

**Областна стратегия
за подобряване безопасността на
движението по пътищата
(2012-2020 г.)**

Област Сливен



**ЗАЕДНО МОЖЕМ
ДА СПАСИМ ЖИВОТА
НА ПОВЕЧЕ ХОРА**

март 2012 г.

I. УВОД

Безопасността на движението по пътищата е важен обществен проблем. Всяка година в света около 1,3 млн. души умират вследствие на ПТП – повече от 3000 души на ден и повече от половината от тези хора на са били в превозните средства. Други 20-50 мил. души са изложени на по-леки злополуки, без смъртоносни наранявания и тези наранявания са важна причина за инвалидност в света.

Пътнотранспортните произшествия са една от трите водещи причини за смърт при хората на възраст 5 и 44 години. Ако не се предприемат незабавни и ефективни действия, се предвижда жертвите по пътищата да станат петата водеща причина за смърт в света, което се оценява на 2,4 млн. смъртни случаи всяка година. Пътнотранспортните произшествия съществено засягат, т.е. влошават качеството на живот на обществото като цяло и на неговите членове. В резултат на пътнотранспортните произшествия националните икономики всяка година търпят загуби в размер над 2% от brutния вътрешен продукт. През 2009 г. в рамките на Европейския съюз са отчетени загуби от ПТП в размер на 130 млрд. евро. Намаляване на нараняванията и смъртните случаи по пътищата ще намали страданието, ще предостави възможности за растеж и освобождаването на ресурси за по-продуктивна употреба.

За периода 2000 - 2010 г. по пътищата на страната в резултат на ПТП са загубили живота си 10 627 граждани. 98 770 са получили специализирана медицинска помощ след сериозни наранявания, част от тях са останали с трайни увреждания за цял живот.

Съществува тенденция на ограничаване на тежките ПТП и жертвите при тях през периода. Най-малък е броят на загиналите през 2010 г. - 775, което представлява най-ниската стойност от 1966 г. до 2010 г.

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.

Територията на областта се състои от четири общини. Пътната мрежа е с дължина 1210 км. На територията на областта се намират път I-6 и път II-66 /Е-772/, които до голяма степен оформят аварийността в областта. Двата пътя са с голяма интензивност на движението над 11000 МПС на ден. През активния летен сезон все

по-често пропускателната възможност на двата пътя е на предела на възможностите им. Образуват се километрични колони от МПС, а през активния летен сезон през почивните дни се стига и до блокиране на движението.

На територията на областта е в ход строителството на АМ “Тракия”. Очакваме при въвеждането и в експлоатация обстановката по БД на територията да се подобри. Същевременно ще бъде необходимо да се увеличи административния капацитет на структурите на ПП за осъществяване на качествен и ефективен контрол.

Състояние на оперативната обстановка по безопасността на движението на територията на област Сливен за периода 2001 – 2010 г. е следното:

Година	ПТП общо	ПТП тежки	Убити	Ранени
2001 г.	1056	257	45	296
2002 г.	1034	231	33	301
2003 г.	1148	275	39	375
2004 г.	1321	260	36	327
2005 г.	1513	271	45	328
2006 г.	1630	262	31	331
2007 г.	1855	274	37	347
2008 г.	2136	295	63	376
2009 г.	1562	254	29	314
2010 г.	1416	245	36	313

За посочените десет години броя на регистрираните ПТП е 14761, на тежките 2624 при които са загинали 394 и 3308 са ранените участници в движението.

Средно за разглеждания период са регистрирани по 1476 ПТП на година от които 262 тежки с 39 убити и 331 ранени.

II. ПРЕДМЕТ НА СТРАТЕГИЯТА

Настоящата стратегия за изпълнение на „Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата в РБ за периода 2011-2020 г” е разработена от Комисията по безопасност на движението в област Сливен /ОКБДП/ на основание т.2 от Решение № 946/22.12.2011 г. на Министерски съвет за одобряване на „Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата в РБ за периода 2011-2020 г”.

Водещи компоненти на Областната стратегия за безопасност на движението са:

- Дейности по формиране на безопасно поведение на участниците в движението;
- Изграждане и поддържане на ниско конфликтна пътна инфраструктура, даваща ясни послания към участниците в движението и осигуряваща защитата им при фатални грешки;
- Автомобилен парк с висока степен на техническа изправност;
- Активна и пасивна безопасност;
- Своевременната медицинска помощ;

Планираните в стратегията мерки, свързани с образованието и квалификацията, с безопасността на инфраструктурата, точното прилагане на законовите и подзаконовите нормативни актове, с безопасността на превозните средства и уязвимите участници в пътното движение са предпоставка за реализирането на широк обхват от разнообразни дейности. Тези дейности ще доведат до редуциране на пътнотранспортните инциденти в областта и последиците от тях, а оттам и за постигане насоките на европейската политика в областта на пътната безопасност, по отношение на намаляване броя на убитите по пътищата до 2020 г.

