

УТВЪРДИЛ:

ИВАЙЛО ПЕТРОВ

Областен управител на област Монтана

ОБЛАСТНА СТРАТЕГИЯ

**ЗА ПОДОБРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА
НА ТЕРИТОРИЯТА НА ОБЛАСТ МОНТАНА
ЗА ПЕРИОДА 2011 – 2020 г.**



МОНТАНА 2012 г.



**Заедно можем да
спасим живота
на милиони хора**

СЪДЪРЖАНИЕ:		стр.
1.	УВОД	6
2.	ПРЕДМЕТ НА СТРАТЕГИЯТА	6
3.	ПРИНЦИПИ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО	6
3.1.	<i>Принцип на ограничените човешки възможности</i>	7
3.2.	<i>Човешкото тяло е лесно наранимо</i>	7
3.3.	<i>Безопасността на движението е споделена отговорност</i>	7
3.4.	<i>Транспортната система е приятел на човека</i>	7
3.5.	<i>Нарастване употребата на общественя транспорт</i>	7
4.	ЦЕЛ И ВИЗИЯ	7
4.1.	<i>Визия за безопасно движение по пътищата</i>	7
4.2.	<i>Цел на стратегията</i>	7
5.	СТРАТЕГИЧЕСКИ НАПРАВЛЕНИЯ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО	8
5.1.	<i>Подобряване на управлението на безопасността на движението</i>	8
5.1.1.	<i>Загуби от пътнотранспортни произшествия</i>	8
5.1.2.	<i>Повишаване ролята на институциите за решаване проблемите на безопасността на движението</i>	8
5.1.3.	<i>Диалог с гражданското общество по проблемите на безопасността на движението</i>	8
5.1.4.	<i>Активизиране на неправителствените организации за решаване проблемите на безопасността на движението по пътищата</i>	8
5.1.5.	<i>Активизиране на здравната общност за решаване проблемите на безопасността на движението</i>	9
5.1.6.	<i>Активна регионална политика за решаване проблемите на безопасността на движението</i>	9
5.1.7.	<i>Алтернативни форми на придвижване</i>	9
5.1.8.	<i>Корпоративна социална отговорност – обвързване на частния сектор и пазара с безопасността на движението</i>	9
5.1.9.	<i>Безопасно шофиране през работно време</i>	10
5.1.10.	<i>Разширяване на държавно-общественото начало при решаване на проблемите на безопасността на движението</i>	10
5.1.11.	<i>Насърчаване изучаването и внедряването на положителни европейски и световни практики по отношение безопасността на движението</i>	10
5.1.12.	<i>Създаване на организация и условия за въвеждане на международния стандарт за управление на безопасността на движението ISO 39001</i>	10
5.1.13.	<i>Подобряване на финансирането на безопасността на движението</i>	11

5.2.	Подобряване на образованието и уменията на участниците в движението	11
5.2.1.	<i>В семействата</i>	11
5.2.2.	<i>В детските градини</i>	11
5.2.3.	<i>В началното училище</i>	11
5.2.4.	<i>В средното образование</i>	12
5.2.5.	<i>В системата за подготовка на нови водачи на МПС</i>	12
5.2.6.	<i>Продължаващо обучение</i>	12
5.2.7.	<i>Кампании</i>	12
5.2.8.	<i>Медии</i>	13
5.2.9.	<i>Културни институции</i>	13
5.2.10.	<i>Повишаване на застрахователната култура на участниците в движението</i>	13
5.3.	Повишаване контрола по спазване правилата за движение	13
5.4.	За по-безопасна инфраструктура	14
5.4.1.	<i>Общи направления</i>	14
5.4.1.1.	<i>Подобряване характеристиките на пътната инфраструктура в населените и извън населените места</i>	14
5.4.2.	<i>Ограничаване на ПТП</i>	16
5.4.2.1.	<i>от вида „напускане на платното за движение“</i>	16
5.4.2.2.	<i>в зоните на хоризонталните криви</i>	16
5.4.2.3.	<i>в зоните на кръстовищата</i>	17
5.4.2.4.	<i>от вида „челен удар между МПС“</i>	17
5.4.3.	<i>Обезопасяване на местата и участъците с концентрация на ПТП</i>	17
5.5.	За по-безопасни пътни превозни средства	18
5.5.1.	<i>Провеждане на политика за обновяване на автомобилния парк преимуществено с по-безопасни автомобили</i>	18
5.5.2.	<i>Повишаване и поддържане на техническата изправност на парка от ППС посредством всеобхватен и усъвършенстван технически контрол</i>	18
5.5.3.	<i>Повишаване и поддържане на техническата изправност на ППС чрез извършване на качествен ремонт и техническо обслужване</i>	19
5.6.	Стимулиране използването на съвременни технологии за повишаване на пътната безопасност	19
5.7.	Подобряване услугите за спешна помощ и грижите за намаляване на последствията от ПТП	20
6.	КЛЮЧОВИ ФАКТОРИ	20
6.1.	Ограничаване влиянието на превишената и несъобразена скорост	20

6.1.1.	<i>Повишаване знанията на участниците в движението за влияние на скоростта върху безопасността на движението</i>	20
6.1.2.	<i>Оптимизиране на скоростните режими на движение по пътищата на територията на областта</i>	21
6.1.3.	<i>Ускорено изграждане на елементи от инфраструктурата, осигуряващи спазването на въведените скоростни режими</i>	21
6.1.4.	<i>Повишаване ефективността на контрола върху скоростните режими на движение</i>	21
6.2.	<i>Намаляване броя на водачите, управляващи под въздействието на алкохол, наркотици или други упойващи вещества</i>	21
6.3.	<i>Повишаване ползваемостта на обезопасителните колани, каски и детските обезопасителни системи</i>	22
6.4.	<i>Ограничаване разсейването по време на шофиране</i>	23
6.5.	<i>Ограничаване влиянието на умората върху тежките ПТП</i>	23
6.6.	<i>Ограничаване на агресията по пътищата</i>	24
7.	ЦЕЛЕВИ ГРУПИ	24
7.1.	<i>Пешеходци</i>	24
7.2.	<i>Велосипедисти</i>	25
7.3.	<i>Мотоциклетисти и мотопедисти</i>	25
7.4.	<i>Движение в градска среда</i>	26
7.5.	<i>Нови водачи</i>	26
7.6.	<i>Водачи в напреднала възраст</i>	27
7.7.	<i>Неправоспособни водачи</i>	27
7.8.	<i>Пътници</i>	27
7.9.	<i>Деца</i>	28
7.9.1.	<i>Общо</i>	28
7.9.2.	<i>Подобряване безопасността на децата пешеходци</i>	28
7.9.3.	<i>Безопасен превоз на деца</i>	29
7.9.4.	<i>Безопасно управление на велосипед</i>	29
7.10.	<i>Водачи на МПС за превоз на пътници и товари</i>	29
8.	ФИНАНСИРАНЕ	30
9.	МОНИТОРИНГ	30
10.	ЗАКЛЮЧЕНИЕ	31
11.	ПЪТНОТРАНСПОРТНА ОБСТАНОВКА НА ТЕРИТОРИЯТА НА ОБЛАСТ МОНТАНА	32
12.	<i>Прегледът на статистическите данни за пътнотранспортните произшествия и жертвите при тях дават възможност да се направят някои оценки</i>	45

Областната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на територията на област Монтана за периода 2012 – 2020 г. е рамков документ, задаващ насоките за изпълнение на политиката за подобряване условията за движение по пътищата и намаляване на жертвите при пътнотранспортни инциденти и е разработена в съответствие с Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 – 2020 г.

Стратегията 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 2011 – 2020 г.“.

1. УВОД

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

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

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

2. ПРЕДМЕТ НА СТРАТЕГИЯТА

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

Безопасността на движението следва да се внедри във всички дейности, имащи отношение към пътнотранспортната система – транспорт, здравеопазване, образование, контролна дейност, безопасни пътища, както и изучаване и прилагане на положителни европейски и световни практики в тази насока.

Намаляването на нещастията по пътищата изисква обединяване на усилията на институциите и воля за провеждане на конкретни дейности за безопасно функциониране и намаляване на грешките на системата водач – автомобил – път.

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

3. ПРИНЦИПИ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО

В основата на настоящата стратегия за формиране на политиката по безопасността на движението в област Монтана стои тезата, че по-голяма част от катастрофите са предотвратими и че намаляването на загубите от пътнотранспортни произшествия е преди всичко грижата за конкретния човек, бъдещето и просперитета на жителите на областта. В тази връзка философията на настоящата стратегия е подчинена на следните принципи:

3.1. Принцип на ограничените човешки възможности

За осигуряване безопасността на движението следва да се откриват, систематизират и анализират човешките грешки и да се прилагат подходи за тяхното елиминирание и смекчаване на тяхното действие.

3.2. Човешкото тяло е лесно наранимо

Човешкото тяло има ограничени възможности да понася удари. Превишаване пределите на тези възможности води до наранявания и смърт. Безопасността изисква създаването на такава пътнотранспортна система, при която усилията, които се получават при ПТП, да са в границите на възможностите на човешкото тяло да понася удари.

3.3. Безопасността на движението е споделена отговорност

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

Безопасното участие в движението на територията на област Монтана е съвместна отговорност на неговите създатели, организатори и потребители.

3.4. Транспортната система е приятел на човека

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

3.5. Нарастване употребата на обществения транспорт

Автобусите и влаковете са по-безопасен транспорт от автомобилите и мотоциклетите. Колкото по-малко хора карат автомобили и мотоциклети, толкова по-малко катастрофи ще се случват. По-масовото използване на алтернативни видове транспорт ще намали задръстванията и вредните емисии и ще подпомогне устойчивото развитие.

4. ЦЕЛ И ВИЗИЯ

4.1. Визия на безопасно движение по пътищата

Визията за безопасно движение по пътищата на територията на област Монтана през периода 2011 – 2020 г. е „Безопасността на движението е право и отговорност на всички“.

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

4.2. Цел на стратегията

Основната цел на настоящата стратегия е създаване на ефективен и устойчив модел на взаимодействие между държавни, общински и неправителствени структури за реализиране на държавната политика за опазване живота и здравето на участниците в пътното движение на територията на област Монтана, с цел намаляване на

последствията от пътнотранспортните произшествия към 2020 г. спрямо показателите за 2010 г.

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

През 2020 г. техният брой не трябва да надвишава 7.

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

През 2020 г. техният брой не трябва да надвишава 14.

5. СТРАТЕГИЧЕСКИ НАПРАВЛЕНИЯ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО

5.1. Подобряване на управлението на безопасността на движението

5.1.1. Загуби от пътнотранспортни произшествия

Приблизителна стойност на материалната щета от един единствен загинал от ПТП на пътя, без да се отчитат неизмеримите стойности на емоционалната вреда, може да се изчисли, като се определят разходите: за спешна медицинска помощ; последващи медицински грижи и манипулации; от временната или постоянната загуба на работоспособност, социални разходи за подпомагане на инвалидите; посещение и първоначални процесуални действия; разследване и изясняване на обстоятелствата и отговорността за произшествието; разходи за наказателни и граждански съдопроизводства; по изпълнение на наказанията; унищожени и повредени превозни средства; повреди на пътната инфраструктура; задръствания; временно преустановяване на движението, разходи за застрахователния сектор и т.н.

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

Постигането на трайни резултати за намаляване на жертвите от пътнотранспортните произшествия изискват конкретизиране на ангажиментите на институциите по осигуряване на безопасността на движението по пътищата. В тази насока всяка една институция на територията на област Монтана следва да изпълнява своя собствена политика за постигане целите на стратегията за намаляване жертвите при ПТП чрез реализацията на конкретни планове и програми за действие.

5.1.3. Диалог с гражданското общество по проблемите на безопасността на движението

Безопасността на движението в областта изисква приобщаване на гражданското общество към проблема на пътния травматизъм и изграждането на активна мрежа от партньори. За целта са необходими конструктивен диалог, обмяна на опит и участие в съвместни проекти.

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

Неправителствените организации на територията на област Монтана са основен проводник на обществената активност и форма на ангажираност. Те имат решаваща роля в изграждането на стабилна държавно-обществена коалиция, която да генерира полезни предложения, проекти, програми и инициативи за подобряване обстановката по пътищата. За активизиране на неправителствения сектор е необходимо да се

подобри координацията с водещите държавни институции за постигане на ефективен, интензивен и ползотворен обмен и комуникация.

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

В повечето страни от Европейския съюз активна и дори водеща роля при решаване на проблемите на безопасността на движението има здравният сектор.

Провеждането на политика за подобряването на спешната медицинска и долекарска помощ, рехабилитационните и следболничните мероприятия на социална реинтеграция определено може да повлияят върху тежестта на последствията от пътнотранспортните произшествия.

