

ОБЛАСТНА АДМИНИСТРАЦИЯ ЛОВЕЧ

СТРАТЕГИЯ

**ЗА НАМАЛЯВАНЕ НА ЖЕРТВИТЕ
ПО ПЪТИЩАТА В ОБЛАСТ ЛОВЕЧ
ЗА ПЕРИОДА 2012–2020 Г.**

МАРТ 2012 Г.

1. УВОД

Областната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на област Ловеч за периода 2012-2020 г. е разработена в изпълнение на т. 2 от решение № 946 на Министерския съвет, прието на 22 декември 2011 г. Чрез определянето на конкретни отговорности всички отговорни институции се ангажират по реализацията на планове и програми за действие, целящи повишаване безопасността на движението по пътищата и постигането на трайни резултати за намаляване на жертвите от пътнотранспортните произшествия

Стратегията е разработена в унисон с Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2012-2020 г., която се вписва в контекста на развитието на европейските политики в областта на безопасността на движението и обявеното от ООН „Десетилетие за активни действия за безопасност на движението по пътищата 2012-2020 г.

При разработването на стратегията са използвани статистически данни, предоставени от сектор „Пътна полиция – КАТ“ при ОД на МВР, гр Ловеч за периода 2007-2011 г.

2. ПРЕДМЕТ НА СТРАТЕГИЯТА

За подобряване безопасността на движението по пътищата е необходим нов вид взаимодействие между държавните институции и неправителствения сектор, нов вид култура в управлението на безопасността на движението.

В този смисъл предмет на настоящата стратегия са:

- обществените отношения,
- факти и обстоятелства, оказващи неблагоприятно влияние върху безопасността на движението,
- всичко, което притежава противодействащ ефект спрямо тежките ПТП и тежестта на последствията.

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,
- своевременната долекарска и специализирана медицинска помощ.

Въвеждането на ефективна транспортна система изисква:

- изграждането на съвременна пътна инфраструктура, даваща необходимата информация на участниците в движението и осигуряваща защитата им при възникването на пътни инциденти;
- вискателност към автомобилния парк относно степента на техническа изправност;
- стремеж към активна и пасивна безопасност на участниците в движението и
- оказване на своевременната медицинска помощ при възникване на пътна злополука.

За всеки от тези показатели трябва да се разработват мерки и планове за тяхното усъвършенстване .

4. АНАЛИЗ

Транспортната инфраструктура в област Ловеч не отговаря в пълна степен на потребностите и съвременните изисквания за този сектор от икономиката. Финансовите ресурси за ремонта и развитието на транспортната инфраструктура са недостатъчни. Автомобилният парк непрекъснато се обновява, но все още е остарял и силно

амортизиран /надвишаващ 10 и повече години/. Незначително е участието на частните капитали и има изоставане в технологичното обновяване.

Територията на област Ловеч се обслужва предимно от автомобилен и частично от железопътен транспорт.

Контролната дейност се осъществява от сектор "Пътна полиция" към Областна дирекция на МВР, гр. Ловеч и ОО "Контролна дейност - ДАИ", гр. Ловеч.

Разпределението на пътищата на територията на област Ловеч по класове е както следва:

Територията на областта обхваща общо 764.171 км. републиканска пътна мрежа, от които 7.234 км. - автомагистрала, 105.962 км. - първокласни пътища, 77.605 км. - второкласни и 529.139 км. третокласни пътища.

ОПУ – Ловеч обслужва пътищата от републиканската пътна мрежа.

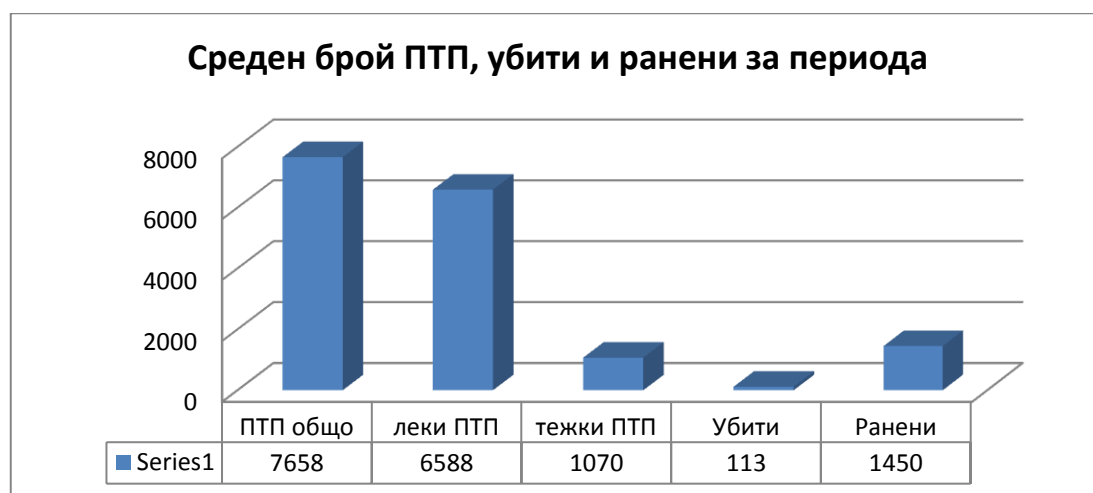
Автогари: Съгласно чл.52 от Наредба № 33 на МТС в градовете Ловеч, Луковит, Тетевен и Троян със заповед на съответните кметове са определени автогари, които се ползват от всички превозвачи имащи в маршрутните си разписания заложен тръгване, преминаване или пристигане през тези населени места. По този начин се гарантира по - висока безопасност при обслужване на пътниците.