Дейностите в областната стратегия са в съответствие със:

Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата в Република България за периода 2011-2020 г;

- Закон за движение по пътищата;
- Закон за пътищата;
- Закон за устройство на територията;
- Закон за местното самоуправление и местната администрация;
- Директивите и резолюциите на Европейския съюз /ЕС/ и др.;

За изпълнението на залегналите конкретни дейности се разчита най-вече на съвместната работа на Областна администрация с четирите общини от област Сливен, Сектор „Пътна полиция” при Областна дирекция на МВР – Сливен, Областен отдел „Контролна дейност – ДАИ” – Сливен, Областен съвет на Български червен кръст – Сливен, Регионален инспекторат на образованието – Сливен, Регионална здравна инспекция, Областно пътно управление, Център за спешна медицинска помощ, Съюз на автомобилистите в България – Сливен, Съюза на преподавателите по авто-мото подготовка – Сливен, Сдружение на таксиметровите водачи – Сливен, Пътнически превози” ЕАД - Сливен.

Областната стратегия за подобряване състоянието на безопасността на движението по пътищата е отворена по своя характер документ и може да се актуализира в съответствие с динамично променящата се среда.

III. ЦЕЛ

Основната цел на настоящата стратегия, съобразена с Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 – 2020 година е :

Намаляване броя на убитите при ПТП с 50%, а броя на ранените с 20 %. През 2020 г. броя на убитите на територията на областта не трябва да надвишава 20, а броя на ранените не трябва да е по-голям от 265.

IV. СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ

Участникът в пътното движение е първото звено от веригата на безопасността по пътищата. Каквито и технически мерки да се прилагат, ефективността на политиката за пътна безопасност зависи в крайна сметка от поведението на участниците в движението. По тази причина от съществено значение са образованието, обучението и контролът относно спазването на правилата за безопасност на движението разписани в различни нормативни актове. Но системата за пътна безопасност трябва да отчита също така човешките грешки и неадекватното поведение и да ги поправя, доколкото това е възможно — не съществува нулев риск. Поради това всички елементи и особено превозните средства и инфраструктурата следва да са „толерантни“, така че да се предотвратяват такива грешки водещи до ПТП и да се ограничават последиците от тях за участниците в движението, по-специално за най-уязвимите участници.

За да се изпълни основата цел – намаляване наполовина на общия брой на смъртните случаи по пътищата до 2020 г., Областната стратегия за подобряване състоянието на безопасността на движението по пътищата на област Сливен дефинира седем цели и действия за 2012-2020 г.

Цел №1: Подобряване на образованието и обучението на участниците в пътното движение.

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.

Участниците в движението следва постоянно да се обучават по проблемите на безопасността по социални и училищни програми, служебни семинари, кампании и чрез медиите. Комисията предлага да се насърчава по-широк подход и образованието да се разглеждат като цялостен процес – „непрекъснато учене” през целия живот – обучение от ранна възраст на децата в семейството и в училището, обучение преди полагане на изпит за получаване на свидетелство за управление на МПС и след полагане на изпит.

Всички тези мерки и дейности трябва да се реализират при едно много важно условие: Строга диференциация според вида на участника в движението, неговия интелект, възрастови особености и други индивидуални качества. “Общото” говорене в много от случаите дава точно обратен ефект от желания.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ И МЕРКИ:

1. Усъвършенстване на контролната и методическа дейност на директорите и учителите в посока превантивна дейност.
2. Привличане на родителите, семейството и училищните настоятелства в процеса на намаляване на вероятността от ПТП с участието на деца.
3. Планиране на допълнителни дейности с децата, родителите и учителите, относно предприемане на превантивни мерки за гарантиране на сигурността на подрастващите и ограничаване на предпоставките за възникване на ПТП.
4. Да се предвиди възможност за “обществен” контрол над подготовката и провежданите изпити от кандидат водачите.
5. Да се търси отговорност от инструкторите обучавали и служителите, които са ги изпитвали, когато обучаваните и изпитвани водачи са допуснали ПТП с пострадали до три години от придобиване на правоспособността.

