

ОБЛАСТНА СТРАТЕГИЯ
за подобряване на безопасността на движението по пътищата
за периода 2012-2020 г.

Съдържание

Въведение	1
Глава 1. Стратегически направления за осигуряване безопасността на движението по пътищата в Област Силистра	3
1. 1. Подобряване управлението на безопасността на движението	3
1. 2. Подобряване на образованието и уменията на участниците в движението	11
1. 3. Повишаване на контрола по спазване на правилата за движение	16
1. 4. За по-безопасна инфраструктура	18
1. 5. За по-безопасни пътни превозни средства	27
1. 6. Стимулиране използването на съвременни технологии за повишаване на пътната безопасност	27
1. 7. Подобряване на услугите за спешна помощ и грижите за намаляване на последствията от пътно-транспортни произшествия	29
Глава 2. Целеви групи и ключови фактори	30
2.1. Децата	30
2.2. Пешеходците	31
2.3. Велосипедистите	32
2.4. Водачите на моторни превозни средства	33
Глава 3. Усъвършенстване на нормативната уредба	37

ВЪВЕДЕНИЕ

Организацията на обединените нации със свое решение обяви периода от **11 май 2011 г. до 2020 г.** включително за **Десетилетие на действия за безопасност в движението по пътищата**. Лого на кампанията е **“Заедно можем да спасим живота на милиони хора“**.

В увода на **Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата в Република България за периода 2011-2020 г.**, приета по този повод с Решение на Министерски съвет № 946 от 22 декември 2011 г., се посочва, че процесът на пътното движение е непрекъснато взаимодействие между **трите основни фактора**, определящи движението:

I – квалификацията, културата и поведението на участниците в движението;

II – безопасността на пътната инфраструктура и изправността на автомобилния парк;

III – своевременната долекарска и специализирана медицинска помощ.

И ако през изминалите години се е запазвала тенденцията да се посочва негативната роля почти само на участниците в движението, сега правителството взема енергични мерки за подобряване условията на движението по пътищата и **чрез другите два фактора** – изграждане на нова модерна пътна инфраструктура и бърза рехабилитация на старата, както и на създаване на ефикасна организация на бързата помощ при пътнотранспортни произшествия /ПТП/. В тази връзка само **комплексното обвързване на трите фактора** ще доведе до онзи позитивен ефект, посредством който страната ни ще догони показателите на останалите страни от Европейския съюз.

Целта на Националната стратегия е намаляване на последствията от пътнотранспортните произшествия към 2020 г. спрямо показателите за 2010 г.:

първо, намаляване броя на **убитите** при ПТП с **50%**, като през 2020 г. техният брой не трябва да надвишава **388**.

второ, намаляване броя на **тежко ранените** при ПТП с **20%**, като през 2020 г. техният брой не трябва да надвишава **6363**.

Своя принос за постигане на националните ни показатели трябва да даде и нашата област.

Стратегията на Област Силистра за подобряване на безопасността на движението по пътищата за периода 2012-2020 г. в своята

структура и изложение на проблемите следва структурата на Националната стратегия. В тази връзка в областната стратегия обстойно е посочено **сегашното състояние** на проблемите чрез съответните **индикатори (количествени показатели)**, както и са набелязани **по-нататъшните мерки** за осъществяване на **стратегическите направления** по безопасността на движението, залегнали в Националната стратегия.

Целта на Областната стратегия е на територията на Област Силистра:

първо, броят на убитите през 2020 г. да бъде намален с 50% спрямо 2010 г. и да не надвишава 7 души;

второ, броят на тежко ранените да бъде намален с 20% спрямо 2010 г. и да не надвишава 45 души.

Областната стратегия посочва и **най-важните целеви групи** и особено групата на учащите, които през периода до 2020 г. трябва да бъдат обхванати от мерките и дейностите, планирани в нея.

В нея са посочени и редица **ключови фактори** за подобряване безопасността на движението в Област Силистра.

Разработването на стратегията на Област Силистра за подобряване безопасността на движението по пътищата за периода 2012-2020 г., както и Плана на областта за 2012-2013 г. за подобряване на движението, става на основание **точка втора от Решение на Министерски съвет № 946 от 22 декември 2011 г.**

На основание **точка четвърта** министерствата, държавните агенции, областните администрации и институциите на бюджетна издръжка до 20 февруари 2012 г. трябваше да разработят и приемат конкретни мерки за предпазване на техните служители от пътнотранспортни произшествия /ПТП/ и наранявания. Ето защо областният управител на Област Силистра със заповед № РД-20-23 от 20 февруари 2012 г. утвърди **Мерки за предпазване на служителите на Областна администрация от ПТП и наранявания и осигуряване на безопасното им участие в движението по пътищата.**

Глава 1.
СТРАТЕГИЧЕСКИ НАПРАВЛЕНИЯ
ЗА ОСИГУРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО
ПО ПЪТИЩАТА В ОБЛАСТ СИЛИСТРА.

