



ОБЩИНА ВЪРШЕЦ
ОБЩИНСКА КОМИСИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТ НА
ДВИЖЕНИЕТО

ОБЩИНСКА СТРАТЕГИЯ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО
ПО ПЪТИЩАТА НА ОБЩИНА ВЪРШЕЦ ЗА ПЕРИОДА 2011-2020 Г.

(Приета с Решение №81 по Протокол № 10/29.03.2012 г. от Общински съвет-Вършец)

Актуален към 05.2013 г.



СЪДЪРЖАНИЕ:

I. УВОД

II. ОСНОВНИ ЦЕЛИ НА ОБЩИНСКАТА СТРАТЕГИЯ

III. БЕЗОПАСНО ПОВЕДЕНИЕ НА УЧАСТНИЦИТЕ В ДВИЖЕНИЕТО

1.Общо за водачите

2.Скорост

3.Алкохол, наркотици и други упойващи вещества

4.Обезопасителни системи

5.Умора при управление на МПС

6.Дистанция

7.Използване на дневни или къси светлини на МПС при движение през светлите части на денонощието.

8.Управление на МПС от неспособни

9.Пътници

10. Уязвими участници в движението.

10.1.Деца

10.2.Пешеходци

10.3.велосипедисти

10.4. ППСЖТ и водачи на животни.

10.5.Мотоциклетисти и мотопедисти.

IV. ПОВИШАВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

V. ПОВИШАВАНЕ НА ГРАЖДАНСКАТА ИНФОРМИРАНост – КАМПАНИИ, КОНКУРСИ, СЪСТЕЗАНИЯ, ВИКТОРИНИ.

VI. ПОДОБРЯВАНЕ НА УПРАВЛЕНИЕТО НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО.

VII. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Използвани съкращения:

БД - безопасност на движението

ПТП - пътнотранспортно произшествие

ППС - пътно превозно средство

МПС - моторно превозно средство

ППСЖТ - пътни превозни средства с животинска тяга

УКПТП - участък с концентрация на пътнотранспортни произшествия

I. УВОД

Катастрофите по пътищата повличат след себе си огромни социални и икономически загуби за обществото. Те все повече се превръщат в сериозен проблем на българското здравеопазване, тъй като оказват пряко влияние на смъртността и заболеваемостта на населението.

За периода 2000 - 2010 г. по пътищата на страната в резултат на пътнотранспортни произшествия са загубили живота си 10627 граждани и 98770 са получили специализирана медицинска помощ след сериозни наранявания, част от които са останали с трайни физически и ментални увреждания за цял живот.

Съществува определена тенденция на ограничаване на тежките пътнотранспортни произшествия и жертвите при тях през периода, като най-малък е броя на загиналите през 2010 г. - 775. Това е най-ниският брой загинали за периода от 1966 г. насам.

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

Както в цялата страна така и на територията на Община Вършец през изминалата 2011 година условията за безаварийно пътуване не бяха на необходимото ниво. Основните причини за възникване на ПТП са лошата пътна инфраструктура /републиканска и общинска пътна мрежа/, техническото състояние на автомобилния парк, дисциплината на водачите на МПС.

През 2011 година са регистрирани общо **26** ПТП с **2** ранени. За съпоставка през 2005 са регистрирани общо **42** бр. ПТП от които **6** тежки /1 убит и 6 ранени/, срещу **38** за 2004 година /2 тежки с 1 убит и 2 ранени.

При направения анализ на регистрираните ПТП през 2011 г. на територията на Община Вършец се вижда, че причините са:

- § движение с несъобразена скорост - 11 ПТП
- § неправилно движение по пътното платно – 5 ПТП
- § управление на МПС след употреба на алкохол – 2 ПТП
- § ПТП при случайни събития - 8 ПТП.

Структурата на пътнотранспортните произшествия през разглеждания период показва, че е намалял броят на ПТП и тя е непосредствено отражение на съществуващото поведение на участниците в движението, нивото на конфликтност на пътната инфраструктура и нейната активна и пасивна безопасност, техническата изправност на автомобилния парк и неговата активна и пасивна безопасност.. Намаляването на броя на пътнотранспортните произшествия и последствията от тях може да се търси в изменението на тези определящи аварийността фактори, чието изменение изисква постоянно внимание и съответни инвестиции. В центъра на вниманието следва да се постави задачата за опазването на човешкото тяло от получаването на животонесъвместими травми.