Цел №2: Повишаване на контрола по спазване правилата за движение.

Контролът относно спазването на правилника за движение по пътищата продължава да бъде ключов фактор за създаването на условия за значително намаляване броя на смъртните случаи и нараняванията. Трите основни фактори за смъртните случаи са превишената скорост, шофирането след употреба на алкохол и не употребата на предпазни колани и каски.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ И МЕРКИ:

1. Изграждане на съвременно видеонаблюдение на най-невралгичните места по уличната и пътна мрежа.
2. Дейността на контролните органи от МВР и МТИТ да се извършва с приоритет към предотвратяване и пресичане на нарушенията на правилата за движение водещи до настъпване на тежки ПТП.
3. Нарушенията свързани с неправилно паркиране да се констатираат и санкционират от специализирани общински органи.
4. Да се предвиди административен капацитет на органите свързани с АНД по линия на БД, като се спазва принципа “Бързина и процесуална икономия”.
5. Да не се извършват административни услуги на граждани дължащи глоби за извършени от тях нарушения на правилата за движение.
6. Кампании за контрол относно спазването на разпоредбите на нормативни актове /законови и подзаконови/, регламентиращи организацията на движението, обучението и възпитанието на участниците в движението и санкции за нарушенията.

Цел №3: По-безопасна пътна инфраструктура.

Пътната инфраструктура е един от основните фактори, оказващи влияние върху безопасността на движението по пътищата. Добре обезопасена пътна инфраструктура допринася за намаляване на смъртните случаи и нараняванията на участниците в движението.

Комисията ще гарантира включването на изисквания за безопасност в исканията за финансиране от фондовете на ЕС във връзка с пътната инфраструктура в държавите-членки.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ И МЕРКИ:

Извън населените места:

1. Сектор “ПП” да открива и обследва участъците с концентрация на ПТП на територията на областта (УКПП). Набраната информация да се предоставя на компетентните органи за предприемане на мерки за обезопасяването им.
2. Два пъти в годината преди летния активен сезон и настъпването на есенно-зимния да се извършва “ревизия” на Републиканските пътища. Констатираните слабости да се отстраняват в най-кратки срокове;

3. Непосредствено преди настъпването на есенно- зимния сезон да се организират и провеждат работни срещи с участието на всички компетентни ведомства и фирми имащи отношение по проблема.
4. Изграждане на изкуствено осветление на кръстовища и пътни отсечки разположени по пътища с интензивно движение и преобладаващи влошени от мъгла пътни условия.
5. Извършването на анализ относно необходимостта от определяне на нов вид класификация на пътищата според тяхното предназначение и интензивност на движението, както и според нивото на тяхната безопасност.
6. Обезопасяване на железопътните прелези по пътищата в населените места и извън населените места.
7. Сигнализиране на пътните участъци с концентрация на ПТП.
8. Изграждане на съоръжения за обезопасяване на опасни участъци от междуселищните пътища като предпазни парапети, изсичане на растителност около опасни завои за по-добра видимост при движение и др. превантивни мероприятия.
9. Планиране и изграждане на безопасни зони за паркиране в близост до магистрали и главни артерии.
10. Проектирането и изграждането на елементи на пътната инфраструктура, имащи ключово значение за запазване живота и здравето на участниците в движението, да се осъществява на основата на Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19.11.2008 г. и прилагане на наши и чужди добри опити.

В населените места:

1. Изграждане на съвременно изкуствено осветление на кръстовища и пътни отсечки разположени по улиците с интензивно движение и преобладаващи влошени от мъгла пътни условия.
2. Предприемане на мерки за обезопасяване на пътни артерии находящи се в гр. Сливен (бул. “Банско шосе”, бул. “Бургаско шосе”, бул. “Стефан Стамболов” и др.) по които са регистрирани тежки ПТП поради нарушения на скоростните режими.
3. Мерки насочени към извеждане от града на товарния трафик.

4. Създаване на организация за подобряване на управлението на движението по улиците в градовете чрез въвеждане на нови светофарни уредби, кръгови движения, вливания и отливания на пътния поток.
5. Обезопасяване на пешеходните пътеки в съответствие с изискванията на Указания за обезопасяване на пешеходните пътеки по пътищата, отворени за обществено ползване и по улиците в населените места, одобрени със Заповед №Из-359/24.02.2012 г. на министъра на вътрешните работи и Заповед №РД-02-14-447/24.02.2012 г. на министъра на регионалното развитие и благоустройството.

