



Държавна агенция
„Безопасност на движението по пътищата“

БЮЛЕТИН

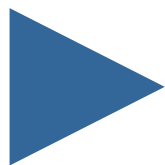
за безопасност
на движението по пътищата

2021

м. юли, брой 9



тема на броя:



Микромобилност



УВАЖАЕМИ ЧИТАТЕЛИ,

Представяме на Вашето внимание деветото издание на информационния бюлетин на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, посветено на микромобилността - навлизането в ежедневието на съвременните индивидуални средства за придвижване.

Бюлетинът също включва някои инициативи с участието на ДАБДП, състояли се във връзка с отбелязването на 29 юни - националният ден на безопасността на движението по пътищата, както и тематични информационни прояви, реализирани от областната комисия по БДП на област Търговище.

Специален акцент е поставен на пожарите в превозните средства, които заемат близо 25% от всички регистрирани пожари със загуби.

Изданието включва материал за ролята и развитието на метрополитена - подземните железници, наложили се като ефективна алтернатива за придвижване, предлагайки бърз, екологичен и безопасен обществен транспорт.

За любителите на моторспорта сме поместили интервю с автомобилен състезател и шампион в Балканския рали трофей, който разкрива пред нас вълнението от движението на висока скорост в контролирана среда.

Предвид ангажиментите за наблюдение ефективността в изпълнението на националната политика по БДП бюлетинът включва и материал за измерването на ключови показатели и докладването им на Европейската комисия през следващото десетилетие.

Тъй като избягването на пътен инцидент изисква не само изправност на превозното средство, но и способност да реагираме бързо и ефективно, предлагаме на Вашето внимание и някои полезни съвети при избора на подходящи обувки по време на шофиране, както и преглед на основни аспекти от човешките възприятия при взаимодействие с околната среда.

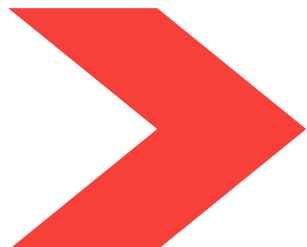
Не на последно място, рубриката „Доброто послание“ е посветена на едно училище от град Русе, което припознава пътната безопасност като мисия и неразделна част от образователния процес.

Бихме искали сърдечно да благодарим на всички партньори, сред които Първо основно училище „Отец Паисий“ - гр. Русе, областната комисия по БДП на област Търговище, г-жа Диана Стоянова - автомобилен състезател и Българската асоциация за електромобилност за приноса им в разработките и информацията за добри практики, които обогатиха съдържанието на настоящия брой.

Пожелаваме Ви здраве и безопасно пътуване!

Екипът на ДАБДП

В БРОЯ **ЩЕ НАУЧИТЕ:**



Инициативите:

национален ден на БДП стр. 4

29 юни в област Търговище:

тематични прояви за пътна безопасност..... стр. 9

Микромобилност:

скейтборд, ролери, тротинетки..... стр. 13

Внимание: пожар!:

пожарна безопасност в автомобила стр. 23

Метрополитенът:

метро транспортът стр. 29

Шосето не е писта:

Интервю с г-жа Диана Стоянова стр. 38

Измерване на безопасността:

ключови показатели за ефективност стр. 42

На педала:

избор на обувки за шофиране стр. 47

Човешките възприятия:

рискове и ограничения стр. 51

Доброто послание:

Първо основно училище „Отец Паисий“ - гр. Русе стр. 58



Нова площадка за обучение на деца по пътна безопасност в Южния парк

От 29 юни всички жители и гости на столицата могат да ползват новата площадка за игра и обучение по безопасност на движението по пътищата, обособена в зона около детска площадка в Южния парк. Инициативата се реализира съвместно от Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ и Столична община в рамките на Националния ден на пътната безопасност – 29 юни.



На площадката за обучение ще могат да се провеждат открити уроци от училища и детски градини. Всеки родител ще може да заведе детето си и да му покаже как да пресича безопасно, къде да се движи и да управлява велосипед и др. Целта е децата подробно да се запознаят с правилата за движение, както и с техническите средства за организация и регулиране на движението в безопасна среда.

Към момента подобни съоръжения има предимно в детски градини и училища. Затова Държавната агенция и Столична община обединиха усилия и поставиха основата на нова инициатива – повече такива съоръжения да има на обществено достъпни и масово посещавани места, за да се привлечат вниманието и интереса на най-малките към правилата за движение. Площадката е обособена на площ от около 350 кв. м.



Нов кабинет за интерактивно обучение по БДП в столичната детска градина „Деница“

Нов кабинет за интерактивно обучение по БДП беше официално открит в столичната детска градина „Деница“. В него ще се обучават около 200 деца, посещаващи градината, във всички възрастови групи – от 3 до 7 години. Ще се провеждат различни ролеви игри, с които да се придобият и повече практически знания.



Детската градина е сред добрите примери за активно обучение на децата от най-ранна възраст за правилата за движение. Изградена е площадка за обучение по безопасност, оборудвана със знаци, светофари и дори електрически автомобили и велосипеди. С откриването и на специализиран кабинет ще се подобри обучението в студентите и дъждовни дни, в които децата не могат да използват откритите площадки. Също така учебният процес ще се обогати с нови форми на практически демонстрации.



Около половината от всички столчета за деца в автомобилите се монтират погрешно

Множество проучвания в различни държави показват, че повече от половината столчета за кола частично или изцяло се монтират неправилно в автомобилите. В случай на инцидент това означава, че системите за безопасност няма да сработят максимално и животът, и здравето на детето са застрашени. Данните се потвърждават и от статистиката на пътнотранспортния травматизъм в България – повечето деца, пострадали тежко при пътен инцидент, са били пътници в автомобил.



За да се засили общественото внимание към темата, Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ и фондация „Деца на борда“ обединиха усилия и организираха двудневно обучение за бъдещи и настоящи родители. То включваше някои от най-важните съвети за безопасност на децата в автомобилите. Първата част се състоя онлайн, за да достигне до възможно най-много хора. Практическата част се проведе на открито, като родителите имаха възможност да дойдат със собствените си столчета за кола, за да получат насоки как да ги монтират и ползват правилно. Осигурени бяха демонстрационни обезопасителни седалки, както и автомобил, на който елементите, засегнати в обучението, бяха показани нагледно.



Близо 30% от младите водачи признават, че пишат/четат съобщения на телефона си, докато шофират

Тези данни са резултат от проучване сред близо 1200 шофьори на възраст до 26 г. Те бяха оповестени от д-р Милен Марков от Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ по време на официалното откриване на финалния етап на състезанието „Най-добър млад шофьор на България“.



„По време на първия етап на кампанията всички желаещи да участват решават онлайн тест. Заедно с партньорите ни от СБА обсъдихме, че това е много добра възможност да тестваме няколко теми в една целева група. Затова за втора поредна година включихме няколко въпроса под формата на анкета. В нея през 2021 г. се включиха близо 1200 човека“, обясни д-р Марков. Близо 85% от анкетираните млади водачи биха препоръчали да се шофира с придружител в първите седмици след взимане на шофьорска книжка, а близо 50% от участниците казват, че се чувстват готови да окажат първа помощ, ако станат свидетели на инцидент на пътя с пострадали, стана ясно от изнесените данни.

„Заедно с положителните наблюдения има и някои много притеснителни. Например, 1/4 от анкетираните казват, че имат приятели, които шофират под влиянието на алкохол или наркотични вещества. Тази цифра е плашещо голяма. Знаем, че младите хора са особено рискова група, когато говорим именно за употребата на упойващи вещества, и се надявам при бъдещи издания на кампанията, заедно с останалите партньори и институции, да намерим формата за привличане на допълнително внимание и към този факт“, каза още д-р Марков.



Гостуващ автор:

д-р Петя Анева,
Областна администрация -
Търговище

Членовете на ОКБДП Търговище отбелязаха Деня на безопасността на движението по пътищата

Денят на безопасността на движението по пътищата – 29 юни, беше отбелязан в област Търговище с различни тематични прояви на членовете на Областната комисия по БДП – общини, Областна дирекция на Министерство на вътрешните работи, Регионална дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“, Център за спешна медицинска помощ, Регионална здравна инспекция, Регионално управление на образованието, Областен съвет на Българския Червен кръст и Областен отдел „Автомобилна администрация“. Инициативите бяха в изпълнение на План-програмата за БДП на област Търговище за 2021 г., като целта им е повишаване на обществената чувствителност, формиране на социално отговорно поведение и култура на безопасно движение по пътищата.



ОТБЕЛЯВАМЕ 29 ЮНИ

Денят започна с флашмоб в централната част на град Търговище, чиято цел бе да привлече вниманието на обществото към проблема с безопасността по пътищата. Организаторите и участниците в събитието – представители на Център за подкрепа за личностно развитие – Обединен детски комплекс гр. Търговище, Българския младежки Червен кръст, Регионална здравна инспекция и Образователен център „Усмивки“, апелираха за толерантност от страна на всички участници в движението. „Животът е пред нас, не бива да го поставяме на карта, защото той е с предимство“ – заявиха те.