Едва ли съществува мярка за повишаване на БД, която да трябва да се преоткрива. С нарастване на моторизацията нарастваше и броят на катастрофите, а с тях и огромният брой мерки, които се предприемаха за тяхното ограничаване. През изминалите години се наблюдаваше тенденция за фокусиране върху човешките и техническите грешки като причини за ПТП. Днес е актуално въвеждането на транспортна система, толерантна към грешки и безотказна към нарушенията. Отговорността за ПТП не бива да се хвърля единствено върху шофьорите, но и върху други елементи, които съставляват транспортната система, като например планирането и поддръжката на инфраструктурата, организацията и условията за движение в населените места, неотменимостта на наказанията, всеобхватният контрол, повишаване познанията на населението и др., които определят хармонията в движението и степента на конфликтност на инфраструктурата. От съществено значение за последствията от ПТП са нивото на пасивна безопасност на ППС, пътната инфраструктура, а не на последно място и своевременната долекарска и специализирана медицинска помощ.

В дългосрочните принципи на настоящата стратегия за формиране на политиката по безопасността на движението стои тезата, че по-голямата част от катастрофите са предотвратими,

и че намаляването на загубите от пътнотранспортните произшествия е преди всичко грижа за конкретния човек, грижа за бъдещето и просперитета на нацията.

Намаляването на нещастията по пътищата изисква обединяване на усилията на голям брой институции и воля за провеждане на конкретни мероприятия за по-добро функциониране и намаляване на грешките на системата „водач – автомобил – път”.

II. ОСНОВНА ЦЕЛ НА ОБЩИНСКАТА СТРАТЕГИЯ

В центъра на дългосрочните принципи на настоящата стратегия за формиране на политиката по безопасността на движението стои тезата, че по-голямата част от катастрофите са предотвратени и че намаляването на загубите от пътнотранспортните произшествия е преди всичко грижа за конкретния човек, грижа за бъдещето и просперитета на нацията. Намаляването на нещастията по пътищата изисква обединяване на усилията на голям брой институции и воля за провеждане на конкретни мероприятия за безопасно функциониране и намаляване на грешките на системата „водач - автомобил - път”. В тази връзка философията на настоящата стратегия ще бъде подчинена на следните принципи:

- Безопасно поведение на участниците в движението;
- Повишаване безопасността на пътната инфра структура;
- Безопасни моторни превозни средства;
- Засилена контролна дейност;
- Усъвършенстване системата за медицинска помощ;
- Усъвършенстване на нормативната база;
- Нарастване употребата на обществен транспорт.
- Повишаване на гражданската информираност - кампании, конференции, конкурси, състезания и т. н.;
- Подобряване управлението на безопасността на движението.

III. БЕЗОПАСНО ПОВЕДЕНИЕ НА УЧАСТНИЦИТЕ В ДВИЖЕНИЕТО

1.Общо за водачите

- Усъвършенстване на учебния процес за допълнително обучение по системата за възстановяване на контролните точки.
- Въвеждането на система за ефективно и небюрокрактизирано преследване на рисковите шофьори.
- Въвеждане от страна на застрахователите на адекватни системи за отчитане на рисковите/добрите водачи при сключване на застрахователни договори/.

2.Скорост

Над 50 % от ПТП по вина на водачите на МПС са поради превишена и несъобразена скорост. Скоростта оказва двустранно въздействие върху БД. Първо по отношение устойчивостта на автомобила и възможността да се спре своевременно и второ на силата на удара а от там и на величината на последствията. Намаляването на честотата на нарушенията и размера на средното превишаване на скоростта могат оказат съществено влияние върху честотата на ПТП и намаляване на последствията от тях.

- Въвеждане на система от мерки за ограничаване и намаление на превишаването на скоростта в населените места, по републиканската и общинската пътна мрежа;
- Въвеждане на система от мерки за ограничаване различията в скоростните режими по републиканската пътна мрежа поради различни крайпътни обекти;
- Въвеждане на системи за контрол на скоростта на движението в участъци в ремонт и др.;
- Превишаването на скоростта и предупреждаване на водачите чрез звук, светлинен сигнал или друг начин за превишаването. Въвеждане на системи за регистрация на
- Въвеждане на система от мерки за повишаване познанията на водачите за влиянието на скоростта върху спирания път и силата на удара при ПТП.

