

Безопасността по пътищата-законодателство и практика на страните от Европейския съюз

Безопасността по пътищата е тема, чиято актуалност значително се увеличи през последните години както в национален, така и в европейски план. “ Безопасността на движението” е термин, който излиза от обичайните си технически и юридически значения и придобива национална и наднационална значимост. В световен план бремето от смъртността в резултат на пътнотранспортни произшествия е потресаващо. Населението на три до седем държави с численост като България –между двадесет и петдесет милиона души годишно претърпяват сериозни тежки травми, голяма част от които ги осакатяват за цял живот. Този значим проблем на общественото здраве води до широки социални и икономически последици, които ако останат неотчетени, ще засегнат устойчивото развитие на страните и тяхната национална сигурност. Настоящата презентация извежда акцентите от законодателството в тази насока на страните-членки на ЕС като акцентира на добрите практики и поставя актуалните въпроси, свързани с безопасността по пътищата.

Проблемите в областта на пътната безопасност се задълбочават с всеки изминал ден. Затова свидетелстват ежегодно милионите загинали и осакатени за цял живот хора в резултат на ПТП. За да бъде намерен изход или поне решение, което да редуцира числеността на жертвите и пострадалите, е необходимо засилване на международното сътрудничество и постоянно споделяне на добри практики и опит.

Пътнотранспортните произшествия са сред трите водещи причини за смърт на хората между 5 и 44 години-след сърдечните заболявания и рака. Едно дете умира на всеки час ежедневно в ЕС вследствие на ПТП. Задълбочен анализ на проучванията в сферата на пътната безопасност сочат, че последователното използване на доказани стратегии за превенция на територията на ЕС може да спаси повечето от тези животи. Така ще бъдат спестени също така милиарди евро, изразходвани ежегодно за лечение на наранявания и ще позволи деца и подрастващи да растат в здравословен климат и да дадат активния си принос за бъдещ икономически растеж на Европа. Защитата на децата е инвестиция, която освен да спаси живот, ще спести средства сега и ще гарантира такива в бъдеще.

През 2009 г. повече от 35 000 души са загинали по пътищата на Европейския съюз, т.е. изчезнал е един средно голям европейски град. Ранените пък са дори повече от населението на столицата ни-около 1.5 млн души. Толкова са и убитите по цял свят всяка година. . В световен

мащаб данните са още по-шокиращи-над 300 души всеки ден намират смъртта си на пътя, като се има предвид, че повече от половината от тях не са били в превозните средства.

Щетите за обществото във финансово измерение също са огромни- възлизат на около 130 милиарда EUR през 2009 година за страните от ЕС.В по-глобален аспект, подобни нива на пътните травми налагат огромни икономически разходи, представляващи между 1% и 3% от БВП на повечето страни по света.

В центъра на действията на политиката за пътна безопасност трябва да са гражданите: тя трябва да ги насърчава да поемат основната отговорност за себе си и за другите участници в движението. Политиката на ЕС за безопасност по пътищата има за цел повишаването на пътната безопасност,гарантиращо безопасна мобилност на гражданите навсякъде в Европа.

Тя следва да спомогне за равнопоставеност на участниците в движението по пътищата чрез целенасочени усилия за подобряване на безопасността на по-уязвимите измежду тях.Необходим е интегриран подход към пътната безопасност. Тя е тясно обвързана с политиките в множество области, включително енергетика, околна среда, заетост, образование, работа с младежта,обществено здравеопазване, научни изследвания, иновации и технологии, правосъдие,застрахователно дело, търговия и външни работи. 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. 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 и да се ограничават последиците от тях за участниците в движението, по-специално за най-уязвимите участници.

Най-много смъртни случаи се случват по селските и градските пътища (съответно 56 % и 44 % през 2008 г. срещу 6 % по автомагистралите).

Затова следва да се намерят начини прилагането на съответните принципи на безопасното управление на инфраструктурата постепенно да обхване и второкласната пътна мрежа на държавите- членки.