Здравният сектор ежедневно се бори за спасяването живота и здравето на пострадалите от пътнотранспортните произшествия. Свързването на последствията от пътнотранспортните произшествия с поведението на участниците в движението има определен въздържащ ефект към тежките пътнотранспортни произшествия.

5.1.6. Активна регионална политика за решаване проблемите на безопасността на движението

Проводник и изпълнител на областната политика по безопасност на движението са общинските администрации, чийто служебен приоритет е подобряване на жизнената социална среда в интерес на териториалните общности, респективно на обществото в неговата цялост. Безопасността на движението е неизменен, жизненоважен, динамичен и характерен фактор за ежедневието на гражданите не само в урбанизираните райони с висока концентрация на населението, но и за жителите на извънградските населени места. Общинските власти, като непосредствен проводник и реализатор на държавната политика, осъществяват в качеството си на администрация пряк контакт с гражданите. Местните власти най-добре познават характера и особеностите на движението по пътищата в региона, което безспорно обосновава потребността от активна и отговорна позиция и ангажираност по проблемите на безопасността на движението. За целта е нужна по-ефективна и целенасочена координация с местните власти за подобряване обстановката по пътищата, участие в съвместни проекти, осигуряване на съответна финансова подкрепа и методическа помощ, приобщаването на местни неправителствени организации и гражданите за намаляване на пътния травматизъм в област Монтана.

5.1.7. Алтернативни форми на придвижване

Основната цел, която се преследва с алтернативния транспорт, е да намалее ползването на личния автомобил. Необходима е коренна промяна в качеството на алтернативните форми на придвижване, в това число и безопасността на движение. В тази връзка е нужно:

- повишаване качеството на обществения градски и железопътен транспорт в област Монтана по отношение на удобство, комфорт, точност и комуникативност;
- стимулиране на местните власти да развият обществения транспорт;
- ограничаване на вредните емисии, задръстванията и повишаване безопасността на движението;
- насърчаване на пешеходното придвижване и карането на велосипед в контекста на предимствата за личното здраве и безопасността на движението.

5.1.8. Корпоративна социална отговорност – обвързване на частния сектор и пазара с безопасността на движението

Безопасността на движението в област Монтана не може да се постигне без участието на частния сектор. Частните организации от областта притежават възможността да използват различни механизми за въздействие върху техните служители и партньори, като освен това могат да участват активно в подобряването на безопасността на движението и в качеството на капиталовложител.

За привличане на бизнеса към проблема на пътния травматизъм следва да се провеждат целенасочени мероприятия:

- подобряване на взаимодействието между държавните институции и организациите от частния сектор в област Монтана за решаване проблемите на безопасността на движението;
- организиране на обществени мероприятия за популяризиране на публично-частното взаимодействие в областта на безопасността на движението.

5.1.9. Безопасно шофиране през работно време

В Европейския съюз 6 от 10 трудови злополуки, завършили с фатален край, са вследствие на ПТП, допуснати от водачи при отиване или връщане от работа или през работно време. В тази връзка следва да се контролира трудовата дисциплина при управление на МПС през работното време и спазване на правилата за движение, като се прилагат различни форми на въздействие:

- въвеждане на дисциплинарен механизъм за повишаване културата на водачите – държавни служители, към подобряване на личната и обществена безопасност на движението;
- подкрепа от частния сектор за подобряване и контрол върху културата на движение на служителите си, управляващи МПС през работно време, чрез въвеждане на механизми на въздействие;
- изучаване и прилагане на положителните практики в тази насока.

5.1.10. Разширяване на държавно-общественото начало при решаване на проблемите на безопасността на движението

- повишаване ролята на областната комисия по безопасност на движение по пътищата по управление на процесите по безопасността на движението на областно ниво;
- повишаване ролята на общинските комисии по провеждане на политиката по безопасността на движението, определена в националните стратегии;
- повишаване ролята на училищните комисии по безопасността на движението за опазване живота и здравето на децата, създаване на безопасна инфраструктура в „училищните зони“, повишаване знанията и ангажиментите на родителите за безопасно движение и др.;
- административно укрепване на специализираните звена по безопасност на движението.

5.1.11. Насърчаване изучаването и внедряването на положителни европейски и световни практики по отношение безопасността на движението

5.1.12. Създаване на организация и условия за въвеждане на международния стандарт за управление на безопасността на движението ISO 39001

5.1.13. Подобряване на финансирането на безопасността на движението

В тази насока следва да се търсят подходи както за целево финансиране, така и за имплантиране на проблемите на безопасността на движението в област Монтана в проектите, имащи отношения към основните фактори на транспортната система човек – автомобил – път.

5.2. Подобряване на образованието и уменията на участниците в движението

Участникът в пътното движение е първото звено от веригата на пътната безопасност и при него е най-голяма вероятността от грешки. Каквито и мерки да се прилагат, ефективността на политиката за пътната безопасност зависи от поведението на участниците в движението. В тази насока образованието, обучението и контролът по спазване правилата за движение са от съществено значение и следва да се осъществява през всичките етапи на човешкия живот.

Предпазването на хората от пътни произшествия изисква постоянно въздействие върху човешкото съзнание. Инициатори могат да бъдат правителствени и неправителствени организации, държавни предприятия и общини, търговски дружества и компании, училища, детски градини и др., а областната политика по осигуряване на безопасността на движението следва да насърчава и подкрепя дейността по непрекъснатото ограмотяване на гражданите за постигане на адекватна реакция по проблема.

5.2.1. В семействата

- разработване на комплекс от средства и механизми за повишаване културата по безопасността на движението в семействата;
- систематизиране на опасностите, застрашаващи живота и здравето на децата в пътното движение на територията на областта, и използване на различни методи и средства опасностите да станат обект на ежедневно обучение в семействата;
- прилагане на личния пример на родителите за обучение на детето за безопасно участие в пътното движение
- подкрепа за творчески изяви – създаване на разкази, стихотворения и песни за безопасно участие на децата в пътното движение.

5.2.2. В детските градини

- разработване на методи и средства и провеждане на единна политика за обучение на децата в детските градини в област Монтана;
- разпространяване на положителният опит по отношение на обучението за безопасно участие на децата от детските градини в пътното движение;
- организиране и провеждане на състезания, конкурси, викторини и др. по безопасност на движението за семейства и деца в предучилищна възраст.

5.2.3. В началното училище

- провеждане на квалификационни курсове по безопасност на движението на учителите и директорите;
- въвеждане на интерактивни форми за училищни и извънкласни дейности – открити уроци, дискусии, симулационни игри, решаване на тестове и казуси, анализ на конкретни случаи и др.
- организиране и провеждане на състезания, конкурси и викторини и др. по безопасност на движението.

5.2.4. В средното образование

- изучаване на опасностите при управление на мотопеди, мотоциклети и автомобили;
- обучение по безопасно управление на МПС според възрастта на учениците;
- създаване на условия за обучение на учениците за придобиване на правоспособност за управление на МПС.

5.2.5. В системата за подготовка на нови водачи на МПС

- усъвършенстване на системата за обучение и подготовка на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС въз основа на най-добрите европейски практики;
- усъвършенстване на системата от програми за обучение на кандидатите за водачи и поэтапното придобиване на пълни права за управление на МПС;
- усъвършенстване и обективизиране на процеса за провеждане на теоретичния и практически изпит на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС;
- създаване на условия за обучение на лицата с ограничени възможности за водачи на МПС;
- създаване на система за повишаване знанията и уменията на новите водачи след придобиване на правоспособност;
- създаване на система от критерии за оценка качеството на подготовката на водачите на МПС;
- усъвършенстване на системата за обучение на преподавателите, които извършват обучението на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС.

5.2.6. Продължаващо обучение

- поощряване повишаването на уменията на водачите за управление при сложни условия и критични ситуации;
- подкрепа изграждането на полигони за управление при сложни условия и критични ситуации;
- усъвършенстване на системата за обучение на водачите, загубили правата си и част от контролните си точки;
- въвеждане на система за обучение на водачите през определен период от време;
- създаване на система за повишаване на знанията и уменията на водачите над 65 г. възраст;
- усъвършенстване на системата на проверочния изпит.

5.2.7. Кампании

- провеждане на общински кампании за повишаване знанията и отговорността на участниците в движението;
- поощряване създаването на коалиции на базата на публично-частното партньорство за провеждане на тематични кампании по безопасност на движението.

5.2.8. Медии

- целенасочена медийна политика за отразяване на опасностите по пътищата, повишаване познанията на участниците в движението и отговорността на отделните институции и организации за безопасно движение по пътищата;
- разпространение на положителните практики по отразяване на опасностите по пътищата и изясняване на причините за тежките ПТП със загинали и ранени хора;
- поощряване създаването на специализирани предавания по електронните и на поредици в печатните медии.

5.2.9. Културни институции

- поощряване издаването на литературни, музикални и други произведения за повишаване на културата и промяна в менталитета на хората по отношение безопасността на движението.

5.2.10. Повишаване на застрахователната култура на участниците в движението

В целият свят е доказано, че и видът на автомобила, и поведението на водача трябва да оказват влияние при определяне на тарифата на застраховката „Гражданска отговорност“. Водачът с поведението си също представлява риск, който дори е по-трудно прогнозируем от този на автомобила. Може да се дефинира кой автомобил какви рискове крие при управление и при движението си на база на технически характеристики, докато поведението на хората не може да бъде вкарано в каквито и да е рамки. Единственото, което може да се направи, е да се води статистика, която да дава информация кои водачи биха били склонни към определен тип действия. В тази връзка е необходимо:

- създаване на организация за внедряване на системата бонус-малус за оценка поведението на участниците в движението и определяне премиите по застраховките на МПС и задължителната застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“.

5.3. **Повишаване на контрола по спазване правилата за движение**

Контролът по спазване на правилата за движение в област Монтана остава ключов фактор за създаване на условия за значително намаляване на смъртните случаи и нараняванията особено когато е широко оповестен.

Трите основни фактора за смъртните случаи по пътищата са превишената скорост, шофирането след употреба на алкохол и не използването на предпазните колани и каски.

Мерките за засилване на контрола по спазване правилата за движението по пътищата на територията на област Монтана включват:

- изготвяне на предложения за организацията на работа на пътния контрол, съобразно задълбочен анализ на обстановката по безопасността на движението;
- насочване на контрола, на база месечен анализ, към нарушенията формиращи висока аварийност – скорост, неправилно изпреварване и навлизане в насрещна лента, спазване правилата за предимство, ползване на обезопасителни колани от водачи и пътници в превозното средство, употребата на алкохол и др.;
- усъвършенстване на контролната дейност по спазването на скоростните режими в населените и извън населените места, както и в дните и часовете с висока интензивност на движението по пътищата;
- провеждане на специализирани полицейски акции на областно ниво по отношение ползването на обезопасителните колани и каски от водачите и пътниците;

- провеждане на специализирани полицейски акции за проверка употребата на алкохол от водачите в малките населени места, по второстепенната и третостепенната пътна мрежа, около питейните заведения и други, през късните часове на нощта в празничните и предпразничните дни;
- усъвършенстване на контролната дейност и провеждане на съвместни проверки по отношение спазване на правилата за извършване на обществен превоз на пътници и товари, както и на техническата изправност на пътните превозни средства;
- своевременно адаптиране и прилагане на най-добрите европейски практики за контрол върху процеса по спазване на правилата за движение;
- популяризиране на системата „Вие употребявате алкохол – ние управляваме“;
- повишаване на ефективността на провежданите кампании в областта относно спазването на правилата за движението и насърчаване по-широкото участие на медиите и неправителствените организации;
- усъвършенстване на контролната дейност за ограничаване на случаите на управление на нерегистрирани МПС и МПС, управлявани от неспособни водачи;
- целенасочен контрол с цел намаляване на броя на МПС, управлявани от водачи без сключена задължителна застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“;
- подобряване на координацията и повишаване на ефективността от взаимодействието между структурите на контролните органи по различните институции в област Монтана.

5.4. За по-безопасна инфраструктура

Осигуряването на безопасност на движение по пътната мрежа е основен фактор, предотвратяващ пътнотранспортните произшествия.

Пътната инфраструктура следва да осигурява оптимални условия за придвижване на всички участници в движението, да изпраща ясни и разбираеми послания към тях, да ги предпазва от грешки, и в случай на такива – нараняванията да са минимални.

При планирането, проектирането, изграждането, ремонта и поддържането на пътната инфраструктура следва да се спазват изискванията на директивите, стандартите и нормите, да се отчитат и прилагат най-добрите практики, доказали своята ефективност в други страни по света. От значение е своевременно да се откриват, сигнализират и обезопасяват участъците и местата с повишена аварийност. Наложително е да се осигурява необходимото финансиране при решаване на проблемите по управление безопасността на пътната инфраструктура.