Представител на Областна дирекция на Министерство на вътрешните работи – Търговище запозна присъстващите с основните правила за движение, които всеки следва да спазва, без значение дали е пешеходец, велосипедист или водач на МПС. Желаетелите имаха възможността да се включат в предварително подготвени къртове по интереси, в това число по рисуване, спортни занимания и образователни игри. Доброволци от Българския младежки Червен кръст направиха демонстрация за оказване на първа помощ при ПТП. Активисти на ученическия парламент разпространиха стикери и флаери с послания за безопасно шофиране, изготвени от Областна администрация – Търговище.

По повод празника служители от общинските администрации в общините Попово и Опака раздаваха информационни материали за безопасно шофиране в съвместна инициатива с териториалната структура на Министерство на вътрешните работи. На 29 юни Община Омуртаг предаде по общинското кабелно радио информация на тема „На пътя може да е безопасно“.

По предварително определен график училищата и детските градини в област Търговище отбелязаха празника с множество инициативи за повишаване знанията на децата и учениците по значимия обществен проблем за безопасно движение по пътищата. Проявите бяха насочени към утвърждаване личния опит на децата относно нормите за поведение на пътя и формиране на култура за безопасно движение, като включиха: подвижни, дидактически, словесни и демонстративни игри, практически занимания, упражнения в реална среда, беседи, срещи-разговори, сюжетно-ролеви игри, интерактивни уроци, изложби на рисунки и др.

С реализираните популяризиращи и образователни инициативи 29 юни беше отбелязан в Търговище като празник на толерантността, с който местните структури затвърдиха ангажимента си към общодържавната кауза за опазване на човешките живот и здраве на пътя.

ОТБЕЛЯВАМЕ 29 ЮНИ





Подготвили материала:

Ана Кирякова, ДАБДП
Таня Спасова, ДАБДП
Българска асоциация
за електромобилност

Карането на скейтборд е едно от предпочитаните занимания през последните 10 и повече години. Скейтборд, наричан и само скейт, в класическия си вид представлява платформа от слепени пластове тънко дърво във вид на гъвкава дъска, поставена върху четири колела. Практикуването му се харесва от всички – момичета, момчета, деца и възрастни, и има защо. То е впечатляващо и привличащо с възможност за страхотните трикове. Ако сте начинаещи обаче, трябва да запомните някои съвети и правила, които да спазвате, за да се научите да карате правилно и безопасно, и накрая да станете истински професионален скейтър.

До началото на 50-те години на 20-и век сърфирането може да бъде определено като първоизточник на скейтборда. Сърфистите са имали идеята да пренесат усещането за каране на вълни по улиците, за да се забавляват с любимия си спорт и когато не са във вадата. Тези фенове на водния спорт били наречени „асфалтови сърфисти“. Съвсем естествено, първият скейтборд се е появил в горещите крайбрежни и островни части на Калифорния и Хавай. Използвани са по-къси дървени платформи за сърф и колела, изработени от метал, но без лагери. По-късно през 1978 г. Алън Гелфанд изобретява маневрата „Оли“, която се смята за велик трик и поставя скейтбординга в топ адреналиновите спортове. Това води до истинско възраждане на уличния скейтборд. 21 юни е обявен от Международната асоциация на скейтбордистките компании IASC, в която влизат всички основни дружества от скейтборд индустрията, марки и списания на международните дистрибутори, за Ден на скейтбординга (Go Skateboarding Day).



Ролерите винаги са били любими не само на децата. Когато ги обуеш, стават част от теб и можеш да ги караш навсякъде. Дават свобода и интересно преживяване. Освен това те могат да бъдат и страхотно упражнение, както и художествено изразяване. Разбира се, преди да се захванете с пързаянето, не забравяйте, че е добре да носите каска, налакътници и наколенки, особено ако опитвате нови маневри. Освен това най-добрите също носят предпазни екипи, така че бъдете като тях. Приятно пързаяне и не забравяйте защитната екипировка, както и безопасните за това места.

Годината е 1760, изобретателят е Жан-Жозеф Мерлин - първият, чието име е записано в историята като създател на примитивен модел ролери с метални колелца. През следващите двеста години кърките преминават през много подобрения – като изобретяването на полиуретановите колелца, например. Твърди се, че следващата голяма крачка в развитието на ролерите е направена през 50-те години на миналия век, когато сърфисти решават да махнат колелцата от кърките и да ги сложат на парче дърво, създавайки случайно скейтборда.



Индивидуални електрически превозни средства (тротинетки)

Нуждите на градската мобилност се променят. За да постигне Европа своите амбициозни цели в областта, градовете все повече предлагат на хората достъп до по-малки, по-устойчиви и по-лесни за използване видове транспорт. През последните години големите европейски градове възприемат решения за микромобилност, които предоставят редица предимства - с навлизането на индивидуалните електрически превозни средства се освобождават места за паркиране, намаляват се задръстванията и се ограничава замърсяването на въздуха. Този процес обаче е свързан и със сериозни опасения относно безопасността, като в отделните държави е въведена различна регламентация по отношение на ограниченията на скоростта, зоните на обслужване, изискванията за безопасност, минималната възраст на потребителите и други.



МИКРОМОБИЛНОСТ

През далечната 1817 г. известният изобретател Карл фон Драйс де Зауербрун от Германия патентова първото двуколесно превозно средство, задвижвано от човек. То бързо предизвиква истински фурор и вдъхновява множество други ентузиазирани изобретатели да надградят и усъвършенстват вече създаденото от Зауербрун. Превозното средство получава наименованието „машина за бързо ходене“, като прототипът е бил снабден с дървена рама, две колела, кормило и седалка. Придвижването е ставало чрез отблъскване от земята или чрез правене на големи крачки.

Прототипът на съвременните електрически тротинетки се появява през 1915 г. в Ню Йорк. Интересното при него е, че няма седалка, а водачът управлява прав - концепция, запазена и до днес. Превозното средство, наречено *Autoped*, е задвижвано от бензинов двигател, а любопитен факт е, че то се появява повече от десетилетие, преди да се появят първите светофари в САЩ и регулацията на пътното движение като цяло.



МИКРОМОБИЛНОСТ

Този тип превозни средства се разпространяват все повече в целия свят, като нашата страна не е изключение. Рискът от инциденти налага категорична нужда от разработването на задължителни минимални правила за тяхното безопасно движение по пътищата. Подобно е и мнението на Европейската комисия, която счита, че въпросът с новия тип превозни средства е проблемен, като държавите членки следва да намерят решения и да предприемат мерки за безопасно движение на електрическите превозни средства.

ДАБДП направи преглед на европейския опит в тази посока. Подходът на страните-членки на ЕС е различен. Някъде се приема, че потребителите са пешеходци и им е позволено да се движат по тротоари и по велосипедната инфраструктура, докато в други държави това е забранено. Максимално разрешената скорост също варира – от 18 (Белгия) до 20 км/ч (Франция и Германия). На места са въведени изисквания за регистрация, застраховка и задължителна минимална възраст на лицата, които управляват тротинетки.

С оглед липсата на единен международен подход и различната специфика в населените места ДАБДП инициира серия от експертни обсъждания с представители на местната власт, отговорните институции и гражданското общество. Агенцията счете, че въвеждането на нормативни изисквания е належащо, особено имайки предвид, че много деца и подрастващи се придвижват с тротинетки.

Европейската комисия в момента предприема действия по събиране на информация от държавите членки, която да послужи за последващ анализ и подготовка на законодателен акт, с който да бъде преодоляна установената празнота в действащата към момента нормативна уредба. До приемането на съответния европейски нормативен акт, с който да бъдат регулирани тези обществени отношения, беше необходимо на национално ниво в краткосрочен план да бъдат уредени най-малко следните въпроси:

- да се създаде легална дефиниция на понятието „индивидуални електрически превозни средства“, за да се преодолее съществуващата неяснота относно вида и характеристиките им, както и приложимите за тях разпоредби от Закона за движението по пътищата;
- да се определят изискванията към индивидуалните електрически превозни средства относно наличието на спирачки, звънец и др. характеристики;
- да се определят местата, на които е разрешено придвижването и използването на подобни пътни превозни средства;
- да се определи максимално допустимата скорост на движение на индивидуалните електрически превозни средства, както и да се регулира минималната възраст за техните водачи.

Тези обществени отношения са регулирани чрез Закон за изменение и допълнение (ЗИД) на Закона за автомобилните превози (ЗАП), с който се изменя ЗДвП и се създава национална правна регламентация за „индивидуално електрическо превозно средство“, обнародван в Държавен вестник, бр. 60, 7 юли 2020 г.

Основната концепция на новата правна уредба относно индивидуалните електрически превозни средства е да се създадат условия за безопасно придвижване предвид все по-голямата им популярност в Европа и в България. Предложената уредба е идентична с тази на придвижването с велосипеди по отношение на местата, на които е разрешено движението.

Според закона „индивидуално електрическо превозно средство“ е пътно превозно средство, оборудвано с електрически двигател/и и максимална конструктивна скорост, надвишаваща 6 км/ч, без или с място за сядане с височина на точка R (референтна точка на седене), ненадвишаваща 540 мм, когато превозното средство е с не повече от две колела или с височина на точка R, ненадвишаваща 400 мм, когато превозното средство е с три или повече колела, със собствена маса до 50 кг. Инвалидните колички, обслужващи лица с увреждания, не са индивидуални електрически превозни средства.



