че мъжете шофират много по-дълго от жените. Авторите казват, че макар младите хора сами по себе си да са високорискова група, повечето от тях не шофират умишлено опасно. Рисковете, свързани с младите водачи, произтичат от неопитност и незрялост. Данните показват, че колкото по-млад е човек, когато започва самостоятелно да управлява пътно превозно средство, толкова по-вероятно е да участва във фатален сблъсък, особено ако е под 18 години. Затова ETSC призовава Европейската комисия да подобри безопасността на младите водачи чрез промени в процедурите и правилата за придобиване на свидетелство за управление на МПС и въвеждане на допълнителни стъпки в процеса на получаване на неограничена правоспособност. Системите на стъпаловидно придобиване на правоспособност се оценяват от редица научни изследвания като значително намаляващи риска от настъпване на ПТП с участие на млади водачи. Тези системи налагат допълнителни ограничения през първите години на управление на МПС, което позволява натрупване на опит и избягване на високорискови ситуации. Младите хора, особено мъжете, загиват и при инциденти, настъпили поради употреба на алкохол и наркотици. Следователно затягането на законните граници за допустимо количество на концентрация на алкохол в кръвта при управление на МПС би намалило и предотвратило тези смъртни случаи. Понастоящем Европейската комисия преразглежда правилата за придобиване на правоспособност за управление на МПС, като през следващите 18 месеца се очаква актуализирането им на ниво ЕС. ETSC призовава комисията да препоръча допълнителни ограничения по отношение употребата на алкохол, особено за младите водачи.

Пълният текст на доклада е достъпен на страницата на ETSC: <https://etsc.eu/reducing-road-deaths-among-young-people-pin-flash-41>

Проведе се педагогическа ситуация в детска градина „Снежанка“, Златоград, на тема пътни знаци

На 4 ноември в детска градина „Снежанка“ в Златоград, се проведе педагогическа ситуация на тема пътни знаци. Децата от втора възрастова група по интересен начин получиха познания за някои от пътните знаци, както и за важните правила за безопасно пресичане на уличното платно. Ситуацията е представена съвместно с Районно управление на ОДМВР Златоград. Учителят Лусия Юрчиева беше в ролята на изгубения светофар, който не знаел къде трябва да застане да свети, и затова потърсил помощ от полицията. В педагогическата ситуация участваха трима полицаи, които обясниха на светофара, че неговото място е от дясната страна на пешеходната пътека. Децата овладяха знания, че когато светофарът свети в червено, преминаването е забранено, жълтата светлина означава „Пригответи се“, а на зелено е разрешено преминаването. Полицаяте разясниха какво означават някои от пътните знаци. Те разказаха каква е ролята на тяхната професия. В педагогическата ситуация децата имаха възможност да разгледат полицейската кола отблизо, както и да чуят звуковия сигнал на автомобила. Те поздравиха полицаите с песента „Пази се“ и им връчиха грамота в знак на благодарност. Педагогическата ситуация продължи в класните стаи и на открито, където децата имаха за задача да изработят пътни знаци за игра.



**Изключителен интерес към първия по рода си
Национален конкурс за комикс за пътна безопасност**

327 участника се включиха в Националния комикс конкурс на тема „Животът е с предимство“, организиран от Областния управител на област Габрово и Областната комисия по безопасност на движението, с подкрепата на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ и Министерство на образованието и науката. „Идеята е по интересен, различен и достъпен начин, чрез средствата на деветото изкуство, да се обърне внимание на една сериозна тема, каквато е пътната безопасност“ – коментира областният управител Борислав Бончев, който призна, че е впечатлен от усърдието, таланта и въображението на участниците. В продължение на два дни седемчленно жури с председател Антон Стайков, СБХ, и членове Мария Ландова, НХА, Любка Алипиева, МОН, д-р Милен Марков, ДАБДП, Мария Ботева, ГДНП, Николай Симеонов, ОДМВР, и Стилияна Тинчева, ОА, оцени творбите, пристигнали от всеки край на страната. В първа възрастова група от 7 до 12 години участваха 218 творби, във втора от 13 до 17 години - 93 комикса, а в третата над 18 години бяха получени 3 комикса. В първия ден от работата на журито стотици разкази в картинки, черно – бели или цветни илюстрации, текстове, графични и художествени изображения, бяха обстойно разгледани, оценени и селектирани. Във втория ден от своята работа журито повторно разгледа избраните комикси, като съблюдаваше за това дали отговарят на темата на конкурса, оценяваше оригиналност на сценария, драматургия, композиция, разработка на героите и графично изпълнение.



д-р Милен Марков, ДАБДП, за БНР:
Нови системи за пътна безопасност ще се въведат през 2022 г.

Политиката за постепенно въвеждане на нови пасивни и активни средства и системи за безопасност в автомобилния парк на ЕС се развива активно още от 70-те години на миналия век. Тя стартира със задължително вграждане на триточкови колани, подобряване безопасността на таблото с изграждането му от по-меки материали, а не както е било преди това - от дърво или метал, подобряване формата на предния капак на автомобила, така че когато настъпи ПТП с пешеходец, той да не бъде тежко наранен, което включва премахване на орнаментите на капака, въвеждане на задължителна трета стоп светлина и много други.

Алкохолната блокировка е специална система, която не позволява на водачите да стартират двигателя на автомобила, ако са употребили алкохол над определеното в закона ниво. За целта се поставя специална камера, която е настроена към седалката на водача, със сензор за тегло, който позволява да се установи, че в действителност там седи човек и той е поставил колана си. Водачът издиша определено количество въздух в специален уред, който измерва нивото на алкохол в него и съответно позволява да се стартира двигателя или не. Това е една от системите, които се планират да бъдат задължителни, тоест ще се създаде техническа възможност на всеки един автомобил да бъде инсталирана такава система, тъй като към днешен ден, за съжаление, тя е доста скъпа. Това предстои да се опрости.

Системи за установяване на сънливост и умора, и разсейване ще бъдат въведени от средата на 2022 г. Три форми на разсейване - визуално, аудио и физическо, ще могат да бъдат установявани. Ще има предупредителен сигнал за водача и ако той продължи да не реагира, следват действия за намаляване на скоростта, минаване автоматично в съседна по-бавна лента и постепенно забавяне до пълно спиране.

Подобни системи са **интелигентните системи за спазване на скоростта**. Това е инициатива, отдавна подета от Европейския съвет за транспортна безопасност, по отношение намаляване на скоростта в населени места и в зони с ограничение от 30 км. Ако превозното средство навлезе в такава зона, независимо от количеството енергия и мощност, която се подава на двигателя, след натискане на педала за мощност или газ, максималната скорост, която превозното средство развива, е 30 км/ч.

Други системи, които ще бъдат въведени, са за **подобро разпознаване на пешеходци и велосипедисти**, което води до аварийно въвеждане на автоматично стартиране на аварийно спиране, когато лентата се пресече или предстои да бъде пресечена от уязвим участник в движението.

1

ПОДГОТОВКА ЗА ЗИМАТА

Подготвил материала:

Росен Рапчев, ДАБДП



През есенно-зимния период климатичните условия предлагат по-лоша видимост и по-слабо сцепление на гумите с пътната настилка. Снежните преспи намаляват габаритите на пътя и хоризонта на видимост. Когато пътищата са покрити с лед и сняг, коефициентът на сцепление може да падне толкова ниско, че превозното средство да стане напълно неуправляемо. Това е причината всяка година да се обръща внимание на водачите и всички други участници в движението за правилното планиране и придвижване при затруднени условия на пътя. Предварителната подготовка за зимата ще ги подготви да реагират адекватно на променящите се пътни условия. От 1 ноември започна традиционната акция „Зима“. Целта ѝ е чрез превантивни и контролни дейности да бъдат сведени до минимум пътнотранспортните произшествия, водачите да подготвят автомобилите си за управление при зимни условия, а уязвимите участници в движението (велосипедисти и пешеходци) да съобразят също своето поведение. Акцията се провежда в продължение на 27 години по инициатива на Съюза на българските автомобилисти в партньорство с МВР - ГДНП, отдел „Пътна полиция“, и Българския Червен кръст, а през последните години - и с участието на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, Агенция „Пътна инфраструктура“ и Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.



И тази година акцията протича в 3 етапа, като всеки един от тях ще е с продължителност от 10 дни. През първите десет дни фокусът е насочен към **водачите на велосипеди**. Най-честата причина за произшествия през този период на годината е лошата разпознаваемост на пътя от останалите водачи на МПС. Подхлъзванията и паданията могат да повишат риска от нараняване и попадане в ПТП с други превозни средства. Най-правилното поведение на водачите на велосипеди е да се движат по изградената за тази цел инфраструктура. Когато това е невъзможно, следва да се придържат възможно най-вдясно на пътното платно и да не предприемат рязка промяна на посоката на движение. Светоотразителните елементи както на дрехите, така и на велосипеда, ще ги направят видими за водачите на МПС. Особено важно е да се поставя бяла светлина отпред на велосипеда и червена примигваща отзад. Използването на каска също може да намали риска от тежки наранявания.

Вторият етап от кампанията поставя акцентът върху **пешеходците като най-уязвими участници в движението**. Тежестта на нараняване при пътен инцидент при тях е най-голяма. Пешеходците трябва да се уверяват, че са видими за водачите на превозни средства, особено през тъмната част на денонощието. Използването на ярки дрехи и светоотразителни елементи ще ги направи по-добре забележими. Много е важно, преди да предприемат пресичане на пътното платно, пешеходците да осъществят зрителен контакт с водачите на автомобили, за да са сигурни, че те са ги забелязали. Също така следва да се пресича на предвидените за това места, като престоят на пътното платно не бива да бъде удължаван. Личният пример, който трябва да дават по-възрастните на децата, ще помогне за по-добра и безопасна култура на придвижване. Безопасното поведение е част от образователния процес, в който следва да се включи цялото общество.