Предвид многократно нарасналата интензивност на движението на МПС по републиканската пътна мрежа (РПМ), високия дял на тежкотоварното движение, както и факта, че значителна част от републиканските пътища на територията на област Монтана не са рехабилитирани в последните 20 - 40 години, е необходимо предприемането на спешни действия с цел актуализиране на транспортната система чрез изграждането и поддържането на ниско конфликтна пътна инфраструктура, даваща ясни послания към участниците в движението и осигуряваща защитата им при фатални грешки.

5.4.1. Общи направления

5.4.1.1. Подобряване характеристиките на пътната инфраструктура в населените и извън населените места:

- подобряване характеристики на пътната инфраструктура чрез:
 - Оперативна програма „Транспорт“;
 - Транзитни пътища V – Програма „Държавни инвестиционни заеми“;

- Оперативна програма „Регионално развитие“ 2007 – 2013;
 - Оперативна програма „Регионално развитие“ 2014 – 2020;
 - Аварийна програма на АПИ.
- периодично извършване на инспекции на републиканската пътна мрежа;
 - извършване на анализ за определяне необходимостта от нова класификация на пътищата според предназначението, стопанското значение и интензивността на движение на МПС;
 - извършване на анализи на регистриращите се тежки пътнотранспортни произшествия от гледна точка на влиянието на пътната инфраструктура върху тяхното настъпване с цел предприемане на мерки за ограничаване на тяхната повтораемост;
 - разработване на краткосрочни и дългосрочни мерки за обезопасяване на крайпътното пространство, осигуряване на т. нар. „свободна от препятствия крайпътна зона“ с цел намаляване на ПТП от вида „напускане на платното за движение“, „челен удар между МПС“, ПТП в зоните на хоризонталните криви и в зоните на кръстовищата и др.;
 - насърчаване изграждането на областна велоmрежа и интегрирането ѝ към републиканската и общоевропейската;
 - организиране, преглед и приемане на програма за обезопасяване на железопътните прелези по пътищата в населените и извън населените места в област Монтана;
 - ограничаване на възможностите за движение с високи скорости на МПС, движещи се по републиканската пътна мрежа, пресичаща урбанизирани територии, особено в зоните на пресичане с други видове пътища и когато пресичането е на едно ниво;
 - разработване на насоки и прилагане на мерки за намаляване на пешеходните злополуки в населените места в област Монтана;
 - изпълнение на програми и съвременни технологии за пътно поддържане;
 - изграждане на подземни, наземни и надземни паркинги на територията на областта с цел освобождаване на пътното платно от спрели паркирани автомобили, за намаляване на задръстванията и ускоряване придвижването на МПС.
- Поддържането на пътищата е дейност по осигуряване на необходимите условия за непрекъснато, безопасно и удобно движение по тях и предпазването им от преждевременно износване.

Състоянието на републиканската пътна мрежа на територията на ОПУ – Монтана към края на 2011 г. е:

Класификация на пътищата от РПМ	Дължина /км/	Състояние на настилката		
		Добро	Средно	Лошо
I клас	51,908	31,208	15,355	5,345
II клас	161,486	67,826	25,051	68,609
III клас	385,973	54,789	69,551	261,633
Пътни връзки	5,240	2,418	1,636	1,186
ОБЩО ОПУ - Монтана:	604,607	156,241	111,593	336,773

5.4.2. Ограничаване на ПТП

5.4.2.1. от вида „напускане на платното за движение“

Когато МПС напусне платното за движение резултатите често са пагубни. За намаляване на случаите на смърт и наранявания вследствие напускане на платното за движение следва да се положат усилия за оптимизация на пътната инфраструктура, за намаляване вероятността от преобръщане или удар в неподвижно препятствие и намаляване на последствията от тях. В тази насока:

- разработване и изпълнение на обширна програма за подобряване на информираността на водачите на МПС за пътната обстановка чрез по-добро маркиране и очертаване на платното за движение. Вероятността от напускане на платното за движение през тъмната част на денонощието е 3 пъти по-голяма от колкото през светлата част. Намалената видимост, която допринася за тези ПТП, може отчасти да бъде компенсирана чрез по-доброто маркиране и очертаване;
- въвеждане на стандарти за безопасно планиране прилагане на крайпътните участъци и за ефективен контрол относно спазването на изискванията;
- използване на съоръжения и подходяща маркировка за успокояване на движението при навлизане в опасни зони от пътя (например: изпълнение на тресящи полоси в края на платното за движение и др.);
- укрепване на банкетите, разширяване на свободните от препятствия зони;
- избиране на подходящи скоростни режими, гарантиращи устойчивостта на автомобила;
- изпълнение на програми за подобряване на пътното поддържане;
- подобряване на практиките за подбор, инсталиране и поддръжка на защитни съоръжения;
- подобряване обезопасяването в зоната на канавките и обратните наклони с цел намаляване на преобръщанията;
- прилагане на екологично приемлив начин за обезопасяване или отстраняване на опасни дървета и други неподвижни препятствия.

5.4.2.2. в зоните на хоризонталните криви

Наред с работата по повишаването на знанията и уменията на водачите по отношение опасностите в тези зони и особеностите на физическите процеси, които се развиват там, следва да се работи за подобряване безопасността от гледна точка на подобряване на пътната инфраструктура в следните насоки:

- подобряване на видимостта в зоните на хоризонталните криви;
- подобряване на сигнализацията с цел по-голяма яснота за характера на кривата;
- поддържане в изправност на пътната маркировка в зоните на опасните криви;
- поставяне на предупреждения за водачите, че на приближаващата крива са регистрирани тежки пътнотранспортни произшествия;
- разделяне на насрещно движещите се автомобилни потоци в зоните на хоризонталните криви, при които са регистрирани множество тежки пътнотранспортни произшествия;
- поощряване изграждането на т. нар. „тресящи полоси“;
- постоянен контрол на аварийността в зоните на хоризонталните криви;
- прилагане на добрите европейски практики по обезопасяване на хоризонталните криви.

5.4.2.3. в зоните на кръстовищата

През 2010 г. на територията на област Монтана в зоните на кръстовища са загинали 3 и са били тежко ранени 5 граждани. Значително ограничаване на загиналите и наранените от ПТП в зоните на кръстовищата може да бъде постигнато чрез намаляване на скоростта на движение на МПС в подходите към кръстовищата и изграждането на защитни съоръжения за отделните участници в движението. Пътнотранспортните произшествия в зоните на кръстовищата могат да бъдат намалени чрез:

- изграждане на кръгови кръстовища – високо ефективно решение за безопасността на движението, защото се намалява броя на конфликтните точки и водачите се принуждават съществено да намалят скоростта на движение при приближаване и преминаване на кръстовищата;
- изграждане на повдигнато пътно платно при отделни кръстовища с цел намаляване на скоростта при преминаване, обикновено в населените места;
- разделяне на движението, по-добро маркиране и изграждане на обезопасени спомагателни острови с цел осигуряване на безопасно пресичане на платното за движение на пешеходците;
- намаляване на скоростта на движение в подходите към кръстовищата;
- механично предупреждение на водачите, че приближава кръстовище, при което пресеченият път е с предимство;
- проучване и прилагане на мерки за успокояване на движението.

5.4.2.4. от вида „челен удар между МПС“

Челните удари между МПС са едни от най-тежките пътнотранспортни произшествия, при които смъртността е много висока. Особено тежък е проблемът с високите скорости по двулентовите пътища с интензивно движение. Различни са мерките, които могат да доведат до намаляване на опасностите от челни удари по тези пътища, като:

- въвеждане на разделителни елементи, които да възпрепятстват навлизането в насрещното движение на МПС, както и изграждане на допълнителна лента за изпреварване на отделни участъци с различни скорости за движение;
- разделяне на насрещно движещите се потоци с по-широка разделителна ивица, очертана с маркировка;
- ограничаване на възможностите за навлизане в насрещните ленти за движение в зоните на хоризонталните и вертикалните криви и др.

5.4.3. Обезопасяване на местата и участъците с концентрация на ПТП

- създаване на организация за изпълнение на изискванията на директива относно откриването, обезопасяването и отстраняването на местата с концентрация на ПТП;
- своевременно специфично сигнализиране и маркиране на местата, на които са настъпили тежки пътнотранспортни произшествия със значим относителен дял на загинали и ранени граждани;
- обозначаване с предупредителни пътни знаци и маркировка за опасни канавки, дървета, рекламни табели и др. в близост до пътя, в случай че отстраняването им е невъзможно или предстои;
- повишаване на видимостта при завои, вливания и отливания на пътища чрез поставяне на пътни огледала и др.;

○ прилагане на добрите практики и съвременни решения за обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия по пътищата, които осигуряват безопасност на всички участници в движението.

5.5. За по-безопасни пътни превозни средства

Техническото състояние, пасивната и активната безопасност на парка от пътни превозни средства оказва съществено влияние върху броя на пътнотранспортните произшествия и последствията от тях. Подобренията в безопасността на пътните превозни средства могат да спомогнат за намаляване на жертвите и нараняванията по пътищата. Стабилен напредък в безопасността на движението оказват новият дизайн на МПС, по-добрата защита на пътниците, ефективното спиране, подобряването в осветлението, новите елементи за предупреждение и контрол на устойчивостта, скоростта, системите на обезопасителните колани и въздушни възглавници и др.

Към края на 2011 г. в област Монтана се водят на отчет 61 083 бр. ППС (при 58 441 бр. в края на 2010 г.), от които:

- леки автомобили – 48 941 бр.;
- товарни автомобили – 5 250 бр.;
- автобуси – 231 бр.;
- колесни трактори – 514 бр.;
- мотоциклети и мотопеди – 2 597 бр.;
- ремаркета за автомобили – 2 325 бр.

През изминалата 2011 г. в област Монтана:

- бяха новорегистрирани 4 991 бр. ППС, от които:
 - употребявани от чужбина – 4 874 бр.;
 - фабрично нови – 104 бр., т.е. около 2% от новорегистрираните превозни средства;
 - бяха зачислени от други региони 1 108 бр. ППС, а отчислени 2 193 бр.;
 - прекратена беше регистрацията на 3 262 бр. ППС;
 - променена беше собствеността на 3 212 бр. ППС;
 - спрени бяха от движение 324 бр. ППС, а пуснати в движение 87 бр.

Повишаването на безопасността на парка от пътни превозни средства е ключов фактор за постигане целите на областната стратегия за подобряване на безопасността на движението. Изследване сочи, че ако автомобилният парк се подмени с автомобили последно производство с висока степен на пасивна и активна безопасност, броят на жертвите по пътищата ще намалее веднага с 30%.

5.5.1. Провеждане на политика за обновяване на автомобилния парк преимуществено с по-безопасни автомобили

5.5.2. Повишаване и поддържане на техническата изправност на парка от ППС посредством всеобхватен и усъвършенстван технически контрол

○ усъвършенстване на качеството и обхвата на периодичните технически прегледи, както и повишаване на отговорността на пунктовете и ангажираните лица в тази насока;

○ повишаване качеството на предпътните прегледи и повишаване отговорността на работодателите по отношение на техническите неизправности на МПС;

- повишаване на обхвата за контрол на техническата изправност на пътните превозни средства на пътя с цел намаляване на броя на движещите се технически неизправни и необорудвани МПС;
- усъвършенстване на критериите за техническа изправност на ППС според спецификите на времето и сезона по отношение оборудването и видимостта;
- усъвършенстване и разширяване обхвата на контрола по изправността на ограничителите на скоростта, дигиталните тахометри, мъртвите зони при автомобилите за превоз на пътници и товари и др.;
- поощряване осигуряването на независим текущ и последващ мониторинг за дейността по проверка на техническото състояние на МПС.
- създаване на условия за своевременно внедряване на положителните практики и международни стандарти;
- повишаване на безопасността на двуколесните превозни средства, не моторизирани превозни средства и селскостопанската и горската самоходна техника.

5.5.3. Повишаване и поддържане на техническата изправност на ППС чрез извършване на качествен ремонт и техническо обслужване

- повишаване качеството на ремонтите и техническото обслужване на ППС, както и завишаване на отговорността на сервизите и ангажираните с тази дейност лица;
- създаване на условия и критерии за повишаване качеството на ремонтите и техническото обслужване на ППС;
- създаване на организация за контрол на извършените ремонти.

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

Интелигентните транспортни системи (ИТС) притежават значителен потенциал за подобряване на безопасността на движението, тъй като предоставят изпреварваща информация за пътнотранспортната обстановка, подпомагат водача и намаляват вероятността от допускане на грешки, съкращават времето на откриване на настъпили тежки пътнотранспортни произшествия и др. Същите следва да бъдат инструмент, който винаги да се взема под внимание при планирането и проектирането на транспортните системи. Те предоставят възможности за по-ефективно използване на съществуващата пътна инфраструктура, подобряване на екологията, намаляване на задръстванията и повишаване на безопасността на движението.