3.Алкохол, наркотици и други упойващи вещества

Управлението на МПС от водач под влиянието на алкохол, наркотици или други упойващи вещества сериозно застрашава останалите участници в движението и представлява голям риск за обществото.

- Разработване на цялостна система за контрол за управление след употреба на алкохол в съответствие с разпределението на ПТП по тази причина по време и участъци .
- Създаване на организация за проверка наличието на употреба на алкохол на всички водачи на МПС, които участват в ПТП, превишават скоростта и не ползват обезопасителни колани;
- Организиране и провеждане на кампании за повишаване познанията на хората за влиянието на алкохола върху възможностите на водача, за ПТП поради употреба на алкохол и необходимостта зад волана да седи трезвен водач;
- Създаване на система за контрол за управление на МПС от водачи, употребили наркотици;
- Специално обучение на полицаите за разпознаване на белезите на наркотичното влияние и засилване на полицейския контрол;
- Изграждане на система за изследване и установяване на употребата на наркотични вещества от водачи на МПС.

4.Обезопасителни системи

Ежегодно в резултат на ПТП в страната загиват над 250 пътуващи в купето на автомобила граждани, които не са ползвали обезопасителни колани.

- Обезопасителни колани
 - Организиране и провеждане на широкомащабни разяснителни кампании за повишаване ползваемостта на обезопасителните системи с ангажиране на всички медии и осъществяване на засилен полицейския контрол.
 - Специално внимание трябва да се обърне на насърчаването на пътниците на задните седалки да ползват коланите си.
 - Организиране на системен мониторинг на нивото на ползване на обезопасителните колани в общината и предприемане на система от мерки за повишаване на ползваемостта.
- Детски обезопасителни системи
 - Провеждане на кампании за повишаване знанията на родителите относно опасностите, които застрашават здравето и живота на децата, когато при пътуване в автомобил не се ползват детски обезопасителни системи.
 - Засилване на полицейския контрол по правилния превоз на деца в автомобилите.

○ Обезопасителни каски

Основно място в смъртността и нараняванията при ПТП с двуколесните ППС заемат черепно-мозъчните травми. В много случаи тежестта на такава травма е вследствие на неползване на обезопасителни каски както от водача, така и от пътника.

- Контрол по ползването на обезопасителни каски от водачите и пътниците на мотоциклети и мотопеди.
- Провеждане на кампании за повишаване знанията на населението по опасностите при управление на двуколесни ППС без обезопасителни каски и последствията от настъпилите ПТП.

5.Умора при управление на моторно превозно средство

Умората е невидим убиец на пътя. Поради незнание много хора подценяват собственото си моментно състояние, включващо бодрост, здравословно състояние, зрение, хронични заболявания и др. Определена обществена опасност представлява управлението на МПС за превоз на пътници и товари от уморени водачи.

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

6.Дистанция

Неправилният избор на дистанция между движещи се МПС често пъти завършва с тежки ПТП от вида “блъскане отзад”, “напускане на платното за движение” или челен удар с насрещно движещ се. В редица случаи неспазването на дистанция с причина верижни ПТП.

- Въвеждане на технически системи за контрол на дистанцията и засилване на полицейския контрол;
- Провеждане на медийни кампании за повишаване познанията на населението за опасностите, свързани с неспазването на дистанцията между МПС.

7.Използване на дневни или къси светлини на МПС при движение през светлата част от денонощието

Едно европейско изследване доказва, че включените фарове през деня имат положителен ефект върху намаляването на ПТП. Наблюдава се съществен спад в честотата на грешките на водачите при изпреварване на МПС и по спазването на правилата за предимство на кръстовищата.

- Провеждане на кампании за ползата от движението със запалени фарове, сравнителен анализ на пътнотранспортните произшествия и поощряване ползването на устройства за дневни светлини.

8.Управление на МПС от неправоспособни

През последните години постоянно нараства броят на тежките ПТП по вина на неправоспособни водачи. Деца, младежи, възрастни - неправоспособни водачи масово управляват МПС със или без знанието на собствениците на автомобилите или на родителите.