Третият етап от кампанията е с акцент **изправността на превозните средства**. При откриване на опасни технически неизправности ще се прилага принудителна административна мярка спрямо водачите и превозните средства ще се спират от движение. Техническата изправност на автомобилите е важна част от БДП. През зимата водачите на МПС трябва да подменят гумите си с такива за зимни условия с дълбочина на протектора над 4 мм. Фаровете следва да са регулирани така, че да не заслепват насрещно движещите се и в същото време да предоставят добра видимост на пътя. Спирачната, отоплителната и стъклопочистващата системи следва да функционират надлежно при ниски температури. В автомобила трябва да има обезопасителен светоотразителен триъгълник, пожарогасител, светоотразителна жилетка и аптечка.

Проверете прогнозата за времето. При обявен код за опасни явления, отложете пътуването, ако не е належащо. Част от пътищата може да бъдат затворени поради снегонавяване.

Подсигурете се с вериги за сняг. Гумите с шипове са забранени за ползване по пътищата, отворени за обществено ползване.

Винаги зареждайте достатъчно гориво и оборудвайте автомобила с буксирно въже.

Ако автомобилът Ви е паркиран навън, преди да потеглите го оставете да работи няколко минути на място, докато температурата на охлаждащата течност в двигателя (при автомобили с двигател с вътрешно горене) се загрее.

Задължително почистете всички стъкла от заскрежаване и обледеняване. Отстранете натрупания сняг.

При забелязване на опасност, предприемете действия за намаляване на скоростта плавно, за да не се предизвика сблъсък с движещото се зад Вас превозно средство.

Спазвайте дистанция между движещите се в една посока автомобили, за да имате достатъчно време за реакция и спиране на превозното средство.

При изпреварване се уверете, че имате достатъчно разстояние и време за извършване на маневра. През зимния сезон по платното за движение може да има наводнен участък. Поради това изпреварванията следва по възможност да се ограничат.

При намалена видимост оставете по-голяма дистанция между превозните средства и намалете скоростта.

Бъдете подготвени за попадане в хлъзгав участък дори когато пътят изглежда сух и чист.

Проявете търпение, когато пътят се почиства.

Не изпреварвайте почистващата техника, освен ако не сте сигурни, че няма големи снегонавявания – в противен случай не само Вашият автомобил може да аварира, но и да блокирате почистването.

Ако сте попаднали в рискова ситуация или сте аварирали, съобщете на телефона за спешни повиквания 112 Вашето местоположение и необходимостта за оказване на помощ от спасителни екипи.

Обърнете внимание на аптеката и имайте предвид основните правила по оказване на първа медицинска помощ на пострадали.

2

ДЕСЕТИЛЕНИЕ НА ДЕЙСТВИЕ
ЗА БДП 2021-2030

Подготвил материала:

Стефан Стоименов, ДАБДП

През месец септември 2020 г. Общото събрание на ООН прие резолюция A/RES/74/299 „Подобряване на глобалната пътна безопасност“, провъзгласявайки периода 2021-2030 г. за десетилетие на действие с амбициозната цел за намаляване с 50% на смъртните случаи и нараняванията по пътищата до края на 2030 г. Световната здравна организация и регионалните комисии на ООН, в сътрудничество с други партньори в областта на БДП, разработиха Глобален план за десетилетието, който беше оповестен през октомври 2021 г. В плана е залегнал системен подход, вдъхновен от опита, който държавите имат от прилагането на първото десетилетие на пътна безопасност и позициониращ БДП като ключов двигател за устойчиво развитие.



Глобалният план е приведен в съответствие с Декларацията от Стокхолм, като подчертава значението на един цялостен подход към безопасността на движението по пътищата и налага: непрекъснати подобрения в проектирането на пътищата и превозните средства; подобряване на законодателството и правоприлагането; осигуряване на навременна, животоспасяваща спешна помощ за ранените. Чрез прилагането на Глобалния план СЗО призовава правителствата и отговорните институции да провеждат политики за насърчаване на ходенето пеша, колоезденето и използването на обществения транспорт като здравословни и екологосъобразни начини на придвижване.

Напредъкът, постигнат по време на предишното десетилетие на действие за подобряване на БДП (2011-2020 г.), положи основите за ускорени действия през следващите години. Сред постиженията са включването на безопасността на движението по пътищата в Глобалната програма за здравеопазване и развитие, широкото разпространение на научно доказани методи за намаляване на травматизма, укрепването на националните и международните партньорства. Новото десетилетие на действие предоставя възможност за използване на успехите и научените уроци от предходните години и за тяхното надграждане, за да се спасят повече човешки животи.

В първата част на плана е разгледан подхода „Безопасна система“ като основна характеристика на автомобилния транспорт, в който се съдържа призив хората, превозните средства и пътната инфраструктура да си взаимодействат по начин, който гарантира високо равнище на безопасност. В рамките на тази система трябва да се предвидят човешките грешки и да се проектират пътища и превозни средства, които ограничават пътнотранспортните произшествия до нива, които са в рамките на човешката толерантност към предотвратяване на смърт или тежко нараняване. Една от целите е да се мотивират хората, които проектират и поддържат пътища, създават нови превозни средства и администрират програмите за безопасност на участниците в движението, при възникване на ПТП да търсят взаимодействието в цялата система, а не единствено в обвиняване на водача или други участници в движението. Непрекъснатото подобряване на пътищата и превозните средства трябва да прави транспортната система по-безопасна и да се придържа към основната предпоставка, че е възможно да се развива транспорт, без да се реализират пътнотранспортни произшествия със загинали и тежко ранени. Безопасността на движението не трябва да зависи от други фактори като финансови разходи или желанието за намаляване на времето за придвижване.

Във втората част на плана са дадени конкретни препоръки по отношение на проектирането на населените места и транспорта, които да доведат до понижаване на скоростта на движение и приоритизират нуждите на пешеходците, велосипедистите и потребителите на обществения транспорт. Една от препоръките е възпиране използването на частни превозни средства в градските райони с висока плътност чрез ограничения за използването на моторни превозни средства и предоставяне на алтернативи, които са достъпни, безопасни и лесни за използване като ходенето пеша, колоездене и ползване на градски транспорт. Също така се насърчава положителният маркетинг и използване на стимули като поделение на разходите с работодателя за абонаментно ползване на обществения транспорт.

По отношение на безопасността на пътната инфраструктура се препоръчва преглед на законодателството и актуализиране на стандартите за проектиране, така че да са насочени към осигуряване на безопасност на всички участници в движението. В тази връзка е необходимо внедряване на инфраструктурни решения, които гарантират логично и интуитивно спазване на желаната скорост (например 30 км/ч за жилищни район, 80 км/ч за пътища без разделяне на посоките за движение и 100 км/ч за магистрали). Друга препоръка е проектирането на инфраструктурна среда, която да гарантира еднаква безопасност на немоторизирани видове транспорт в сравнение с моторизираното придвижване.

Като основна препоръка към повишаване на безопасността на превозните средства е те да са проектирани така, че да осигуряват безопасност за хората в автомобила, както и на тези извън него. Освен използваните като стандартно оборудване системи ABS (антиблокираща система) и ESP (електронна програма за стабилност) и др., предстои въвеждането на системи за спешни повиквания eCall или Accident (AECS) за задействане сензор на превозното средство при аварийна ситуация. Важно изискване е действията на системите за безопасност да се съхраняват през целия жизнен цикъл на превозното средство. Препоръчва се и стимулиране на създаването на информационни системи за състоянието на превозните средства и тяхната безопасност. Те ще осигурят на купувачите надеждна информация, за да изберат автомобил, покриващ изискванията за безопасност.

Препоръките към действията на оторизираните органи след сигнал за пътнотранспортно произшествие включват главно навременното пристигане на спешна помощ, осигуряване на компетентни действия и оборудване за недопускане на смърт или усложняване на травмата на пострадали при ПТП. Важно е изграждане на капацитет на предболнични, болнични и рехабилитационни грижи/услуги за избягване на трайна инвалидност. Препоръки има за адекватно и навременно разследване на пътнотранспортни произшествия, както и осигуряване на социална, съдебна и, при необходимост, финансова подкрепа на пострадалите семейства. Добрата координация при разследването на пътнотранспортни произшествия е предпоставка за натрупването на достоверни статистически данни, анализирането на които и предприемането на съответни мерки ще доведе до намаляването на ПТП и последиците от тях.

В третата част на плана са разгледани възможностите за реализирането на подхода „Безопасна система“. Подчертава се, че пътната безопасност е недостатъчно финансирана в повечето страни. В дългосрочен план се изискват устойчиви инвестиции за развитие на безопасна пътна инфраструктура, както и за мерки, които могат да подобрят пътната безопасност. Основната отговорност за това е на националните правителства и мерките могат да включват такси от ползване на пътища, глоби за нарушения на правилата за движение и др. Подчертава се, че има значителни възможности за разширяване на съществуващите инвестиции в по-широки области на транспорта, особено в планиране на мрежата за обществен транспорт. Развитие на капацитета на специалистите по пътна безопасност, работещи за правителството и научноизследователските институции, следва да има първостепенен приоритет, тъй като липсата на специализирани познания за създаването на по-безопасни пътища и превозни средства е голяма бариера в много държави.