Таксиметров транспорт: В общинските центрове Ловеч, Луковит, Летница, Тетевен и Троян има организиран таксиметров транспорт за пътници както следва:

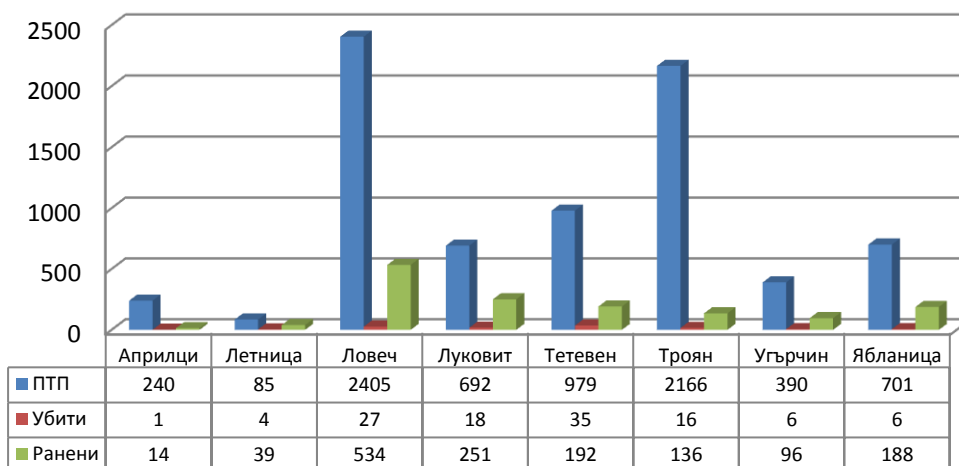
ОБЩИНА	ЛОВЕЧ	ЛУКОВИТ	ЛЕТНИЦА	ТЕТЕВЕН	ТРОЯН
БРОЙ ТАКСИМЕТРОВИ ПРЕВОЗВАЧИ	4	1	1	2	6
БРОЙ ТАКСИМЕТРОВИ АВТОМОБИЛИ	116	2	3	11	55

Анализът на настоящата стратегия е разработен от Сектор "Пътна полиция" при ОД на МВР – Ловеч и обхваща периода 2007-2011 г. Информацията се представя обобщено в табличен и графичен вид.

През отчетния период по пътищата на област Ловеч са регистрирани 7 658 ПТП, от тях 1 070 тежки ПТП, при които са загинали 113 и са ранени 1450 граждани.



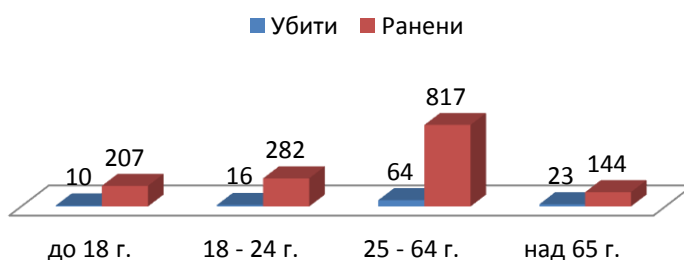
Разпределение по общини



Разпределението на пострадалите при ПТП по възраст е следното:

- До 18 г. възраст са пострадали 207 деца, и са загинали 10;
- от 18 до 24 г. възраст са пострадали 282 младежи и девойки и са загинали 16;
- от 25 до 64 г. възраст са пострадали 817 и са загинали 64 и
- над 65 г. възраст са пострадали 144 и са загинали 23.

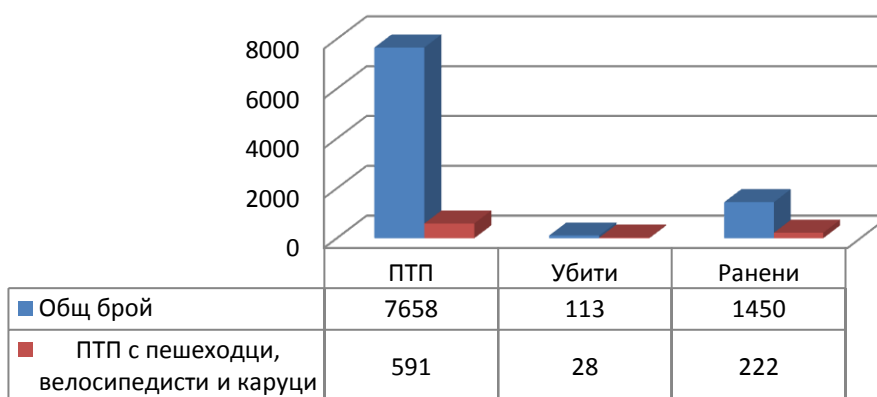
Разпределение на брой убити и ранени по възрастови групи участници в ПТП