1.1. ПОДОБРЯВАНЕ УПРАВЛЕНИЕТО
НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО.

По това стратегическо направление контролната дейност се осъществява от **Областната дирекция на МВР /ОД на МВР/-сектор „Пътна полиция“** и от **Областния отдел „Контролна дейност“** при **Държавната автомобилна инспекция /КД-ДАИ/**.

1.1.1. Дейност и задачи на ОД на МВР-сектор „Пътна полиция“ – Силистра.

Служителите на ОД на МВР-Силистра обслужват 5 града и 113 села на територията на 7 общини. Пътната мрежа е 1088,8 километра, от които **първокласен път I–7**, преминаващ през региона, е с дължина 57 километра, **второкласна** пътна мрежа с дължина 146,9 км, **третокласна** пътна мрежа 301,2 км и **общинска** пътна мрежа с дължина 583,7 километра.

Анализ на ситуацията

Настъпилите на територията на Област Силистра **пътно-транспортни произшествия /ПТП/**, разпределени **по районни управления /РУ/**, са както следва:

Таблица 1

№	РУ на МВР	2011			2010			Разлика		
		ПТП	Убити	Ранени	ПТП	Убити	Ранени	ПТП	Убити	Ранени
1.	РУ Силистра	232	12	80	315	8	36	-83	4	44
2.	РУ Тутракан	64	7	16	67	3	9	-3	4	7
3.	РУ Дулово	77	2	16	67	3	11	10	-1	5
4.	ОБЩО за Област Силистра:	373	21	112	449	14	56	-76	7	56

Настъпилите през 2011 г. на територията на Област Силистра **общо ПТП**, разпределени **по общини**, са както следва:

Таблица 2

№	Общини	2011			2010			Разлика		
		ПТП	Убити	Ранени	ПТП	Убити	Ранени	ПТП	Убити	Ранени
1.	Силистра	195	9	64	282	6	31	-87	3	33
2.	Алфатар	9	1	4	13	2	5	-4	-1	-1

3.	Ситово	13	0	4	7	0	0	6	0	4
4.	Кайнарджа	15	2	8	13	0	0	2	2	8
5.	Тутракан	39	0	0	55	3	8	-16	-3	-8
6.	Главиница	25	7	16	12	0	1	13	7	15
7.	Дулово	77	2	16	67	3	11	10	-1	5
8.	ОБЩО за Област Силистра:	373	21	112	449	14	56	-76	7	56

Настъпилите през 2011 г. на територията на Област Силистра тежки ПТП, разпределени по общини, са както следва:

Таблица 3

№	Общини	2011			2010			Разлика		
		ПТП	Убити	Ранени	ПТП	Убити	Ранени	ПТП	Убити	Ранени
1.	Силистра	60	9	64	30	6	31	30	3	33
2.	Алфатар	4	1	4	3	2	5	1	-1	-1
3.	Ситово	3	0	4	0	0	0	3	0	4
4.	Кайнарджа	7	2	8	0	0	0	7	2	8
5.	Тутракан	0	0	0	10	3	8	-10	-3	-8
6.	Главиница	11	7	16	1	0	1	10	7	15
7.	Дулово	13	2	16	12	3	11	1	-1	5
8.	ОБЩО за Област Силистра:	98	21	112	56	14	56	42	7	56

От данните за отчетния период е видно, че има **увеличение** броя на убитите при ПТП със 7 души и увеличение на ранените граждани с 56, като **намалява** броя на ПТП с 83. Отрицателните данни по показателя на загиналите при ПТП са регистриран предимно в периода 01.07.–01.08.2011 г. включително, когато загинаха за кратък период **общо 14 души**. За сравнение през първото шестмесечие на 2011 г. имаше загинали граждани само при две ПТП. Има намаление на ПТП с убити и ранени /т.нар. пътен травматизъм/ на територията на Общините Тутракан и Алфатар.