МИКРОМОБИЛНОСТ

При управление на индивидуално електрическо превозно средство водачът е длъжен:

- да ползва в тъмните часове на денонощието и/или при намалена видимост светлоотразителни елементи върху видимата част на облеклото, позволяващи да бъде лесно забелязан;
- да се движи по изградената велосипедна инфраструктура, а при липса на такава - възможно най-близо до дясната граница на платното за движение;
- в тъмните часове на денонощието и/или при намалена видимост да управлява индивидуалното електрическо превозно средство с включени светлини;
- да се движи с изправна спирачна система на управляваното индивидуално електрическо превозно средство;
- да ползва каска, ако е на възраст до 18 години.
- да се движи по пътища и улици, на които максимално разрешената скорост за движение е над 50 км/ч, като ограничението не се прилага за улици с изградена велосипедна инфраструктура;
- да не развива скорост по-голяма от 25 км/ч;
- минималната възраст на водача: шестнадесет години - по велосипедна инфраструктура и по пътища и улици с максимално разрешена скорост до 50 км/ч ; четиринадесет години - само по велосипедни алеи.

По отношение на водача на индивидуално електрическо превозно средство важат и следните забрани:

- да превозва други лица;
- да се движи в зони, обозначени с пътен знак В9 „Забранено е влизането на велосипеди“;
- да се движи по улици, обозначени с пътен знак Г13 „Пътна лента за движение само за превозни средства от редовните линии“ (BUS ленти);
- да се движи успоредно до друго индивидуално електрическо превозно средство или двуколесно пътно превозно средство;
- да управлява превозното средство, без да държи кормилото с ръка;
- да се движи в непосредствена близост до друго пътно превозно средство или да се държи за него;
- да превозва, тегли или тласка предмети, които пречат на управлението на превозното средство или създават опасност за другите участници в движението;
- да управлява превозното средство по площите, предназначени само за пешеходци;
- да използва мобилен телефон при управлението на индивидуално електрическо превозно средство.

Не трябва да забравяме, че водач, управляващ индивидуално електрическо превозно средство в нарушение на правилата за използването им, подлежи на административно наказание по реда на Закона за движението по пътищата.

Електрическите тротинетки се превръщат във важен фактор за пътната безопасност. През последните години те придобиват все по-голяма популярност у нас. Само в София броят на водачите на такива персонални превозни средства вече е хиляди. Все повече граждани ги оценяват като по-удобна, екологична и безопасна алтернатива за придвижване в градски условия. Акцентът безспорно е върху безопасността. Едно бързо сравнение със статистиките за произшествията с автомобили показва очевидното – електрическите тротинетки са стотици пъти по-безопасни от тях. Въпреки това има какво още да се направи. През последните месеци Българската асоциация за електромобилност (БАЕМ) провежда активно кампании за популяризиране на добрите практики при каране на електрическа тротинетка. С инициативата си „Бъдете толерантни на пътя“ екипът на БАЕМ си е поставил за цел да повиши информираността на водачите за рисковете и най-вече за добрите практики при управлението на тротинетки.

Носете каска: Силно препоръчително е използването на предпазна каска, когато управляваме превозно средство като тротинетка. В рискови ситуации това може да ни предпази от тежки мозъчно-черепни травми със сериозни последици.

Не карайте в насрещното: Практика като тази може да доведе до сериозни пътни инциденти. Не бива да си позволявате каране на електрическа тротинетка срещу посоката на движение, дори на шега. Спазвайте посоката на движение и карайте само на разрешените за това места - по велосипедната инфраструктура и по пътища с максимално разрешена скорост до 50 км/ч., като се движите възможно най-вдясно на пътя.

Неравностите на пътя: Един огромен проблем по българските пътища са дупките и неравностите, които са почти навсякъде. Поради своите характеристики, тротинетките са много по-уязвими в това отношение от колите и дори от велосипедите. Често дори най-малката неравност може да доведе до загуба на контрол, особено ако се движим с несъобразена скорост.

Уважавайте пътните знаци и светофарите: Винаги спирайте на червен светофар и знак STOP. Съобразяването с Правилника към Закона за движението по пътищата е задължително не само за шофьорите на автомобили, но и за всички участници в движението.

Внимавайте за места без видимост: От всякъде, където нямаме видимост, може изненадващо да се появи кола, пешеходец, животно или друг обект, а това има потенциала да доведе до опасен за живота сблъсък. Ето защо трябва да управляваме превозните средства със съобразена скорост и повишено внимание. При преминаване в близост до автомобили е важно също да се има предвид рискът от изненадващо отваряне на врата.

Пресичайте пешеходни пътеки като пешеходец:

На пешеходните пътеки не трябва да се шофира, а да се преминава по тях като останалите пешеходци. В противен случай има риск да нараните някой от пешеходците или пък самите вие да пострадате.

Карайте със съобразена скорост: Електрическите тротинетки много бързо ускоряват или намаляват скоростта, което създава измамното усещане, че ще можем да отреагираме във всяка ситуация. Важно е да караме със скорост, която ще ни позволи да реагираме, ако ситуацията на пътя се промени.

Внимавайте с пешеходците и не ги стряскайте: Водачите на тротинетките са нов участник в движението, бързи са и са тихи, което често прави появата им неочаквана. Повечето пешеходци все още не са свикнали с това. Затова е от ключово значение не само да минаваме покрай тях без да ги блъснем, а и да се уверим, че внезапната ни поява няма да ги уплаши.

И вратите на магазини могат да са опасни: Може и да звучи смешно, но не е. Карането на електрическа тротинетка по тротоара с несъобразена скорост, може да превърне прозрачните отворени врати на магазините в сериозна заплаха. Същото важи и за непрозрачни врати, висящи ниско табели, както и всякакви други елементи, излизащи от сградите.

За повече полезна информация, следете:

<https://baem.bg/>

<https://www.facebook.com/baem.bg/>

Българската Асоциация за електромобилност е новосформирана организация, която обединява предприемачи, юристи, журналисти, инженери, ИТ специалисти и хора с всевъзможни други професии и интереси, обединени от любовта си към електрическите тротинетки. Убедени сме в ползите от този нов вид транспорт като удобна, гъвкава, екологична и безопасна алтернатива, която може да накара много хора да слязат от колите и да допринесе много за решаване на някои от най-належащите проблеми в големите градове – от мръсния въздух до задръстванията по улиците.

Визия: Всички дават доброволно знанията си и уменията си, но също така получават възможност да бъдат част от промените.

МИКРОМОБИЛНОСТ

ВНИМАНИЕ: ПОЖАР!

23

4



Подготвил материала:

Тошко Барзилов, ДАБДП

Средно годишно възникват около 2 000 пожара в ППС, в резултат на които се унищожават около 1 100 леки и 150 товарни автомобили, и близо 60 автобуса. Според мястото на възникване повече от половината от пожарите в ППС са в двигателния отсек на превозните средства, а около 20% са в купето. Предвид факта, че пожарите в автомобила се характеризират с бързо разпространение, а възникването им извън населените места увеличава времето за реакция на службите за пожарна безопасност и защита на населението, както и отчитайки, че тези пожари на годишна база заемат приблизително около 25% от регистрираните пожари със загуби и около 6% от всички пожари, от съществена важност е наличието на правилно подбрани и технически изправни пожарогасители в ППС.



Пожарна безопасност в автомобила

Пожарите в автомобилите започват незабелязано. Преди появата на характерни признаци (дим и миризма) е почти невъзможно да се открие проблем. В зависимост от причината вътрешността на автомобила може да се запали за няколко секунди, максимум за 2-3 минути. В Закона за движението по пътищата е регламентирано, че пътните превозни средства трябва да бъдат оборудвани с пожарогасител, чийто избор е от съществено значение за осигуряване на безопасността при управление на ППС. Не трябва да забравяме, че пожарогасителят трябва да бъде изправен и обслужен съгласно изискванията на производителя.

Различните пожарогасители не са еднакво ефективни при всички класове пожари. Затова е важно да се познава класификацията на пожарите в зависимост от горимите материали, за да имаме представа кой вид пожарогасител ще ни свърши работа. Същото важи и при избор на пожарогасител за автомобил. Всеки сам трябва да избере какъв вид ще бъде най-полезен в колата. Най-разпространените пожари в моторните превозни средства възникват при неизправност в газовата уредба, къси съединения на електрически кабели, течове на бензин вследствие на нарушаване целостта на горивопровода и др.

Когато купувате пожарогасител, той трябва да е в състояние да се справи с всеки един от горните видове пожари. Затова и най-подходящ е типът „прахов“ - 1 кг. Ако автомобилът Ви е по-голям - ван или микробус, се препоръчва с по-голям обем - 2 кг. или повече. Когато избирате пожарогасител, трябва да обърнете внимание на неговите характеристики, тоест какви по вид и колко големи огнища погасява. На корпуса обикновено има маркировка с видовете пожари (латински букви от А до Е) и цифри, обозначаващи ефективността към дадения тип горене (колкото по-голяма е цифрата, толкова по-висока е ефективността).