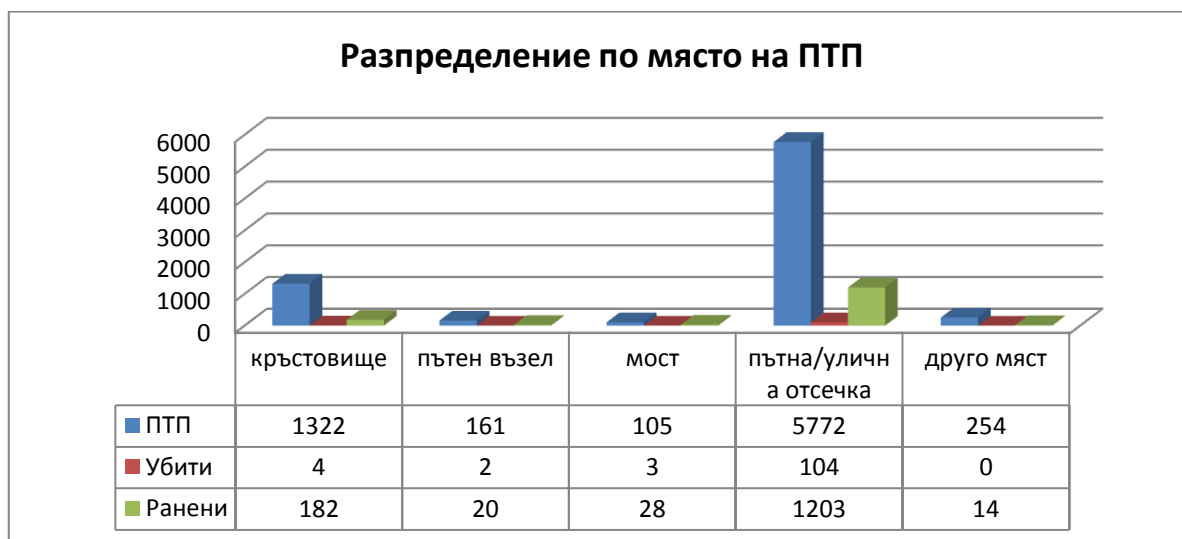
В резултат от сблъскване между моторни превозни средства са регистрирани 3015 ПТП, при които са пострадали 482 водачи и пътници и са загинали 36.

От немоторизирани участници в движението вследствие удар от моторно превозно средство са пострадали 222 души и са загинали 27, от които 25 пешеходци.

Немоторизирани участници в движението



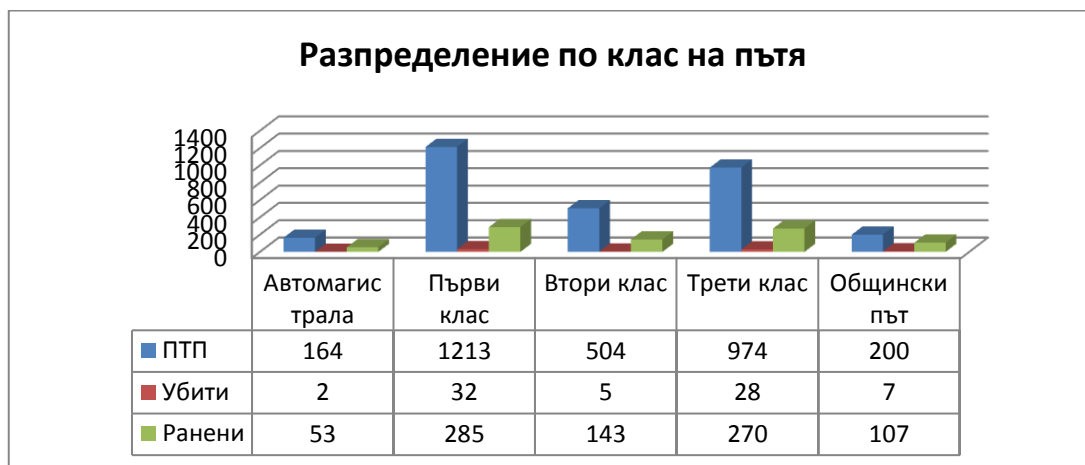
От графиката за разпределение на ПТП по място на възникване на ПТП се вижда, че най-често ПТП възникват на пътната или уличната отсечка, след което са кръстовищата. Това показва ниската концентрация на водачите по време на управление на МПС.



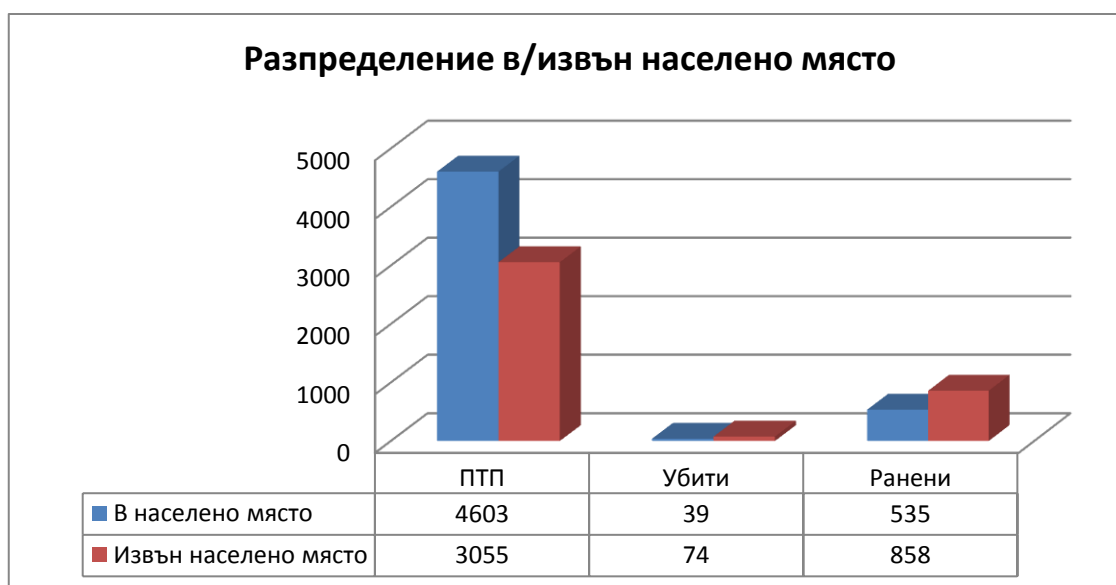
Най-често ПТП възникват по вина на водача. Следващи по значимост причини са лоши пътни условия и техническа неизправност на МПС.