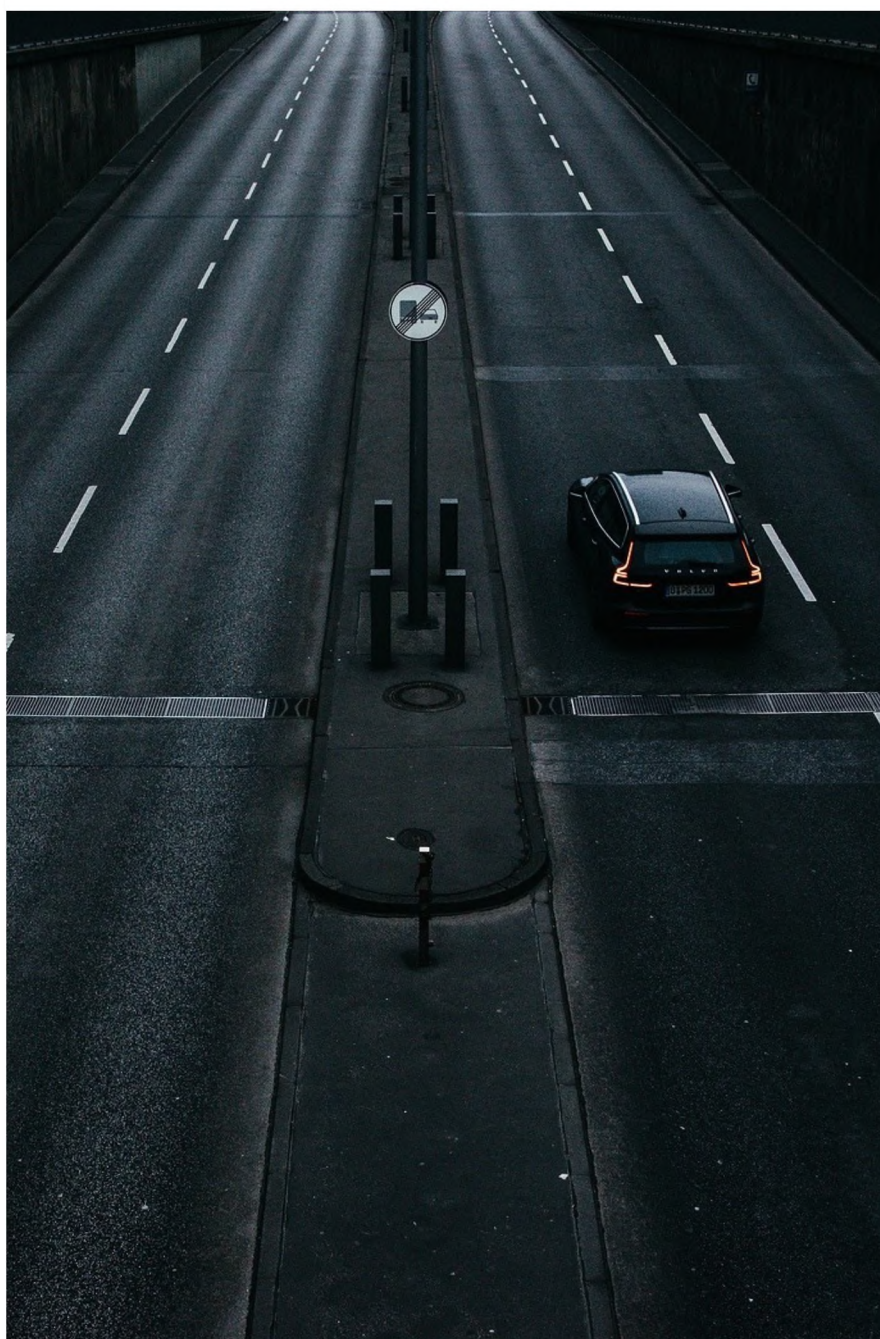
В четвъртата част е разгледан проблемът за споделената отговорност за безопасността на движението по пътищата. Основният ангажимент за проектиране на безопасна система за автомобилен транспорт е на правителствените агенции, но ролята и влиянието на други участници все повече се признават като ключови. Частният сектор, гражданското общество, академичните среди и други участници могат съществено да допринасят за реализирането на планове за БДП.

В петата част на глобалния план са описани начините за мониторинг и оценка, както и измерване на напредъка към глобалната цел. Пояснява се, че на световно ниво докладът на СЗО относно осигуряване на безопасност в транспорта е основният механизъм за наблюдение на напредъка. Информацията за този доклад се събира чрез предоставяне на данни от страна на държавите членки, в които те предоставят подробности за броя на смъртните случаи и нараняванията по пътищата, статус на законите и тяхното приложение, както и ключови индикатори, показващи напредъка от въвеждането на глобалния план.

В шестата заключителна част на глобалния план се призовават правителствата и всички организации, имащи отношение към пътната безопасност, да използват този план, за да ръководят текущото развитие, изпълнението и оценката на действията по пътна безопасност на национално, регионално и местно ниво. Призовава се за периодична оценка на изпълнението на заложените задачи и непрекъснато поставяне на по-високи цели. Натрупването на достоверна информация за аварийността е основна предпоставка за проследяване изпълнението на плана и затова е необходимо добро взаимодействие на различните отговорни фактори като полицейски, здравни и транспортни служби. Постигнатите резултати и допълнителните научни изследвания са предпоставка за непрекъснато усъвършенстване на методите и средствата за постигане на поставените цели през следващото десетилетие.

Виж целия материал на:

https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_english.pdf



3

СКЛОННОСТТА
КЪМ ПОЕМАНЕ НА РИСК

Гостуващ автор:

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



Кога човек е склонен да поема риск?

Склонността към поемане на риск е свързана с поведение, което може да доведе до негативни последици като физическо нараняване, социално отхвърляне, правни проблеми или финансови загуби. Такова поведение, в което има по-голяма вероятност да се стигне до подобни резултати, се счита за по-рисково от поведението, което в по-малка степен води до такива последствия. Хората, които поемат рискове, мислят за последиците по един от следните два начина: първият включва осъзнаването, че подобно поведение може да доведе до положителни и отрицателни последици, и въпреки това човек се ангажира с него, защото се предполага, че положителните последици са по-вероятни от отрицателните. Вторият начин се характеризира с ангажиране с такова поведение, отчитайки само положителните последствия в момента на действие. В този смисъл тези лица не обмислят негативните последици от поведението си и не се замислят за отхвърляне на риска.



По отношение на риска, психологията като наука най-общо се интересува от начина, по който човешкият ум се справя с цялата информация и възможности, които могат да възникнат в ситуация на поемане на риск. Хората не могат да разгледат всички възможни положителни и отрицателни последици от избора си, защото това би изисквало много повече памет и капацитет за обработка, отколкото човешкият ум притежава. Вместо това човек опростява задачата като обмисля информацията отчасти и ограничава своите възможности. Такива стратегии обаче могат да доведат до системни грешки при вземането на решения и непоследователни действия в подобни ситуации.

Друг важен момент за психологията е идентифицирането на психологическите фактори, които индикират ангажиране с рисково поведение (безразсъдно шофиране, залагания и други). Човек е склонен да поеме риск, когато краткосрочните положителни последици намаляват отрицателните емоции и самоосъзнаването, а увеличават физическото удоволствие или възбуда от дадено поведение. Тогава човек смята, че този риск води до бърз положителен резултат, емоции и вълнение, а отрицателните последици остават на заден план.

Както става ясно, поемането на риск е субективен конструкт, който се отнася до вероятността от вреда или загуба в конкретна ситуация. В този смисъл възприемането на риска изисква човек да идентифицира съществуването на вероятна заплаха, която невинаги е разпознаваема. Според изследване, проведено върху 330 случая, лицата поемат риск около 300 пъти, без това да е довело до някакъв неблагоприятен резултат. Това впоследствие обаче води до неразпознаване или игнориране на опасността (Geller, 1998). Реципрочният модел за поемане на риск схематично може да се изобрази така:

Изследванията показват, че възприемането на риска се повлиява от интерактивна комбинация от ситуационни, поведенчески и личностни фактори. Ситуационните могат в голяма степен да променят поведението на индивида. Личностните определят нагласите и контрола, който човек упражнява върху събитията, готовността за поемане на риск и мотивацията. Поведенческите обикновено включват опита на човек и неговата история, които от своя страна определят готовността за риск в дадена ситуация. Взаимодействието между личностните диспозиции и ситуационните фактори влияят върху възприемането и оценката на риска, склонността към поемането му и реалното рисково поведение (Cooper, 2003).

Тъй като личността и нейните характеристики са трудно управляеми, се счита, че намаляването на риска е по-лесно чрез манипулиране на ситуациите, за да се осигури поява на премерен и подходящ риск. По отношение на шофирането, ако един индивид се възприема като отговорен както за положителните, така и за отрицателните последици от поведението си, то той би бил по-предпазлив по време на шофиране (Рачева, 2021а). Един от факторите, които могат да бъдат включени в процеса на намаляване на рисковото шофиране сред лица с висока тревожност например, е възприемането на риска, дефинирано като субективно преживяване при потенциално опасни пътни ситуации (Elander et al., 1993). Не е изненадващо, че тревожността е свързана с повишаване на възприемания риск (Butler and Mathews, 1987). Възприемането на риска от своя страна има пряка връзка с рисковото поведение (Horwarth, 1988; Brown and Groeger, 1988). Общата идея е, че водачи на МПС, които възприемат нисък риск от злополука, шофират по-безразсъдно от тези, които възприемат висок риск от злополука в същата ситуация и действат по-предпазливо (Harre, 2000).