Броят на смъртните случаи и тежките наранявания на уязвими участници в движението, като например водачи на мотоциклети и мотопеди, колоездачи и пешеходци, е значителен и в някои европейски държави продължава да се увеличава. През 2008 г. те представляват 45 % от всички

смъртни случаи по пътищата и статистическите данни показват, че досега не им е обръщано достатъчно внимание.

Изграждането на по-безопасни транспортни средства и пътища, оформянето на инфраструктура с грижа към пешеходците и велосипедистите, повишаването на гражданската отговорност на пътя биха намалили значително щетите и броя на пострадалите и убитите и биха дали доказателство, че сме способни да се обединим, без значение от националност и религия, пол и възраст, в една обща кауза-каузата за живот.

Безопасността по пътищата вече не се разглежда едностранно като записани на юридически език правила за движение по пътищата и изисквания към пътните превозни средства и лицата, които ги управляват, а по-скоро като комплекс от социални, юридически, научни и икономически условия за нормалното и ефективно съществуване на движението по пътищата и за осигуряването и запазването на най-значимото благо – човешкият живот.

Редица законодателни мерки и инициативи дават добър пример за това накъде да бъдат насочени усилията на мисията ни.

ФРАНЦИЯ

Шофьорската книжка се отнема временно при:

- Повторно превишаване на максималната допустима скорост с 50 или повече км/ч при условията на рецидив – за не повече от три години. В този случай точките на водача могат да се намалят наполовина;
- Неспазване на минималната необходима дистанция между две превозни средства в тунел - за не повече от три години. И в този случай точките на водача могат да се намалят наполовина;
- При шофиране в лентата за принудително спиране – за не повече от три години;
- При шофиране в насрещното движение – за не повече от три години;
- При неподаване на сигнал за промяна на посоката на движение – за не повече от три години;
- При неспазване на достатъчна дистанция – за не повече от три години;
- При настъпване на пътната маркировка (разделителните линии) – за не повече от три години;
- При движение в забранена посока - за не повече от три години;
- При неработещи стоп-светлини – за не повече от три години;

Най-широко застъпената принудителна административна мярка в Кодекса е принудителното временно отнемане на шофьорската книжка на нарушителя. За разлика от българските органи, френските такива са оправомощени да отнемат книжката не само, когато нетрезвото или неадекватно поведение на водача е установено чрез техническо средство или чрез кръвна проба, но и когато те имат основание да подозират наличието им.

В случай на пътен инцидент, довел до смърт на човек, полицейските служители задържат шофьорската книжка на шофьора, спрямо когото съществува една или повече основателни причини за съмнение, че е причинил нарушение, свързано с максимално допустимата скорост на движение или на правилата за заобикаляне, задминаване или предимство на преминаване.

Предвид фундаменталното значение на безопасността по пътищата, като сфера, засягаща основни права на човека (правото на живот), подобряването на регламентацията и най-вече въвеждането на нови състави на нарушения е наложително. Бихме могли да вземем пример от френския законодател, въвеждайки разпоредби, свързани с екологичното право – нива на шума, замърсяване, технически изисквания към автомобилите. Повишаването на качеството в тези категории, освен че би имало положително влияние върху човешкото здраве, би ни приближило с още една стъпка към европейските стандарти

УНГАРИЯ

По пътищата на Унгария през 2007 г. са регистрирани повече от 20000 случая на пътно транспортни произшествия с нараняване на хора при които 1230 човека са загубили живота си.

Комисията на Европейския съюз занимаваща се с транспортната политика, в бялата си книга препоръчва през 2011 г. да бъде намален броя на жертвите по пътищата с 50% спрямо 2010 г. Конференцията на транспортните министри на Европейския съюз потвърди същата цел за 2012 г.

В Европейския съюз, превишаването на скоростта, е една от най-големите причини за трагедиите по пътищата. Според преценка на експерти всяко четвърто пътно транспортно произшествие е свързано с превишаване на скоростта, така че, ако се ограничат тези нарушения биха се спасили 10000 живота в рамките на страните от общността.

В Унгария нарушението превишаване на скоростта е едно от най-честите, една от причините за причиняване на катастрофи и на тежки телесни повреди или смърт.