По пътната мрежа извън населените места са регистрирани 3 055 ПТП (39.90% от регистрираните ПТП за периода), загинали са 74 души (65.50% от загиналите за периода 2007-2011г.) и са пострадали 858 (59.17%). От тях на пътищата първи клас са загинали 32 и са ранени 285 души, на втори клас са загинали 5 и са пострадали 143 души, на трети клас са загинали 28 и са пострадали 270 души, на общинската пътна мрежа са загинали 7 и са пострадали 107, на автомагистралата са загинали 2 души и са пострадали 53 граждани.



В населените места са регистрирани 4 603 ПТП (60.10% от регистрираните ПТП за периода), загиналите са 39 (34.50% от загиналите за периода 2007-2011г.) и са пострадали 535 души (36.90% от ранените за периода 2007-2011г.). За целия отчетен период разпределението на ПТП в населено и извън населено място е относително постоянен, като е по-голям броя на ПТП в населените места (около 60%). Последствията от ПТП извън населените места са по-тежки и поради това, въпреки по-малкия дял на ПТП, пострадалите (както убитите, така и ранените) участници са повече.



Над 85% от тежките пътнотранспортни произшествия и жертвите при тях са вследствие на нарушения и грешки на водачите на моторни превозни средства. Основното нарушение по пътищата, водещо до пътнотранспортни произшествия, е превишената и несъобразена скорост, вследствие на което са загинали 73 души (64.60% от загиналите за периода 2007-2011г.) и са пострадали 807 (55.66%), поради неправилно изпреварване и навлизане в лентата за насрещно движение са загинали 19 и са пострадали 183; поради неспазване на предимство загинали 3 и пострадали 172; неправилни маневри са загинали 9 и пострадали 136 души.

Причини за възникване на ПТП	Средни стойности за периода 2007-2011 г.		
	ПТП	Убити	Ранени
Отнемане предимство на ППС на кръстовище	61	0	4
Отнемане предимство на пешеходец	33	0	25
Отнемане предимство на ППС при преминаване в съседна пътна лента	31	0	2
Отнемане предимство на ППС при завиване	419	2	68
Отнемане предимство на ППС при разминаване	126	0	28
Отнемане на друго предимство	337	1	45
Неправилно завиване	249	0	13
Неправилно завиване в обратна посока	8	0	1
Неправилно спиране за престой	62	0	5
Неправилно спиране за паркиране	5	0	0
Неправилно изпреварване при забрана с маркировка/знак	116	9	28
Неправилно изпреварване при забрана с правила	2	0	0
Неправилно изпреварване при насрещно движещо се ппс	54	6	33
Неправилно изпреварване при ограничена/намалена видимост	20	0	6
Неправилно изпреварване при други ограничения	100	0	5
Навлизване в насрещното движение	292	4	111
Внезапна промяна посоката на движение	249	3	53
Неправилно преминаване в съседната пътна лента	28	0	1
Неправилно разминаване	129	0	4
Неспазване дистанция	771	5	45
Неправилно движение назад	595	1	19
Несъобразена скорост при ограничена видимост	52	2	11
Несъобразена скорост при намалена видимост	31	3	5
Несъобразена скорост с пътните условия	2388	61	677
Несъобразена скорост с други условия	402	7	114
Употреба на алкохол	302	1	67
Неправилен превоз на товари	24	1	1
Неправилно теглене на мпс	7	0	1
Друго нарушение на водача	342	4	35
Невъведена	423	3	43
Общо :	7658	113	1450

През 2011 г. се отчита намаляване на почти всички основни показатели определящи пътно-транспортната обстановка. Броя на загиналите през 2011 г. съпоставен с предходната 2010 г. се увеличава, но съпоставен с предходните години от целия период 2007 г. до 2009 г., както и средната стойност за показателя се наблюдава намаляване на броя на загиналите от пътнотранспортните произшествия в областта.

5. ВИЗИЯ И ЦЕЛ

Визията за безопасно движение по пътищата на област Ловеч е в съответствие с визията на Националната стратегия и е **„Безопасността на движението е право и отговорност на всички“**.

Всички участници в движението са отговорни пред другите за осигуряване на безопасно движение по пътищата и притежават това фундаментално право. Държавните институции трябва активно да участват за осигуряване на гражданите:

- безопасност на обществените места и
- безопасното им придвижване като участници в движението по пътищата.