В зоните на хоризонталните криви:

1. В дългосрочен план реализиране на проекти, чрез които ще се “изправят” или разширят платната за движение, включително и изграждане на допълнителни ленти в районите на хоризонтални криви, които се проявяват като УКПТП.
2. Подобряване на видимостта в зоните на хоризонталните криви.
3. Подобряване на сигнализацията с цел съевременно предоставяне на информация на водачите на ППС за характера на кривата чрез използването на т.нар. променящи се пътни знаци.
4. Поддържане в изправност на пътната маркировка в зоните на опасните криви.
5. Поставяне на предупреждения за водачите за кривите с регистрирани множество тежки пътнотранспортни произшествия.
6. Изграждането на т.нар. „тресящи полоси“.

В зоните на кръстовищата:

1. Изграждане на повдигнато пътно платно при отделни кръстовища с цел намаляване на скоростта при преминаване, предимно в населените места;
2. Изграждане на обезопасени спомагателни острови за осигуряване на безопасно пресичане на платното за движение от пешеходците;

Цел №4: По-безопасни 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 и светлинните сигнални уредби, новите системи за предупреждение и

контрол на устойчивостта, скоростта, системите на обезопасителни колани и въздушните възглавници и др.

Повишаването на безопасността на парка от пътни превозни средства е ключов фактор за постигане целите на националната стратегия за подобряване на безопасността на движението.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ И МЕРКИ:

1. Да се предвиди възможност за контрол над КТП извършващи периодични технически прегледи от страна на органите на ПП и представители на неправителствени и обществени организации.
2. Осъществяване на контрол на техническата изправност на МПС, носенето на необходимите документи от водача на МПС.
3. Провеждане на сезонни СПО по контрол на техническата изправност на МПС – „пролет-лято”, „есен – зима”.
4. Кампании, целящи максимално използване на елементите на пасивна безопасност в автомобилите – предпазни колани, въздушни възглавници, обезопасителни системи за деца и др.

Цел №5: Стимулиране използването на съвременни технологии за повишаване на пътната безопасност.

Интелигентните транспортни системи притежават значителен потенциал за подобряване на безопасността на движението – например чрез въвеждането на системи за откриване на произшествия и за контрол на движението, които са в състояние да предоставят в реално време информация на участниците в пътното движение.

През следващите седем години ИТС следва да допринесат в решаваща степен за подобряване на ефективността и бързината на спасителните операции – по-специално чрез въвеждането на общоевропейска бордова система eCall за спешни повиквания от превозните средства. Следва да бъдат проучени въздействието и възможностите за разширено използване на eCall, по-специално с оглед подобряване на спасителните операции за мотоциклетисти, тежкотоварни автомобили и автобуси.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ И МЕРКИ:

1. Комисията ще проучи възможността за модернизиране на превозните средства чрез допълнително оборудване със системи за подпомагане на водача.

Цел №6: Подобряване услугите за спешна помощ и грижите за намаляване на последствията от ПТП.

Макар броят на смъртните случаи да намаля в периода 2001-2010 г., броят на хората с нараняванията е все още много голям. Намаляването на броят на

нараняванията е едно от приоритетните действия в Европа през следващото десетилетие. Нараняванията вследствие на пътни произшествия са признати за основен проблем на общественото здравеопазване и на международно ниво, по-специално от Световната здравна организация и в рамките на Десетилетието на ООН за действие по отношение на пътната безопасност.

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 доболнична и специализирана медицинска помощ. В тази връзка следва да се повиши оперативността при реагиране при тези ситуации, да се подобри способността на системата на здравеопазване и на другите системи за осигуряване на подходяща неотложна помощ и по-продължителна рехабилитация на жертвите на катастрофите.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ И МЕРКИ:

1. В сътрудничество с всички заинтересовани страни в пътната безопасност ще се предлагат мерки относно наранявания при ПТП и оказване на първа помощ.
2. Провеждане на обучителни мероприятия по оказване на първа долекарска помощ на сектор "Пътна полиция", ПБЗН, учители, ученици и други групи от населението като участници в движението.
3. Изграждане на УП по време на активния летен туристически сезон, разположени по пътя София-Бургас, на които да се намират линейки и спасителни автомобили за по-бързото достигане и оказване на медицинска помощ на лица пострадали от ПТП.

Цел №7: Защита на уязвимите участници в пътното движение.