- създаване на организация и условия за изпълнение на изискванията на Европейската директива за интелигентни транспортни системи;
- създаване на организация за изучаване и прилагане на положителните практики по използването на ИТС в дългосрочен план;
- разработване на различни форми на сътрудничество по прилагането на интелигентните транспортни системи;
- поощряване навлизането на пазара на МПС със системи подпомагащи безопасността на движението;
- създаване на предпоставки и условия за внедряване на системи, осигуряващи надеждна комуникация между моторните превозни средства и между моторните превозни средства и пътната инфраструктура;
- създаване на дългосрочни условия за внедряване на системи за управление на обществения транспорт, пешеходното и велосипедно движение;
- подкрепа за по-широко внедряване на усъвършенствани системи за подпомагане на водача.

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

След настъпване на ПТП от съществено значение за спасяване на живота и намаляване на тежестта на последствията от нараняванията на пострадалите е своевременната и качествена доволнична и специализирана медицинска помощ.

В тази насока следва да се отдели подходящо внимание за:

- усъвършенстване на системата за оповестяване за настъпилото ПТП с пострадали хора;
- усъвършенстване на системата за оказване на долекарска медицинска помощ;
- оптимизиране времето за пристигане на екипите за оказване на специализирана медицинска помощ;
- усъвършенстване на системата по оказване на болнична травматологична помощ и оценка на нейното качество;
- усъвършенстване на системата за оказване на посттравматични грижи за пострадалите при ПТП;
- прилагане на положителните световни практики в тази насока.

6. КЛЮЧОВИ ФАКТОРИ

6.1. Ограничаване влиянието на превишената и несъобразена скорост

Превишената и несъобразена скорост е основната, най-често срещана причина за загуба на управление на МПС, за удължения спирачен път и тежестта на повреди на човешкото тяло при ПТП. Най-често поради несъобразена и превишена скорост водачът на МПС не е в състояние да контролира непрекъснатото пътното превозно средство, което управлява. Правилният избор на скоростта за пътуване гарантира качеството на придвижване.

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

За постигане на по-безопасна скорост на движение по пътищата на територията на област Монтана се изисква:

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

- организиране на общински информационни кампании за ползата от пътуването с подходяща скорост, особеностите на движението по скоростните пътища и в населените места в област Монтана;
- повишаване на знанията и уменията на водачите при спиране и движение в хоризонтални криви;
- повишаване на знанията на участниците в движението по отношение повредите, които се нанасят на човешкото тяло при различни скорости при ПТП;
- организиране и провеждане на диалог на общинско ниво за обяснение и обосновка на ползата от намалението на скоростта за безопасността и допълнителните екологични и икономически ползи, отнасящи се до намаляване на емисиите, разхода на гориво и шума;
- инициране на дискусии на общинско ниво със застрахователите за насърчаване на доброволното монтиране на интелигентни системи за контрол на

скоростта, устойчивостта и др. чрез по-ниски застрахователни премии, особено за младите шофьори;

- въвеждане на информационни системи за регистрация на скоростта на движение на МПС.

6.1.2. Оптимизиране на скоростните режими на движение по пътищата на територията на областта

- актуализиране на скоростните режими по пътната мрежа в зависимост от функционалното предназначение на отделните участъци;

- актуализиране на скоростните режими по пътищата с недобро техническо състояние и елементи за по-ниски скорости, както и участъци с повишена концентрация на ПТП;

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

- стимулиране и подкрепа на общинските власти на територията на област Монтана за увеличаване броя и обхвата на зони с ограничена скорост на движение, където има интензивно пешеходно и велосипедно движение;

- прилагане на различни форми на въздействие върху водачите чрез използване на различни форми на хоризонтална маркировка и вертикална сигнализация;

- въвеждане в пътната инфраструктура на елементи и решения, ограничаващи скоростта на движение – кръгови кръстовища, изкуствени неравности, изнесени бордюри, повдигнати кръстовища, повдигнати пешеходни пътеки, зони „30 км“ и др.

6.1.4. Повишаване ефективността на контрола върху скоростните режими на движение

- разширяване използването на системи за „секционен“ контрол на скоростта;

- усъвършенстване на организацията, тактиката и стратегията на контрол над скоростните режими, чрез използване на автоматичен и ръчен начин за регистрация на нарушенията, явни и неявни форми за контрол за по-висока разкриваемост на нарушенията;

- създаване на организация и условия за прилагане на публично-частното партньорство при изграждане на системи за контрол на скоростните режими;

- усъвършенстване на системата за контрол на скоростните режими на МПС за обществен превоз на пътници и товари (включително изправността на ограничителите на скорост, показанията на цифровите тахографи и др.) и предложения от местните и общински власти за хармонизация на законодателството с цел подпомагане на трансграничния контрол.

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

Алкохолът е един от основните фактори за ПТП с особено тежки последствия. Редица научни изследвания показват, че рискът от участие в катастрофа с жертви се увеличава с бързи темпове с увеличаване нивото на алкохола в кръвта на водача. Почти няма случай на тежко ПТП, при което пияният водач да е бил сам.

За ограничаване броя на ПТП с тежки последици по вина на водачи под въздействие на алкохол следва да се предприемат конкретни действия за:

- организиране на общински кампании и инициативи за повишаване познанията на населението относно опасностите, свързани с управлението на МПС от водачи под въздействие на алкохол, както и последиците при ПТП поради тази причина;
- предложения за усъвършенстване на нормативната база за противодействие на управлението на МПС от водачи под въздействие на алкохол с цел повишаване на нейната ефективност и прилагане на принципа на споделената отговорност към тези, които предоставят МПС, които се возят в него, които сервират алкохол;
- активизиране и техническо обезпечаване на дейността по противодействие на управлението на МПС от водачи по въздействие на алкохол с цел повишаване на разкриваемостта на този вид нарушение или престъпление;
- създаване на организация за широко обществено обсъждане на общинско ниво за необходимостта от намаляване на допустимата граница на алкохол в кръвта на водача, особено на новите водачи и водачите на обществен превоз на пътници и товари;
- създаване на организация за своевременно изучаване и внедряване у нас на положителни практики в европейските страни за противодействие на управлението на МПС от водачи под въздействие на алкохол;
- създаване на условия за даване на по-голяма обществена гласност за случаите на управление на МПС от водачи под въздействието на алкохол;
- предложения по отношение разработване на цялостна нормативна база за противодействие на случаите на управление на МПС от водачи под въздействието на наркотици;
- повишаване информираността относно лекарствата, при вземането на които управление на МПС е недопустимо.

6.3. *Повишаване ползваемостта на обезопасителните колани, каски и детските обезопасителни системи*

Ползваемостта на обезопасителните средства от водачите и пътниците оказва непосредствено влияние върху тежестта на нараняванията при ПТП на пътниците в автомобила или мотоциклета. Изследвания на автомобилните производители показват, че обезопасителните колани намаляват с 30% броя на тежките наранявания и предотвратяват смъртните случаи до 50%. Децата, които не са обезопасени, са застрашени седем пъти повече при произшествие, отколкото при ползване на колани и детски седалки.

За да се повишат показателите при ползване на обезопасителни средства, следва да се предприемат действия за:

- провеждане на мащабни кампании в областта за повишаване познанията на гражданите, като се търси широка обществена подкрепа от неправителствения и частния сектор;
- организиране на системен мониторинг на нивото на ползване на обезопасителните колани, каски и детски обезопасителни системи в област Монтана и предприемане на система от мерки за повишаване ползваемостта;
- организиране и провеждане на контролни проверки по отношение ползването на обезопасителни средства от водачите и пътниците в и на МПС;
- организиране и провеждане на обществени обсъждания в общините от областта за травмите, които се получават при не ползване на обезопасителни колани, каски и детски обезопасителни седалки;
- насърчаване закупуването на превозни средства, напълно оборудвани с обезопасителни средства, за защита от различни удари (въздушни възглавници за странични удари), системи за напомняне за поставяне на обезопасителните колани и др.;

- провеждане на кампании в областта с акцент върху необходимостта от използване на безопасителни каски при управление на двуколесни ППС и повишаване на видимостта им в тъмната част на денонощието.

6.4. Ограничаване на разсейването по време на шофиране

Управлението на МПС изисква постоянно внимание и следене на пътнотранспортната обстановка, сигнализацията и маркировката, поведението на останалите участници в движението, показанията на различните прибори и т.н. През последните години са се увеличили значително източниците за отвлечане на вниманието на водача, както в рамките на превозното средство, така и в околната среда. Съвременните превозни средства са съоръжени със сателитна навигация, сложни звукови системи, климатичен контрол, както и звуков и визуален сигнал за повреда на превозното средство, които се конкурират за вниманието на водача. Въпреки, че е много трудно да се определи ефектът на всички тези източници на разсейване върху тежките произшествия по пътищата, те са признати като основен и потенциално нарастващ проблем. Конкретна статистика за броя на пътнотранспортните произшествия и пострадали хора поради разсейване на водача не се води.

Използването на мобилни телефони води до значително увеличение на риска от катастрофи, независимо дали телефонът се държи в ръка или се използва устройство с свободни ръце, като рисковете са по-високи за начинаещите шофьори.

Вредите от разсейване при шофиране могат да бъдат минимизирани, като се създадат възможности за:

- провеждане на информационни и контролни кампании в областта за повишаване познанията на участниците в движението за опасностите от разсеяното шофиране;
- стимулиране вграждането в превозното средство на технологии, които помагат на водачите да избягват вредните последици от разсейването;
- активна контролна дейност по отношение използването на мобилни телефони по време на движение;
- информацията от крайпътното пространство да бъде насочена предимно към управлението на пътните превозни средства и постепенно да се ограничават и премахват рекламните пана.

6.5. Ограничаване влиянието на умората върху тежките ПТП

Умората е фактор, допринасящ за катастрофите при дълги и кратки пътувания. Ефектът от умората върху тежките ПТП по пътищата е трудно да се определи, но е признат като голям и непрекъснато нарастващ проблем. Има доказателства, че лишаването от сън може да има същите опасни последици както при консумацията на алкохол. След 21 часа безсъние изпълнението на шофьорите е приблизително същото като при шофиране с алкохол 0,15.

Умората прераства най-често в така нареченото дремливо шофиране. При високи скорости всяко задремване на волана е фатално. Ограничаване влиянието на умората върху тежките ПТП може да се постигне чрез:

- повишаване познанията на участниците в движението за влиянието на умората върху способността за шофиране;
- разпространение на доказано ефективните инфраструктурни и технологични решения – тресящи полоси на пътя, електронни системи за следене будността на водача и направлението на движение на автомобила и др.
- засилване контрола по спазване на режимите на движение и на почивките от професионалните водачи;

6.6. Ограничаване на агресията по пътищата

Агресията по пътищата е проявление на безотговорно, лекомислено и пренебрежително отношение към правилата за движение по пътищата, физическите закони, етиката спрямо другите участници в движението, както и към собствения живот, здраве и свобода. Намалването на агресията по пътищата изисква преди всичко системен подход за повишаване на отговорността за безопасно движение както на отделните участници, така и непримиримостта на обществото към нарушаване на правилата за движение. Важно средство за превенция срещу агресията по пътищата е издигане ролята на семейството, училището и институциите за формиране на култура за безопасно движение по пътищата, както и ефективно законодателство спрямо системните нарушители и своевременно и неотменно изпълнение на наказанията.

За ограничаване на агресията по пътищата на територията на областта е от значение:

- издигане ролята на семейството, училището и институциите за формиране на култура за безопасно движение по пътищата;
- предложения за усъвършенстване на законодателството за по-ефективно противодействие на системните нарушители;
- извеждане на системните и груби нарушители на правилата за движение и предизвикващи тежки пътни инциденти на територията на област Монтана от анонимност;
- проучване и своевременно адаптиране на добрите европейски практики за въздействие върху агресивното поведение по пътищата;
- провеждане на обществени дискусии във връзка с психологията и мотивите за агресивното поведение по пътищата.

7. ЦЕЛЕВИ ГРУПИ

Систематизацията на целевите групи се обуславя приоритетно според степента на тяхната уязвимост, според честотата на участието им в пътния травматизъм и необходимостта от конкретна превенция.