Причината е, че при бързо шофиране значително нараства вероятността за предизвикване на катастрофа и намалява възможностите за нейното предотвратяване.

У нас, причинените телесни повреди при ПТП съставлява 30 %, а смъртните случаи над 40 % свързани с превишена или несъобразена скорост от шофьори на превозни средства. Този голям процент изисква взимането на по-сурови мерки спрямо нарушителите на скоростните ограничения.

В Европейския съюз след превишената скорост следващата причина за ПТП е употребата на алкохол, като трябва да се вземе предвид, че пияния шофьор в повечето случаи превишава и позволената скорост. Според преценка на експерти в ЕС около 2-3% от шофьорите карат в нетрезво състояние. Загиналите шофьори при ПТП поради каране в нетрезво състояние съставлява около 30-40 % .

Борбата с управлението на МПС в нетрезво състояние би могла да предотврати 25% от ПТП и би спасило в годишен аспект около 9 000-10000 живота в рамките на страните от общността.

От всички ПТП причинили телесни повреди, през 2007 г. 13,8% са поради употреба на алкохол., което значи, че средно всяко 7-мо ПТП е причинено от нетрезвен шофьор.

Най-беззащитните участници в движението са пешеходците и управляващите превозни средства на две колела, при които поради липса на други защитни средства, при ПТП вероятността да получат смъртоносни рани значително е по-голяма. В Унгария през 2006 г. 3491 пешеходци са пострадали от които 212 със смъртни рани. Този въпрос изисква повишено внимание, понеже смъртните случаи при ПТП всеки шести е пешеходец.

През 2007 г. в страните на общността са загинали в резултат на ПТП 8260 възрастни хора (над 65 г.). Поради особеност на движението вероятността от ПТП с възрастни хора е 16 пъти по-голяма в сравнение с по-младите. В момента възрастните хора над 65 г. в ЕС съставляват 8%, но ако тенденциите в популацията продължат през 2050 г. се очаква да достигне 30%. Тази тенденция може да доведе до увеличаване на ПТП

След възрастните в категорията беззащитни участници в движението попадат и мотористите на които също трябва да се обърне внимание. Според преценка на експерти при мотористите вероятността за смъртен изход при ПТП е 18 пъти по-голям отколкото при шофьор на автомобил.

Според изследвания на транспортната сигурност, в Унгария положението на транспортната сигурност е неблагоприятно, преди всичко заради показателите на тежестта на злополуките. Прекалено много умират при ПТП, прекалено малка е вероятността ранените да оцелеят.

Изследванията на транспортната сигурност показват, че тежестта на злополуките може да се намали по най-ефективен начин чрез намаляване на скоростта.

Системата от средства и начини на превантивната дейност трябва да следва измененията в живота и обществото. Съвременната информационна и комуникационна дейност в Европа предава необходимата информация късо, отразява същността, с кампанийни шокиращи елементи, като показва последиците от нарушенията на правилата. Важен е избора на целевата група, изпращане на разбираеми послания, избиране на оптимален комуникационен канал и информацията да бъде формулирана на разбираемия език за целевите групи.

Превантивната дейност трябва да е насочена основно към важни цели на транспортната сигурност.

Съответно в трите години на програмата за транспортната сигурност в Унгария са определени следните приоритети за превантивна сигурност:

2008 –борба с превишената скорост,

2009 –борба срещу кормуването в не трезво състояние,

2010 – предотвратяване на катастрофи с пешеходци.

По време на действието на програмата, заинтересованите органи, организации и институции, определят главните посоки на дейността си координирано, като вземат предвид по горните приоритети.