Целта на стратегията е да се определят насоките за изпълнение на политиките за подобряване условията за движение по пътищата и намаляване на жертвите при пътнотранспортни инциденти,

При определяне на целите в Националната стратегия за сравнение се използват данните от 2010 г.

Статистическите резултати за броят на възникналите ПТП, убитите и ранените през 2010 г. не са характерни за област Ловеч. В тази връзка при определяне целите на областната стратегия ще се използват осреднени стойности за периода 2007 – 2011 г.

Целта на стратегията е намаляване на последствията от пътнотранспортните произшествия към 2020 г. спрямо осреднените показатели за периода 2007 - 2011 г. както следва:

Намаляване броя на убитите при ПТП с 50%, като през 2020 г. техният брой не трябва да надвишава 11.

Намаляване броя на ранените при ПТП с 20%, като през 2020 г. техният брой не трябва да надвишава 232.

6. КЛЮЧОВИ ФАКТОРИ

Ключовите фактори, тяхното определяне, отчитане и съобразяване с тях е от съществено значение в борбата за намаляване на жертвите и тежко пострадалите при ПТП. При набелязване на мерки по безопасност на движението по пътищата трябва да се отчитат следните ключови фактори:

4.1 Ограничаване на влиянието на превишената и несъобразена скорост

Скоростта като причина за настъпване на ПТП е световен феномен, който неизменно се поставя на първо място в списъка на причините, довели до пътните инциденти. Трябва да се обърне внимание на факта, че съществуват обективни пречки в борбата с превишената скорост, тъй като това противоречи на желанието на хората за по-бързо придвижване.

На превишена и несъобразена скорост се дължат и ПТП, за които скоростта не е посочена като основна причина, но косвено е оказала влияние, например неспазване на дистанция, навлизане в насрещното движение или неправилно изпреварване.

За постигането на основната цел на стратегията в зависимост от този фактор се предвижда изпълнението на следните мерки:

- Ограничаване скоростта на движение на определени участъци с концентрация на ПТП в и извън населените места.
- Контрол, целящ намаляване на ПТП вследствие на превишена и несъобразена скорост, чрез внедряването на съвременни технически средства.
- Ограничаване на скоростта чрез поставянето на изкуствени неравности върху платното за движение.
- Внедряването на технически средства за контрол на скоростта и документиране на нарушенията, съгласно европейските норми
- Ограничаване влиянието на превишената и несъобразена скорост чрез оптимизиране на скоростните режими на движение по пътищата и повишаване знанията на участниците в движението за влияние на скоростта върху безопасността на движението;

4.2 Намаляване броя на водачите, управляващи под въздействието на алкохол, наркотици или други упойващи вещества чрез засилен превантивен контрол, медийно отразяване на последиците от възникналите ПТП

Алкохолът съществено засяга психическото и физическото състояние на човешкия организъм, което се отразява на водачите на МПС и тяхното поведение на пътя. Той оказва негативно въздействие върху основните човешки сетива, необходими за безопасно участие в пътното движение. Алкохолът намалява концентрацията и възможността за възприемане на действителността, което води до увеличаване на грешките от страна на водачите. Употребата на алкохол също така увеличава необосновано вярата на водача в собствените му възможности или тези на неговия автомобил, т.е. той често надценява себе си или възможностите на управляваното превозно средство, без да се съобразява с другите участници в движението и ситуацията на пътя. Водач, управляващ МПС под въздействието на алкохол, представлява потенциална опасност за всички участници в движението (включително

и за себе си) и според изследванията, вероятността да причини ПТП със сериозни последици е много по-голяма, в сравнение с другите водачи.

За постигането на тази цел се предвижда изпълнението на следните дейности:

- Завишен контрол целящ намаляването на ПТП вследствие употребата на алкохол, чрез внедряване на съвременни технически средства за проверка;
- Кампании за превенция влиянието на алкохола и упойващите вещества върху водачите на ППС и др.

4.3 Повишаване ползваемостта на обезопасителните колани, каски и детските обезопасителни системи чрез засилен превантивен контрол и популяризиране на необходимостта и ефективността от тяхната употреба.

Повишаването на ползваемостта на коланите в автомобилите на предните седалки над 90 %, на задните седалки над 65 % и на детските обезопасителни столчета реално може да намали броя на жертвите с над 100 души ежегодно. Мерките за ограничаване на този фактор трябва да са насочени към:

- Обезопасителни колани:
 - Организиране и провеждане на широкомащабни разяснителни кампании за повишаване ползваемостта на обезопасителните системи с ангажиране на всички медии и осъществяване на засилен полицейския контрол.
 - Специално внимание трябва да се обърне на насърчаването на пътниците на задните седалки да ползват коланите си.
 - Организиране на системен мониторинг на нивото на ползване на обезопасителните колани по региони и предприемане на система от мерки за повишаване на ползваемостта.
- Детски обезопасителни системи
 - Провеждане на кампании за повишаване знанията на родителите относно опасностите, които застрашават здравето и живота на децата, когато при пътуване в автомобил не се ползват детски обезопасителни системи.
 - Засилване на полицейския контрол по правилния превоз на деца в автомобилите.
- Обезопасителни каски
 - Основно място в смъртността и нараняванията при ПТП с двуколесните ППС заемат черепно-мозъчните травми. В много случаи тежестта на такава травма е вследствие на неползване на обезопасителни каски както от водача, така и от пътника.
 - Контрол по ползването на обезопасителни каски от водачите и пътниците на мотоциклети и мотопеди.
 - Провеждане на кампании за повишаване знанията на населението по опасностите при управление на двуколесни ППС без обезопасителни каски и последствията от настъпилите ПТП.