През 2011 г. съставът при ОД на МВР е констатирал общо **18 997 нарушения**, установени съгласно разпоредбите на Закона за движение по пътищата (ЗДвП, обн. ДВ. бр.20 от 5 Март 1999 г., в сила от 01.09.1999 г.) и Кодекса за застраховането (КЗ, в сила от 01.01.2006 г., обн. ДВ. бр.103 от 23 Декември 2005г.), като **най-опасните** са посочени в таблица 4:

Таблица 4

	Нарушения:	2011	2010	Разлика
1.	Превишена скорост	3645	4300	-655
2.	Употреба на алкохол	409	479	-70
3.	Неправоспособност	807	594	+213
4.	Неспазване на предимство	825	877	-52
5.	Неправилни маневри	140	124	+16

6.	Неправилно движение	89	65	+24
7.	Други нарушения	13 082	10 829	
7.	ОБЩО НАРУШЕНИЯ:	18 997	17 268	+1729
8.	С акт за адм. нарушение	4715	4774	-59
9.	С фиш	9077	7718	+1359
10.	С електронен фиш	291	-	-
11.	Спрени от движение МПС	36	106	-70

Настоящият период се характеризира със значително **увеличение в активността по контрол** на движението (+ 1729 констатирани нарушения), причина за което са проведените различни мероприятия за намаляване на транспортния травматизъм.

Увеличение от 213 нарушения има при констатирани управления на моторни превозни средства /МПС/ от **неправоспособни** водачи (т.е. без издадени свидетелства за управление на МПС или лишени от това право), незначително увеличение от 16 нарушения при констатирани неправилни маневри и от 24 нарушения за неправилно движение.

Настъпилите на територията на Област Силистра **тежки ПТП** са от вида: Таблица 5

Вид на ПТП	От 01.01.2011 до 31.12.2011						От 01.01.2010 до 31.12.2010					
	ПТП		Убити		Ранени		ПТП		Убити		Ранени	
	бр.	%	бр.	%	бр.	%	бр.	%	бр.	%	бр.	%
БЛЪСКАНЕ НА ПЕШЕХОДЕЦ	32	32,7	1	4,8	31	27,7	14	25	2	14,3	12	21,4
БЛЪСКАНЕ НА ВЕЛОСИПЕДИСТ	9	9,2	0	0	9	8	3	5,4	1	7,1	2	3,6
БЛЪСКАНЕ НА КАРУЦА	0	0	0	0	0	0	2	3,6	0	0	2	3,6
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС НА ПЪТНОТО ПЛАТНО	1	1	0	0	1	0,9	0	0	0	0	0	0
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС ИЗВЪН ПЪТНОТО ПЛАТНО	10	10,2	2	9,5	13	11,6	6	10,7	1	7,1	8	14,3
БЛЪСКАНЕ В ДЪРВО	16	16,3	4	19	17	15,2	10	17,9	1	7,1	13	23,2
БЛЪСКАНЕ В СТЬЛЪБ	5	5,1	0	0	8	7,1	0	0	0	0	0	0
БЛЪСКАНЕ В ПРЕДПАЗНА ОГРАДА	3	3,1	1	4,8	3	2,7	1	1,8	1	7,1	0	0
БЛЪСКАНЕ В ПРЕПЯТСТВИЕ НА ПЪТЯ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
БЛЪСКАНЕ В ПАРКИРАНО ППС	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
БЛЪСКАНЕ В СПРЯЛО МПС	0	0	0	0	0	0	1	1,8	0	0	1	1,8
БЛЪСКАНЕ МЕЖДУ МПС КОСО	10	10,2	1	4,8	11	9,8	10	17,9	1	7,1	11	19,6
БЛЪСКАНЕ МЕЖДУ МПС ЧЕЛНО	4	4,1	12	57,1	10	8,9	3	5,4	3	21,4	4	7,1

БЛЪСКАНЕ МЕЖДУ МПС ОТЗАД	2	2	0	0	2	1,8	0	0	0	0	0	0
БЛЪСКАНЕ МЕЖДУ МПС СТРАНИЧНО	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ПАДАНЕ НА ПЪТНИК	0	0	0	0	0	0	2	3,6	2	14,3	0	0
ДРУГ ВИД ПТП	6	6,1	0	0	7	6,3	4	7,1	2	14,3	3	5,4
ОБЩО:	98		21		112		56		14		56	

Данните показват, че през настоящия период дела на тежките ПТП с убити граждани са: блъскане между МПС челно – 57,1% и блъскане на МПС в дърво – 19%, за ранените граждани причините са: блъскане на пешеходец – 27,7%, блъскане в дърво - 15,2%, блъскане между МПС косо - 9.8% и блъскане между МПС челно - 8.9%. Това налага извода, че от произшествията, допуснати между МПС челно 60% са с летален изход и около 9% с ранени граждани.