Рискът на пътя

По отношение на поемането на риск и поведението на пътя, е обособен конструкта рисково поведение на шофиране. Изследователите в тази област свързват рисковото поведение на шофиране с видимо застрашаване или поява на потенциална заплаха за водача и/или останалите участници в движението (Dula and Geller, 2003a). С други думи, някои модели на поведението при шофиране, включително, но не само законовите нарушения на пътя, които поставят водачите в риск, се приемат за рисково поведение на шофиране (Shams and Rahimi-Movaghar, 2009). То може да е както умишлено, т.е. съзнателно нарушение на правилата за движение, така и непреднамерено, т.е. грешки при представянето и разсейване от страна на водача (Jafarpour & Rahimi-Movaghar, 2014).

Умишленото рисково поведение на шофиране е резултат от отрицателни емоционални мотиви като лошо настроение, гняв или агресия (Roidl et al., 2013; Deffenbacher et al., 2003). Мъжете често показват по-агресивни нарушения в сравнение с жените (Shi et al., 2010). Агресията в тези случаи може да е в резултат на възприет дискомфорт, причинен от други участници в движението. Например: ако превозно средство не успее да се придвижи правилно и навреме при зелен сигнал на светофара, водачът зад това превозно средство може да покаже агресивно поведение, като настоятелно използване на звуков сигнал или обиждане. Въпреки това не всички водачи на пътя отговарят на дадена ситуация с рисково поведение или обидни действия, но могат да изпитат отрицателни емоции като гняв, раздразнение или недоволство, което отново да повлияе тяхното поведение на пътя (Dula and Geller, 2003b).

Определени личностни характеристики, като търсене на силни усещания например, се свързват с рисковото поведение на шофиране (Bachoo et al., 2013; Jonah, 1997). Анализ на изследванията в областта показва, че рисковото поведение при шофиране е многоизмерен конструкт, който се влияе от множество фактори. Детерминантите на поведението при шофиране включват демографски характеристики като пол, възраст, шофьорски опит, социално-икономически статус, културна принадлежност, прилаганите закони за движение в обществото и техния контрол. Това поведение е детерминирано още от физически способности и психологически особености. Последните се делят на личностни характеристики, при които типът личност е определящ, и когнитивни характеристики, където вниманието е ключова функция при управлението на МПС (Рачева, 2021б). Мотивацията за умишлено рисково поведение при шофиране се определя от нагласата към такова поведение, субективната норма и възприетия контрол над поведението. Нагласите на водача пренасят знанията в действие и са един от ключовите фактори, допринасящи за поведението при шофиране (Jafarpour & Rahimi-Movaghar, 2014).

Заклучение

Рисковото поведение на пътя е продиктувано най-вече от появата на агресивно поведение от страна на водача, което от своя страна възниква поради множество възможни причини. В този смисъл, за целите на настоящата статия е важно да се отбележи, че ключът в идентифицирането на рисково и съответно агресивно поведение на шофиране е не в търсенето на факторите, които ги повлияват, а в измерване на устойчивостта на индивида при възникване на различни ситуации на пътя.

Литература

- Рачева, Р. (2021) Водачът на неговата роля на пътя. Бюлетин за безопасност на движението по пътищата, 3, 11-18 (а)
- Рачева, Р. (2021) Вниманието като когнитивна функция. Бюлетин за безопасност на движението по пътищата, 12, 35-40 (б)
- Bachoo, S., Bhagwanjee, A., Govender, K. (2013) The influence of anger, impulsivity, sensation seeking and driver attitudes on risky driving behaviour among post-graduate university students in Durban, South Africa. *Accident; analysis and prevention*; 55:67-76
- Brown, I.D., Groeger, J.A. (1988) Risk perception and decision taking during the transition between novice and experienced driver status. *Ergonomics*, 31, 585-597
- Butler, G., Mathews A. (1987) Anticipatory anxiety and risk perception. *Cognitive Therapy and Research*, 11, 551-565
- Cooper, D. (2003) Psychology, risk and safety. *Professional Safety* 48 (11), 39-46
- Deffenbacher, J.L., Lynch, R.S., Filetti, L.B., Dahlen, E.R., Oetting, E.R. (2003) Anger, aggression, risky behavior, and crash-related outcomes in three groups of drivers. *Behaviour research and therapy*; 41 (3), 333-49.
- Dula, C. and Geller, E. (2003). Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research. *Journal of Safety Research*, 34(5), 559-566
- Dula, C. S., and Ballard, M. E. (2003). Correlates of aggressive, risky, and emotional driving. *Journal of Applied Social Psychology*, 33, 263-282.
- Elander, J., West, R. and French, D. (1993). Behavioral correlates of individual differences in road-traffic crash risk: An examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, 113, 279-294.
- Geller, E. S. (1998) *The psychology of safety: How to improve behaviors and attitudes on the job*. Boca Raton, FL: CRC Press
- Harre N. (2000) Risk evaluation, driving, and adolescents: a typology. *Developmental Review*, 20, 206-226
- Horwarth, I. (1988) The relationship between objective risk, subjective risk and behavior. *Ergonomics*, 31, 527-535
- Jafarpour, S. and Rahimi-Movaghar, V. (2014) Determinants of risky driving behavior: a narrative review. *Medical Journal of the Islamic Republic of Iran*; 28 (1) :953-960
- Jonah, B.A. (1997) Sensation seeking and risky driving: a review and synthesis of the literature. *Accident; analysis and prevention*; 29(5), 651-665
- Roidl, E., Siebert, F.W., Oehl, M. and Hoger, R. (2013) Introducing a multivariate model for predicting driving performance: The role of driving anger and personal characteristics. *Journal of safety research*; 47, 47-56
- Shams, M. and Rahimi-Movaghar, V. (2009). Risky Driving Behaviors in Tehran, Iran. *Traffic Injury Prevention*, 10(1), 91-94
- Shi, J., Bai, Y., Ying, X., Atchley, P. (2010) Aberrant driving behaviors: a study of drivers in Beijing. *Accident; analysis and prevention*; 42(4), 1031-40

4

ПТП
С УЧАСТИЕ НА МЛАДИ ХОРА

Подготвил материала:

Мария Бакалова, ДАБДП



Индексът за ефективност на безопасността на движението по пътищата (PIN) на Европейския съвет по транспортна безопасност (ETSC) е важен инструмент, който помага на държавите-членки на ЕС да подобрят БДП на своята територия. Чрез сравняване на резултатите от различните държави той служи за идентифициране и популяризиране на най-добрите практики в Европа в областта на БДП и спомага за водене на политики, необходими за създаването на пътнотранспортна система, която максимално увеличава безопасността.

Прилагането на индекса стартира през юни 2006 г., като обхваща всички области на БДП, включително поведението на участниците в движението по пътищата (водачи на пътни превозни средства, пешеходци, пътници, мотоциклетисти, велосипедисти и др.), инфраструктурата и превозните средства, както и изготвянето на политики за БДП в по-общ план.

ETSC призовава Европейския съюз да подобри безопасността на младите водачи на моторни превозни средства чрез подобряване на обучението им за издаване на свидетелствата за управление на МПС, тъй като последните данни показват, че приблизително една четвърт от всички смъртни случаи на пътя са с млади участници в движението на възраст от 15 до 30 години.



Намаляването на смъртните случаи сред младите участници в движението е предмет на редица проучвания и анализи. В тази връзка е разработен специален доклад на ETSC от 2021 г. (PIN Flash 41, <https://www.etsc.eu/PinFlash41>). Докладът разглежда постигнатия в Европа напредък за намаляване на смъртните случаи по пътищата сред младите хора, основавайки се на най-новите налични данни от 32 държави (вкл. 27 държави-членки на ЕС, Обединеното кралство, Норвегия, Швейцария, Израел и Сърбия), които участват в програмата на ETSC за Индекс за ефективност на БДП (PIN).

Младите водачи на автомобили представляват най-голямата подгрупа от всички смъртни случаи на пътя сред младите хора (около 24%). Поради това и изследванията на БДП в по-общ план често се фокусират върху тези водачи. Докладът обаче разглежда всички видове участници в движението сред младите хора, като изследва тенденциите във времето и разликите между страните, които са много показателни. Разработката не обсъжда причините за инцидентите. По-долу са изложени някои от резултатите от направените в доклада анализи:



В 25-те държави-членки на ЕС, за които има налични данни, смъртните случаи на пътя сред младите хора на възраст от 15 до 30 години за 2019 г. са 5 182, което представлява около една пета от смъртните случаи от всички причини за смъртност в тази възрастова група. БДП сред младите хора се подобрява средно с 2,5% по-бързо всяка година, отколкото при останалото население, а смъртността по пътищата за същата възрастова група намалява средно с близо 5% годишно от 2010 г. насам. Норвегия отбелязва най-голямото годишно намаление на смъртност за млади хора с 11% между 2010 и 2019 г. Въпреки това докладът посочва, че смъртността надвишава тази на останалата част от населението в 29 от 32-те изследвани държави.