Жертвите от пътнотранспортните произшествия по вина на неправоспособни водачи надвишават тези по вина на водачи, употребили алкохол, поради което този вид нарушение е престъпление и изисква специално внимание.

- Засилване на контрола в областите с концентрация на ПТП по вина на неправоспособни водачи;
- Завишаване на отговорността на лицата, предоставили МПС на неправоспособен водач;
- Организиране и провеждане на кампании за опасностите и последствията от управлението на МПС от неправоспособни водачи.

9.Пътници

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

- Засилен контрол по ползването на обезопасителните системи - колани, каски и детски седалки и по правилния превоз на пътниците;

10.Уязвими участници в движението

10.1.Деца

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

○ Да продължи работата по изпълнение на Националната стратегия за опазване живота и здравето на децата в пътното движение и конкретно разработваните въз основа на нея програми по направления на дейност.

10.2.Пешеходци

. За ограничаване на този вид ПТП може да се направи следното:

- Организиране и провеждане на засилен общински и полицейски контрол по изпълнението на разпоредбите за паркиране и спазването на предимството в зоните на пешеходни пътеки, спирките на МПС за обществен превоз на пътници с цел повишаване на безопасността на пешеходците и информираността на обществото, както и за опасностите при пешеходно движение;
- Усъвършенстване на нормативната база, регулираща отношенията в зоните на пешеходните пътеки и поддържане в постоянна изправност на сигнализацията, осветлението и маркировката на съществуващите пешеходни пътеки;

10.3.Велосипедисти

Велосипедното движение като алтернативен начин на придвижване ще продължи да се развива като екологичен транспорт, повишаващ физическата активност на хората, и изискващ

много малки лични разходи. В тази връзка на велосипедистите следва да се обръща още по-голямо внимание в насока осигуряване на безопасни условия за придвижване. За целта:

- Създаване на условия за отделяне на велосипедното движение от това на останалите превозни средства. Въпросът за велосипедното движение да стане неразделна част от транспортно-комуникационните планове и планове за организация на движението в населените места;

- Провеждане на кампании за повишаване на ползваемостта на защитните каски;
- Повишаване познанията на водачите относно опасностите, свързани с велосипедното движение;
- Въвеждане на по-високи изисквания и завишаване на контрола по спазване на правилата за движение от страна на велосипедистите;
- Повишаване на видимостта на велосипедите и велосипедистите при движение през тъмната част от денонощието.

10.4.ППСЖТ и водачи на животни

- Въвеждане на система за осигуряване на минимални познания по правилата за движение от водачите на ППСЖТ;

- Разработване на система от мерки за подобряване на видимостта на водачите, пътниците и на ППСЖТ;

- Усъвършенстване на системата за регистрация и засилен контрол по оборудване на ППСЖТ;

- Разработване на система за контрол по спазване на правилата от страна на водачите на ППСЖТ.

10.5.Мотоциклетисти и мотопедисти

- Организиране и провеждане на кампания за безопасно управление на мотоциклети и мотопеди при различни условия за движение и огласяване на последиците от ПТП с участието на мотоциклетисти и мотопедисти;

- Провеждане на засилен полицейски контрол по спазване на правилата от страна на водачите на този вид МПС, техническата изправност, оборудването и нивото на шума.

IV. ПОВИШАВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЪТНАТА ИНФРА СТРУКТУРА ИЗВЪН НАСЕЛЕНИТЕ МЕСТА

1. Подобряване безопасността на републиканската пътна мрежа

- Създаване на организация и нормативно осигуряване на поддържането на сигнализацията, маркировката, разстоянията за видимост по отделните участъци от пътната мрежа в съответствие със заложените в проектите показатели;

- Повишаване пасивната безопасност на пътните участъци, където автомобилите напускат платното за движение и се блъскат в дървета, огради, стени, попадат в пропасти, реки и др.;

- Нормативно решаване на използването на огледала за повишаване на видимостта в опасни участъци;

2. Безопасност на общинските пътища.

- Засилване на контрола на РУ „Полиция“-Вършец –“Пътна полиция” при движението на извънгабаритна селскостопанска техника по общинските пътища.

- Създаване на “благоприятна крайпътна среда” от общинските администрации чрез системно поддържане на озеленяването съгласно нормативните документи и инструкции за ландшафтно оформяне на автомобилните пътища и контрол на дейностите в обхвата на пътя и ограничителната строителна линия.