ПОЖАРНА БЕЗОПАСНОСТ

Класификацията на пожарите е според вида на горимите материали: Пожар Клас А: твърди вещества - дърво, хартия, текстил, пластмаси. Пожар Клас В: горими течности - бензини, нафта, масла и др. Пожар Клас С: горими газове – метан, етан, пропан-бутан и др. Пожар Клас D: горими метали - калий, натрий, магнезий, алуминий. Пожар Клас Е: уреди под електрическо напрежение. Най-масови са праховите пожарогасители, защото са най-универсални, ефективни и с минимални вреди за здравето на хората и за автомобила. Особено се търсят уреди с обозначение ABC (подходящи за гасене на пожари от Клас А, В и С), както и с обозначение BC (за пожари от Клас В и С).

Съгласно Наредба № 8121з-531/09.09.2014 г. за реда и условията за осъществяване на дейности по осигуряване на пожарна безопасност на обекти и/или поддържане и обслужване на уреди, системи и съоръжения, свързани с пожарната безопасност, от търговци и контрола върху тях (обн. ДВ, бр. 78 от 2014 г.) сервизното обслужване на пожарогасителите е процес, който включва една или повече от следните процедури: техническо обслужване, презареждане и хидростатично изпитване.

Сервизното обслужване на пожарогасителите се извършва от търговци, получили разрешение за осъществяване на тази дейност по реда на Закона за Министерството на вътрешните работи. То се извършва в съответствие с инструкциите за експлоатация на производителя и при спазване на изискванията по стандарт ISO/TS 11602-2:2015 „Защита от пожар. Носими и возими пожарогасители. Част 2: Контрол и техническо обслужване“ на периоди, не по-големи от: една година – за техническото обслужване; пет години – за презареждането на прахови пожарогасители, които са постоянно под налягане; десет години – за хидростатичното изпитване.

Техническото обслужване, презареждането и хидростатичното изпитване на пожарогасителите се удостоверяват с отделни, трайно закрепени върху корпусите им стикери за извършената дейност, които не трябва да бъдат премахвани до следващото сервизно обслужване. Стикери трябва да са саморазрушаващи се при опит да бъдат отлепени и да съдържат най-малко следната информация:

- индивидуален номер на стикера;
- наименование на търговеца, извършил обслужването;
- адрес за кореспонденция;
- номер на полученото разрешение за осъществяване на дейността;
- вид на извършеното обслужване (техническо обслужване, презареждане или хидростатично изпитване);
- дата на извършеното обслужване;
- име, фамилия и подпис на лицето, извършило обслужването;
- краен срок за извършване на следващото изпитване.

Полезно е да знаете:

Важно е да знаем, че към датата на извършване на прегледа за проверка на техническата изправност на ППС срокът на извършеното обслужване на пожарогасителя не трябва да е изтекъл. За да сме сигурни, че пожарогасителя е изправен, следва периодично да се проверяват: показания на манометъра (ако е монтиран такъв) – стрелката следва да е в зеления отсек; наличие на шплент и пломба на главата на пожарогасителя; липса на следи от корозия по корпуса на пожарогасителя.

Не забравяйте, че пожарогасителят трябва да е: поставен на удобно за употреба място в случай на инцидент; надеждно закрепен с цел недопускане на повреждането му, както и нанасяне на щети на автомобила.



ПОЖАРНА БЕЗОПАСНОСТ

Възникне ли пожар по време на движение:

- спрете максимално бързо по най-безопасния начин – отбивайки в дясно и без да пречите на останалите участници в движението;
- загасете двигателя;
- дръпнете ръчната спирачка и освободете от скорост;
- обадете се на тел. 112;
- вземете и изправете пожарогасителя;
- издърпайте шпленга, късайки пластмасовата пломба;
- от безопасно разстояние (поне 2,5 метра) насочете пожарогасителя към пожара;
- без да го обръщате, натиснете дръжката на пожарогасителя, за да освободите пожарогасително вещество, насочете струята и движете пожарогасителя надясно и наляво към пожара;
- след като пожарът започне да изгасва се приближете, но не толкова, че да разпръснете горящия материал или течност.

Не тръгвайте на път с неизправен или липсващ пожарогасител. Той може да спаси Вашия или живота на някой друг участник в движението, както и автомобила.





Поради изчерпаната пропускателна способност на уличната мрежа и нарасналата интензивност на движението ежедневно за градовете са големите задръствания по основните транспортни направления, водещи до изключително ниски скорости на придвижване в пиковите часове. Така метрото (съкратено от метрополитен; известно още като подземна железница) се налага като ефективна алтернатива от бърз, екологичен и безопасен обществен транспорт, почти изцяло пътуващ под земята.



Първата метролиния, малко по-дълга от 5 км, е построена в Лондон през 1863 г. Първоначално композициите са задвижвани от парен локомотив, който поради лошата вентилация изпълвал с черен дим тунелите. По-късно, през 1890 г. в лондонското метро е изградена и първата електрическа линия. В континентална Европа най-старото метро с животинска тяга е построено от френски инженери през 1875 г. в Истанбул. В САЩ Бостън е първият американски град с метро, открито през 1897 г. Първата подземна железница в Ню Йорк е построена през 1904 г. Днес над 150 града в света имат метро.

Капацитетът на една метролиния се получава чрез умножаване на капацитета на вагона, дължината на влака и честотата на обслужване. Големите метровлакове могат да имат шест до дванадесет вагона, докато по-малките системи използват четири вагона или по-малко. Вагоните са с капацитет от 100 до 150 пътници, вариращи в зависимост от съотношението между броя седящи и стоящи места. Минималният интервал от време между влаковете е по-кратък при метрото, отколкото при надземните железопътни линии поради използване на автоматизирано управление: минималният интервал може да достигне 90 сек, но много системи обикновено използват 120 сек, за да позволят възстановяване на разписанието след закъснения. Типичният капацитет на линиите достига 1 200 души на влак, т.е. 36 000 души на час. Най-високият капацитет е 80 000 души на час при метрото в Хонг Конг.



Китай има най-голямата система за бърз транзит в света, включваща над 4 500 км трасета. Метрото в най-големия китайски град Шанхай е уникално със своята дължина предвид това, че предлага обществен превоз, обслужван от един оператор по цялото му продължение. Най-големият доставчик на подземни транспортни услуги по брой станции (общо 472) е метрото в Ню Йорк. Най-натоварените системи за бърз транзит в света по ежегодно пътуване са метрополитените в Токио, Сеул, Москва, Пекин, Шанхай, Делхи, Ню Йорк, Мексико Сити, Париж, Хонг Конг и Сингапур. В сравнение с други видове транспорт метро превозът дава добри показатели по отношение на безопасността при строги правила за безопасност и стриктни процедури за поддръжка. Челните сблъсъци са редки поради използването на двойните релси, а ниските работни скорости намаляват риска от дерайлиране. За предпазване на хората на платформите се използват прегради и мобилни врати, подобно на тези в софийското метро. Опасността от пожар под земята е по-голяма. Като пример може да се посочи инцидентът на станция Кингс Крос в Лондон през 1987 г., при който загиват 31 души. Съвременните противопожарни системи обаче включват множество защити и възможност за бърза евакуация.



Московските метростанции наподобява дворцови зали, богато украсени с пищни полилеи и мрамор. По време на бомбардировките над Москва метростанциите служат за убежища. През военните години разширяването на метрото продължава с откриването на нови станции. Днес много от тях са обекти на културното наследство. Пътниците могат да се ориентират дали се движат към центъра или към покрайнините в зависимост от това дали жена или мъж обявява името на станцията. Провеждането на нощни концерти за рождения ден на московското метро вече се превръща в традиция

1998 г.: въвежда се в експлоатация първият участък - от бул. Сливница през ж. к. Люлин до бул. К. Величков.

1999 - 2000 г.: въвеждат се в експлоатация метростанции
Опълченска и Сердика на пл. Св. Неделя.

2003 г.: прави се връзка с ж. к. Обеля с нов участък от 1,8 км.

2005 - **2006 г.:** започва разширението от пл. Св. Неделя до Стадион Васил Левски и след това до Интерпред. С оглед осигуряване на връзка на повече източни жилищни комплекси - Изгрев, Дървеница, Мусагеница и Младост, с централната градска част започва строителството на участъка Интерпред – ж.к. Младост I.

2009 г.: изграждане на Линия 2 и значително разширение на Линия 1 в три етапа - трасета Надлез Надежда – Централна ж.п. гара - пл. Св. Неделя - НДК - бул. Черни връх; ж.к. Обеля - ж.к. Надежда - Надлез Надежда; ж.к. Младост I - ж.к. Младост III - бул. Цариградско шосе. Така общата дължина на линиите достига 31 км с 27 метростанции.

2015 г.: въвежда се в експлоатация участък от Цариградско шосе до Летище София. Линия 1 е разширена от ж.к. Младост I до Бизнес парк в ж.к. Младост IV.

2016 г.: разширение на Линия 2 от МС Джеймс Баучер до МС Витоша.

2016 - 2020 г.: изграждане на линия 3 - участък бул. Владимир Вазов – централна градска част – ул. Житница; участък ул. Житница - ж.к. Овча Купел - Околовръстен път.