Броят на смъртните случаи и тежките наранявания на уязвимите участници в движението, като например водачи на мотоциклети и мотопеди, пешеходци и колоездачи е значителен и продължава да се увеличава. Освен тона на други участници в пътното движение е присъща „уязвимост” (например хора в напреднала възраст, малките деца, хора с увреждания) независимо от тяхната роля в движението (пешеходци, водачи на МПС, пасажери). Тяхната уязвимост е особено голяма в градските райони.

Пешеходци и велосипедисти

Пешеходците, заедно с велосипедистите, са най-уязвимата група участници в движението. Пешеходците са жертва на пътнотранспортни произшествия, дължащи се на неправилни действия на водачите на моторни превозни средства /МПС/, техните собствени грешки или неподходяща транспортна инфраструктура. 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. Една от съществените причини за настъпилите ПТП е липса на подходяща инфраструктура в населените места, която безопасно да се ползва от велосипедистите

ПРЕДЛОЖЕНИЯ И МЕРКИ:

1. Повишаване на информираността на обществото за нуждата от по-голяма безопасност за децата-пешеходци, промяна на поведението както на пешеходците, така и на водачите.
2. Контрол по спазване на правилата за движение от пешеходците.
3. Провеждане на засилен общински и полицейски контрол по изпълнението на разпоредбите за паркиране и спазването на предимството в зоните на пешеходни пътеки, спирките на МПС за обществен превоз на пътници.
4. Провеждане разяснителни кампании по училища на тема „Уважение към пешеходеца – равноправен участник в пътното движение” и за опасностите от пешеходното движение.
5. Обучение на децата и учениците по безопасно управление на велосипеда.
6. Поощряване на местните власти за построяване на тротоари, велосипедни алеи и детски площадки за успокояване и регулиране на движението.

Мотоциклетисти и мотопедисти

Друга уязвима група участници в движението е тази на мотоциклетистите. Мотоциклетистите имат специфичен проблем с контролирането на своите МПС и с високата уязвимост при ПТП. Често мотоциклетистите не обръщат достатъчно внимание на редица правила за движение като например управление със скорост, която ще позволи 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.

Броят на мотоциклетите и мотопедите постоянно нараства. Особено в градовете те са добро решение с оглед на увеличаващия се трафик, ограничения брой места за паркиране и високите разходи за собствениците на автомобили. В сравнение с автомобилите, моторните превозни средства с две колела са по-нестабилни, по-незабележими и осигуряват по-малка защита на водача. Тези превозни средства участват в много висок брой пътни произшествия с фатален изход или със сериозни последици, повечето от които стават в градове и се дължат на човешка грешка.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ И МЕРКИ:

1. Организиране и провеждане на специализирани обучения с водачите на мотоциклети с обем на двигателя над 750 куб. см. преди началото на активния летен сезон.
2. Организиране и провеждане на регламентирани мероприятия включително и състезания с водачите на мотоциклети с основна насоченост безопасно и правилно управление на мотоциклета
3. Повишаване на ползваемостта на обезопасителни каски от водачите на двуколесни МПС чрез провеждане на специализирани полицейски операции /СПО/.
4. Свеждане до минимум на броя на неправоспособните водачи на мотоциклети и мотопеди чрез провеждане на специализирани полицейски операции /СПО/.

Нови водачи

За младите шофьори на възраст от 18 до 24 години съществува значително по-голям риск да попаднат в тежко ПТП. Този риск е до 4 пъти по-голям в сравнение с водачите на възраст 30 до 59 години.

Редица фактори допринасят за относително високия процент на участие в ПТП на младите и новите шофьори и тяхното опасно поведение на пътя. Те са свързани преди всичко с неопитността и младежката възраст: психическа 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 възможности, подценяване на ситуациите и др.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ И МЕРКИ:

1. Организиране и провеждане на регламентирани мероприятия включително и състезания с новите водачи според тяхната правоспособност и възраст с основна насоченост безопасно и правилно управление на лекия и товарния автомобил, автобус, специализирана машина и т. н.
2. 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;
3. Усъвършенстване на системата за обучение на кандидатите за 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.;

4. Усъвършенстване на нормативната база за завишаване на изискванията и отговорността към новите водачи: по-малък първоначален брой контролни точки, нулев толеранс по отношение допустимия минимум на алкохол, пониски скорости на движение първоначално, ограничения за движение през нощта и превоз на пътници, ограничение към мощността на автомобила, обозначаване на автомобила и др.
5. Провеждане на информационни кампании, свързани с безопасното участие в движението на младите водачи, повишаване ангажиментите на семействата и институциите, имащи отношение към проблема;
6. Усъвършенстване на системата за оценка качеството на работата на различните институции, ангажирани с обучение и проверка на уменията и знанията на младите водачи.