7.1. Пешеходци

Пешеходците и велосипедистите са най-уязвимата група участници в движението. Относителният дял на загиналите пешеходци при ПТП е обусловен преди всичко от високата конфликтност на пътната инфраструктура в населените места в област Монтана, слабо разделение на транспортните от пешеходните потоци, ниската транспортна култура и дисциплина на пешеходците, неадекватната скорост на движение и др. За ограничаване и намаляване на пешеходната аварийност в област Монтана следва да се предприемат мерки за:

- организиране и провеждане на общински кампании за опазване живота и здравето на пешеходците в пътното движение, формиране на уважение към пешеходеца, към възрастните, децата и подобряване на контакта на пешеходец-водач;
- усъвършенстване на контрола по спазване на правилата за движение от пешеходците и даване на гласност на нарушенията, които застрашават техния живот и здраве;
- повишаване на видимостта на пешеходците в тъмната част от денонощието;
- повишаване инициативата на общините за разработване на програми за създаване на по-добри и безопасни условия за движение на пешеходците в населените места: изграждане на зони 30 км, училищни зони, пешеходни зони, повдигнати пешеходни пътеки и кръстовища, изкуствени неравности, тротоарни стеснения и др.;

- въвеждане на стандарти за строителни продукти в областта на пътното строителство, които обезпечават висока степен на безопасност на пешеходното движение;
- изграждане на адекватна транспортна система за осигуряване на мобилност на хората с увреждания;
- въвеждане на по-безопасен стандарт за инфраструктурно моделиране на местата, където пресичат пешеходци;
- поощряване на общинските ръководства в областта за разработване на комплексни програми за опазване живота и здравето на пешеходците.

7.2. *Велосипедисти*

Велосипедното движение като алтернативен начин на придвижване ще продължи да се развива като екологичен транспорт, повишаващ физическата активност и здраве на хората и изискващ минимални лични разходи, решаващ някои проблеми на задръстванията и т.н. В сравнение с водачите и пътниците на автомобилите при ПТП рискът за велосипедистите да бъдат убити е 7 пъти по-висок. За осигуряване на безопасни условия за придвижване на велосипедистите е целесъобразно:

- велосипедното движение да стане неразделна част от транспортно-комуникационните планове и плановете за организация на движението в населените места в област Монтана;
- подкрепа на общинските структури за проектиране и изграждане на велосипедни алеи, пътеки и зони;
- създаване на предпоставки за обучение на децата за управление на велосипед като елемент от общото обучение за безопасно участие в пътното движение;
- стимулиране и разширяване на обхвата на децата в състезанията по приложно колоездене;
- провеждане на кампании на общинско ниво за повишаване ползваемостта на обезопасителните каски от велосипедистите, особено от децата до 14 години;
- повишаване на видимостта на велосипедите и велосипедистите при движението през тъмната част от денонощието;
- поощряване изграждането на стоянки за велосипеди пред входовете на училищата;
- подкрепа създаването на областна вело mreжа по пътищата на област Монтана като част от бъдещата национална вело mreжа.

7.3. *Мотоциклетисти и мотопедисти*

Друга уязвима група участници в движението е тази на мотоциклетистите. Те често не обръщат достатъчно внимание на редица правила за движение като например управление със скорост, позволяваща спиране в рамките на видимата дистанция, движение в крайната дясна част на пътя, изискванията за шум и др. Сходна на мотоциклетистите е групата на мотопедистите, които са по-крехки физически поради по-ниската законоустановена възраст. За намаляване броя на убитите и ранените мотоциклетисти и мотопедисти е необходимо:

- организиране и провеждане на общински кампании за безопасно управление на мотоциклети и мотопеди при различни условия за движение и огласяване на последиците от ПТП с участието на мотоциклетисти и мотопедисти;
- адаптиране и подобряване на безопасността на пътната инфраструктура чрез добавяне на система за защита на мотоциклетистите, която се монтира заедно с пътно ограничителната система за задържане на МПС в обхвата на пътя;

- провеждане на засилен полицейски контрол по спазване на правилата за движение от мотоциклетистите, техническата изправност, оборудването и нивото на шума на мотоциклетите;
- предложения от общините за усъвършенстване на нормативната база относно скоростните режими и зоните на движение на мотоциклетистите, мотопедистите, АТВ машините, самоходните машини и др;
- поощряване изграждането на стоянки за мотопеди пред входовете на училищата.

7.4. Движение в градска среда

Аварийността в градска среда е отражение на редица пропуски в организацията на движението, изправността на пътното платно, нарушаването на скоростните режими и отсъствието на регулярен контрол. В голяма част от общините в област Монтана е особено остър конфликтът пешеходец – превозно средство. Системите и елементите за успокояване движението с доказан ефект върху безопасността на движението в редица европейски населени места отсъстват. Мерките в тази насока са:

- актуализиране на транспортно-комуникационните и генералните планове за организация на движението в населените места по отношение на създаване на условия за равноправно и безопасно участие на всички участници в движението, осигуряване безопасността на уязвимите участници в движението и предимството на обществения транспорт, намаляване на задръстванията, ограничаване на скоростните режими, внедряване на положителните практики;
- подкрепа инициативите на общинските власти за разработване и реализация на проекти в тази насока;
- разработване на конкретни планове от общините за намаляване на пешеходната аварийност в големите населени места на областта;
- обезопасяване на зоните около учебните заведения, местата с интензивно смесено движение, спирките за обществения транспорт, пешеходните пътеки, кръстовищата и други участъци с повишена опасност.

7.5. Нови водачи

Към 31.12.2011 г. общият брой на водачите на МПС, които се водят на отчет в област Монтана е 67 004, при 66 188 водачи в края на 2010 г.

Рискът младите шофьори на възраст от 18 до 24 години да попаднат в тежко ПТП е до 4 пъти по-голям в сравнение с водачите на възраст 30 до 59 години. Това е свързано преди всичко с неопитността и младежката възраст: психическата и физическа незрялост, склонност да рискуват, стремеж за доказване, употреба на алкохол, наркотици и умора, липса на рутина и автоматизъм, ограничен капацитет за откриване и предпазване от опасни ситуации, надценяване на собствените си възможности, подценяване на ситуациите и др. За ограничаване високата аварийност и смъртност по вина на млади водачи е от значение:

- внасяне на предложения за усъвършенстване на програмите за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС и тяхното по-силно обвързване с опасностите в пътното движение, ПТП и начините за тяхното предотвратяване;
- внасяне на предложения за усъвършенстване на системата за обучение на кандидатите водачи на МПС въз основа на най-добрите европейски и световни практики: по-ранно обучение, етапно придобиване на правоспособност, управление с придружител, ангажиране на родителите и др.;
- поощряване изграждането на специализирани полигони за обучение по управление в усложнение условия и критични ситуации;

- провеждане на информационни общински кампании, свързани с безопасното участие в движението на младите водачи, повишаване ангажиментите на семействата и институциите, имащи отношение към проблема.

7.6. Водачи в напреднала възраст

По-възрастните шофьори получават физически промени, които могат да повлияят на възможността им за безопасно управление. Лещите на окото губят способност бързо да променят фокуса, периферното зрение се стеснява, ретината става малко по-чувствителна към светлината и др. Удължава се времето на мозъка за обработка на информацията, което значително удължава времето за реакция при поява на опасности. Значително по-ниска е физическата възможност на възрастните хора да понасят удари, поради което при ПТП с относително ниска тежест нараняванията са фатални. За безопасно участие на възрастните водачи в движението следва да се акцентира върху:

- провеждане на общински информационни кампании за повишаване познанията на участниците в движението за промените в техните възможности, които настъпват след определена възраст. Оценка влиянието им върху безопасността на движението, както и осъзнаване на необходимостта от промяна на стила на управление;
- анализиране на тежките ПТП по вина на водачи над 65 години и периодично предоставяне на информация на медиите;
- поощряване на възрастните водачи да управляват автомобили с адаптирани за възрастовата група електронни системи за безопасност.

7.7. Неправоспособни водачи

През последните години постоянно нараства броят на тежките ПТП по вина на неправоспособни водачи. Деца, младежи, възрастни – неправоспособни водачи, масово управляват МПС със или без знанието на собствениците на автомобилите или на родителите. В тази насока е необходимо както създаване на по-голяма обществена нетърпимост спрямо тези нарушения, така и усъвършенстване на законодателното въздействие и осъзнаване на опасностите, които застрашават живота и здравето на хората, в насока към:

- предложения за усъвършенстване на законодателството за по-ефективно въздействие срещу всички фактори, способстващи за този вид нарушения и престъпления;
- организиране и провеждане на общински кампании за запознаване с опасностите и резултатите от тежките ПТП с цел повишаване на обществената отговорност и непримиримост.

7.8. Пътници

Пътниците най-често стават жертва на неразумно поведение на водачи – близки и познати, неправоспособни, пияни, уморени, нарушаващи правилата за движение и т.н. Тежките последствия за пътниците при пътнотранспортни произшествия са свързани и с недостатъчното използване на обезопасителните средства. За подобряване безопасността на пътниците е необходимо:

- организиране и провеждане на общински кампании за повишаване знанията на пътниците за опасностите, които ги застрашават от неразумно поведение на водачите и не използването на обезопасителните средства;
- повишаване отговорността на водачите за безопасен превоз на пътниците в автомобилите, които управляват.

7.9. Деца

Основна отговорност за големия брой деца – жертви на ПТП, носят родители, учители, участници в движението, държавни институции, организатори на движението, общински власти и др. За намаляване броя на децата – жертви на ПТП, е необходимо изпълнение на комплекс от мерки на областно и общинско ниво.

7.9.1. Общо

- усъвършенстване на системата за обучение на децата в детските градини и училищата за формиране на нова култура за безопасно участие в движението по пътищата;
- създаване на организация за привличане на културната и научна общественост, неправителствените организации и частния сектор за създаване на помагала, художествени и музикални произведения, компютърни игри и др. за обучение на децата за безопасно участие в пътното движение;
- разработване на програми от общините, чиято цел е да предотвратят загубата на детски живот и нараняванията на деца от ПТП. Разширяване приложението на публично-частното партньорство за осигуряване безопасността на децата;
- усъвършенстване на пътната инфраструктура в районите на детските и учебните заведения и местата с интензивен детски пътничопоток;
- разясняване на ползата от това, детето да бъде видимо на пътя като участник в движението със светлоотразителни елементи, светли дрехи;
- провеждане на общински ученически викторини, състезания, конкурси и др. по безопасност на движението;
- организиране на ежегодни кампании за опазване живота и здравето на децата в пътното движение;
- разработване и прилагане на програми от общините за обучение на родители и водачи със съдържание, включващо усвояване на знания за възрастовите особености на децата (какво могат и какво не могат децата в качеството им на велосипедисти, скейтбордисти, мотоциклетисти и др.);
- подкрепа участието в международни проекти за обучение и предпазване на децата от нараняване в пътното движение;
- внасяне на предложения за усъвършенстване на законодателството и засилване на контрола по опазване живота и здравето на децата в пътното движение;
- периодично информирание на обществеността от областта за причините и условията за настъпване на всяко ПТП със загинало дете.

7.9.2. Подобряване на безопасността на децата пешеходци

- разработване, огласяване и разпространение на тематични програми за обучение на родители и водачи относно възможното поведение и реакциите на децата като пешеходци. Провеждане на тематични конференции по проблемите на безопасността на децата като пешеходци;
- насърчаване на структурите на образованието, неправителствените организации, общините и други институции на територията на област Монтана за разработване на безопасни маршрути за придвижване дом – училище – дом за всяко дете;
- създаване на поведенчески индикатори, които могат да спомогнат за определянето на момента, когато детето вече е готово да пресече улицата само;
- систематизиране и популяризиране на добри практики за предпазване на децата пешеходци от ПТП;

- разширяване приложението на движението „училищни патрули“;
- разработване, реализиране и оценяване на програми на принципа „Деца обучават деца“;

7.9.3. Безопасен превоз на деца

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

7.9.4. Безопасно управление на велосипед

- провеждане на общински информационни кампании за разясняване на обществото за ползите от употребата на обезопасителните каски и защитно облекло от децата велосипедисти, скейтбордисти, мотоциклетисти, мотопедисти и др.;
- организиране обучението на децата в принципите на безопасността на движението от гледната точка на водача от най-ранна възраст;
- усъвършенстване на пътната инфраструктура за по-добри условия за управление на велосипеди, каране на ролери и скейтбордове;
- засилване на сътрудничеството с общинските власти за осигуряване на безопасни места за каране на скейтборд, ролери, а също така за строеж на безопасни велосипедни алеи;
- повишаване на видимостта на велосипедите и децата велосипедисти в пътното движение;
- участие на деца от област Монтана в националното състезание по приложно колоездене, майсторско управление, правила за движение, технически познания и оказване на първа медицинска помощ на пострадали от ПТП.