- Обезопасяване на рисковите кръстовища по общинските пътища и при възможност преустройването им в кръгови.

- Разработване на програми с конкретни мерки за обезопасяване на УКПТП по общинските пътища, включително и участъци в населените места.

3. Управление на безопасността в населените места

Над 70 % от тежките ПТП с пострадали граждани са регистрирани на територията на населените места. Проблемите на БД не присъстват в дневния ред на общинските съвети.

- Разработване на система от стимули за постигане на добри резултати по безопасността на движението в населените места. Организиране и провеждане на конкурси за населено място или кметско и кметско наместничество с най-добра организация на движението и най-добри относителни показатели по БД;

- Разработване на насоки с цел подпомагане на местните управи за успешното планиране и изпълнение на програми за БД;

- Актуализиране на нормативната база по отношение на реда, условията и техническите изисквания за ползване на пътни елементи за принудително намаляване на скоростта на движение на пътните превозни средства;

- Разработване на програми с конкретни мерки за подобряване на организацията на движението;

- Включване на проблемите на безопасността на велосипедното и пешеходно движение в населените места като неразделна част от планирането и изграждането на населените места в транспортно-комуникационно отношение и организация на движението;

- Изграждане на системи за регулиране, контрол и управление на движението в населените места;

Усъвършенстване на нормативната база по транспортно-комуникационното изграждане на населените места. Въвеждане на задължителни показатели: “транспортно обслужване” при изграждане на обекти за масово привличане на хора с решаване на проблемите на пешеходното движение и велосипедното движение и паркирането.

V.ПОВИШАВАНЕ НА ГРАЖДАНСКАТА ИНФОРМИРАНOST КАМПАНИИ, КОНКУРСИ, СЪСТЕЗАНИЯ, ВИКТОРИНИ

- Организиране и провеждане на регионални кампании по проблемите на БД;
- Усъвършенстване на специализираната превенция за намаляване на травматизма с децата, юношите, младите водачи и другите рискови групи участници в движението;

- Провеждане на информационни кампании със съпътстващ адекватен контрол по ползване на предпазните колани от пътниците на задните седалки, седалките за деца в автомобилите, предпазни каски от водачите на двуколесни ППС, светлоотразителни жилетки за деца, пешеходци и водачи;

- Ежегодна оценка на ефективността на провежданите кампании.

1.Подобряване на обучението

1.1 . В семействата.

Разработване комплекс от средства и механизми за повишаване културата по безопасността на движението в семействата.

1.2. В детските градини.

Разработване на съответните методи и средства и провеждане на единна политика по обучение на децата в детските градини.

1.3. В началното училище:

- разработване и прилагане на единна политика за обучение на децата по време на обучение с приемственост за формиране на умения и познаване на опасностите в пътното движение които застрашават здравето и живота - безопасност на пешеходците, безопасност на пътниците, велосипедисти;

- създаване на система за поетапна проверка на знанията и уменията и издаване на съответен сертификат;

- обучение на децата в извън класните форми: Национална викторина по безопасност на движението, Републикански комплекс по приложно колоездене, Децата обучават деца, Ученически патрули, Безопасен път „От дома до училище и обратно” и др.

1.4. В средното образование:

- изучаване на опасностите при управление на мотопеди, мотоциклети и автомобили.

- обучение по безопасно управление на МПС според възрастта на учениците.

- създаване на условия за задължително обучение на учениците за водачи на МПС и полагане на изпит след навършване на съответната възраст.

1.5. В системата за подготовка на нови водачи на МПС:

- разработване на стратегия за усъвършенстване на системата за обучение и подготовка на кандидатите за водачи на МПС въз основа на най-добрите европейски практики и директивите на ЕС в тази насока;

- усъвършенстване на системата от програми за обучение на кандидатите на водачи и поэтапното придобиване на пълни права за управление на МПС- целта е да се насърчи придобиването на практически умения преди изпита при оптимални условия за безопасност;

- усъвършенстване и обективизиране на процеса за провеждане на теоретичния и практически изпит на кандидатите за водачи на МПС- изпитът за получаване на свидетелство за правоуправление не трябва да се ограничава до проверка знанията на кандидата относно правилата за движение и уменията му да извършва маневри. Необходими са по-широки знания и умения и дори оценка на ценностите и поведението свързани с осъзнаване на рисковете, не агресивно, енергоефективно и екошофиране;

- създаване на условия за обучение на лицата с ограничени възможности за водачи на МПС;

- създаване на система за след лицензионно повишаване знанията и уменията на новите водачи;

- създаване на система от критерии за оценка качеството на подготовката на водачите на МПС;

- създаване на система от минимални изисквания и продължаващо обучение за инструкторите за обучение на водачите на МПС.