За повишаване на ефективността на дейността по предотвратяването на катастрофи, е необходима политическа подкрепа от най-високо ниво. Затова е необходимо да се образува една нова управленческа система на ниво правителство, която би могла да осигури реализирането на задачите на транспортната сигурност, бърза реакция и ефективно сътрудничество между министерствата

Управлението на ниво правителство осигурява възможността за подходящо преобразуване на правната рамка, както и обезпечаване на необходимите финансови средства. Преди образуването на новата система за управление за предотвратяването на катастрофи е необходимо да се направи проучване за въздействието и взаимодействието на министерствата помежду си. Задачите на новата управленческа структура биха могли да бъдат определяне на главните насоки, приоритети на превантивната дейност, както и определяне на условията на работа, и нейното обезпечаване. (Според някои концепции, председател на „Националния съвет за предотвратяването на катастрофи” би могъл да бъде министъра отговарящ за транспорта, а заместник председател - министъра отговарящ за право охранителните органи, докато всекидневната работа би се извършвала от междуведомствената комисия.)

СЛОВЕНИЯ

Особеност на словашкото законодателство е задължението за шофьорите в периода от 15-ти ноември до 15-ти март на всяка календарна година да управляват автомобили, снабдени със зимни гуми, поради

тежките зимни атмосферни условия в страната. Дебелината на грайфера на гумите трябва да е минимум 4 милиметра. От това законово изискване е предвидено изключение – в същия период водачите могат да управляват автомобил, оборудван с летни гуми със същата дебелина на грайфера, само ако в багажника на колата си имат вериги. Ограничението се отнася и до МПС с маса над 3,5 тона.

След приемането на България в ЕС автомобилният парк на страната бързо и качествено се обнови. По улиците и пътищата на страната, поне според статистиката, за последните 4-5 години се движат значително по-нови и надеждни автомобили – към 2000 г. средната възраст на автопарка на България е била 15-19 години, докато към 2010 вече е 9-14 години.

Решаването на проблема, подобряването на безопасността по пътищата би трябвало да се извършва на много нива едновременно – от подобряване и актуализиране на законодателната рамка, до повишаване на качеството на боята за пътна маркировка.

Друга стъпка към подобряване на безопасността на пътя е подобряване на инфраструктурата, при това не само чрез изграждане на нова пътна мрежа, или чрез ремонтване на наличната. Става дума за изграждане на подлези и надлези за пешеходците, като по този начин ще се осигури едновременно тяхната сигурност и повишаване на скоростта на придвижване на пътищата и облекчаване на трафика. Изграждането на кръстовища с независимо преминаване (“кръстовища на две нива” или “кръгови”) също гарантира в по-висока степен безопасността на участниците в движението

Основният недостатък на България не е неефикасността или непълнотата на законодателната рамка, а некачественото и незаинтересованото ѝ прилагане и осъществяване от страна и на контролните и изпълнителните институции, и на отделния шофьор. Решението на проблема с ниската безопасност на пътя идва на толкова от законодателната инициатива, колкото от политическата и личностната. Докато отделният държавата и отделният шофьор не напрегнат сили и не положат усилия за подобряване на условията и качеството на придвижването, написаното в националното и европейското законодателство ще си останат добри пожелания, а статистиката ще е все така черна.

ГЕРМАНИЯ

В Германия, ако видимостта поради мъгла, сняг или дъжд, е по-малка от 50 м, водачите не могат да управляват моторното превозно средство (МПС) със скорост, по-висока от 50 км/час, освен ако не се изисква по-ниска скорост. Трябва да се шофира с такава скорост, че да може да се спре в

границите на видимия участък. В България конкретно ограничение за скоростта при такива условия няма

В случаи на смърт компенсацията обхваща разходите за проведеното лечение, както и всички загуби, които е понесъл пострадалият заради намалена трудоспособност или пълна нетрудоспособност или заради увеличаване на неговите потребности. Лицето, отговорно за компенсацията, трябва да поеме разходите и за погребението.

В случаи на телесни наранявания или заболявания се компенсират разходите за лечение, както и загубите, породени от намалена трудоспособност или увеличаване на неговите потребности. За щети от неимуществен характер може да се иска парична компенсация.

Съществена е разликата в наказанията. В Германия наказанията, предвидени за конкретните нарушения, са доста по-сериозни, като наказанието лишаване от свобода присъства в почти всички случаи, придружено с алтернативното наказание глоба, което позволява избора на най-подходящото за случая и дееца наказание. Глобите са в значително по-големи размери, дори да се съпостави с немския стандарт на живот. Друга разлика се състои в това, че наказанието лишаване от свобода е регламентирано не само в Наказателния кодекс, но и в Закона за движение по пътищата. Добре би било в България по-често да се прилага наказанието отнемане на шофьорската книжка за сериозните нарушения или в случаи на повторност.