7.10. Водачи на МПС за превоз на пътници и товари

Професионалните водачи ежедневно участват в движението по пътищата и в голяма степен формират и ритъма на движението със своята дисциплина и умения. Едни от най-тежките ПТП с голям брой жертви са реализирани поради грешки и нарушения и с участието на МПС за обществен превоз на пътници и товари. Тежката професия на професионален водач изисква повишени знания и умения, етика и дисциплина за спазване на правилата за движение в режимите на работа и почивка. В тази насока следва да продължи работата за ограничаване на грешките и нарушенията, допускани от тези водачи.

- усъвършенстване на продължаващото обучение на водачите, които извършват обществен превоз на пътници и товари;
- предложения за въвеждането на система от завишени изисквания по отношение дисциплината на водачите на МПС за обществен превоз на пътници и товари;
- повишаване познанията по оказване на долекарска медицинска помощ;
- повишаване ролята на работодателите на територията на областта за повишаване професионалното майсторство и дисциплината на водачите на МПС за обществен превоз на пътници и товари;

- разширяване ролята на браншовите организации на територията на областта за ограничаване и намаляване на пътнотранспортните произшествия по вина на професионалните водачи;
- извършване на анализи на тежките ПТП с автомобили за превоз на пътници и товари и популяризиране на изводите.

8. ФИНАНСИРАНЕ

Финансовото обезпечаване на политиката на безопасност на движението играе ключова роля за постигане на определените цели. Финансирането, редом с високите професионални качества на привлечените експерти по безопасност на движението, е основната движеща сила на прогреса в намаляването на пътния травматизъм. Крайно наложително е да се положат основите на стабилен държавен механизъм за финансиране на различните дейности и инициативи в областта на безопасността на движението, което може да се постигне чрез:

- финансиране от Националния фонд „Безопасност на движението“ и Гаранционния фонд;
- финансиране от бюджета на Агенция „Пътна инфраструктура“ на системите и елементите на безопасността на движението като неразделна част от проектите за пътната инфраструктура;
- финансиране от делегираните бюджети на училищата на обучението на ученици и децата от детските градини;
- финансиране на отделни проекти по системата за публично-частното партньорство;
- финансиране по европейски програми на областни проекти по безопасността на движението;
- проучване на възможностите за осигуряване на алтернативни източници за финансиране на безопасността на движението.

9. МОНИТОРИНГ

- организиране на дейността по изпълнение на Областната стратегия посредством изготвянето на краткосрочни, средносрочни и дългосрочни програми от общинските и местните институции;
- разработване на програми за изпълнение на Областната стратегия на функционален принцип по направление на дейност;
- утвърждаване на практика за проследяване процеса по реализиране залегналите в стратегията мерки и тяхното влияние върху пътнотранспортната обстановка;
- създаване на организация за ежегодна оценка на изпълнението на задачите на Областната стратегия и влиянието им върху безопасността на движението;
- създаване на организация за оценка приноса на отделните институции от област Монтана за изпълнение целите на стратегията и намаляване на жертвите по пътищата в областта;
- организиране и провеждане на обществени дискусии за изпълнение на стратегията и изменение на пътнотранспортната обстановка;
- провеждане на междинна оценка за изпълнение целите на Областната стратегия и постигнатите резултати през 2014 г.

10. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

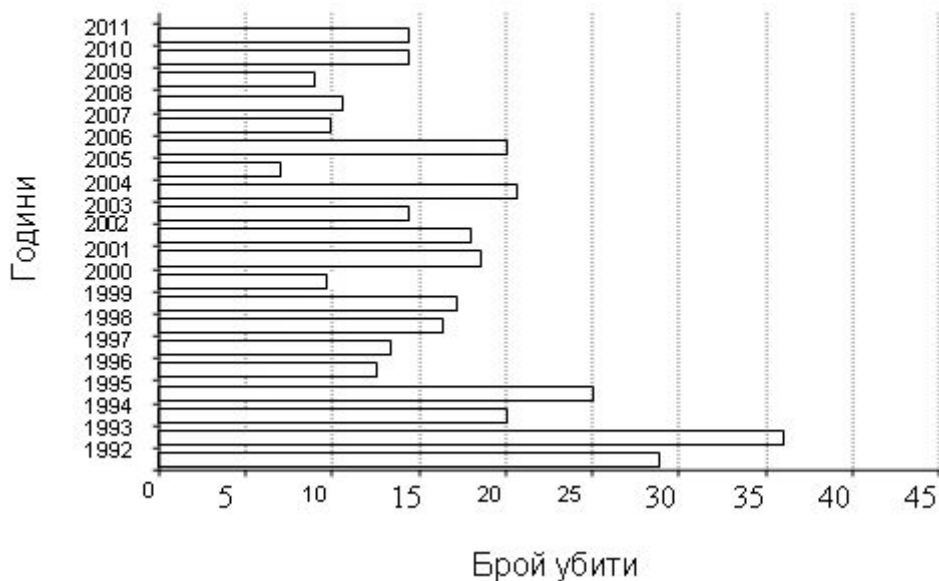
Каквито и мерки да бъдат приложени ефективността на политиката за пътната безопасност до голяма степен зависи от поведението на участниците в движението. В тази насока образованието, обучението и контролът по спазване правилата за движение са от съществено значение и следва да се осъществяват през всичките етапи на човешкия живот.

Настоящата стратегия е изготвена въз основа на Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 – 2020 г. и подлежи на актуализация при настъпване на нормативни промени и при осъществяване на инфраструктурни проекти. Крайният успех ще зависи от готовността на отделните институции, организации и гражданско общество на територията на област Монтана за подкрепа на промените, които са необходими за подобряване на безопасността на движението по пътищата.

11. ПЪТНОТРАНСПОРТНА ОБСТАНОВКА НА ТЕРИТОРИЯТА НА ОБЛАСТ МОНТАНА

11.1. Исторически преглед на жертвите от ПТП на територията на област Монтана за периода 1992 – 2011 г.

Убити при ПТП за периода 1992 - 2011 година



11.2. Анализ на пътнотранспортната обстановка на територията на област Монтана през 2010 г. и 2011 г.

През 2010 г. по пътищата на територията на област Монтана вследствие на ПТП са загинали 14 граждани и са били наранени 69 души. За 2011 г. загиналите са 14, а наранените 66 души. Това означава, че всеки месец 1 човек е загубил своя живот, а други 12 тежко ранени са попадали в болничните заведения.

11.2.1. Жертви на ПТП по възраст

11.2.1.1. Деца до 17 годишна възраст

2010 г.

загинали - 0, ранени - 5, от тях:

до 6 г.	- 0 убити,	- 2 ранени
от 6 до 9 г.	- 0 убити,	- 0 ранени
от 10 до 14 г.	- 0 убити,	- 1 ранени
от 15 до 17 г.	- 0 убити,	- 2 ранени,

2011 г.

загинали - 1, ранени - 3, от тях:

до 6 г.	- 0 убити,	- 0 ранени
от 6 до 9 г.	- 0 убити,	- 0 ранени
от 10 до 14 г.	- 0 убити,	- 0 ранени
от 15 до 17 г.	- 1 убити,	- 3 ранени.

11.2.1.2. Младежи и девойки от 18- до 24-годишна възраст

2010 г.

загинали - 5, ранени - 10,

2011 г.

загинали - 1, ранени - 19.

Над 95% от пострадалите младежи и девойки са станали жертви като водачи и пътници в и на моторното превозно средство.

11.2.1.3. Участници в движението от 25- до 64-годишна възраст

2010 г.

загинали - 7, ранени - 44, от тях:

водачи	- 3 убити,	- 24 ранени
пътници	- 3 убити,	- 18 ранени
пешеходци	- 1 убити,	- 2 ранени,

2011 г.

загинали - 9, ранени - 36, от тях:

водачи	- 6 убити,	- 19 ранени
пътници	- 0 убити,	- 12 ранени
пешеходци	- 3 убити,	- 5 ранени.

11.2.1.4. Участници над 65 години

2010 г.

загинали - 2, ранени - 10, от тях:

водачи	- 0 убити,	- 3 ранени
пътници	- 0 убити,	- 2 ранени
пешеходци	- 2 убити,	- 5 ранени,

2011 г.

загинали - 3, ранени - 8, от тях:

водачи	- 2 убити,	- 3 ранени
пътници	- 0 убити,	- 1 ранени
пешеходци	- 1 убити,	- 4 ранени.

11.2.1.5. Жертви по пол

2010 г.

мъже: загинали - 10, ранени - 49, от тях:

водачи	- 6 убити,	- 31 ранени
пътници	- 3 убити,	- 14 ранени
пешеходци	- 1 убити,	- 4 ранени

жени: загинали - 4, ранени – 20, от тях:

водачи	- 0 убити,	- 3 ранени
пътници	- 2 убити,	- 12 ранени
пешеходци	- 2 убити,	- 5 ранени,

2011 г.

мъже: загинали - 11, ранени - 49, от тях:

водачи	- 7 убити,	- 32 ранени
пътници	- 1 убити,	- 11 ранени
пешеходци	- 3 убити,	- 5 ранени,

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

водачи	- 2 убити,	- 0 ранени
пътници	- 0 убити,	- 13 ранени
пешеходци	- 1 убити,	- 4 ранени.

Броят на мъжете, пострадали като пътници и пешеходци, е по-голям от този на жените.

11.2.2. Пострадали по вид на участие в движението

11.2.2.1. Водачи

2010 г.

загинали - 6, ранени - 34, от тях:

леки автомобили	- 5 убити,	- 22 ранени
товарни автомобили	- 0 убити,	- 4 ранени
мотоциклетисти	- 0 убити,	- 3 ранени
мотопедисти	- 0 убити,	- 1 ранени
велосипедисти	- 0 убити,	- 2 ранени
каруци	- 0 убити,	- 1 ранени,

2011 г.

загинали - 9, ранени - 32, от тях:

леки автомобили	- 9 убити,	- 24 ранени
товарни автомобили	- 0 убити,	- 0 ранени
мотоциклетисти	- 0 убити,	- 1 ранени

мотопедисти	- 0 убити,	- 3 ранени
велосипедисти	- 0 убити,	- 4 ранени
каруци	- 0 убити,	- 0 ранени.

11.2.2.2. Пътници

2010 г.

загинали - 5, ранени - 26, от тях:

в леки автомобили	- 3 убити,	- 20 ранени
в автобуси	- 2 убити,	- 5 ранени
в товарни автомобили	- 0 убити,	- 1 ранени
на мотоциклети	- 1 убити,	- 0 ранени,

2011 г.

загинали - 1, ранени - 24, от тях:

в леки автомобили	- 0 убити,	- 24 ранени
в автобуси	- 0 убити,	- 0 ранени
в товарни автомобили	- 0 убити,	- 0 ранени
на мотоциклети	- 1 убити,	- 0 ранени.

11.2.2.3. Пешеходци

2010 г.

загинали - 3, ранени - 9, от тях:

до 18 г.	- 0 убити,	- 1 ранени
от 18 до 24 г.	- 0 убити,	- 1 ранени
от 25 до 64 г.	- 1 убити,	- 2 ранени
над 64 г.	- 2 убити,	- 5 ранени,

2011 г.

загинали - 4, ранени - 9, от тях:

до 18 г.	- 0 убити,	- 0 ранени
от 18 до 24 г.	- 0 убити,	- 1 ранени
от 25 до 64 г.	- 3 убити,	- 3 ранени
над 64 г.	- 1 убити,	- 5 ранени.

11.2.3. Основни видове ПТП

Над 91% през 2010 г. и 93% през 2011 г. от загиналите при ПТП се отнасят към три основни вида произшествия – блъскане МПС, произшествие с едно ППС и блъскане на участници в движението извън МПС.

11.2.3.1. ПТП с едно МПС

2010 г.

загинали - 6, ранени - 24, от тях:

преобръщане	- 1 убити,	- 12 ранени
блъскане в дърво	- 2 убити,	- 7 ранени
блъскане в стълб	- 1 убити,	- 1 ранени
в предпазна ограда	- 2 убити,	- 3 ранени
в крайпътно съоръжение	- 0 убити,	- 1 ранени,

2011 г.

загинали - 3, ранени - 24, от тях:

преобръщане	- 2 убити,	- 14 ранени
блъскане в дърво	- 1 убити,	- 4 ранени
блъскане в стълб	- 0 убити,	- 4 ранени
в предпазна ограда	- 0 убити,	- 1 ранени
в крайпътно съоръжение	- 0 убити,	- 1 ранени.

Основно тези ПТП са вследствие загуба на управлението на МПС поради неумението на водача да контролира МПС. Загубата на управление се появява под въздействието на различни фактори като: знания и умения на водача, скоростта на движение, състоянието на гумите и пътното покритие, наличие или не на системи за контрол на устойчивостта и др.

В редица случаи загубата на управление е свързана с умора, задремване или заспиване на волана, разсейване, загуба на ориентация в тъмната част поради липса на маркировка или сигнализация и др.