През отчетния период настъпилите ПТП са предимно по вина на водачите – 364 бр., като 93 бр. от тях са тежки. Две ПТП са настъпили вследствие на недобри пътни условия, 4 ПТП по вина на пешеходци, а 3 – по друга причина. Настъпилите тежки ПТП са основно по вина на водачите, като само в 4 случая тежки ПТП са настъпили по вина на пешеходци, при които има 4 леко ранени пешеходци.

Най-често допусканите нарушения на правилата за движение и контрола по тяхното спазване са:

- превишена скорост;
- неправилно изпреварване;
- отнемане на предимство;
- управление на МПС след употреба на алкохол;
- управление на МПС от неспособни водачи.

През годината от неспособни водачи има допуснато едно тежко ПТП с един ранен.

През периода от млади водачи със стаж до 5 години са допуснали общо 22 тежки ПТП, с 3 убити и 24 ранени граждани, както следва:

Таблица 6

Стаж на водачите до:	ПТП	Убити	Ранени
1 година	6	2	6
2 години	2	0	2
3 години	5	0	6
4 години	4	1	3
5 години	5	0	7

Видно от данните най-рискови за движението са водачите със стаж до една година, които нямат създадени навици и което заедно с търсенето

на ефективност и показност е причина за високото ниво на пътен травматизъм.

През изтеклия период ПТП настъпиха съответно:

- в населените места – 232 ПТП с 2 убити и 59 ранени;
- в извън населени места – 141 ПТП с 19 убити и 53 ранени.

Отчетният период може да се характеризира с **пътния травматизъм извън населените места**, основно по републиканската пътна мрежа. Причините за това са движението с по-висока скорост, употребата на алкохол, неправилно изпреварване в следствие на което е регистрираният брой ПТП и последиците от тях при сблъскване с друго МПС и неподвижни препятствия, като общия процент за тези два компонента произшествия е 76.1. Основно като дял за пътния травматизъм е и неспазване от водачите на МПС предимството на пешеходците - 1 е убит, а 31 са ранени, което е 4.8% убити и 27.7% ранени.

Очевидно е, че за намаляване на транспортния травматизъм е нужно да се завиши контрола и ползваемостта на безопасителните колани, каски и безопасителни системи. Изследванията показват, че същите намаляват с 30% броя на тежките наранявания и предотвратяват смъртните случаи до 50%.

Към 31.12.2011 г. на отчет в сектор “Пътна полиция” Силистра се водят **54 169 ППС**, от които:

Таблица 7

Вид на ППС	Брой
Мотопеди	944
Мотоциклети	1526
Леки автомобили	42120
Товарни автомобили	4936
Специални автомобили	250
Автобуси	239
Ремаркета	2850
Полуремаркета	412

През отчетния период дейността по “Регистрация на пътни превозни средства /ППС/” е следната:

- извършени са 3320 промени в регистрацията на ПС;
- извършени са 5474 първоначални регистрации на ПС;
- зачислени в региона са 1312 ПС;
- отчислени за друг регион 690 ПС;
- прекратена регистрация 2567 ПС.

Показателите водят до извода за продължаващо **нарастване броя** на регистрираните на територията на областта ППС, като увеличението е с

245, което води до увеличаване обема на дейността, извършвана от служителите в сектора. Прекратена е регистрацията на 2567 ПС, като за периода на 2010 г. са 2189, увеличението на тази вид услуга е с 378. Спрени са от движение 363 ПС за отчетния период, което е увеличение с 30 ПС.

Масовото регистриране на МПС с цел продажба на **румънски граждани** изключително натоварва състава на сектор „ПП“ и води до затрудняване на обслужването на гражданите, които действително регистрират МПС с цел лично ползване. Независимо от горепосоченото затруднение съставът, извършващ тези видове дейности, е бил изключително натоварен и е извършил 985 услуги в повече през отчетния период.