Броят на регистрираните смъртни случаи, цитирани в доклада, е извлечен от Европейската комисия от базата данни CARE по искане на ETSC. БДП е по-голямо предизвикателство за младите мъже, отколкото за младите жени. Средно през последните три години мъжете представляват 81% от всички смъртни случаи на пътя сред младите хора на възраст 15-30 години, като този дял остава непроменен от последния ПИН доклад през 2011 г. Младите хора, особено мъжете, също са свръхпредставени, когато става въпрос за смъртни случаи по пътищата, свързани с управление на МПС след употреба на алкохол и упойващи вещества. Налагането и затягането на законовите граници на концентрацията на алкохол в кръвта и подобрената помощ за тези, които живеят с подобни идентифицирани проблеми, могат да помогнат за предотвратяване на част от тези смъртни случаи.

Средната смъртност за мъжете на възраст между 15 и 30 години е повече от 4 пъти по-висока от средната смъртност за жените на същата възраст в ЕС. За сметка на това делът на младите жени, загинали като пътници в автомобил, е значително по-висок от дела на младите мъже (35% в сравнение с 16%). В 27-те държави-членки на ЕС млади водачи на автомобили, мотоциклети и мотопеди представляват съответно 24%, 12% и 2% от всички смъртни случаи на пътя при сблъсъците, в които участват. В тези пътнотранспортни произшествия самите млади водачи невинаги представляват най-голямата група жертви на пътя. Делът на младите мъже и жени, загинали като водачи на велосипед, е сходен със средната стойност в ЕС (съответно 3% и 3,6% при средна стойност 4%).

Средно в 25-те държави-членки на ЕС, за които има налични данни, тежките наранявания сред младите хора представляват 28% от всички такива наранявания. В 24-те страни с ПИН, които са предоставили данни, броят на тежките наранявания сред младите хора е намалял в 23 държави и се е увеличил в една.

Докладът посочва, че на база изследванията до момента може да се заключи, че инцидентите с участието на млади хора често съчетават утежняващи фактори като управление на МПС през нощта или през почивните дни, превоз на пътници на подобна възраст, управление с превишена скорост и в нетрезво състояние, както и без предпазни колани. Управлението на МПС след употреба на наркотици (особено на канабис) се увеличава и става особено опасно, когато е комбинирано с употреба на алкохол. Младите хора, участвали при сблъсъци от типа „една кола“ и „загуба на контрол“, са свръхпредставени. Изследванията също така показват, че младите водачи често надценяват своите умения и подценяват опасността.

Младите хора сами по себе си са високорискова група, като повечето от тях не управляват ППС умишлено опасно. Рисковете, свързани с младите водачи, произтичат от неопитност, незрялост и начин на живот, свързани с тяхната възраст и пол. Данните показват, че колкото по-млад човек започне неограничено самостоятелно управление на МПС, толкова по-вероятно е да претърпи фатален сблъсък, особено ако е под 18 години. Налагането на допълнителни ограничения за по-младите водачи през първите години на управление на МПС, позволявайки им придобиване на опит, предполага намаляване на ситуации с висок риск.

Към момента Европейската комисия преразглежда правилата за издаване на шофьорски книжки, като се очаква актуализирано правно предложение през следващите 18 месеца. ETSC също така призовава ЕК да препоръча ограничение за управлението на МПС под въздействие на алкохол, определено ефективно на нула (приложено на 0,2 г/л концентрация на алкохол в кръвта) – мярка, която е особено важна за по-младите водачи на МПС. Що се отнася до управлението на МПС под въздействие на упойващи вещества, ETSC също призовава към общоевропейска граница на нулева толерантност към незаконните психоактивни субстанции.

Не на последно място, докладът се фокусира и върху мерки, специфични за младите участници в движението. В тази връзка законите, лицензирането, обучението, застраховането и други фактори, влияещи върху безопасността на младите участници в движението, също се различават в цяла Европа, както и възрастта на автомобилния парк, инфраструктурата и правоприлагането. Всяка държава започва от различна изходна позиция и сама следва да идентифицира проблемите и мерките, които са най-подходящи за нейния контекст.

Виж пълния текст на доклада на:

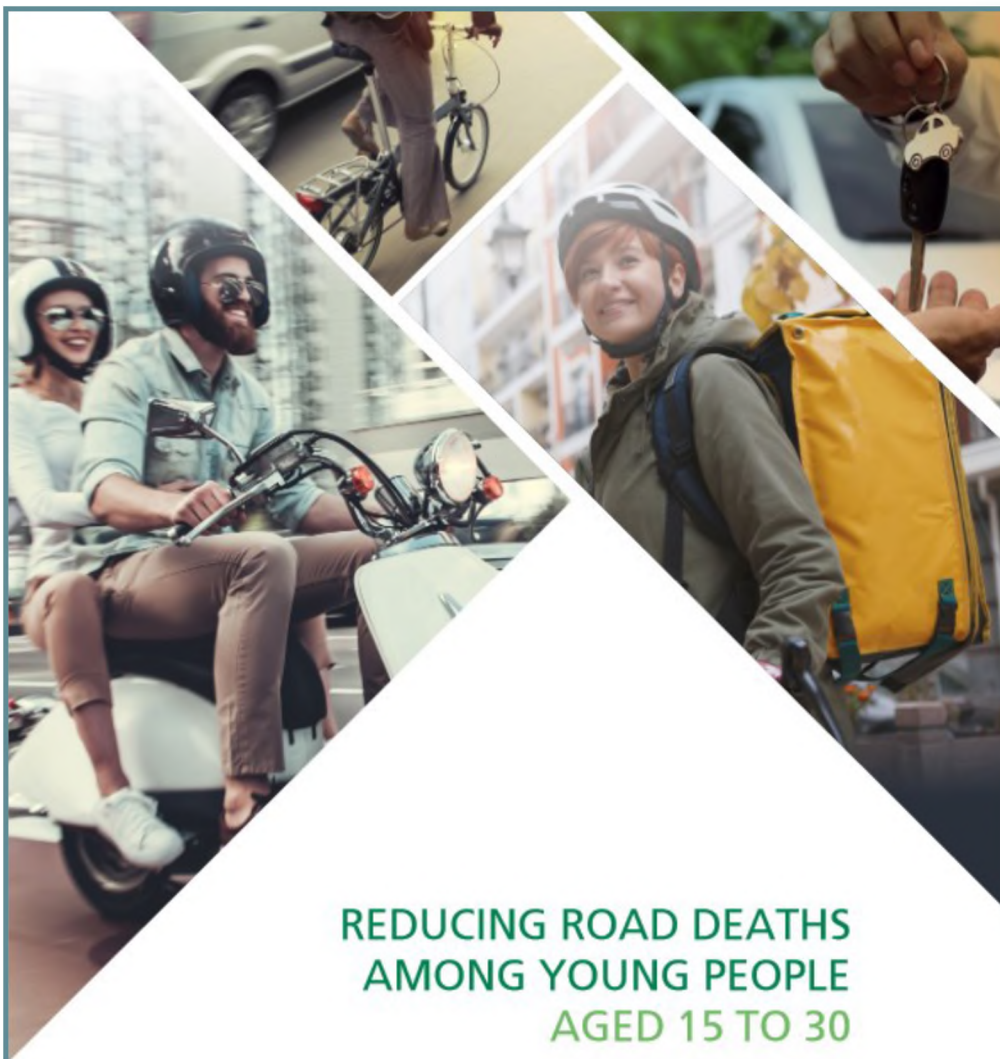
<https://etsc.eu/reducing-road-deaths-among-young-people-pin-flash-41/>

СРЕДНА СМЪРТНОСТ В ЕС
СРЕД МЛАДИТЕ ХОРА
НА 2 МИЛИОНА НАСЕЛЕНИЕ



ОСНОВНИ ПРЕПОРЪКИ





REDUCING ROAD DEATHS AMONG YOUNG PEOPLE AGED 15 TO 30

PIN Flash Report 41

October 2021



Виж пълния текст на доклада на:

<https://etsc.eu/reducing-road-deaths-among-young-people-pin-flash-41/>

5

ЩАТСКА КООРДИНАЦИЯ
ЗА БДП В НЮ ЙОРК, САЩ

Подготвил материала:

Марта Петрова, ДАБДП



Тъй като броят на смъртните случаи, особено сред пешеходците, продължава да нараства в САЩ, централните институции, ангажирани с безопасността на транспортния сектор, призовават щатските власти да прилагат конкретни решения за по-добра защита на уязвимите участници в движението. В опит да подчертае този нарастващ проблем Националната администрация за безопасност на движението по пътищата, Федералната администрация на магистралите и Асоциацията за безопасност на магистралите обявиха месец октомври на 2021 г. за национален месец на безопасността на пешеходците на Министерството на транспорта на САЩ. През 2020 г. са регистрирани 6 721 смъртни случая с пешеходци в цялата страна, което представлява увеличение от 4,8% спрямо 2019 г. (6 412). Това става особено тревожно, като се има предвид фактът, че пропътуваните разстояния с превозни средства са намалели с 13,2% през 2020 г. в резултат от коронавирус пандемията. „Ръстът на смъртните случаи на пешеходци през последните години е неприемлив“, заявява изпълнителният директор на Губернаторската асоциация за безопасност на магистралите Джонатан Адкинс и добавя „Никой не трябва да се тревожи, че ще загине, докато се придвижва пеш.“



Губернаторска комисия по безопасност на движението

Членството в Комисията е установено със заповед, за да включва държавни агенции, работещи в сферата на БДП. Към момента се състои от 13 агенции, чиито представители действат като членове, а председател на комисията е оглавяващият Агенцията по моторни превозни средства. Комисията заседава по искане на председателя, като обсъжданията на срещите включват законодателна координация, програмни брифинги, поставяне на цели и всякакви други въпроси, които членовете смятат, че имат отношение към безопасността. Членовете на Комисията включват държавни ведомства в сферата на моторните превозни средства, щатска полиция, злоупотреба с алкохол и вещества, здравеопазване, образование, транспорт, държавен департамент, наказателно правосъдие, финанси, паркова дейност, рекреация и опазване на исторически паметници. Комисията е създадена съгласно Закона за държавната изпълнителна власт на 27 април 1967 г., за да осигури управлението и координацията на всички програми за безопасност на магистралите на щатско ниво. Комисията координира дейностите по БДП на държавни и местни агенции, на публични и частни организации, както и на други заинтересовани лица и организации.

www.sars.gov.bg



Основни теми на работа

Образователни дейности за млади водачи

усилия за подобряване на безопасността на по-младите водачи; партньорски програми за водачи и пътници; обучителни материали.