11.2.3.2. Сблъскване между МПС

2010 г.

загинали - 5, ранени - 24, от тях:

при челен удар	- 4 убити,	- 15 ранени
страничен удар	- 1 убити,	- 7 ранени
дистанция	- 0 убити,	- 2 ранени
блъскане в спряло и паркирано МПС	- 0 убити,	- 0 ранени,

2011 г.

загинали - 5, ранени - 26, от тях:

при челен удар	- 3 убити,	- 18 ранени
страничен удар	- 2 убити,	- 5 ранени
дистанция	- 0 убити,	- 3 ранени
блъскане в спряло и паркирано МПС	- 0 убити,	- 0 ранени.

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

11.2.3.3. Блъскане на велосипедист

2010 г.

загинали - 0, ранени - 5,

2011 г.

загинали - 1, ранени - 2.

11.2.3.4. Блъскане на каруца

2010 г.

загинали - 0, ранени - 3,

2011 г.

загинали - 0, ранени - 0.

11.2.3.5. Блъскане на МПС от влак

2010 г.

загинали - 0, ранени – 0,

2011 г.

загинали - 1, ранени - 0.

11.2.3.6. Падане на пътник

2010 г.

загинали - 0, ранени – 0,

2011 г.

загинали - 0, ранени - 0.

11.2.4. Поведение на водача

11.2.4.1. Превишена и несъобразена скорост на движение на МПС

2010 г.

загинали - 5, ранени – 31,

2011 г.

загинали - 6, ранени - 28.

Всеки втори загинал по вина на водачите на МПС е поради несъобразяване на скоростта с конкретната обстановка и превишаване на разрешената скорост. Над 71% през 2010 г. и 69% през 2011 г. от загиналите поради превишена и несъобразена скорост са по вина на водачите на леки автомобили.

11.2.4.2. Неправилно изпреварване и навлизане в лентата за насрещно движение

2010 г.

загинали - 1, ранени – 7,

2011 г.

загинали - 3, ранени - 16.

11.2.4.3. Отнемане на предимство на ППС

2010 г.

загинали - 3, ранени - 5, от тях:

на кръстовища	- 3 убити,	- 5 ранени
при престрояване	- 0 убити,	- 0 ранени
при завиване	- 0 убити,	- 0 ранени
при разминаване	- 0 убити,	- 0 ранени,

2011 г.

загинали - 2, ранени - 2, от тях:

на кръстовища	- 2 убити,	- 2 ранени
при престрояване	- 0 убити,	- 0 ранени
при завиване	- 0 убити,	- 0 ранени
при разминаване	- 0 убити,	- 0 ранени.

11.2.4.4. Отнемане на предимство на пешеходец

2010 г.

загинали - 0, ранени – 1,

2011 г.

загинали - 4, ранени – 9.

11.2.4.5. Управление на МПС по въздействие на алкохол

2010 г.

загинали - 0, ранени – 2,

2011 г.

загинали - 0, ранени – 4.

Над 59% през 2010 г. и 60% през 2011 г. от тези пътнотранспортни произшествия са регистрирани през тъмната част от денонощието.

11.2.5. Място на настъпване

11.2.5.1. Населени места

2010 г.

загинали - 6, ранени - 2,

2011 г.

загинали - 4, ранени - 26.

11.2.5.2. Извън населените места

2010 г.

загинали - 8, ранени - 48,

2011 г.

загинали - 10, ранени - 40.

11.2.5.2.1. На път първи клас

2010 г.

загинали - 1, ранени - 5, от тях:

сблъскване м/у МПС	- 1 убити,	- 3 ранени
единични ПТП	- 0 убити,	- 2 ранени
блъскане на пешеходец	- 0 убити,	- 0 ранени,

2011 г.

загинали - 3, ранени - 11, от тях:

сблъскване м/у МПС	- 2 убити,	- 6 ранени
единични ПТП	- 1 убити,	- 5 ранени
блъскане на пешеходец	- 0 убити,	- 0 ранени.

11.2.5.2.2. На път втори клас

2010 г.

загинали - 2, ранени - 15, от тях:

сблъскване м/у МПС	- 1 убити,	- 8 ранени
единични ПТП	- 0 убити,	- 7 ранени
блъскане на пешеходец	- 1 убити,	- 0 ранени,

2011 г.

загинали - 2, ранени - 14, от тях:

сблъскване м/у МПС	- 1 убити,	- 8 ранени
единични ПТП	- 0 убити,	- 6 ранени
блъскане на пешеходец	- 1 убити,	- 0 ранени.

11.2.5.2.3. На път трети клас

2010 г.

загинали - 2, ранени - 27, от тях:

сблъскване м/у МПС	- 1 убити,	- 15 ранени
единични ПТП	- 1 убити,	- 9 ранени
блъскане на пешеходец	- 0 убити,	- 3 ранени,

2011 г.

загинали - 5, ранени - 15, от тях:

сблъскване м/у МПС	- 3 убити,	- 7 ранени
единични ПТП	- 2 убити,	- 6 ранени
лъскане на пешеходец	- 0 убити,	- 3 ранени.

11.2.5.2.4. На общински път

2010 г.

загинали - 0, ранени - 0, от тях:

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

2011 г.

загинали - 0, ранени - 0, от тях:

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

11.2.6. ПТП, убити и ранени по време на настъпване

11.2.6.1. По дни от седмицата

2010 г.

понеделник	- 3 убити,	- 17 ранени
вторник	- 1 убити,	- 7 ранени
сряда	- 2 убити,	- 7 ранени
четвъртък	- 1 убити,	- 9 ранени
петък	- 1 убити,	- 10 ранени
събота	- 3 убити,	- 14 ранени
неделя	- 3 убити,	- 5 ранени,

2011 г.

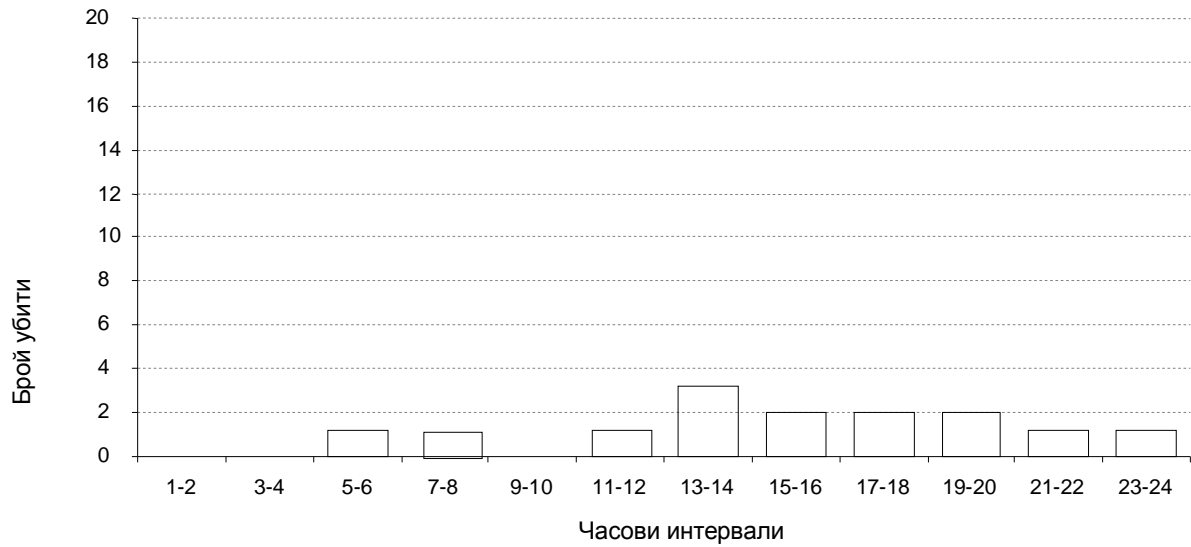
понеделник	- 2 убити,	- 9 ранени
вторник	- 1 убити,	- 9 ранени
сряда	- 2 убити,	- 6 ранени

четвъртък	- 1 убити,	- 8 ранени
петък	- 3 убити,	- 7 ранени
събота	- 1 убити,	- 19 ранени
неделя	- 4 убити,	- 11 ранени.

11.2.6.2. По час от денонощието

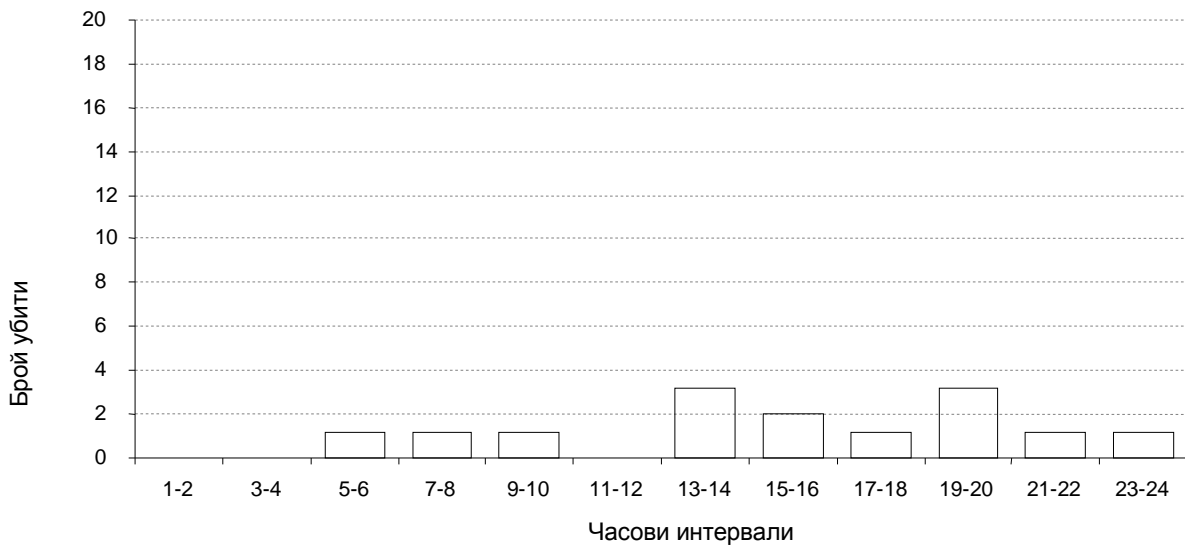
2010 г.

Убити при ПТП през 2010 година, разпределени по часове от денонощието



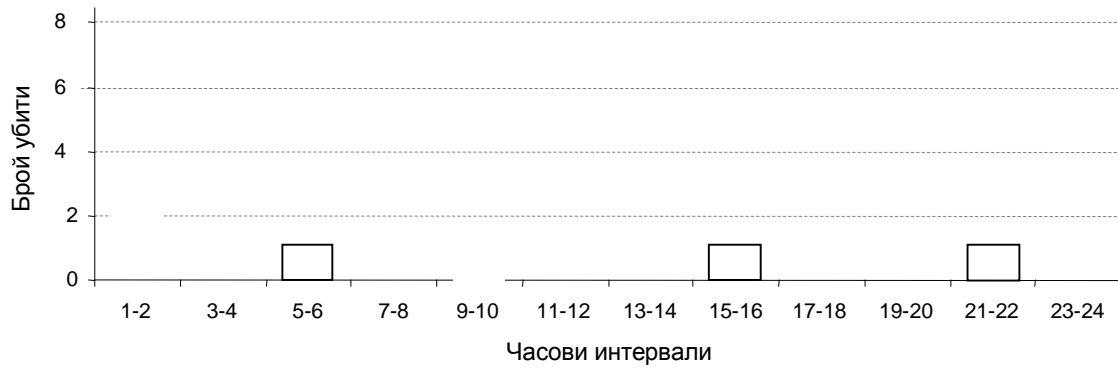
2011 г.

Убити при ПТП през 2011 година, разпределени по часове от денонощието



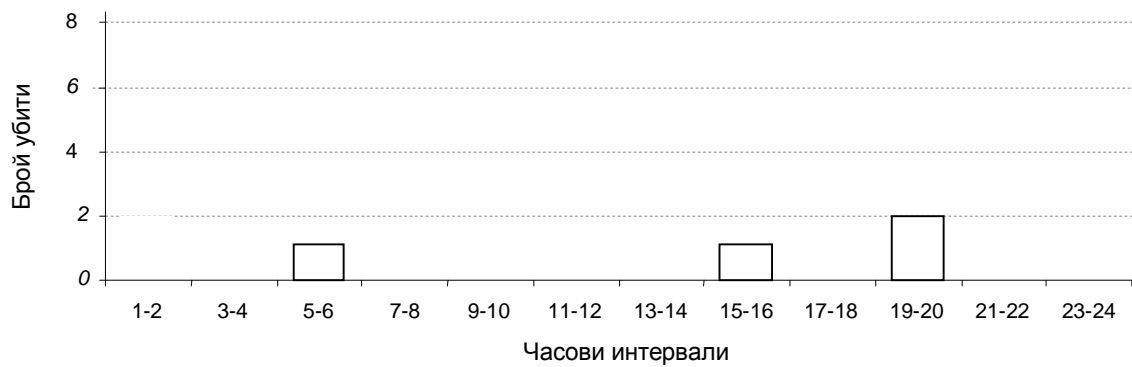
2010 г.