Деца

Безопасността на децата – участници в пътното движение е особено актуален проблем за цялата общественост, тъй като е пряко свързан с опазване живота и здравето на децата от една страна, и с подготвянето на знаещи, културни и дисциплинирани участници в движението утре.

Основна отговорност за големия брой деца – жертви на ПТП носят възрастните – родители, учители, възрастни участници в движението, държавни институции, организатори на движението, общински власти и др.

В три основни направления може да се търси промяна на броя на жертвите деца – обучение на формиране на навици за безопасно участие в движението, правилен превоз на децата и създаване на безопасна инфраструктура, съобразена с особеностите на детската възрастова група.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ И МЕРКИ:

1. Провеждане на родителско-учителски срещи с участието и на децата, както и представители на полицията насочени към обучението на децата и родителите за безопасно поведение на улицата
2. Подобряване информираността на децата в семейната среда по правилата за безопасност на движението. Участие на полицейски служители в родителско-учителски срещи в училищата.

3. Провеждане на обучение на децата в детските градини за безопасно участие в пътното движение. Участие на полицейските служители при провеждане на практически занятия с децата.
4. Провеждане на обучение на ученици от 5 до 7 клас за безопасно участие в пътното движение като пешеходци и велосипедисти.
5. Организиране на срещи на районните инспектори, младшите районни инспектори, служителите от градския пътен контрол към съответните Районни полицейски управления с децата и учениците с цел повишаване на културата им на поведение като участници в движението, разбиране на необходимостта от спазване на правилата за безопасно движение и зачитане правото на другия на пътя.
6. Организиране на състезания, викторини, конкурси, изложби, забавни игри, свързани с прилагането на правилата за БДП
7. Насочване вниманието на директорите на детските градини и училищните ръководства за участие на децата и учениците в националните конкурси за детска рисунка и есе по безопасност на движението, обявявани ежегодно от Министерството на образованието и Министерството на вътрешните работи, както и други активни конкурси.
8. Оборудване на кабинети и кътове в учебни и детски заведения за обучение на деца в БДП
9. Снабдяване на детските градини и училища, с изградени кабинети или кътове по БДП, с видео и аудио-информационни материали, табла, помагала, необходими за подобряване на обучението по БДП.
10. Изграждане на кабинети по БДП в детските градини и училища, снабдени с необходимата техника и учебни помагала.

V. ФИНАНСИРАНЕ

Източниците за финансиране на Областната стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата 2012-2020 г., ще се осигуряват от бюджетите на четирите общини, републиканският бюджет, бюджетът на Агенция “Пътна инфраструктура”, от предприсъединителните програми на ЕС и възможности за финансиране на програмата от Структурните фондове и Кохезионния фонд на Европейския съюз.

VI. МОНИТОРИНГ

- Утвърждаване на практика за проследяване процеса по реализиране на 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 за изпълнение целите на стратегията и намаляване на жертвите по пътищата;
- Организиране и провеждане на обществени дискусии за изпълнение на стратегията и изменение на пътнотранспортната обстановка;
- Провеждане на междинна оценка за изпълнение целите на стратегията и постигнатите резултати през 2015 г.;

VII. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Областната стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на територията на област Сливен е създадена, за да консолидира усилията на обществото като цяло и отделните индивиди за намаляване броя на ПТП и последиците от тях в област Сливен.

Само общата отговорност „Подобряване безопасността на движение по пътищата” може да промени личното отношение и моделите на поведение на участниците в движението и да направи пътищата по-сигурно място за всички ни.

Съвместната дейност на държавни институции, общински власти и неправителствените организации могат да постигнат желаните и необходими подобрени условия за безопасност на движението по пътищата на област Сливен.

Областната стратегия се съобразява с даденостите, обстоятелствата и възможностите на пътното движение в РБ и се заема с разрешаване на ключови проблеми, свързани с безопасността на движението от различни гледни точки.

Поставената рамка е добра основа за предприемане на конкретни мерки, свързани с инфраструктурата, образованието и квалификацията, прилагането на законовите и подзаконовите нормативни актове, които могат да редуцират пътните инциденти и настъпилите последици от тях.

Последно, но не на последно място, целта на настоящата Областна стратегия за подобряване на безопасността на движение по пътищата на територията на област Сливен е да покаже къде сме, какво искаме и как можем да подобрим качеството на съвместното ни съжителство по пътищата.