ЗНАЕТЕ ЛИ, ЧЕ...

**Всяка година метрото спестява
над 75,000 т. вредни емисии в
атмосферата.**

Разширяването на обхвата и качеството на предлаганите обществени транспортни услуги води до намаляване на пътнотранспортния травматизъм. Разширяването на столичната метромрежа и въвеждането на засилен контрол на обособените ленти за движение на обществен превоз в столицата допринесоха за съкращаване на времето за придвижване в града с масов транспорт. За да се намали тежестта на пътнотранспортния травматизъм и да се повиши качеството на живот в населените места, следва да се работи целенасочено за увеличение на икономическата атрактивност на обществения транспорт в цялата страна. Общинските власти следва да извършат анализ на пътникопотока в градските агломерации, за да определят места за изграждане на буферни паркинги в близост до възлови точки на обществения транспорт.



С разширението по линия 3 бяха доставени двадесет влака модел „Инспиро“, които се управляват от квалифицирани машинисти. Новите мотриси са със светъл интериор, атрактивно осветление, модерна климатична инсталация и намалени нива на шум. Напрежението е 1 500 волта, което позволява по-икономична експлоатация на участъка. Новост по трасето са и обезопасителните автоматични предпазни врати срещу инциденти. Стъклените прегради са високи 1.60 м и са синхронизирани с вратите на метровлаковете. Новият участък има нови системи за автоматика и управление, монтирани за първи път в България. При този лъч чрез радиосигнал по отсечката се подава сигнал на влака, като разположението на мотрисата се следи с точност до сантиметри.

Очаквайте продължение
в следващия брой!



Диана Стоянова е български автомобилен състезател и шампион в Балканския рали трофей в клас ERT3 за 2019 г. - титла, завоювана заедно с навигатора Иванела Иванова, в състезание, където конкуренция е само от мъже. През 2018 г. дамският екипаж постига първо място на Рали „България“ в клас RC3, печели трето място в клас за автомобили с предно предаване и четвърто място в генералното класиране за състезанието. В началото на сезон 2016 г. Диана създава дамски екипаж с Иванела Иванова, който участва в рали шампионата на България. Диана е шампион на България за 2007, 2008, 2009 г. и вицешампион за 2007, 2008 и 2013 г. Участва в състезания както в България, така и в Сърбия, Гърция и Македония. Днес Диана отглежда първородното си дете Белослава и я възпитава в духа на безопасност. Тя често й казва, че „Шосето не е pista“.



ДАБДП: Здравей Диана, с какво те привлече тази професия на рали състезател?

ДС: Здравейте. Израснала съм в семейство на спортисти и много често споменавам, че съм закърмена с моторспорта. От съвсем малка обикалям състезателните трасета и съм присъствала на цялата подготовка за участие в състезание на родителите ми. Знам отблизо с какви проблеми са се сблъсквали, през какви ситуации са преминавали и колко много са отдадени, за да се развива спортният ни клуб. Винаги съм знаела, че този спорт е моето любимо нещо, с което искам да се занимавам и нямам търпение да навърша годините, за да взема шофьорска книжка и да стартирам в първото си състезание.

ДАБДП: Екстремната скорост е характерна за Вашата професия. Как това се отразява на поведението на пътя като водач на МПС?

ДС: Всички ние знаем рисковете на моторспорта, но добрата подготовка и постоянните тренировки допринасят за по-голяма ефективност при внезапно попадане в екстремна ситуация. Състезателните автомобили са съвсем различни от автомобилите, които управляваме в ежедневието. Те са подготвени и конструирани така, че да могат да съхранят пилота и навигатора при катастрофа или преобръщане. Състезателите сме с хомологирани огнеупорни екипи, които отговарят на ред изисквания. А иначе аз съм много спокойна, когато шофирам в ежедневието ми, съобразявам се с всеки, който участва в движението по пътищата, правя път на пешеходците, уважавам мотористите, пазя колоездачите, толерантна съм, преценявам всяка ситуация и не рискувам, но на състезание коренно се променям. Състезателният дух, спортният хъс и мотивацията за добро класиране надделяват и като спортист давам най-доброто от себе си и се боря за победа.



ДАБДП: Какъв е профилът на българския водач на МПС?

ДС: Вярвам, че има хора в страната ни, които се стремят да спазват правилата за движение по пътищата и осъзнават опасността от рисковото поведение на пътя. Но има българи, които застанат ли зад волана, са опасни поради факта, че управляват много мощни автомобили, без те самите да са подготвени да ги контролират. Все пак това е машина, която е в ръцете им и при едно грешно движение или необмислена маневра всичко може да бъде необратимо. Голяма част от шофьорите са изключително изнервени и пренасят агресията си на шосето, нямат търпимост към другите участници и много често ставаме свидетели на арогантността на един шофьор към друг чрез обиди, размахване на ръце и най-страшното - заплахи с физическа разправа.

ДАБДП: Агресията на пътя е често срещано явление в днешно време. Кое според теб я отключва?

ДС: За жалост в България има едно съревнование за доказване на надмощие и кой е по-по-най по българските пътища. Претендираме с това на кой е по-мощният и скъп автомобил, съществува една голяма материална показност, демонстрация на сила и мощ, което аз не разбирам от какво се предизвиква. Агресията на пътя се отключва от много фактори, едни от които са задръстванията, нервничето с клаксон, включените дълги светлини, неправилно предприемане на изпреварване, грешно използване на сигналните светлини на колата и в тези случаи е необходимо да запазваме самообладание и да бъдем спокойни. Също така, според мен е много важно да даваме добър пример на подрастващите и на децата си, а именно с толерантно отношение, добро поведение на пътя и спазване на правилата за движение, за да променим вижданията на най-младите към по-добро бъдеще.

ДАБДП: Като професионален състезател, който шофира на ръба на риска, почти като в екшън филмите, които за повечето от зрителите са начин на подражание, какви съвети би дала на този тип водачи, които са всеки ден по пътищата на България?

ДС: Филмите, които гледаме, са далеч от реалността, там се използват скрити ефекти и зад всяка филмова сцена играят добре подготвени каскадьори. Пътищата на България не трябва да се използват като писта да изпробваме „състезателните“ си умения, защото рискуваме не само нашия живот, а и на много други невинни хора. Моят съвет е към всички, които имат желание да повишат адреналина и да покарат на ръба, да го правят на точно определени и обезопасени за това места, заедно с добре подготвени треньори, където ще усъвършенстват уменията си и съм сигурна, че след това ще излязат на пътя много по-спокойни и уравновесени.

ДАБДП: Кое е най-важното според теб, което водачите не бива да забравят и да спазват винаги?

ДС: Най-важното е да спазваме правилата за движение по пътищата и да бъдем добре подготвени водачи. Да познаваме устройството на автомобила, който управляваме, и да следим за неговата техническа изправност. Винаги да сме с повишено внимание и адекватно поведение спрямо метеорологични условия. И за да сте спокойни докато шофирате, премахнете всичко, което ви разсейва.

ДАБДП: Като водач на спортен автомобил, където се бориш със скоростта и времето самостоятелно, как това ти се отразява, движейки се по пътищата на България като участник в движението?

ДС: Осъзнавам колко голяма е отговорността, когато шофирам. Още повече сега, след като станях майка. Аз пътувам много и детето ми е постоянно с мен в колата. Погрижих се за нейната безопасност с подходящото столче за бебета. Концентрирана съм двойно повече и страшно много внимавам. Не бързам, защото знам, че 10 минути по-рано няма да бъдат от голямо значение.

ДАБДП: Какво послание би искала да отправиш към другите участници в движението?

ДС: Моят призив към всички е да се стремим да бъдем по-добри и да шофираме с грижа към самите нас и останалите участници в движението по пътищата. Да се пазим, защото шосето не е писта и не трябва да рискуваме живота си по българските и международните пътища.



ИЗМЕРВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА

7

42



Подготвил материала:

д-р Милен Марков, ДАБДП

Проект за измерване на ключови показатели за ефективност на политиката по БДП

По настоящем политиката по БДП в държавите-членки на ЕС се оценява на национално и на централно европейско ниво като се използват ключови показатели, касаещи травматизма, изчислени като брой загинали, брой ранени и брой ПТП на един милион души население. Тези показатели се прилагат стандартно за докладване и оценка на всички видове заболяемост и травматизъм от страна на Световната здравна организация. Съгласно работен документ на Европейската комисия SWD(2019) 283 от 19.06.2019 г. Рамка за политиката на ЕС относно пътната безопасност за периода 2021-2030 г. - следващи стъпки към „Нулева смъртност“ тези показатели не предоставят достатъчно информация за ефективността на водената политика от националните правителства, тъй като са силно повлияни от демографските процеси, които се развиват на континента. В много от по-развитите страни от ЕС се наблюдава увеличение в броя на населението при относително запазване на нивата на интензивност на движението. Обратно, в по-слабо развитите страни членки се наблюдава отлив на население, съпътстван от увеличение броя на пътуванията и тяхната продължителност на територията на съответната държава. Това развитие води до изкривяване на този показател, водещо към влошаване на картината на пътнотранспортния травматизъм в по-голяма степен по отношение на държави като България. За подобряване отчитането на ефективността на водената политика по БДП от ЕК чрез работен документ SWD(2019) 283 са предложени да бъдат измервани и отчитани допълнителни осем ключови показателя.



КЛЮЧОВИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА БДП

Проект за измерване на ключови показатели за ефективност на политиката по БДП

Показател	Определение
Скорост	Процент превозни средства, които се движат в рамките на ограниченията на скоростта
Обезопасителни колани	Процент пътници в превозното средство, които използват правилно обезопасителни колани или системи за обезопасяване на деца
Предпазни средства	Процент водачи на двуколесни моторни превозни средства и колоездачи, които носят предпазна каска
Алкохол	Процент водачи, които шофират със съдържание на алкохол в кръвта (САК), което е в рамките на законно установената граница
Разсейване на водачите	Процент водачи, които не използват преносимо мобилно устройство
Безопасност на превозното средство	Процент нови пътнически автомобили с оценка на безопасността от Euro NCAP, която е равна на или над предварително определен праг
Инфраструктура	Процент изминато разстояние по пътища с оценка на безопасността над договорения праг*
Грижи след пътнотранспортни произшествия	Изминало време в минути и секунди между спешното повикване след произшествието, в резултат на което е налице телесна повреда, и пристигането на службите за спешна помощ на местопроизшествието

Измерването на тези допълнителни ключови показатели и докладването на резултатите на Европейската комисия предстои да се въведе като задължително за всички страни членки. Ключовите показатели за БДП ще бъдат основен инструмент на ЕК при управление на политиката по БДП на европейско ниво през следващото десетилетие. С цел създаване на възможност за еднаквото и коректното им прилагане от всички страни-членки на ЕС като първа стъпка в тази посока Европейската комисия предвиди финансиране, което се предостави на конкурентна основа чрез тръжна процедура на консорциум, сключен между минимум 8 страни-членки на ЕС. Съгласно изискванията на ЕК, разписани в поканата за подаване на проектни предложения (MOVE/C2/SUB/2019-558), същите следваше да бъдат подадени в Генерална дирекция „Мобилност & транспорт“ до 10.07.2020 г. Въз основа на решение №6 на Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на БДП от 24.02.2020 г. от българска страна в консорциум, ръководен от Белгийския институт за пътищата (VIAS Institute), участва ДАБДП. На 23.09.2020 г. ДАБДП беше официално уведомена, че подаденото проектно предложение е спечелило финансиране и ще се реализира от консорциума, съставен от организации от 19 европейски страни (Австрия, Белгия, България, Германия, Гърция, Ирландия, Испания, Кипър, Латвия, Литва, Люксембург, Малта, Полша, Португалия, Словакия, Финландия, Холандия, Чехия и Швеция).

Проект за измерване на ключови показатели за ефективност на политиката по БДП

Съгласно условията за финансиране основните дейности, които всяка страна-партньор в консорциума трябва да организира и ръководи самостоятелно, са: определяне на общи методологични изисквания към подхода на събиране, измерване и обработване на данни; събиране и измерване на данни, включително и на място из страната; изчисление на ключовите показатели въз основа на събраните и обработени данни и представянето им в единен формат на Европейската комисия; обучение на персонала, занимаващ се със събирането, измерването и обработката на данните.

Срокът за изпълнение на основните проектни дейности е 21 месеца. Предвидено е всеки партньор в консорциума да предостави в единен формат събраните и анализирани данни на координатора на проекта през м. април 2022 г. Координаторът ще изработи общ доклад с изводи и ще предостави обобщените данни на ЕК.

Процесът на събиране на данни е планиран за есента на 2021 г. и пролетта на 2022 г. Ключовите показатели, за които ДАБДП е изразила готовност да събере данни и да докладва в рамките на проекта, са следните:

Показател	Определение
Скорост	Процент превозни средства, които се движат в рамките на ограниченията на скоростта
Обезопасителни колани	Процент пътници в превозното средство, които използват правилно обезопасителни колани или системи за обезопасяване на деца
Предпазни средства	Процент водачи на двуколесни моторни превозни средства и колоездачи, които носят предпазна каска
Алкохол	Процент водачи, които шофират със съдържание на алкохол в кръвта (САК), което е в рамките на законно установената граница
Разсейване на водачите	Процент водачи, които не използват преносимо мобилно устройство

Много от старите страни-членки на ЕС от години изследват тези показатели и са натрупали значителен опит в анализа на данните за тях. Въз основа на този опит те предприемат мерки за подобряване на пътнотранспортния травматизъм, които са по-целенасочени и устойчиви. Тези мерки им позволяват да постигнат значително по-добри резултати в опазване на живота и здравето на участниците в движението. Ето защо ЕК е на мнение, че тези показатели трябва да се следят от всички страни членки и да бъдат докладвани на годишна база, за да може по-точно да се анализира водената политика в областта на БДП, както на национално, така и на местно ниво.

Проект за измерване на ключови показатели за ефективност на политиката по БДП

България е една от държавите, които нямат опит в изследването и събирането на данни за ключовите показатели на ефективност на политиката по БДП. Предстои да разработим цялостна методология и методика за провеждане на преброяванията и за анализ на събраните данни. Методологията и методиката следва да гарантират предоставянето на ЕК на статистически значими данни от представителна съвкупност (извадка) за всеки един от ключовите показатели, които отчитат: географското положение и особености на страната; интензивността и плътността на движението; националното законодателство, касаещо правилата за изграждане на и движение по пътищата; климатичните условия; сезонната и географската съпоставимост на данните.

В рамките на проекта всички страни членки ще могат да получат всеобхватна и целенасочена техническа и експертна подкрепа за разработване на методологиите и методиките за събиране и анализ на данните за ключовите показатели. Процесът на разработването ще се разгърне в дейността на специализирани технически комитети, които ще се ръководят от едни от най-известните специалисти в областта в Европа.





Обувките: естетика, мода, удобство или безопасна функционалност

Избягването на пътен инцидент и навременното спиране на автомобила изискват не само ефективни спирачки, но и способността да реагираме бързо и да приложим адекватен натиск върху спирачния педал. Малко водачи обръщат достатъчно внимание на обувките, които биха им позволили най-добре да управляват своите превозни средства безопасно. В скорошно проучване много водачи жени признаха, че изборът им какво да носят се базира на това, което най-добре подхожда на облеклото им, а не на това коя е най-безопасната обувка за шофиране. Ето защо в настоящия материал бихме искали да се съсредоточим върху рисковете, свързани с носенето на неподходящи обувки, като представим някои предложения за по-безопасно шофиране.



БЕЗОПАСНОСТ ПРИ ШОФИРАНЕ

Обувките: естетика, мода, удобство или безопасна функционалност

Изборите, които правим на пътя, оказват въздействие не само върху нас самите, а и върху нашите пътници и други участници в движението всеки път, когато се качим в колата. Изборът на обувки за безопасно шофиране трябва да позволява на крака да усети натиска, необходим на педалите, за да постигне желаното спиране или ускорение. Обувките ни никога не трябва да възпрепятстват усещането, необходимо на краката, за да работят педалите правилно. Те трябва да ни позволяват да преценим точно колко натиск да окажем върху педалите на съединителя, газта и спирачката. Шофирането на дълги разстояния може да бъде много изисквателно за краката и глезените. Като носим подходящи обувки и оставяме краката да се чувстват отпуснати, можем да подобрим контрола, който имаме върху превозното средство, и да реагираме по-бързо на промените в пътните условия!

Шофиране с джапанки

Много водачи на превозни средства от Южна Африка, например, поради топлия климат са изпитали опасностите от шофиране с джапанки. Проучване на застрахователна компания в Обединеното кралство показва, че джапанките са най-опасният тип обувки за шофиране - дори по-опасни от често обсъжданото и критикувано шофиране на висок ток. Джапанките нямат адекватна опора на глезена, в резултат на което кракът се изплъзва от педала. Този вид обувки се свалят твърде лесно и попадат под педала. Забиването на педалите между стъпалото на крака и джапанката води до намаляване на контрола върху автомобила. Джапанките затрудняват ефективното спиране, тъй като увеличават спирачния път. Плъзгането им от краката на водача отвлеча вниманието му, докато той се опитва да ги постави обратно на крака си. Подобно на шофиране на бос крак, Джапанките оставят краката открити в случай на челен сблъсък. Въпреки че е малко вероятно обувките да предотвратят наранявания, подходящият чифт все пак може да предпази в по-голяма степен.

Шофиране с високи токчета

За безопасно шофиране петата на крака трябва да е на пода, за да се приложи правилен натиск върху педалите. Поставянето на петата на крака върху пода на автомобила позволява на водача да премине от газта към спирачката по-бързо и лесно и да упражни натиск. Високите токчета отнемат от способността да се преценява натискът и крият риск от захващане на петата в отворите на постелката на пода. Силно препоръчително е дамите, които носят обувки на висок ток или платформа, да се преобуват преди да шофират превозното средство.

И все пак, кои са подходящите за шофиране обувки?

Обувките: естетика, мода, удобство или безопасна функционалност

Най-общо, обувките трябва да са достатъчно удобни за дълго шофиране.