Шофиране в неблагоприятно състояние

усилия за намаляване на поведението, което предполага нарушаване правилата за движение по пътищата; ефективност на санкцията за нарушителите.

Безопасност за пешеходците

препоръки за по-голяма пътна безопасност за пешеходците; образователни и обучителни материали.



Град Ню Йорк е един от най-натоварените райони в САЩ. Не е изненадващо, че пътнотранспортните произшествия се случват често в Голямата ябълка. Фаталните инциденти, особено с участието на пешеходци, се превърнаха в голям проблем за местните и държавните власти. Цифрите сочат, че автомобилните катастрофи са една от водещите причини за смъртност в целия щат Ню Йорк - статистически един автомобил тежко ранява или предизвиква смърт на гражданин на всеки два часа. Съгласно доклад на полицейските служби от 2020 г. в 16 931 произшествия са тежко ранени 2 126 мотоциклетисти, 1491 пътници, 241 велосипедисти и 1 275 пешеходци. 23 са настъпилите впоследствие смъртни случаи, 20 от които са с участието на пешеходци. По-голямата част от пътните инциденти са причинени от разсейване при управление на превозно средство, в т.ч. вследствие на използване на навигационна система и по време на хранене.

В опит да намалят броя на жертвите и нараняванията при ПТП градските власти стартираха програма „Vision Zero“ (Визия Нула), включваща три основни компонента: инженерни мерки, правоприлагане и образование. Този тристранен подход постави началото на важни проекти, в т.ч. поставяне на камери за следене на скорост, в резултат на което в райони в близост до училища беше намалена с над 60%. Провежда се и кампанията „Ден на осведомеността“, която поставя фокус върху обучението на водачите по отношение на повишения риск за пешеходците и велосипедистите, който възниква през нощните часове на есенните и зимните месеци. Други мерки включват: повишено прилагане на законодателството за движението през нощта след края на лятното часово време; завишени санкции за водачите в нетрезво състояние; повишена видимост и сигнализация на пешеходните пътеки; обезопасяване на велосипедни алеи; допълнително обучение за водачи на таксиметрови автомобили и автобуси на градския транспорт. Изпълнението на тези мерки през годините показва значителен напредък - смъртните случаи в резултат на пътни инциденти са намалели с една трета, а конкретно при пешеходците - с 37%.

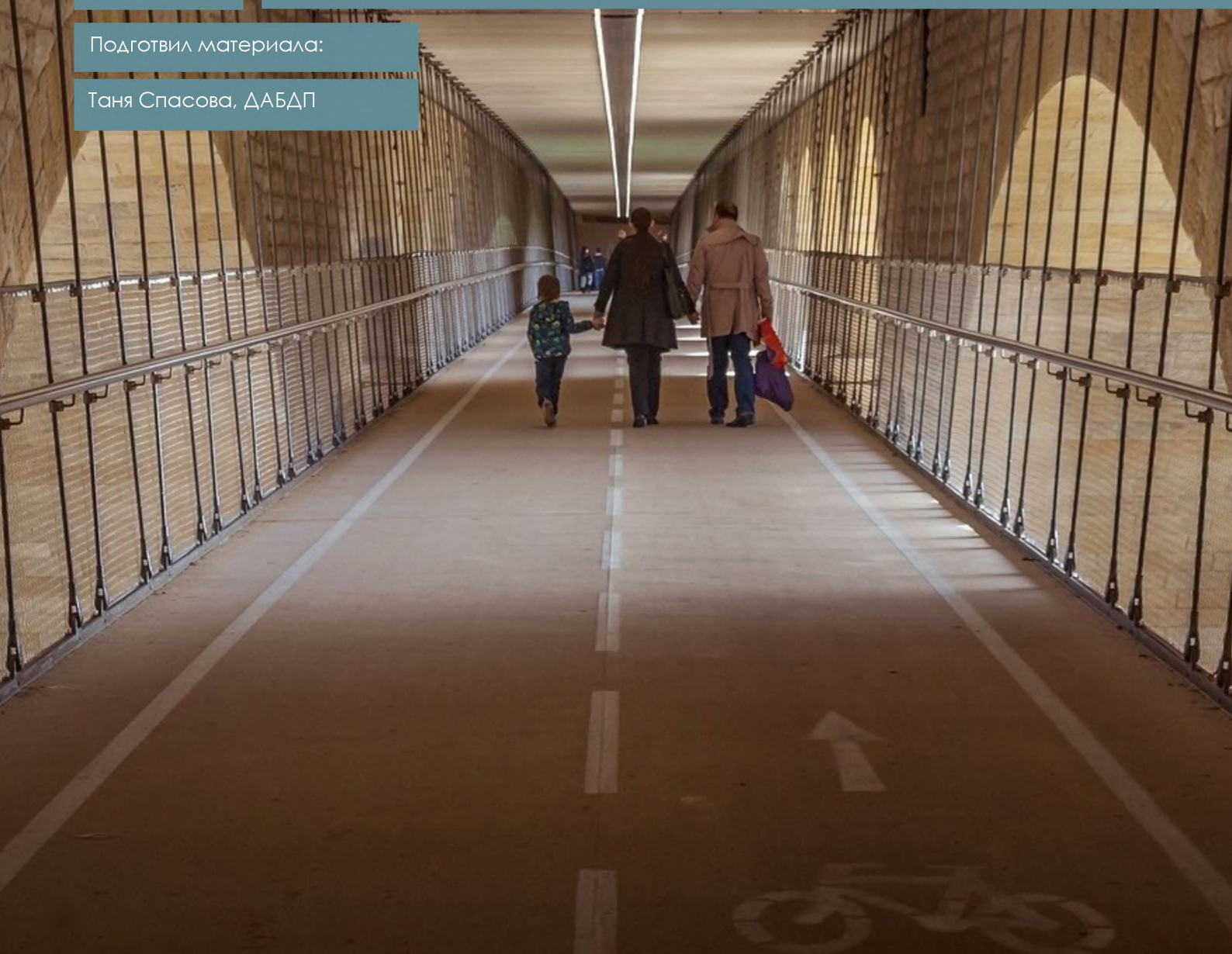


6

РЕШЕНИЯ ЗА МОБИЛНОСТ
В ЛЮКСЕМБУРГ

Подготвил материала:

Таня Спасова, ДАБДП



Херцогство Люксембург има стратегическо географско положение в Европа, свързващо основни международни транспортни коридори в икономически и социален аспект. В последните години Люксембург затвърждава устойчивия си демографски и икономически растеж, с което се изправи пред все по-неотложното предизвикателство за внедряване на иновативни и екологосъобразни методи за мобилност. Още през 2017 г. беше изготвена „Стратегия Модул 2.0“ с хоризонт 2025 г. - документ, обединяващ съвместните усилия на структурните звена по транспорт, устройство на територията, благоустройство и околна среда към Министерство на транспорта, Министерство на икономиката, Национално управление по пътищата, Люксембургска национална железопътна компания и неправителствения сектор. Стратегията е изготвена въз основа на данни от 37 500 жители на държавата, участвали в проучването, и задава плановата рамка за развитие на мултимодална и устойчива транспортна свързаност.



По време на предварителните проучвания се е установило, че повече от половината заети работни позиции са разпределени между пътуващи извън граница работници от съседните на Люксембург държави Белгия, Франция и Германия. Работните места продължават да се намират предимно в столицата. Икономическият растеж и концентрация на заетост в административния център довеждат до увеличаване на задръстванията и дълги пътувания както за жителите, така и за гостите на града. Поради това основно място в стратегията заема концепцията за подобряване, реорганизиране и оптимизиране на транспортната свързаност.

Пътната мрежа и обществената транспортна система на Люксембург (влакове и автобуси) години наред са били организирани по моноцентричен начин, което е задълбочило предизвикателствата пред мобилността, а това налага възприемането на устойчиви решения за мултиmodalност на транспортната система. Целта е до 2020 г. да се постигне съотношение 25/75 между използването на обществен транспорт и колоезденето/ придвижването пеш. През последните години този подход се реализира чрез планираните публични инвестиции в нова инфраструктура – пешеходни зони, велоалеи, модернизирани железопътен транспорт, нови паркоместа, разположени в покрайнините на столицата.

В цялата страна са изградени над 20 мултиmodalни центъра, за да се даде възможност на пътуващите лесно да превключват между различни видове транспорт. Девет от тези хъбове са разположени на 16-километров коловоз на трамвайната линия, който пресича цялата градска агломерация на столицата, и по този начин служи за гръбнак на обществения транспорт. Друг приоритет на правителството е създаването на мрежа за директни, бързи и сигурни връзки чрез поощряване и популяризиране на колоезденето и придвижването пеш на кратки разстояния.