4.4 Ограничаване на разсейването по време на шофиране

Съвременните превозни средства, наличната пътна инфраструктура и динамичен живот изискват максимална концентрация по всяко време от всички участници в движението. Използването на мобилни апарати води до значително увеличение на риска от катастрофи. Мерките за ограничаване на ПТП вследствие на разсейване по време на шофиране трябва да са насочени към:

- Провеждането на информационни и контролни кампании за разясняване на опасностите от разсеяното шофиране;
- Осъществяването на непрекъснат контрол по отношение на употребата на мобилни телефони по време на шофиране;
- Постепенно ограничаване и премахване на крайпътните рекламни пана

4.5 Ограничаване влиянието на умората върху тежките ПТП, чрез медиите.

Умората е невидим убиец на пътя. Поради незнание много хора подценяват собственото си моментно състояние, включващо бодрост, здравословно състояние,

зрение, хронични заболявания и др. Определена обществена опасност представлява управлението на МПС за превоз на пътници и товари от уморени водачи. Мерките за предотвратяване на ПТП вследствие от умора трябва да са насочени към:

- Създаване на организация за интензивен контрол по спазване на режимите на работа и почивка от водачите на МПС за обществен превоз на пътници и товари;
- Организиране и провеждане на кампании за разясняване на опасностите при управление на МПС от водач в уморено състояние и определяне на признаците на умората.

4.6 Ограничаване на агресията по пътищата чрез засилен превантивен контрол и налагане на санкции, съобразно степента на опасност.

Особено място в реализирането на настоящата програма заема работата на контролните органи по отношение засилване на контрола чрез:

- Системни проверки на сектор "ПП - КАТ" и ОО "КД-ДАЙ" на автобусни и таксиметрови превозвачи за спазване правилата на движение, наличие на необходимото оборудване на ППС за осигуряване на безопасност и удобство на пътуващите.
- Ежедневен контрол на дейностите по организация и безопасност на движението - хоризонтална и вертикална маркировка.
- Ежедневен контрол и нетърпимост към нарушителите по отношение на неправилен престой и паркиране, особено в пиковите часове.
- Ежедневен контрол за техническото състояние на МПС в движение.
- Ежедневен контрол за употреба на алкохол.
- Ежемесечни проверки от представители на Комисиите по безопасност на движението в общините на светофарните уредби, знаковото стопанство и пътната маркировка. При необходимост набелязване на мерки за отстраняване на нарушения и подмяна на липсващи и/или повредени ПЗ.
- Ежемесечен оглед с представител на сектор "ПП - КАТ" за паркирани в нарушение ППС и/или излезли от употреба такива и предупреждения към собствениците за незабавното им отстраняване.
- Контрол целящ намаляване на ПТП с пешеходци, велосипедисти и по вина на водачите на МПС.

7. ЦЕЛЕВИ ГРУПИ

При определянето на целевите групи се отчита степента на тяхната уязвимост, честотата им на участие в ПТП и необходимостта от конкретна превенция. В този смисъл се определят следните целеви групи:

1. Пешеходци

Относителният дял на загиналите пешеходци при ПТП в нашата страна е един от най-високите спрямо страните от Европейския съюз и е обусловен преди всичко от високата конфликтност на пътната инфраструктура в населените места, слабото разделение на транспортните от пешеходните потоци, ниската транспортна култура и дисциплина на пешеходците, неадекватната скорост на движение от страна на водачите на МПС и др. Пешеходците са жертва на пътнотранспортни произшествия, дължащи се на техните собствени грешки, неправилни действия на водачите на МПС, или неподходяща транспортна инфраструктура. По-голяма част от тежките ПТП с пешеходци настъпват в населените места. Основните рискови групи сред пешеходците са деца до 14 годишна възраст и възрастните хора. Мерките за ограничаване на този вид ПТП трябва да са насочени към:

- Организиране и провеждане на засилен общински и полицейски контрол по изпълнението на разпоредбите за паркиране и спазването на предимството в зоните на пешеходни пътеки, спирките на МПС за обществен превоз на пътници с цел повишаване на безопасността на пешеходците и информираността на обществото, както и за опасностите при пешеходно движение;
- Усъвършенстване на нормативната база, регулираща отношенията в зоните на пешеходните пътеки и поддържане в постоянна изправност на сигнализацията, осветлението и маркировката на съществуващите пешеходни пътеки;
- Разработване на мерки за завишаване размера на наказанията спрямо водачите за нарушаване режимите на движение в зоните на пешеходните пътеки, спирките, както и за пешеходците, нарушаващи правилата за движение;
- Провеждане на разяснителни кампании на тема “Уважение към пешеходеца - равноправен участник в пътното движение” и за опасностите за пешеходното движение;
- Подобряване на видимостта между пешеходците и водачите на превозните средства;
- Създаване на организация за повишаване на информираността на обществото относно опасностите за пешеходното движение, за механизма на ПТП с участие на пешеходци над 65-годишна възраст;
- Провеждане на информационни кампании и други форми за обучение на по-възрастните пешеходци;
- Разработване на система от мерки за изграждане на адекватна транспортна система за осигуряване на мобилност за хората с увреждания;
- Повишаване на ползваемостта от страна на пешеходците на светлоотразителни елементи за по-добра видимост в тъмната част от денонощието.