Най-важното съображение е да се съсредоточите върху подметката на обувката, която не трябва да бъде нито твърде дебела, нито твърде тънка. Не трябва да бъде прекалено мека или гъвкава и да има достатъчен захват на педала, за да се избегне подхлъзване.

Подметката трябва да е лека, за да позволява лесно движение на глезена при работа с педалите.

Важно е да съобразим, че подметката не е толкова широка, че да захваща два педала едновременно.

Всекидневните кожени обувки за ходене, тип мокасини, са най-подходящи за шофиране.

Бъдете особено внимателни при влажно време. Хлъзгавите подметки улесняват плъзгането на краката от педалите. Имайте под ръка малка кърпа в превозното средство, за да изсушите подметките на обувките си, ако трябва да преминете през вода, за да стигнете до автомобила.



Подготвили материала:

д-р Милен Марков, ДАБДП
Михаела Кафеджийска,
стажант в ДАБДП

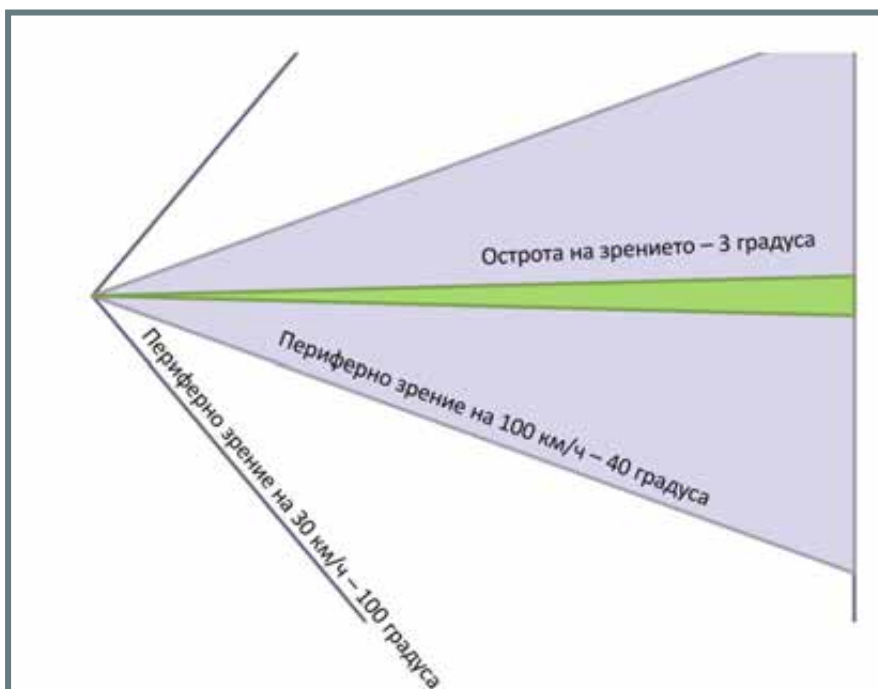
Водачите, колоездачите, мотоциклетистите и пешеходците често допускат грешки при взимането на решения. Ето защо правилната информация е от съществено значение за тях и за всички останали участници в движението. Според Международната пътна федерация добрата подготовка и правилната информация спомагат за значителен спад на инцидентите на пътя. Лесната за разпознаване и щадящата човешките грешки инфраструктура подпомагат значително възприятията и намаляват риска от настъпване на ПТП.



Визуални ограничения и параметри



Зрителното поле обхваща присъствието или движението на предмет, който можем да разпознаем от обграждащата ни среда. С периферното зрение не съумяваме да разграничим фините детайли. В покой човешкото око покрива 180° , но когато пътуваме с 30 км/ч , успяваме да обхванем само 100° . С повишаването на скоростта, видимостта намалява. Това е онагледено в следната схема:



Ясното поле на видимост, в което можем да отчетем подробни детайли, каквито са ни необходими за четене и правене на точна преценка, е само 3 градуса. Важно е да имаме предвид тази информация, когато се намираме на пътя. В днешния забързан живот е лесно да пренебрегнем очевидното и да бъдем подведени от прекалена увереност.

Съществува опасност от създаването на вредни навици. Когато често преминаваме по даден маршрут, ние започваме да възприемаме това придвижване като рутина. Очакванията ни пътят да остане същият като при последното ни преминаване по него, изключват възможността да е имало ремонт или да е била извършена друг вид промяна. Ако сме свикнали пътят винаги да бъде добре почистван и да няма преминаващи животни, например, можем да се окажем неподготвени, когато тези условия не са изпълнени и да не успеем да реагираме навреме. Друго погрешно очакване е да свикнем, че няма да има промяна, щом досега нищо не се е случвало.

Освен да се запознаем със зрителните ни възможности, ние също така трябва да бъдем готови да предприемем адекватни решения и действия в автомобила. Често попадаме на непознати пътища и освен нашето задължение да се подготвим за тях, пътната безопасност е и отговорност на съответните институции, които поддържат пътя. За да се улесни придвижването, е необходимо да се спазват правилата за правилно поставяне на пътни знаци и маркировка. Информацията трябва да бъде поставена по такъв начин, че участниците в движението да съумеят да прочетат, разберат, преценят и вземат навременно решение. Указателните знаци се поставят на различни места спрямо условията на пътя.



Когато знаците се поставят в периферията на пътя, е важно те да бъдат опростени изображения или кратки съобщения, за да може да сведат до минимум времето за възприятие. По този начин водачите се разсейват по-малко и държат очите си на пътя. Необходимото време за зениците да се разширят или стеснят спрямо промените в заобикалящата среда или по-точно казано времето, което трябва на окото да се фокусира върху обекти на различно разстояние, също трябва да се вземе предвид при определяне на правилата за поставяне на знаци.

Зрителната чувствителност към контраст, която е нужна при разпознаването на определен обект, в зависимост от неговия размер, изисква определена минимална яркост. На изображението по-долу е лесно да различим червения автомобил, но за окото е необходимо повече време да разпознае превозното средство зад него. Трудността да забележим втория автомобил идва от ниския контраст между него и околната среда.



Друг важен фактор при пътните знаци е материалът, от който са направени. Той може да увеличи или понижи контраста. Особено важно е да има по-дълбок контраст, когато навън е тъмно. Отражателната способност на знаците е важна, за да може, независимо от светлината, участниците в движението да ги разпознават добре. Всички технически изисквания към пътните знаци са регламентирани в **Наредба № 18** от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци, както и са предмет на стандарти: **БДС 1517** "Пътни знаци. Размери и шрифт"; **БДС EN 12899** "Неподвижно закрепени вертикални пътни знаци". (изисквания за фолия, светлоотразителност и др.); **БДС EN ISO 1461** Горещопоцинковани покрития на готови продукти от чугун и стомана. Технически изисквания и методи на изпитване."; **БДС EN 10025-1** "Горещовалцувани продукти от конструкционни стомани. Част 1: Общи технически условия на доставка.



Знаците трябва да бъдат навременно подменяни. Колкото по-стари са, толкова по-малки са тяхната видимост и ефективност. Възрастта на знака намалява отразителната му способност и контраста, докато завишава времето за възприятие. Добрите стратегии за безопасност на пътя трябва да включват управление на материалната база на знаците, тестване на качеството и стратегии за периодично подмяна.



0	1	2	3	възраст на знака	n
---	---	---	---	------------------	---

Разликата между дневна и нощна светлина оказва влияние върху контраста. Нощем е трудно да се различи земната повърхност от гората. Ограничителните системи за пътища и светлоотразителната маркировка спомагат за улесняването на видимостта.



Очаквайте продължение в следващия брой!

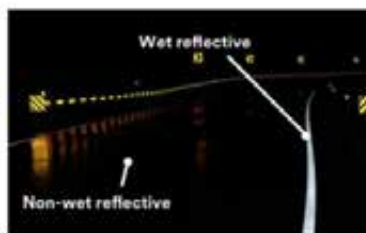
На долните изображения можем да видим разликата в осветлението и как то се отразява на водача на автомобила.



☀ През деня (сухо)



🌙 През нощта (сухо)



☔ През нощта (мокро)

Контрастът може да бъде позитивен и негативен спрямо позицията на светлината, обекта и наблюдателя. Зоната, в която се променя контрастът, е опасна, и затова проектантите трябва да бъдат внимателни.



Лошото осветление води до нисък контраст между даден неосветен обект и заобикалящата го тъмнина. Ако видите светли и тъмни петна, докато оглеждате пътя, това означава, че съотношението на светлинната еднородност не е съобразено правилно. Възможно е то да бъде изначално пресметнато грешно или да се е променило с времето.

Друго визуално ограничение е, че с движението на окото можем да обхванем 25 градуса наляво и надясно. Повечето хора намират 15 градуса за по-удобно. В опитите си да различим даден обект се налага да извършваме движения с главата си. Когато сме на пътя, тези движения могат да се окажат опасни.

Освен ограниченията на самото зрение, ние трябва да имаме предвид и външните обекти, които пречат на периферното зрение да определи скоростта, с която се движим. Периферното зрение може благоприятно да повлияе за намаляването на скоростта. Необходимо е да се осигурят изчистени странични линии, за да може водачът да се ориентира. Препятствията, които са на нивото на пътя, подтиква шофьорите да намалят скоростта.