АВСТРИЯ

В Австрия както финансовите, така и административните санкции са доста респектиращи. Те, както и тези в повечето европейски страни, предвиждат отнемане на разрешителното за управление на шофьора при повечето нарушения на пътя. Например:

При превишаване с над 40 км/ч в населено място или с над 50 км/ч извън населено място, се налагат глоба до 726 евро и отнемане свидетелството за правоспособност за 2 седмици, при повторно нарушение в рамките на 2 години – за 6 седмици.

При надвишаване с повече от 60 км/ч в или от 70 км/ч извън населено място книжката се отнема за 6 седмици. Ако превишаването е с над 80 км/ч в или с над 90 км/ч извън населено място отнемането е за 3 месеца.

При превишаване с над 90 км/ч в или с над 100 км/ч извън населеното място отнемането е най-малко за 6 месеца.

При повторно нарушение с повече от 40 км/ч, но не повече от 60 км/ч, в или от 50 км/ч, но не повече от 70 км/ч, извън населено място

отнемането е за 6 седмици. При повторно нарушение във всяка друга комбинация отнемането е за най-малко 6 месеца.

Грубо надвишаване на скоростта при училища, детски градини, пешеходни пътеки или велоалеи; нарушаване на забрана за преминаване при лоша видимост. В тези случаи глобата е от 36 до 2180 евро, отнемането най-малко за три месеца

При неоставане на мястото на инцидент, неоказване или неповикване на помощ, когато инцидентът е настъпил вследствие управлението на МПС и е пострадал човек, глобата е от 36 до 2180 евро, отнемането най-малко за три месеца.

ИСПАНИЯ

Пътните инциденти струват на испанското правителство над 9 млрд Евро годишно. Над 4032 намират смъртта си през 2004 година, над 2061 са тежко ранени и инвалидизирани за цял живот, над 1967 са леко ранени. Интересна е практиката при залавянето на нарушител на пътя с чуждо гражданство. За чуждите шофьори при нарушение на пътя се налага глоба, която следва да бъде платена на място. При липса на пари компетентният орган съпровожда нарушителя до място откъдето би могъл да изтегли пари. В случай на отказ колата се спира от движение до заплащане на съответната глоба.

Съвет за безопасност по пътищата – създаване на консултативен орган, който ръководи, координира и изработва пътната политика и основните насоки за безопасност по пътя и намаляване на жертвите. Има хетерогенен състав от държавни представители до такива на частни компании, синдикални организации и НПО. Изготвя стратегическите планове за безопасност по пътищата и предлага законодателни промени в тази сфера съгласно предварителни подробни анализи на статистики, регистри на автомобили, пътни произшествия и др.

АНГЛИЯ

В Англия ако някой извърши престъпление на пътя съдът може да отнеме съответните точки от свидетелството за управление на моторно превозно средство, да наложи забрана за управление на каквото и да е моторно превозно средство за определен период. Освен това съдът може да задължи провинилият се шофьор отново да се яви на шофьорски изпит.

Ако забраната за управление на МПС е за по – малко от 56 дни, съдът подпечатва върху удостоверение за управление на МПС периодът, в който съответният водач няма право да управлява и му връща документите обратно. Провинилият се шофьор може отново да шофира след изтичане на забраната.

Ако забраната за управление на МПС е за период по – голям от 56 дни, провинилият си шофьор ще трябва да поднови шофьорската си книжка преди да се върне на пътя.

За всяко нарушение, което носи наказателни точки, съдът има силата да наложи отнемане на шофьорската книжка. Това може да стане за период, който съдът сметне за уместен, но обикновено е в порядъка между седмица до няколко месеца.