2. Велосипедисти

Велосипедното движение като алтернативен начин на придвижване ще продължи да се развива като екологичен транспорт, повишаващ физическата активност на хората, и изискващ много малки лични разходи. В тази връзка на велосипедистите следва да се обръща още по-голямо внимание в насока осигуряване на безопасни условия за придвижване чрез:

- Създаване на условия за отделяне на велосипедното движение от това на останалите превозни средства. Въпросът за велосипедното движение да стане неразделна част от транспортно-комуникационните планове и планове за организация на движението в населените места;
- Провеждане на кампании за повишаване на ползваемостта на защитните каски;
- Повишаване познанията на водачите относно опасностите, свързани с велосипедното движение;
- Въвеждане на по-високи изисквания и завишаване на контрола по спазване на правилата за движение от страна на велосипедистите;
- Повишаване на видимостта на велосипедите и велосипедистите при движение през тъмната част от денонощието.

3. Мотоциклетисти и мотопедисти

Мотоциклетистите и мотопедистите имат специфичен проблем с контролирането на своите МПС и са с висока уязвимост при ПТП. Често мотоциклетистите не обръщат голямо внимание на много изисквания, като например управление на мотоциклета със скорост, която ще им позволи да спрат в рамките на видимата отсечка пред тях, движение в крайната дясна част на пътя, изискванията за шум и др. Мерките за намаляване на броя на загиналите мотоциклетисти и мотопедисти трябва да са насочени към:

- Организиране и провеждане на кампании за безопасно управление на мотоциклети и мотореди при различни условия за движение и огласяване на последиците от ПТП с участието на мотоциклетисти и моторедисти;
- Повишаване на продължителността и обхвата на обучението за получаване на правоспособност за управление на мотоциклет и моторед и усъвършенстване на изпита за получаване на правоспособност;
- Провеждане на засилен полицейски контрол по спазване на правилата от страна на водачите на този вид МПС, техническата изправност, оборудването и нивото на шума.

4. Движение в градска среда

Съществуващите пропуски в организацията на движението, лошото състояние на уличните настилки, хоризонталната и вертикалната маркировка, неправилното паркиране и редица други фактори са от съществено значение за значителния брой на ПТП и възникнали щети от тях. Мерките в тази насока трябва да са към:

- Изработване на транспортно-комуникационните и генералните планове за организация на движението за безопасно участие на всички участници в движението, и намаляване на задръстванията;
- Разработването на конкретни планове за намаляване произшествията в населените места, където е установена концентрация на ПТП с пешеходци;
- Обезопасяване на зоните около учебните и детските заведения, местата с интензивно смесено движение, спирките за обществен транспорт и др. участъци с повишена опасност.

5. Нови водачи

За водачи със стаж до 2 години и тези на възраст от 18 до 24 години съществува значително по-голям риск да попаднат в тежко ПТП, в сравнение с водачи на възраст от 30 до 59 години. Това се дължи преди всичко на неопитността и склонност към риск, употребата на алкохол, наркотици и умора, липсата на рутина и ограничени възможности за откриване и предпазване от опасни ситуации, надценяване на собствените възможности и подценяване на ситуацията и др. Една значителна част от пътнотранспортните произшествия по вина на водачите са в резултат на грешки и нарушения, допускани от водачи със стаж до 2 години.

Мерките в тази насока трябва да са:

- Въвеждане на система от завишени изисквания спрямо поведението на водачите със стаж до 2 г.

6. Водачи в напреднала възраст

Водачите в напреднала възраст, също като младите водачи са в рисковата група, поради което мерките трябва да са насочени към:

- Провеждане на кампании и различни форми на допълнително обучение на водачите в напреднала възраст относно необходимостта от промяна в стила на управление във връзка с промяната на физическите и психическите възможности за своевременна реакция при критични ситуации;
- Анализирание на тежките ПТП по вина на водачи на възраст над 65 години и периодично предоставяне информация за тях на медиите.

7. Неправоспособни водачи

В последно време статистиката отчита нарастване на броя на тежките ПТП по вина на неправоспособни водачи които управляват МПС със или без знанието на собственика на автомобила или на родителите. Много често това е в състояние с употребата на алкохол и/или други упойващи средства. Мерките в тази насока трябва да са:

- Организиране и провеждане на кампании за запознаване с опасностите и резултатите от тежките ПТП с цел повишаване на обществената отговорност и нетърпимост;
- Осъвършенстване на системата за контрол и разкриваемост на такива нарушения и престъпления.

8. Пътници

Близко една трета от жертвите при ПТП са пътници. Много често те стават жертва на МПС, управлявано от неспособен или водач, употребил алкохол, грубо нарушаващ правилата за движение, уморен и т. н. Голямата тежест на последствията за пътниците при пътнотранспортни произшествия е свързана и с недостатъчното ползване на обезопасителните средства.