Важен елемент от стратегията за устойчив транспорт е и изграждането на нови железопътни гари и нови места за паркиране. Автобусните линии се реорганизируют, за да се свържат директно с трамвайната мрежа. По този начин приходящите работници могат да оставят автомобили си на паркинг и да се придвижват до работните си места само с градски транспорт, велосипед или пеш. Почти две трети от емисиите на въглероден двуокис в Люксембург се дължат на дизеловите или бензиновите превозни средства - фактор, който ускорява изменението на климата. С цел да се предотврати това, както и да се подобри качеството на атмосферния въздух, правителството на Люксембург залага две мерки: част от новоизградените паркоместа са оборудвани със станции за зареждане на електромобили с цел популяризиране на употребата им и отчитане на нулеви или ниски емисии; отпуска се субсидия за закупуване на нови превозни средства, които да са електрически или хибридни с емисии на въглероден двуокис ≤ 50 г/км.

През март 2020 г. Люксембург стана първата страна в света, която въведе безплатен обществен транспорт. Правителството разшири инвестициите в развитието му, като само в областта на оптимизирането на железопътната мрежа се инвестират 567 евро на глава от населението. Предвид броя му съгласно преброяване от 2019 г. тази сума възлиза на над 348 млн. евро.

Инвестициите включват разширяването на железопътната линия между Люксембург и Беттембург, както и изградените паркинги в Роданж, Мерш, Етелбрюк, Троавиерж и Васербилиг. През 2023 г. и 2025 г. ще бъдат доставени 34 нови влакови композиции, с което железопътната мрежа ще повиши своя капацитет с 43%.

От 2015 г. започна разширението на мрежата от велосипедни алеи с 92,5 километра. Към момента тя е с обща дължина 640 км и през следващите няколко години ще бъде надградена с още 460 км. Финансовата подкрепа за велосипедното придвижване е удвоена до 600 евро на човек. В Министерството на околната среда са постъпили над 50 000 заявления за получаване на целево финансиране.

Все пак автомобилният транспорт няма да изгуби своето значение за жителите и гостите на Люксембург. Паралелно с усилията на правителството за развитие на обществения транспорт, много хора продължават да са зависими от автомобила си. Ето защо все по-голям акцент се поставя върху разработването на предпочитани и екологични алтернативи на двигателите с вътрешно горене. Електрическите и хибридните автомобили представляват почти 20% от всички новорегистрирани автомобили. От една страна, това се дължи и на държавните субсидии, от друга - на наличния избор от пазарно предлагане, който става все по-достъпен и предпочитан. Люксембург се нарежда на второ място по брой зарядни станции на квадратен километър в Европа. Само през 2021 г. са заредени около 267 000 киловата зелена електроенергия. Това съответства на около 1,6 млн. километра, задвижвани с електричество. Субсидията на херцогството за частни зарядни станции също е много успешна. Правителството разработи схема за финансирането им на работното място. Очаква се тя да стартира в началото на 2022 г. Продължават и инвестициите в по-ефективна и безопасна пътна инфраструктура. Планираните обходни пътища в Хозинген, Дипах и Башаражее ще намалят автомобилния трафик, като същевременно подобряват качеството на живот и безопасността на движението по пътищата.



7

НЕЖНИЯТ ПОЛ
ЗАД ВОЛАНА

Подготвили материала:

Марта Петрова, ДАБДП
Таня Спасова, ДАБДП

Полът вече е напълно признат като важен аспект на историческия анализ, тъй като различните обстоятелства, касаещи половете, са провокирали жените и мъжете да преживяват и разбират събитията по различни начини. Изследването на транспорта, пътуванията и мобилността в исторически план също претърпява промяна през последните години. Традиционно доминирано от увлечението на историците към железниците, от двадесети век вниманието постепенно се насочва към начините на придвижване на пътници и товари с лек автомобил, автобус и самолет. Тези видове транспорт предлагат големи възможности за разбиране как и защо американците например приемат не само мобилността, но бързата мобилност за даденост. Двигателят с вътрешно горене превръща едно голямо пътническо начинание в ежедневието. Така автомобилът революционизира личния начин на живот и се превърна в основна и незаменима част от това да си американец. Въпреки че изследователите на транспорта и пътуванията от двадесети век са постигнали напредък в изучаването на нарастващото въздействие на автомобила върху американския живот, по-голямата част от техните открития остават ориентирани към процеси, доминирани от мъжете. Написани предимно за мъжка аудитория и фокусирани върху промишленото производство, технологиите и машините, тяхната работа поставя повече фокус върху поточни линии, корпоративно управление, технологични подобрения и дори трудови отношения, и по-малко върху автомобила като фактор за начина на живот и междуличностните отношения. През 60-те и 70-те години на двадесети век обаче полът се очертава като основен инструмент за социален, икономически и културен анализ.



От неговото изобретяване автомобилът е средство, което осигурява лична мобилност. Най-ранните примери за този социален феномен се появяват първоначално в градове, където пътищата имат твърда настилка, бензинът и резервните части са достъпни и заможните членове на обществото могат да си позволят такава придобивка. Повечето американски жени научават за възможностите на автомобила от рекламите във вестниците на пионерски трансконтинентални пътувания, предприемани между 1899 г. и 1908 г. Първите водачи и техните пътници от двата пола демонстрират, че нововъзникващата автомобилна технология може да бъде както полезна, така и предизвикателна.

Предимно в белите семейства жените получават и се радват на известен достъп до моторното превозно средство. Мъжете продължават да смятат, че имат приоритет, тъй като те са глава на домакинството и източник на дохода, но това не означава, че жените участват в автомобилното движение само като пътници, изцяло зависими от партньора им да ги превози до желаните дестинации. Жените, както и мъжете, усещат предимствата на по-свободното движение. Дамите на село по-специално приветстват възможността да облекчат изолацията си, като шофират до града, за да пазаруват, да продават селскостопанска продукция и да реализират различни форми на социален живот.

Разбира се само заможните жени могат да си позволят собствен автомобил, като много дами участват в покупката на семейното превозно средство. Историците обръщат внимание на маркетинга на автомобили от техните производители и как през 20-те години на миналия век дизайнерите и търговците на коли осъзнават, че трябва да направят предлаганите от тях продукти привлекателни за потребители и от нежния пол. Естеството на рекламите се променя от традиционните описания на механични части отпреди Първата световна война и малки скици на автомобили до големи цветни снимки, представящи жени като пътници или водачи, минимизирайки автомобилните технологии.



В края на двадесети век двата пола все повече се доближават по отношение на достъпа и използването на автомобили. Това сближаване на поведението говори повече за действията, предприети от жените за постигане на равенство, отколкото за каквито и да било промени в автомобилното производство и технологии. Сред тези действия доминиращата тенденция е повече жени от всички възрасти да бъдат наемани на работа и съответно да стават все по-мобилни в самостоятелен план. До 1990 г. 20% от всички американски домакинства вече имат три или повече коли.

Забележителното нарастване на мобилността сред жените от 70-те години на двадесети век е свързано и с дейности, надхвърлящи ролята им на домакини и наети работници. Става въпрос за все по-чести пътувания в свободното време с цел посещение на приятели и роднини, развлечения и отпих. Докато жените прекарват по-малко време зад волана през седмицата от мъжете, защото поемат повече домакински отговорности, те стават все по-ангажирани с ваканционни пътувания и общуване със семейство и приятели.



Свободата да се придвижваш бързо, лесно и удобно - това е едно от най-големите революционни предимства на автомобилната индустрия. Почти в края на XIX век малцина са били смелите, които да повярват на научно-техническия феномен лек автомобил. В тези времена се е изисквало доста кураж и сила на въображението, за да повярваш в безопасността на новото откритие.

Берта Бенц става първата дама, седнала зад волана на новото съоръжение, създадено от съпруга ѝ. Тя поставя началото на пътуванията на големи разстояния. Без да има разрешително за управление на тогавашното МПС, тя отива сама с изобретението на мъжа си на гости на сестра си. Берта и синовете ѝ Ойген и Ричард потеглят от германския град Манхайм на най-дългото пътешествие в дотогавашната история на автомобилите, задвижвани от двигател с вътрешно горене. С вече патентования автомобил тримата пропътуват около 100 километра за ден от Манхайм до Пфорцхайм почти безаварийно. След изкачванията обаче често им се налагало да бутат автомобила поради липсата на мощ на двигателя. Изпитанията продължавали и при спусканията по наклоните - единственото предно колело, което в триколката на Карл Бенц било доста нестабилно, буквално треперело от скоростта, а несъвършената ръчна спирачка едва успявала да удържи тежаштата 360 кг моторна кола при спусканията. На път за вкъщи, Берта помолила един обушар да облицова с кожа износените спирачни дискове. Съществува твърдение, че тя е изобретила спирачните накладки или поне зародиша на идеята за намаляване на триенето на спирачките по време на спирачния път.



Тъй като шофирането се приема добре и за женската част от обществото, съществуват известни сведения, че първият успешно взет изпит от жена е от Ана де Рошешуар, херцогинята на Юзе в Южна Франция. Тя изключително се наслаждавала на шофирането и получила своето свидетелство за управление на МПС през 1897 г. Много бързо става и първата дама, глобена от властите за бързо шофиране.

В днешно време всяка дама, която притежава всички изисквания на законите в съответната страна, може да премине успешно шофьорски курс, след което да се сдобие със свидетелство за управление на моторно превозно средство. Това вече не е такова предизвикателство, а част от развитието и просперитета ни.