През отчетния период дейността по “Отчет водачи на МПС” е следната:

В сектор “Пътна полиция” Силистра се водят на отчет **72 365** водачи на МПС, на които са извършени следните услуги:

Таблица 8

Водачи			
1.	Издадени свидетелства за управление на МПС	бр.	1242
2	Подменени свидетелства за управление на МПС	бр.	8883
3	Подменени чуждестранни СУМПС	бр.	26
4	Издадени свидетелства за управление на чужди граждани	бр.	7
5	Издадени дубликати на свидетелства за управление на МПС	бр.	262
6	Издадени и подменени контролни талони	бр.	9359
7	Издадени удостоверения за водачи на МПС	бр.	907
8	Водачи възстановили правата си по чл. 157, ал. 5 от ЗДВП	бр.	27
9	Водачи възстановили КТ по чл. 158, ал. 1, т. 1 от ЗДВП	бр.	149

Административно правораздавателната дейност в сектор „ПП“ е следната:

- издадени наказателни постановления – 8146 бр.;
- наложени са наказания „лишаване от право да управлява МПС“ на 347 водачи за 1510 месеца по наказателни постановления;
- на 456 водачи са издадени заповеди за прилагане на принудително–административни мерки по чл. 171 от ЗДП, от които временно отнемане на свидетелство за управление на МПС след употреба на алкохол – **357** /за 2010 г. – 392/, изземване на свидетелството по чл.157, ал.4– на 60 /за 2010 г. - 61/, не отговарят на медицински и психологически изисквания – трима, както и временно спиране от движение – на 36 / за 2010 г. – 106/;
- изпратени на Районна прокуратура-Силистра с мнение за образуване на досъдебно производство са общо 252 /за 2010г. – 243/ преписки,

от които 139 /за 2010 г. – 167/ по чл.343б от НК и 113 /за 2010г. – 76/ по чл.343в от НК;

- обработени са 48 /за 2010 г. – 75/ броя преписки по чл.356 ал.1 от Наказателно-процесуалния кодекс /НПК/ за образуване на бързи производства /БП/.

Повишаването на глобите, налагани за допуснатите нарушения на ЗДвП, отнемането на свидетелства за управление по наказания „лишаване от право да управлява МПС” или за изчерпване на всички контролни точки, потвърждаващи валидността на свидетелството за управление, **не са достатъчни** за изграждане на трайно съзнателно поведение от страна на водачите.

Значителна трудност при осъществяване на административно наказателната дейност /включително и т.н. “електронен фиш”/ е факта, че много от грубите нарушители са с променена адресна регистрация или се укриват, с което осуетяват своевременното изпълнение на наложените им наказания.

Затруднения в ежедневната служебна дейност има в материалното обезпечаване на **компютърните конфигурации** и извършващата се дейност в АИС-КАТ-АНД, работеща на компютърна програма ДОС и промяната в статусите на водачите в АИС БДС, работеща на WINDOWS. Поради тази причина се допускат неточности в статуса на водачите, което създава проблеми при налагането на административните наказания. Неточният статус на водачите затруднява работата на служителите от гр. ”Пътен контрол” в тъмната част на денонощието, в почивни и празнични дни, когато справките за водачите се правят в оперативната дежурна част. Грешният статус е предпоставка за допускане на неточности и евентуални грешки при административните и досъдебните производства, образувани в сектор ПП.

През периода дейността по “Организация на движението, пътният контрол и превантивна дейност” е следната:

По линия на организацията на движението служители от сектора са участвали в **11 комисии**, свързани с организацията на движението на територията на областта. В 106 специализирани полицейски операции са участвали са 694 служители за 1110 часа. Има 73 изготвени писмени предписания и 20 съгласувани проекти и становища за временна организация и безопасност на движението.

През отчетния период **профилактичната** дейност е следната:

- подготвени и предадени са на средствата за масово осведомяване 19 материала, свързани с безопасността на движението по пътищата;
- проведени са шест специализирани лекции и беседи с деца.

1.1.2. Дейност и задачи на областния отдел „Контролна дейност“ при Държавната автомобилна инспекция /ОО „КД-ДАИ“/.

За отчетния период инспекторите на Областния отдел ”КД-ДАИ”- Силистра са проверили общо **4451** моторни превозни средства, като от тях **1247** автобуси, **2154** товарни автомобили и **1050** леки таксиметрови автомобили.

Проверените **работни дни** на водачите са **48 203**.

В тази връзка са съставени са **472** броя **актове за установяване на административни нарушения /АУАН/**, като от тях:

- по **Наредба № 34** от 6 декември 1999 г. за таксиметров превоз на пътници (издадена от Министерството на транспорта, обн. ДВ. бр.109 от 14 Декември 1999 г.) и **Наредба № 35** от 3 ноември 1999 г. за функционалните и техническите изисквания към електронните таксиметрови апарати с фискална памет (в сила от 09.11.1999 г., издадена от Министерството на транспорта, Министерството на финансите и Държавната агенция по стандартизация и метрология, обн. ДВ. бр.**97** от 9 Ноември 1999 г.), регламентиращи извършването на обществен превоз на пътници с леки автомобили до 5 места и използването на електронните таксиметрови апарати с фискална памет – **58 броя**;
- по **Наредба № 33** от 3 ноември 1999 г. за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България (издадена от Министерството на транспорта, обн. ДВ. бр.101 от 23 ноември 1999 г.), с автомобили с българска регистрация в страната - **38 броя**;
- по регламент 561/ЕО/06, касаещ времето за работа и почивки на водачите на МПС - **24 броя**;
- по **регламент 3821/ЕО/85** отнасящ се до монтирането и използването на аналогови и/или дигитални тахографи регистриращи данните от движението на някои видове МПС и за някои периоди от време на работа на техните водачи - **98 броя**;
- по **ЗДвП** за износени автомобилни гуми и други технически неизправности, застрашаващи безопасността на движението по пътищата на страната - **57 броя**;
- по **ЗДвП** за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на МПС движещи се по републиканската пътна мрежа-**23 броя**;
- по **останалите** нормативни документи, регламентиращи контролната дейност на ОО”КД-ДАИ” и несвързани пряко с безопасността на движението по пътищата - **254 броя**.

Многократно са проверявани и **предприятията, извършващи периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС**, като не са констатирани сериозни нарушения.

Областният отдел "КД-ДАИ" **предлага да се подобри взаимодействието между институциите**, имащи отношение към безопасността на движението по пътищата за отстраняване на възникнали проблеми, касаещи безопасността на движението.

1.2. ПОДОБРЯВАНЕ НА ОБРАЗОВАНИЕТО И УМЕНИЯТА НА УЧАСТНИЦИТЕ В ДВИЖЕНИЕТО.

Областната политика по осигуряване на безопасността на движението следва да насърчава и подкрепя дейността по **непрекъснатото огромяване на обществото** за постигане на положителни резултати и адекватна реакция по проблема. Повечето от инцидентите по пътищата са предотвратими, ако се проявява повече толерантност, уважение, предвидимост и споделена отговорност. Чрез формиране на активна гражданска позиция и нова култура може да се съдейства за прекратяване на нелепата „война“ по пътищата на областта и страната.

Обучението и контролът по спазване правилата за движение са от съществено значение и следва да се осъществява през всичките етапи на човешкия живот. Участниците в движението следва постоянно да се обучават по проблемите на безопасността по социални и училищни програми, служебни семинари, кампании и чрез медиите. Целта е предпазване на хората от пътни произшествия. **Инициатори** могат да бъдат правителствени и неправителствени организации, държавни предприятия и общини, търговски дружества, училища, детски градини и др.

Безопасността на движението трябва да навлезе в ежедневието, в семействата, да се превърне в неразделна част от проектите свързани с транспортната система. Следва да се обединят усилията за формиране на повишена отговорност и защитно поведение на участниците в движението, за нова култура на безопасност, за безопасна пътна инфраструктура, за безопасни автомобили, за обществена непримиримост спрямо нарушенията и пропуските в системата за безопасно движение, за предпазване на хората от загуба на живот и здраве. Следва да се преосмисли нашето поведение като водачи, пешеходци и пътници, като родители, като организатори, проектанти и администратори, защото безопасността на движението е споделена отговорност.

От всички целеви групи най-важна е обаче възпитателната роля върху децата.

1.2.1. Роля на Регионалния инспекторат по образование към МОМН /РИО към МОМН/.

Възпитанието на транспортна култура, дисциплина и отговорност у децата, като участници в пътното движение е немислимо без активното участие на родителите и семейството.

Семейството е основен фактор за началното формиране на умения у децата за опазването им от пътно транспортните произшествия. За разлика от училището, семейството има много по-големи възможности за възпитателно въздействие върху децата. За да се постигнат положителни резултати в този процес между семейството и училището трябва да съществува непрекъсната връзка и информираност на двете страни за поведението на децата и родителите, като участници в пътното движение.

Необходимо е привличане на заинтересованите и отговорни институции – ОД на МВР-сектор „Пътна полиция”, Регионална здравна инспекция и Областен отдел "Контролна дейност“ при ДАИ да популяризират в образователните институции натрупания положителен опит по опазване на децата и учениците в пътното движение.

Необходимо е подобряване на материално-техническата учебна база и нейното обзавеждане. Малък е броят на обзаведените кабинети по безопасност на движението или пригодени класни стаи, занемарени са учебните полигони в професионалните училища и детските площадки в ЦДГ и училищата. В населените места липсват велосипедни пътеки и децата управляват своите лични велосипеди, мотопеди и мотоциклети в опасна близост с различни МПС.