- Засилен контрол по ползването на обезопасителните системи - колани, каски и детски седалки и по правилния превоз на пътниците;
- Организиране и провеждане на кампании за повишаване познанията на пътниците за опасностите при неползване на обезопасителните системи, от ползването на автомобил, който бива управляван от “пияни”, неспособни, уморени и други водачи с нарушено внимание и възможности.

9. Деца

Основна отговорност за големия брой деца жертви на пътнотранспортни произшествия носят възрастните - родители, учители, възрастни участници в движението, държавни институции, организатори на движението, общински власти и др. В три основни направления може да се търси промяна на броя на жертвите деца - обучение и формиране на навици за безопасно участие в движението, правилен превоз на децата, и създаване на безопасна инфраструктура, съобразена с възможностите на децата. Мерките За намаляване броя на децата – жертви на ПТП трябва да се предприемат мерки , насочени към:

- Да продължи работата по изпълнение на Националната стратегия за опазване живота и здравето на децата в пътното движение и конкретно разработваните въз основа на нея програми по направления на дейности;
- Въвеждане на гъвкави системи за управление на движението;
- Осъвършенстване на пътната инфраструктура в районите на детските и учебните заведения и местата с интензивен детски поток;.
- Намаляване на интензивността и скоростта на движението в района на училищата и местата с интензивен детски поток;
- Подобряване културата на обслужване от превозвачите и засилена бдителност и дисциплина от страна на водачите, особено при организирани екскурзии с деца.
- Организиране на различни мероприятия по училища /викторини и състезания/.
- Контрол целящ намаляване на ПТП с деца-пешеходци и по вина на водачите.
- Обучение в училищата свързано с изграждането на умения и навици и формиране култура на безопасно поведение на пътя сред децата и учениците, в т.ч. безопасно управление на велосипед.

- Разделяне на велосипедното движение от това на останалите ППС.
- Кампании за превенция и промоция / мотивация за използването на каски и др. обезопасителни средства/.
- Организира обучение на водачите и на контролните органи за оказване на долекарска помощ на пострадали при ПТП.

10. Водачи на МПС за обществен превоз на пътници и товари

Значителна част от тежките ПТП стават в резултат от груби нарушения от професионални водачи на МПС за обществен превоз на пътници и товари. Мерките за ограничаване на този вид злополуки трябва да са насочени към:

- Усъвършенстване на учебния процес за допълнително обучение по системата за възстановяване на контролните точки;
- Въвеждането на система за ефективно и небюрокрактизирано преследване на рисковите шофьори;
- Въвеждане от страна на застрахователите на адекватни системи за отчитане на рисковите/добрите водачи при сключване на застрахователни договори;
- Извършване на психологически изследвания на водачите, които по силата на Наказателния кодекс са лишени от право да управляват моторно превозно средство.

2. ФИНАНСИРАНЕ

За изпълнението на Областната стратегия за подобряване безопасността на движение по пътищата на територията на област Ловеч е необходимо да бъдат осигурени стабилни и постоянни финансови средства за целево финансиране на проекти, имащи отношение към основните фактори на транспортната система човек - автомобил – път, даващи възможност за нейното реализиране в точно регламентирани срокове.

Координацията и изпълнението на действията между държавните органи и обществеността свързани с проблемите на безопасността на движението по пътищата се осъществява от Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата. Тя е консултативна комисия, която подпомага Министерския съвет при вземането на решения свързани с безопасността на движение по пътищата. На основание § 1, ал.2, т.5 от ДР на Закона за движението по пътищата тя дава предложения за необходимите държавни и общински разходи за осигуряване безопасността на движението.

Съгласно чл. 44в от Закона за пътищата, се предвиждат и извършват разходи за финансиране на дейностите по експлоатацията, поддържането, ремонта и реконструкцията на републиканските пътища, за които се заплащат винетни такси, включително за дейности по установяване и отстраняване на причините и условията за възникване на пътнотранспортни произшествия по републиканските пътища и за публикации и информационни кампании за подобряване безопасността на движението.

3. МОНИТОРИНГ

Контролът по настоящата стратегия ще се осъществява чрез статистическата информация, събирана и анализирана от сектор „Пътна полиция – КАТ“ при ОД на

МВР – Ловеч и изпълнението на общинските програми и мерки за подобряване безопасността на движението по пътищата. В тази връзка общините трябва ежегодно да представят в Областна администрация гр. Ловеч, в срок до 01 март на следващата година отчети за тяхното изпълнение.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Областната стратегия за подобряване състоянието на безопасността на движението по пътищата е съобразена с наличните дадености, обстоятелства и възможности на пътното движение в Република България и на ключови проблеми, свързани с безопасността на движението от различни гледни точки. Тя е отворен по своя характер документ и може да се актуализира в съответствие с динамично променящата се среда. Стратегия е създадена, за да консолидира усилията на обществото като цяло и на отделните индивиди за намаляване броя на ПТП и последиците от тях. За нейното успешно изпълнение ще се разчита на ефективното взаимодействие между държавните институции, общинските власти и неправителствените организации.

Към стратегията е разработена програма от мерки за подобряване на безопасността на движение по пътищата за 2012 – 2013 г.

Настоящата стратегия и програмата от мерки за подобряване на безопасността на движение по пътищата за периода 2012–2013 г. са приети от Областна комисия по безопасност на движението по пътищата, назначена със заповед № РД-07-44/22.03.2012 г. на Областен управител на област Ловеч.