Наличието на много пътни знаци на едно място обърква водачите и удължава времето им за реакция.

Рисковото поведение се появява в следствие от несъответствие между пътните знаци и заобикалящата среда.



За да бъдем разумни участници в движението по пътищата, е необходимо да се запознаем с определена информация. Винаги е полезно хората да проявяват инициативност и да трупат знания за безопасното си участие в движението. Пътниците в автомобила трябва да бъдат също толкова внимателни и да се запознаят с пътната обстановка, за да може при необходимост да помогнат на водача да се ориентира. Когато използваме пътя, ние трябва визуално да следим него и заобикалящото го пространство. Често срещана грешка е наблюдението само на определен район. За да не се изпускат важни участъци от пътя, участниците трябва да гледат широкообхватно.

Не бива да пренебрегваме елемента на изненада и трябва да приемем, че всеки следва различна цел с участието си в движението по пътищата. Като водачи на превозни средства ние можем да вършим добре само по едно действие в даден момент, а като пътници следва да помагаме на водача и да не го объркваме. За да бъдем полезни както на себе си, така и на останалите, ние трябва да се снабдим с разбираема и правилна информация. Единствено по този начин ще успеем да спомогнем за безопасното си придвижване.





Безопасността на движението по пътищата и екипът на **Първо основно училище „Отец Паисий“ - гр. Русе**



Първо ОУ „Отец Паисий“ в гр. Русе е създадено още преди Освобождението през 1866-1867 г. и е едно от най-старите основни училища в града. Отначало то се е помещавало в къщата на владика Синесий, а по-късно в двуетажна каменна сграда. През 1897 г. с пари на дарителя Ангел Хаджиоглу е построено западното крило на днешната сграда. През 1908 г. на мястото на старата каменна сграда се построява ново начално училище, наречено „Отец Паисий“ с осем класни стаи.

Първият в България паметник на Паисий Хилендарски се изгражда през 1932-34 г. Изработен е от русенския скулптор Владимир Владимиров и се намира и днес в градинката пред училището. През 1936 г. е ушито училищното знаме. На патронния празник, Архангеловден, става неговото тържествено осветяване. Знамето е изработено от син копринен плат, като на лицевата страна е избродиран българският буквар.

В Първо ОУ „Отец Паисий“ - Русе учат над 700 ученици от I-ви до VIII-и клас и деца в два подготвителни класа. Всички дейности в училището са насочени към качествено обучение и възпитание на младите хора в дух на общочовешки нравствени ценности, творческо мислене и подготовка в изграждането на съвременно гражданско общество.

От 1994 г. училището е включено в Европейската мрежа от училища, утвърждаващи здраве, а от март 2001 г. училището е асоциирано към ЮНЕСКО и работи ежегодно по програмите на Асоциация „СЕЙДЖ“.

Екипът на училището се стреми към осигуряване на: благоприятна среда за учене и работа; насърчаване на отговорност за здравето на индивида, семейството и обществото; насърчаване на здравословен начин на живот и предлагане на реалистични възможности за здравословни избори на ученици, учители, административен персонал; реализиране на потенциала и повишаване оценката, самооценката и самоуважението на учениците; поставяне на ясни цели за утвърждаване на здраве и безопасност на цялата училищна общност.



Мотото на учителите гласи:

**„Ако мислите за един ден напред, вземете си храна.
Ако мислите за сто години напред, образовайте децата си“.**

Посрещаме ежедневните задачи с ентузиазъм

С директора на училището, г-жа Биляна Алексиева, се срещаме по време на националния кръг от Националното състезание по БДП за деца и юноши, с организирането на който екипът на Първо ОУ „Отец Паисий“ беше натоварен от Регионалното управление на образованието на МОН.



ДАБДП: Здравейте, много се радвам, че имаме възможност да проведем този разговор в това прекрасно училище, изпълнено с дълголетния бодър ученически дух на голям брой Ваши възпитаници. Разкажете ни нещо за него и за Вашия екип.

БА: Нашето училище има 155-годишна история. Сградата му, която е паметник на културата, е важен градски символ за непреходността на значението на училищното образование за русенци. Горди сме, че и днес продължаваме да устояваме и да насърчаваме възрожденския дух, и принципите на патриотизъм, гражданска отговорност, разбирателство, толерантност към другите, развитие на индивидуалността на всяко едно дете, изграждане на личности с разностранен широкообхванат личностен и обществен потенциал.

ДАБДП: Как се развива училището и какъв е броят на възпитаниците през последните години?

БА: Когато през 2011 г. с моя екип запретнахме ръкави и поехме отговорността за училището, то беше в процедура по оценка за закриване. Само благодарение на помощта на задружния педагогически състав и на всеотдайните ни служители, с чиято безкористна подкрепа и помощ успяхме в тези трудни времена да опазим и надградим добрите условия за провеждане на обучение, превърнахме нашето училище в едно от най-желаните в Русе. Ето защо използвам случая най-искрено да им благодаря за всички положени усилия, за високия им професионализъм и за искрения им ентузиазъм, с които посрещат ежедневните задачи. Днес, десет години по-късно, училището се възроди, сградата отново се препълни - нашето училище има три пъти повече възпитаници. Приключваме годината със 753 деца.

ДАБДП: Как е организирано и се провежда обучението по БДП?

БА: Всички знаем, че има задължителни теми за модулно обучение по БДП, заложили в учебната програма, които се провеждат в часа на класа, но ние не се ограничаваме само в това. Националното състезание по БДП за ученици, на чийто национален кръг бяхме домакин от 18-и до 20-и юни, има предистория и дълга традиция в нашето училище. Ние провеждаме всяка година училищно състезание по приложно колоездене, което се радва на огромен интерес. Денят, в който го провеждаме, отдавна се е превърнал в един малък празник за деца и възрастни. Децата от първи до седми клас се състезават в три възрастови групи като показват своите умения и познания за безопасно движение по пътищата. Така че в областта на БДП нашето училище има дълги и добре съхранени традиции.

ДАБДП: Как се включват родителите в дейността на училището? Подпомагат ли обучението по БДП?

БА: Всичко, което се случва в нашето училище, е с подкрепата на родителите. Те осигуряват велосипедите за провеждането на състезанията по БДП и са изключително съпричастни към представянето на децата.

ДАБДП: Видях, че имате разчертана площадка по БДП с пътна ситуация. Защо решихте да я използвате като образователен инструмент и как успяхте да я интегрирате в дворното пространство?

БА: Нашият училищен двор е може би единствен в гр. Русе по отношение на възможността да има отделни площадки за игра, постлани с висококачествена настилка. Кандидатствахме и успяхме да спечелим финансиране по Модул „Площадки за обучение по безопасност на движението по пътищата“ на Национална програма „Осигуряване на съвременна образователна среда“. Държа да подчертая, че за разчертаването и подготовката на площадката сме разчитали изцяло на наши учители, а не на външни специалисти. Това е още едно доказателство за професионализма и отношението им към тази изключително важна тема.

ДАБДП: Децата как приемат площадката?

БА: Не само нашите ученици - русенската общественост доста се вълнува от наличието ѝ в нашия двор. На площадката винаги има много деца с велосипеди, въпреки че достъпът до училищния двор е строго регламентиран. След края на учебния ден в 17:30 ч. деца от целия град бързат да дойдат с велосипеди и тротинетки, за да я използват. Площадката е истинска атракция и привлича заслужено огромен публичен интерес.

ДАБДП: Какво послание бихте искали да отправите към децата и възрастните по отношение на безопасността на движението по пътищата?

БА: Децата изграждат своите модели на поведение като се учат от възрастните и докато ние не започнем да спазваме правилата за движение по пътищата, няма как да изискваме това от децата. Ако всички ние без изключение не спазваме правилата, уроците, които даваме на децата, губят своето въздействие. Ето защо моят призив е към всички възрастни. Спазвайте правилата за движение, за да изградим едно по-безопасно и щастливо ежедневие.



Държавна агенция

„Безопасност на движението по пътищата“ е създадена през 2019 г. с постановление на Министерския съвет, с мисията да ръководи, координира и контролира държавната политика в областта на безопасността на движението по пътищата.

Агенцията работи за подобряване на координацията между институциите, ангажирани с БДП; безпристрастен анализ на данните; осигуряване на наблюдение и контрол на резултатите от прилагането на политиката в областта; ангажиране на гражданския, научния и академичния сектор с инициативи, допринасящи за намаляване на пътнотранспортния травматизъм.

Благодарим Ви,

че сте наш партньор в усилията за опазване на човешките живот и здраве!

Абонирайте се за нашия бюлетин, за да го получавате всеки месец.

Пишете ни на: bulletin@sars.gov.bg



Издател: ДАБДП, гр. София, пл. Св. Неделя 16

Колектив: екип ДАБДП, материали на гостуващи автори

Редактор: редакторски колектив ДАБДП

Снимки: ДАБДП, <https://pixabay.com/>; <https://www.metropolitan.bg>; снимков материал на гостуващи автори

Предпечатна подготовка: ДАБДП

Номер и дата на изданието: ISSN 2738-7445, №9, Дата: 22.07.2021 г.