В семействата е необходимо:

- създаване на условия за ангажиране на семействата за възпитание на децата от най-ранна възраст на правилно и безопасно поведение в пътното движение;
- организиране на информационни кампании в семействата за значението на личния пример на родителите за безопасно участие в пътното движение;
- организиране на тематични информационни кампании за родители и водачи на МПС за поведението и реакциите на децата от 7 до 14 години като участници в пътното движение;
- периодично разпространяване на информации за опасностите, застрашаващи живота и здравето на децата и учениците при ежедневното придвижване от къщи до училище и обратно;
- разработване и прилагане на комплекс от методи и средства за повишаване на културата и обучение на родителите по безопасност на движението;

- организиране на областни мероприятия на тема безопасно участие на децата в пътното движение – конкурси, изложби, викторини, състезания, празници и др.

В детските градини:

- създаване на условия за внедряване на методи и средства и провеждане на единна политика за обучение на децата в детските градини;
- организиране на първоначално и продължаващо обучение за професионална квалификация на учителите по методика на обучението на децата по безопасност на движението по пътищата;
- разпространяване на добри практики на областно ниво по отношение на възпитанието и обучението за безопасно участие на децата от детските градини в пътното движение;
- организиране на разговори и дискусии в родителските срещи на тема „Психофизиологическите особености на децата, като участници в пътното движение“;
- организиране и провеждане на областни състезания, конкурси, викторини и др. по безопасност на движението за семейства с деца в предучилищна възраст;
- извършване на периодичен контрол от страна на РИО на учебния процес по безопасност на движението по пътищата в детските градини по отношение на спазване на учебната документация, състояние на материалната база, осигуреност с учебна и методическа литература и квалификация на учителите.

В основните училища:

- създаване на условия за внедряване на единна политика за обучение на децата за формиране на знания и умения за опасностите в пътното движение, които застрашават здравето и живота;
- създаване на условия за внедряване на система за поэтапна проверка на знанията и уменията и издаване на сертификат за безопасно участие като пешеходци и велосипедисти;
- организиране на първоначално и продължаващо обучение за професионална квалификация на учителите по методика на обучението по безопасност на движението по пътищата;
- разпространяване на добри практики на областно ниво по отношение на обучението на учениците от I до VIII клас по безопасност на движението по пътищата;
- организиране на разговори и дискусии в родителските срещи на тема:

- Психофизиологическите особености на децата, като участници в пътното движение;
- Безопасният маршрут на учениците от дома до училище и обратно;
- Типични нарушения на децата като участници в пътното движение;
- Ролята на родителя като водач на семейния автомобил за възпитанието и обучението на детето;
- Ролята на родителя за възпитание на транспортна култура и етично поведение на детето, като участниците в пътното движение.
- създаване на условия за обучение на децата по безопасност на движението в извънкласни и извънучилищни форми;
- разширяване на възможностите за обучение на децата и учениците на правила за безопасно управление на велосипеди, каране на ролери и скейбордове;
- организиране и провеждане на областни кръгове на Национална викторина по безопасност на движението „Да запазим децата на пътя“;
- създаване на условия за участие на училищата в Национална викторина по безопасност на движението „Да запазим децата на пътя“;
- създаване на условия за участие на училищата в Републикански шампионат по приложно колоездене „Младежта за безопасност на движението” и др.;
- организация на прояви, свързани с Европейската седмица на мобилността и Световния ден без автомобили от Националния календар за извънучилищни дейности на МОМН;
- организиране на дейности за отбелязване на Световният ден за възпоменание на жертвите от пътнотранспортни произшествия;
- извършване на периодичен контрол от страна на РИО на учебния процес по безопасност на движението по пътищата в училищата по отношение на работата на училищните комисии по БДП, спазване на учебната документация, обезопасяване на районите на училищата, състояние на материалната база, осигуреност с учебна и методическа литература и квалификация на учителите.

В средното образование:

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

- организиране на разговори и дискусии на родителските срещи на тема „Актуални анализи за пътно-транспортни произшествия с ученици на територията на областта, общината, населеното място и квартала”;
- повишаване на информираността на учениците по отношение на ефекта от алкохола и наркотиците върху способността им да шофират;
- повишаване на информираността на учениците по отношение на последиците от шофирането с несъобразена скорост, особено в градска среда;
- подобряване на условията за обучение на учениците за придобиване на правоспособност за управление на МПС в професионалните гимназии;
- създаване на условия за продължаващо обучение на преподавателите, които извършват обучението на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС в професионалните гимназии.
- популяризиране и подпомагане на участието на учениците от професионални гимназии в националното състезание „Най-добър млад автомонтьор и водач на МПС”;
- организиране на дейности за отбелязване на Световният ден за възпоменание на жертвите от пътно-транспортни произшествия;
- извършване на периодичен контрол от страна на РИО на учебния процес по безопасност на движението по пътищата в училищата по отношение на работата на училищните комисии по БДП, спазване на учебната документация, обезопасяване на районите на училищата, състояние на материалната база, осигуреност с учебна и методическа литература и квалификация на учителите.