Съществуват и някои изключения. Дамите в Саудитска Арабия получават това право едва през 2017 г. Една година след това, в интервю за ББС, Лулуа Шалхуб, жителка на Джеда, описва промените в живота си след като в страната бе официално разрешено на жените да шофират: „Закопчайте се, стартирайте двигателя, поставяйте сенници, за да не ви блести палещото саудитско слънце и тръгваме. Преди малко повече от година това беше далеч от ежедневието начин на живот на жените в моята страна. Но през последните 12 месеца нещата се промениха значително. Откакто разрешиха шофиране за жените, всички ние се чувстваме доста по-независими. Не само че най-накрая си купих първата кола, но вече мога да я карам. Звучи напълно разумно да можеш да го направиш. Но в продължение на десетилетия жените тук купуват коли на свое име в регистрационните документи, но не можеха да се качат зад волана. Наличието на автомобил е необходимост поради липсата на добра система за обществен транспорт. Сега сама шофирам до работа си, изпълнявам ежедневието си задължения и се срещам с приятели, без да се налага да чакам частен шофьор или роднина от мъжки пол да ме закара“, споделя Лулуа.



Деница Гордън, 39 години



Взех книжка, когато навърших 18 години, но в България, където не ми се налагаше да шофирам всеки ден. През 2003 г. се преместих да живея в САЩ и оттогава се придвижвам с лек автомобил ежедневно. В щата, в който живея, няма добре развит градски транспорт и поради огромните разстояния придвижването ми с личен автомобил е задължителен елемент.

Всеки ден се придвижвам с автомобила си до мястото, където работя. Имаме паркоместа, за които моят работодател плаща годишен абонамент.

Първото нещо, което правя след като се кача в автомобила си, е да сложа предпазен колан, след което включавам мобилния си телефон към USB кабел към дисплея на колата. По този начин, ако получа телефонно обаждане или съобщение, те ще се появят на монитора на автомобила и аз мога да задавам гласови команди за провеждане на телефонни обаждания или изпращане на съобщение.

За мен спазването на правилата и законите за движението по пътищата е задължително, защото от това зависи сигурността ми и тази на пътниците, които се возят с мен. За разлика от много хора в днешно време, аз не си позволявам да се храня докато шофирам, използвам мигачи и огледала, за да съм наясно със заобикалящата ме пътна обстановка. За мен е много важно да съм концентрирана, дори когато ми се налага да говоря с някого по телефона или с пътник в автомобила ми.

Най-важното нещо е да се гледа пътя, докато се шофира. Много хора се разсейват с телефоните си, ровят в чантите си, търсят нещо на задната седалка или дори се гримират по време на шофиране. Особено опасно е, когато правят видеа за социалните мрежи и ги споделят веднага.

Спазвайте правилата за движение по пътищата. Така ще спасите човешки животи! В населените места шофирайте дори под ограниченията за скорост. Не е важно кога ще пристигнете от точка до точка, важно е да стигнете. Не пийте алкохол, ако шофирате!

Славина Пулева-Аладжова, 29 години



В района, където се намира работното ми място, е доста трудно да се намери паркомясто, поради това често ми се налага да паркирам по-далеч, след което да ходя пеш до залата за репетиции.

Щом вляза в лекия си автомобил, първото, което правия, е да поставя предпазния колан, след което да наглася подходящо огледалата за обратно виждане.

Докато шофирам, държа да бъда напълно концентрирана и поради тази причина съм твърдо против ползването на мобилни телефони.

Ако почти тригодишната ми дъщеря Матеа е заедно с мен в колата, задължително я обезопасявам със столче, което грижливо съм подбрала според възрастта на детето.

Огромното внимание, което отделяме за възпитанието на нашите деца, ще ни направи по-спокойни за нашето и тяхното бъдеще. Нека да бъдем концентрирани на пътя.

Пожелавам на останалите участници в движението по-скоро да видим повече места за паркиране, удобна инфраструктура за майките с деца, както и за възрастните хора.

А ние нека бъдем отговорни на пътя, за нашия живот и този на останалите хора!

Силвия Спасова, 29 години



Майка съм на четири деца – Даниела, близнаците Роза и Бойко, и малкият Петър. Трудно е, дори и в малък град, да се справя с всичките грижи за семейството си. Водач съм на МПС от 2004 г. Децата се нуждаят постоянно от бърз транспорт до училище, странични и извънкласни занимания и др. Въпросът е в това, когато имам четири деца, как се справям с придвижването? Разчитам на собствените си организационни умения, но и на това, на което съм възпитала децата си – да спазват всички правила за движение по пътищата. Даниела е на 14 години, тя отива сама до училище, като не забравя, че не е единствена на пъното платно, на пешеходната пътека и на тротоара, че трябва да пази както себе си, така и другите. Бойко кара колело в свободното си време и знае, че мястото за колоездене е на велоалеята или на тротоара (ако няма такава). Роза е художествена гимнастичка и също е научена да спазва правилата за движение по пътищата. Малкият Петър, който е на два месеца, се вози в автомобила на задната седалка в подходящо за възрастта му столче. Всички ние можем да спазваме правилата за движение по пътищата, защото обичаме живота, такъв какъвто сме го създали, какъвто го отглеждаме и такъв, какъвто го споделяме с нашите близки и с всички останали.

Йонка Петкова, 29 години



Обичам да шофирам. Има няколко места в София, през които избягвам да минавам. Имам си алтернативни маршрути. Винаги намирам място за паркиране, дори в повечето случаи е на точното място, където отивам. Основният принцип в живота според мен е така да живеем, че да не пречим на другите и се опитвам да го спазвам и докато шофирам. Моето послание за останалите участници в движението по пътищата е: Спазвайте ограниченията, за да ни има и утре! София понякога прилича на Делхи ... Всеки бърза и си мисли, че е сам на пътя, което е доста тъжно. Автомобилът за мен не е само вещ и средство за придвижване, а всеки път се сливам с него, тоест това съм аз. Обичам бързите скорости и съм участвала в състезания. Карала съм всевъзможни коли, но ако се наложи, ще подкарам и совалка. Искам хората да бъдем по-отговорни към себе си и към всичко около нас. Да живеем в хармония, защото не сме сами, а щастие откриваме във всеки нов ден! Шофирай безопасно и се опитай да не пречиш на другите!

Гергана Горанова, 33 години



Нямам деца, но когато имам, определено ще спазват правилата за движение по пътищата. Придвижвам се до работното място с лек автомобил, но е много трудно паркирането, а и трафикът е голям. Напоследък все повече ходя пеша. Първото нещо, което правя, когато сядам зад волана е да сложа предпазен колан. Докато шофирам, най-важни за мен са концентрацията и вниманието на високо ниво. На другите участници в движението по пътищата препоръчвам да имат висше усещане за отговорност към живота на всички ни! Бих искала да има малко повече маркировка и по-малко дупки по пътищата на България!

8

ДОБРОТО
ПОСЛАНИЕ

Гостуващ автор:

Жана Маринова
Детска градина №7
„Светулка“, гр. Стара Загора



Детска градина №7 „Светулка“ е най-голямата в община Стара Загора - 12 групи с 364 деца, 50 души персонал и директор г-жа Деляна Караиванова. На 11 ноември 2021 г. по план-програма за безопасност на движението по пътищата за учебната 2021/2022 г. в детската градина се проведе инициатива, организирана от Националния дворец на децата „Посланията на есенния лист“, в която взеха участие 25 деца от четвърта възрастова група „Смехоранчета“. На оживено кръстовище възпитаниците на детската градина раздадоха есенни листа с различни послания на водачи - участници в движението по пътищата. Под зоркия поглед на пътни полицаи, децата накараха водачите и техните спътници да се усмихнат, приемайки необичайния подарък.



Върху листата бяха изписани препоръките на децата за безопасни условия на движение – Бъди внимателен шофьор! Да запазим живота на децата на пътя! Децата нямат спирачки! Намали скоростта! Не шофирай с превишена скорост! Спри, детето запази! Есенният лист се превърна в символично пожелание за безопасно движение през предстоящия зимен сезон. Целта на кампанията е да се фокусира вниманието на участниците в движението (пешеходци и водачи) върху дисциплината на пътя и спазването на правилата за безопасно поведение, най-вече в районите на училищата и детските заведения, да се посочи важността на примера на родителите за възпитаването на пътна култура в подрастващите.

В проявата участваха: комисия по БДП – г-жа Жана Маринова и г-жа Силвия Георгиева; учителите на групата - г-жа Биляна Генчева и г-жа Даниела Митева; заместник-директор – г-жа Павлина Момчева. Инициативата се реализира с подкрепата и съдействието на РУ на МВР – Стара Загора, сектор „Пътна полиция“. След събитието децата имаха възможност да се качат в истински полицейски автомобил, да го разгледат и да се запознаят със звуковите сигнали. Всички участници останаха впечатлени от инициативата. Тя е добър начин, по който да се привлече вниманието на всички участници в пътното движение върху необходимостта от спазване на правилата на пътя.





Екипът на ДАБДП Ви пожелава
светли, топли и благословени
коледни и новогодишни
празници! Благодарим Ви,
че бяхте наш партньор
през отиващата си
2021 година!

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 Европейски съвет за транспортна безопасност и гостуващи автори

Предпечатна подготовка: ДАБДП

Номер и дата на изданието: ISSN 2738-7445, №12, Дата: 22.12.2021 г.