В случай на сериозно нарушение, като опасно шофиране или шофиране в нетрезво състояние, съдът трябва да наложи отнемане на шофьорската книжка

В допълнение към наказанията, които съдът може да реши да наложи, цената на застраховката е вероятно да се повиши значително след обвинителната присъда за сериозно транспортно нарушение. Това е защото застрахователните компании предполагат, че такива водачи е по-вероятно да бъдат въввлечени в катастрофа.

Водачите е необходимо да докажат, че са способни да шофират преди тяхното свидетелство да бъде върнато в края на периода на отнемането й. Смятам, че в Закона за движения по пътищата трябва да се вкарат поправки, които да гласят, че ако през кратък период от време се комулират повече нарушения на даден водач, то неговата шофьорска книжка да бъде отнемана.

ЛИТВА

Подобно на България, държавното управление на автомобилния транспорт в Литва се извършва от Министерството на транспорта и съобщенията, както и от общински институции.

Назначава се специална комисия за безопасността по пътищата, която да следи за осъществяване на политиката в тази област. Нейните функции са очертани в гл. 2-ра от Закона за безопасността по пътищата на Република Литва. Комисията се избира от правителството като в нея могат да бъдат включени представители от държавна и общинска администрация, както и представители от неправителствени организации. Когато е необходимо други физически или юридически лица представители на предприятия, които не притежават статута на юридически лица, също могат да бъдат включени в състава на Комисията.

Задълженията на Комисията са да определя приоритетите за подобряване на безопасността по пътищата, и да ги включи в специална програма за безопасност по пътищата. Комисията координират дейността на държавната и общинска администрация и на другите лица изпълняващи програмата за движение по пътищата. Тя координира действията извършващи се в сферата на опазване безопасността по пътищата, осъществяваща се от държавна и общинска администрация, публични

организации, юридически и физически лица и юридически лица с нестопанска цел. Комисията се отчита се пред Правителството относно изпълнението на политиката по безопасност по пътищата. Анализира състоянието на безопасност в Литва. Формира специални групи от експерти, които да определят причините за особено тежки катастрофи.

Мерките за подобряване безопасността на движението и начина на финансирането им се установяват с държавна програма за безопасност по пътищата. Предоставят се различни начини за обучение и прилагане на мерките за безопасност, включващи: повишено внимание около начални и основни училища, промяна на организацията по пътищата с висока концентрация на пътни инциденти, поддръжка на пътищата, законова уредба, образователни мероприятия, научни изследвания, подготвени от специалисти и прилагане на превантивни мерки от полицията.

“Устойчива безопасност в Нидерландия“ и „Визия нула в Швеция“ са най-широко известните примери за визии на пътна безопасност, които са били възприети и от други страни. И в двете основната идея е системата на пътното движение да се смени с такава, която елиминира всички известни възможности за човешка грешка и намалява физическите щети при ПТП, които не могат да бъдат избегнати. Тъй като визията се споделя от всички заинтересовани страни, отговорността за безопасността на движението по пътищата е също споделена между участниците в движението, проектантите на системата, пътните служби, производителите на автомобили и пр., т.е. между всички, които са пряко или косвено включени в движението по пътищата.

Устойчиво безопасната пътна система има за цел да предотврати пътнотранспортните произшествия (ПТП), а ако такива се случат, да минимизира последиците от тях. Тя се основава на идеята, че хората правят грешки и са физически уязвими. Има пет основни принципа: функционалност, хомогенност, предвидимост, толерантност и осведоменост на държавата. Визията „Устойчива безопасност“ оказва голямо въздействие върху практическата работа по пътната безопасност; тя е довела и продължава да води до прилагането на мерки за ефективна и устойчива пътна безопасност. Така например една от последиците от принципа за хомогенност е, че моторните превозни средства (МПС) и уязвимите участници в движението (пешеходци, велосипедисти) могат да си взаимодействат само ако скоростите на МПС са ниски. Ако скоростите не могат да се поддържат ниски, се изискват отделни приспособления за уязвимите участници в движението. Мерките за постигане на тази цел включваха съществено увеличение на броя и големината на зоните до 30 км/ч в населените места, въвеждането на зони до 60 км/ч извън населените места и ограничаване на скоростта на кръстовищата.