*Убити при ПТП от вида "блъскане на пешеходец" през 2010 година,
разпределени по часове от денонощието*

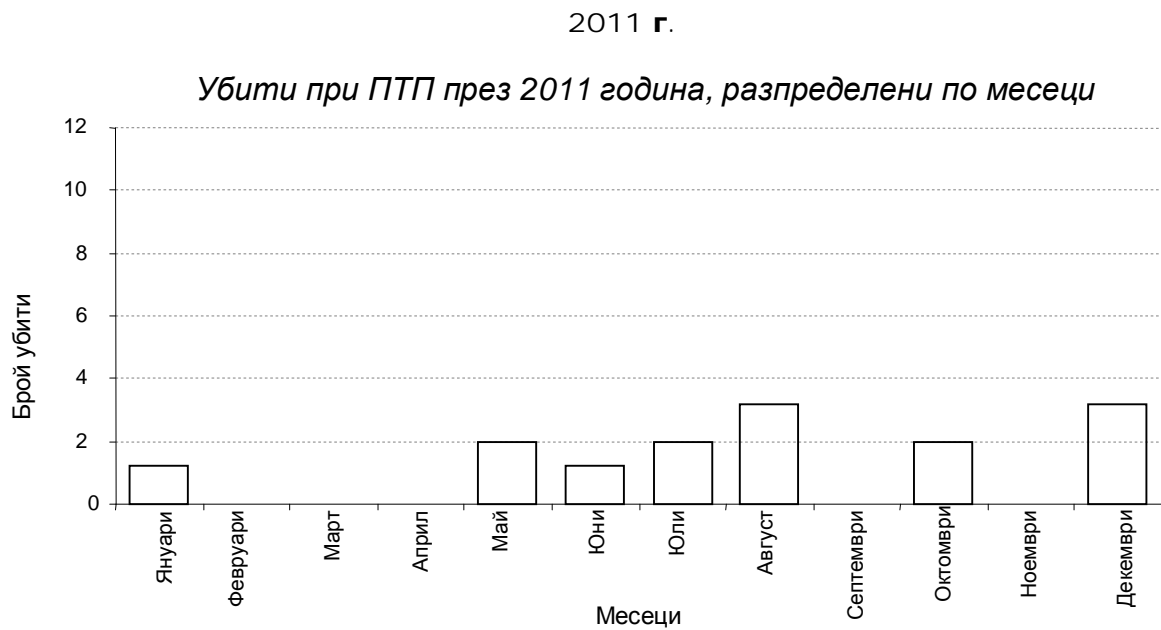
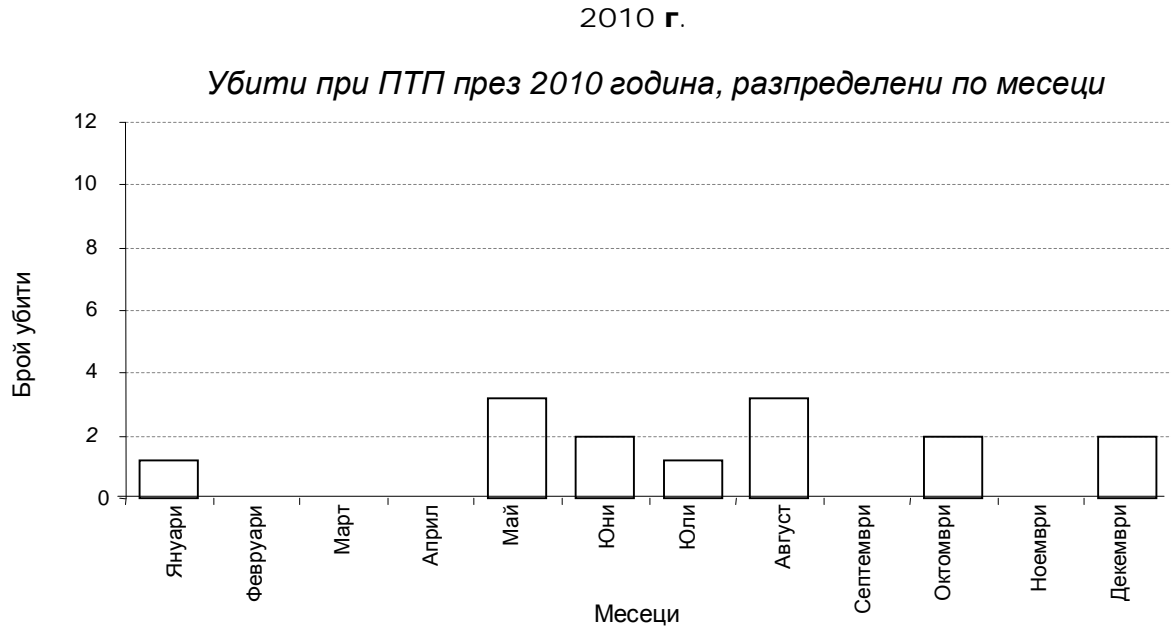


2011 г.

*Убити при ПТП от вида "блъскане на пешеходец" през 2011 година,
разпределени по часове от денонощието*

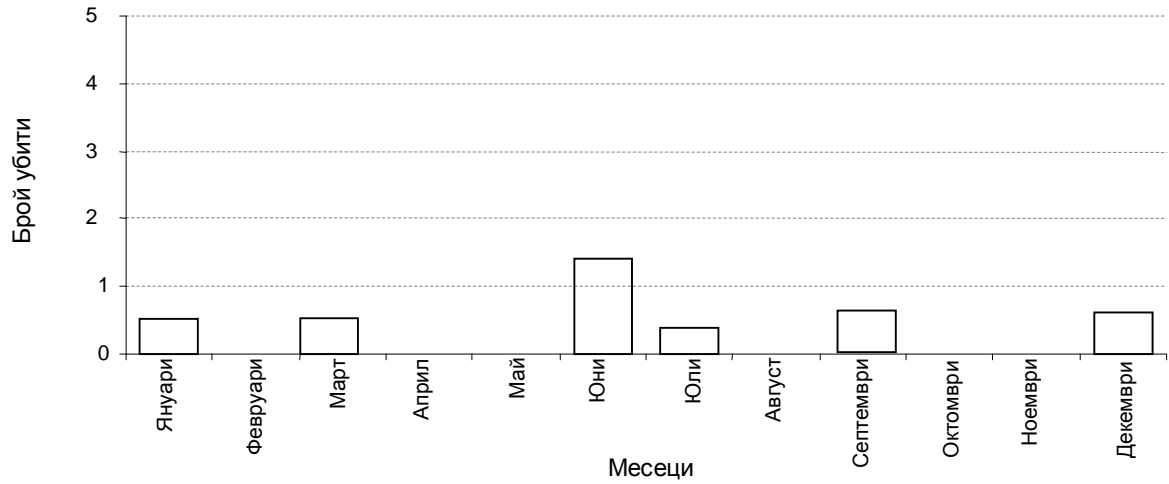


11.2.6.3. По месеци



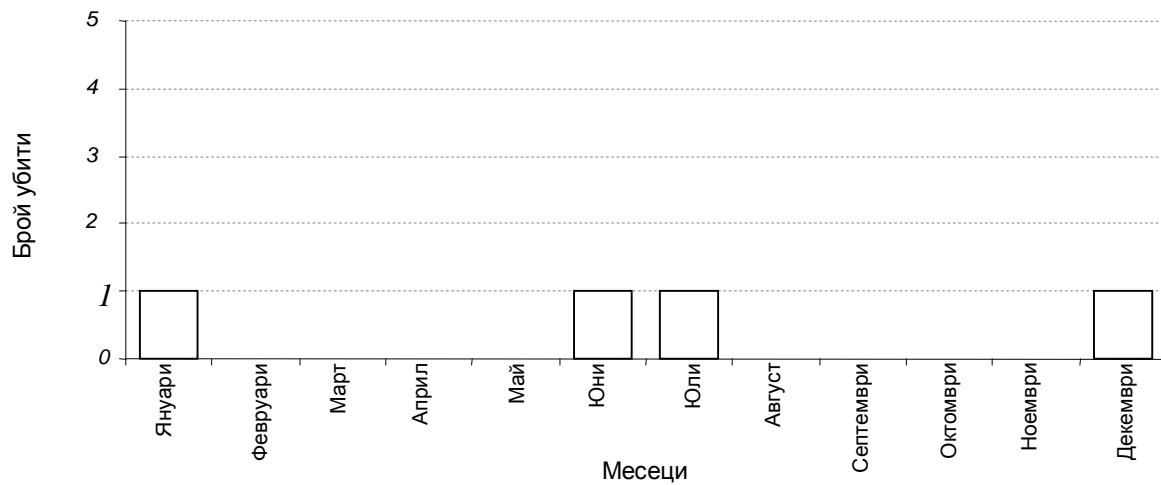
2010 г.

Убити при ПТП от вида "блъскане на пешеходец" през 2010 година,
разпределени по месеци



2011 г.

Убити при ПТП от вида "блъскане на пешеходец" през 2011 година,
разпределени по месеци



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

1. Най-голям е броят на пътнотранспортните произшествия и жертвите при тях поради превишена и несъобразена скорост:

2010 г. - 5 загинали и 31 ранени;

2011 г. - 6 загинали и 28 ранени.

Всеки втори загинал по вина на водачите на МПС е поради несъобразяване на скоростта с конкретната обстановка и превишаване на разрешената скорост.

2. Неправилното изпреварване и навлизане в лентата за насрещно движение ежесечно дава жертви:

2010 г. - 1 загинали и 7 ранени;

2011 г. - 3 загинали и 16 ранени.

3. Отнемането на предимство наранява и убива невинни хора:

2010 г. - 3 загинали и 5 ранени;

2011 г. - 2 загинали и 2 ранени.

4. Висока е смъртността при младите хора от 18- до 24-годишна възраст:

2010 г. - 5 загинали и 10 наранени;

2011 г. - 1 загинал и 19 наранени.

5. Поради загуба на управление и самостоятелни ПТП през:

2010 г. - 6 загинали и 24 ранени;

2011 г. - 3 загинали и 24 ранени.

6. С най-тежки последствия са челните удари между МПС:

2010 г. - 4 загинали и 15 ранени;

2011 г. - 5 загинали и 26 ранени.

7. Запазва се високият дял на пешеходната аварийност:

2010 г. - 3 загинали пешеходци и 9 ранени;

2011 г. - 4 загинали пешеходци и 9 ранени.

8. При различни видове ПТП през:

2010 г. - 5 загинали пътници и 26 ранени;

2011 г. - 1 загинал пътник и 24 ранени.

Като пътници в леките автомобили през:

2010 г. - 3 загинали и 20 ранени;

2011 г. - 24 ранени.

9. Използването на обезопасителните колани от пътуващите в моторните превозни средства и попаднали в пътнотранспортно произшествие е сравнително ниско. Общо от загиналите водачи и пътници при ПТП през:

2010 г. - над 62% са били необезопасени, а при ранените - над 49%;

Общо 5 загинали и 33 ранени пътници и водачи са били необезопасени.

2011 г. - над 60% са били необезопасени, а при ранените – над 53%.

Общо 6 загинали и 31 ранени пътници и водачи са били необезопасени.

10. В населените места през:

2010 г. са регистрирани 28 ПТП, при които са загинали 6 и били тежко наранени 21 души;

2011 г. са регистрирани 28 ПТП, при които са загинали 4 и били тежко наранени 26 души.

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

Голяма част от усилията за подобряване на пътната безопасност в предходния период бяха съсредоточени върху борбата с нарушителите на правилата за движение. Анализът на данните показва, че голяма част от произшествията, възникнали на територията на областта, са в резултат на грешки от шофьорите или другите участници в пътното движение, от пропуските в безопасността на пътната инфраструктура, нивото на безопасност на автомобилния парк, полаганите грижи за спасяване и оказване на помощ на пострадалите от пътнотранспортните произшествия.

За успешното решаване на проблемите по опазване живота и здравето на хората в пътното движение следва непрекъснато да се разширява кръгът на ангажираните институции от държавния сектор, неправителствените организации, частния сектор и гражданското общество в област Монтана за изпълнение на принципа на споделената отговорност.