1.6. Продължаващо обучение:

- създаване на организация и законови предпоставки за продължаващо обучение на водачите на МПС;

- усъвършенстване на системата за обучение на водачите загубили правата си;

- усъвършенстване на системата за обучение на водачите загубили част от контролните си точки;

- въвеждане на система за обучение на водачите на през определен период от време;

- създаване на система за повишаване на знанията и уменията на водачите над 65 г. възраст;

- усъвършенстване на системата на проверочния изпит.

1.7. Кампании.

Провеждане на кампании за повишаване знанията и отговорността на участниците в движението.

1.8. Медии.

Създаване на организация и система за целенасочена медийна политика за отразяване на опасностите по пътищата, повишаване познанията участниците в движението и повишаване на отговорността за безопасността на движението по пътищата на отделните институции и организации; за опасностите и отговорността на участниците и организаторите на пътното движение. Разработване на мерки за завишаване размера на наказанията спрямо водачите за нарушаване режимите на движение в зоните на пешеходните пътеки, спирките, както и за пешеходците, нарушаващи правилата за движение;

- Подобряване на видимостта между пешеходците и водачите на превозните средства;

- Създаване на организация за повишаване на информираността на обществото относно опасностите за пешеходното движение, за механизма на ПТП с участие на пешеходци над 65-годишна възраст;

- Провеждане на информационни кампании и други форми за обучение на по-възрастните пешеходци;

- Пешеходците на светлоотразителни елементи за по-добра видимост в тъмната част от денонощието

2. Подобряване образованието и уменията на участниците в движението.

Участникът в пътното движение е първото звено от веригата на пътната безопасност и при него е най-голяма вероятността от грешки. Каквито и мерки да се прилагат, ефективността на политиката за пътната безопасност в крайна сметка зависи от поведението на участниците в движението. В тази насока образованието, обучението и контрола по спазване правилата за

движение са от съществено значение и следва да се осъществява през всичките етапи на човешкия живот.

Постоянно обучение на участниците в движението по проблемите на безопасността с помощта на социални и училищни програми, служебни семинари, кампании и медийно осведомяване. Обучението на участниците в движението е необходимо, тъй като хората не познават опасностите на движението и не възприемат съпричастно човешките трагедии докато сами не ги сполети нещастieto. Преследваната цел обаче е предпазването на хората от пътни произшествия, което изисква постоянно въздействие на човешкото съзнание. Това е възможно чрез организиране и насърчаване на социални програми, служебни семинари, кампании и осведомяване чрез средствата за масова информация. Инициатори на подобни мероприятия могат да бъдат правителствени и неправителствени организации, държавни предприятия и общини, търговски дружества и компании, училища, детски градини и пр., а националната политика по осигуряване на безопасността на движението следва да насърчава и подкрепя дейността по непрекъснатото ограмотяване на обществото с цел постигането на адекватна социална реакция по проблема. В тази връзка следва да се прилага единна политика на постоянно обучение.

VI. ПОДОБРЯВАНЕ НА УПРАВЛЕНИЕТО НА БЕЗОПАСНОСТА НА ДВИЖЕНИЕТО

- Укрепване на административния капацитет на специализираните звена по БД;
- Подобряване работата на общинската комисия по проблемите на БД;
- Разработване общински и ведомствени програми за подобряване на БД;
- Усъвършенстване на системата за изследване на анализ на причините за ПТП;
- Създаване на организация за постоянна оценка на изпълнението на задачите в Общинската стратегия и влиянието им върху БД.

VII. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Настоящата стратегия изразява политическата воля на общината и обществения сектор за намаляване на жертвите на пътнотранспортните произшествия. Поставената рамка е една добра основа за предприемане на конкретни мерки от заинтересованите и ангажирани страни на национално, регионални, общинско и местно ниво.

инж. Анатоли Димитров /П/

Председател Общински съвет- Вършец