През 1997 г. шведският парламент прие „**Визия нула**“ – една нова и смела политика за пътна безопасност, основаваща се на четири принципа:

– Морал: човешкият живот и здравето са най-важни; те имат приоритет пред мобилността и другите цели на пътнотранспортната система.

– Верига на отговорността: доставчиците, професионалните организации и професионалните участници в движението са отговорни за безопасността на системата. Участниците в движението отговарят за спазването на правилника и разпоредбите.

Ако участниците в движението не спазват правилника и разпоредбите, отговорността се прехвърля върху доставчиците на системата.

– Философия на безопасността: хората правят грешки; пътнотранспортните системи трябва да намалят до минимум

възможността за грешка и за причинените щети, когато бъдат допуснати грешки.

– Промяна на действащите механизми: доставчиците и контролните органи на пътнотранспортната система трябва да положат максимални усилия, за да осигурят безопасността на всички граждани и всеки от участниците трябва да е готов да се промени, за да се постигне безопасност.

Белгийският фонд за пътна безопасност е добър пример за това как да се постигне „повече сигурност за по-малко пари“. Има две особености на тази мярка, които са особено обещаващи за нейното прилагане в други страни: използването на постъпленията от глоби за целите на пътната безопасност и възможността за връщане на изразходваните средства, ако те не могат да бъдат оправдани. Фондът набира средства от глоби за нарушения на правилника на движение и оказва финансова помощ на полицейските служби за действия по пътната безопасност (контрол), насочени към превишена скорост, управление под въздействието на алкохол, непоставени предпазни колани, транспорт на тежки товари, опасно паркиране, агресивно поведение в пътното движение и пътнотранспортни произшествия през почивните дни. Разходите трябва да се оправдават, като парите, които не са изразходвани или отчетени, могат да се върнат. Белгийският фонд за пътна безопасност бе въведен през 2004 г. Фондът може да се използва от федералните или от местните полицейски сили и се управлява от федералните министерства на мобилността и транспорта и на вътрешните работи.

Фондът е довел до подобрене и засилване на контролните дейности при такова поведение в движението по пътищата, за което се знае, че допринася за тежки ПТП. Дейностите се основават на планове за действие, като качеството и ефективността на тези планове подлежат на оценка. Мярката е евтина, тъй като се самофинансира. Повечето европейски страни прилагат **кръгово движение** на кръстовищата и техният брой нараства бързо. От 1986 г. насетне над 2 000 кръстовища с кръгово движение са изградени в Нидерландия, повечето в населени места, и още

се планират. Швеция е имала 150 кръстовища с кръгово движение в началото на осемдесетте години, а сега има 2 000. Кръговото движение има за цел да се намали скоростта на кръстовищата и да се избегнат сблъскванията под прав ъгъл и челните удари. Кръговото движение има освен това по-голям капацитет от обикновените кръстовища с път с предимство или светофари. При приближаване на кръгово движение водачът е принуден да намали скоростта си на влизане, което намалява тежестта на ПТП. След реконструкция на обикновено кръстовище в кръгово движение броят на ПТП с ранени ще се намали с 32 % за кръстовище с три пътя и с 41 % за кръстовище с четири пътя. Цифрите са съответно 11 % и 17 % при реконструкция на кръстовище със светофар в кръгово движение. Съотношението между разходите и ползите при реконструкцията на типично кръстовище с три или четири пътя в кръгово движение е около 2 .

Смята се, че алкохолът допринася за 20 до 25 % от ПТП с тежки и смъртоносни наранявания.

Устройството за блокиране на запалването при употреба на алкохол или **Alcolock** е електронно устройство, което не позволява МПС да бъде пуснато в движение, ако водачът е пил повече от допустимото. За да се определи концентрацията на алкохол в кръвта, водачът трябва да духне в анализиращото устройство, преди да пусне автомобила в движение и след това през случайни интервали от време, докато управлява автомобила. Обикновено това устройство се използва, за да се попречи на хора, които са били санкционирани за управление след консумация на алкохол, да извършат ново нарушение. в.тези случаи блокиращото устройство (*Alcolock*) е често пъти част от по-широка програма за превенция, включваща медицинска и психологическа помощ. Тези устройства се използват и в професионалния транспорт. Те са създадени извън Европа (САЩ, Австралия, Канада). От европейските страни Швеция въведе устройството *Alcolock* преди повече от 10 години. Напоследък има пилотни проекти в редица европейски страни, между които Белгия, Норвегия и Испания; други страни, напр. Обединеното кралство, планират такива проекти. Програмите за въвеждане на устройства от типа *Alcolock* се нуждаят от законодателни мерки, от организация за монтаж на устройството и „прочит“ на данните от измерванията и от организация за оценка и оказване на медицинска и психологическа помощ на водачите. Рискът от ПТП с наранявания в МПС, оборудвани с блокиращо устройство *Alcolock*, се намалява с около 50 %. Освен това се смята, че тези устройства водят до спад с 40 до 95 % на рецидивите при санкционирани за управление под въздействието на алкохол водачи. Разходите за програма *Alcolock* за нарушители включват разходи за въвеждане (администрация, медицински преглед и монтаж, около 400 евро), текущи разходи за една

година (наем на устройство *Alcolock* и четири медицински прегледа, около 2 000 евро) и разходи за демонтаж (около 100 евро).

Според оценките пълното спазване на законодателството за движението по пътищата би могло да намали ПТП с 50 %.

За да се увеличи тази вероятност и оттам – ефективността на контрола, важно е полицейските проверки да бъдат:

- придружени с достатъчно публичност;
- редовно провеждани в течение на дълъг период от време;
- непредсказуеми;
- ясно забележими, и;
- да е трудно да бъдат избегнати

За постигането на максимална безопасност е важно полицейският контрол да се насочи главно към нарушения на правилата за движението, които имат пряка, доказана връзка с пътната безопасност (като превишаване на скоростта, управление под въздействието на алкохол, неизползване на обезопасителни колани, неспазване на дистанция), и да се извършва на места и по време, когато се очаква нарушенията да имат най-силно въздействие върху безопасността. За да се повиши приемливостта на контрола и доверието в него, важно е да се избягва впечатлението, че той се прави, за да се увеличат приходите за местни, регионални или национални цели. В идеалния случай приходите от глобите трябва да постъпват обратно за дейностите по пътната безопасност и редовна обратна връзка трябва да показва положителните резултати от безопасното поведение в движението по пътищата на широката общественост.

Професионалното оказване на първа помощ през първия критичен час след случай на нараняване (т.н. *златен час*) е от решаващо значение. Ако пациентът с критично нараняване не получи адекватни медицински грижи в рамките на първите 60 минути, шансовете за успешното му възстановяване се намаляват драстично. Професионалната медицинска помощ на мястопроизшествието, стабилизирането на пациентите за транспортиране и безопасното транспортиране до травматичен център увеличават шансовете за оцеляване и намаляват вероятността за трайно увреждане. В този ред на мисли следва да се обърне специално внимание на децата-жертви на ПТП. Тъй като травмите при подобен тип инциденти са в повечето случаи предвидими съобразно тежестта му, би могла да се използва система, предварително подготвена за спешни случаи. За какво става дума? Прямо възрастта и теглото на всяко дете в аванс се подготвят необходимите количества и видове медикаменти, които биха могли да влязат в употреба. Така би се избегнала загубата на излишно време, както и би се минимизирала възможността да бъде допусната лекарска грешка. Подобен вид допълнително медицинско оборудване би могло да се постави в даден брой автомобили на “Спешна помощ” и да бъде на разположение

на медиците при всяко такова събитие. Разходите за това са значително по-ниски от тези за възстановяване на по-тежките евентуални травми след това.

Данните за пътната безопасност са много важни за разработването на добре обосновани стратегии за безопасността на движението. Какъв точно е проблемът? Какви са причините? Колкото повече знаем за тенденциите в областта на пътната безопасност и за причините, водещи до тези тенденции, толкова по-добре ще можем да изработваме и прилагаме адекватните решения. Безопасността по пътищата е не само сфера с много въпросителни и черна статистика, но и кауза, кауза за живот.