1.2.2. Роля на Регионалната здравна инспекция /РЗИ/ към Министерството на здравеопазването /МЗ/.

РЗИ-Силистра ще акцентира на **превенцията** на пътно-транспортните произшествия и нараняванията на участниците в тях в контекста на цялостната си дейност, свързана с промоцията на човешкото здраве.

В тази връзка инспекцията:

първо, ще осъществява всички ония дейности по безопасността на движението по пътищата, които по принцип са заложили в нейните годишни планове, а именно – провеждане на кампании, изнасяне на беседи и лекции, прожекции на филми, демонстрации с налични обезопасителни системи, насърчаване на тематични изяви (конкурси, викторини), анкетно проучване на отношението на гражданите към проблема, разпространяване

на информационни материали, информиране за събитията чрез средствата за масово осведомяване;

второ, ще осъществи дейности и инициативи специално за информирането, образованието и обучението на основни целеви групи на въздействие като **децата** в детските градини, **учениците** и **родителите**. И тъй като това са и част от основните групи на въздействие на Регионалния инспекторат по образование в Силистра, двете институции ще изградят **структури (екипи) за съвместно сътрудничество и действие**.

1.3. ПОВИШАВАНЕ НА КОНТРОЛА ПО СПАЗВАНЕ НА ПРАВИЛАТА ЗА ДВИЖЕНИЕ.

Както посочва Националната стратегия, **трите основни фактора за смъртните случаи** по пътищата, са:

- превишената скорост,
- употребата на алкохол и
- неупотребата на предпазни колани и каски.

Ето защо са необходими съвкупност от мерки както за промяна на културата на водачите, така и за засилване на контрола по пътищата и особено на **контрола чрез техническите средства**.

Наличните технически средства в ОД на МВР-Силистра за контрол на скоростта по републиканската пътна мрежа /РПМ/ са:

Уреди за контрол на скоростните режими:

- обикновени радарни измерители – 7 броя, но технически изправни са 6 броя;
- стационарни радарни измерители – 0 броя;
- автоматизирани радарни системи, монтирани на полицейски автомобили – 1 броя.

Или общо за областта 8 броя действащи технически средства.

Уреди – анализатори за алкохол в дъха на водача:

- уред модел – Дреггер 7410+ - 5 бр., технически изправни – 3 бр.;
- уред модел – Дреггер 7410+ - 4 бр., технически изправни – 3 бр.;
- уред модел Алкомер 931 – 1 бр.;
- уред модел “Алкотест 7110 Евидентил” – 1 брой /работи на непрекъснато електрическо захранване 220W – практически неизползваем по РПМ/.

Общо за областта **8 броя** действащи технически средства.

Формалното присъствие на пътя, без контролна или друга въздействаща върху движението и участниците дейност, не влияе пряко върху аварийността и формира кратковременен възпиращ ефект за недопускане на

нарушения от водачите. От друга страна, съгласно нормативните предписания, един наряд се формира от двама и повече служители, като при осем часов работен ден общо за областта могат да се формират максимум около **5 наряда** оборудвани с необходимите технически средства за контрол.

От гореизложеното може да се направи **извода**, че поради **ниската степен на технологично оборудване качеството на контролната дейност не кореспондира с критериите за намаляване на загиналите по пътищата**, заложен в редица планове и стратегии, налице е неоправдан разход на работно време и човешки ресурс. С оглед преодоляване на проблема и намаляване на неефективното работно време, следва да се предприемат действия за **строга отчетност и контрол на дейността чрез въвеждане на електронна система за отчет и промяна на тактиката на контрол за определени видове нарушения чрез използване на технически средства за контрол.**

Техническите средства към настоящия момент са крайно недостатъчни, като през 2012 г. има заявени **3 броя автоматизирани радарни системи** за монтиране на полицейски автомобили /наложително е същите да не бъдат патрулни автомобили/.

Следва да се анализира и ситуацията, при която водач управлява МПС след употреба на алкохол, но спазва необходимия скоростен режим в контролирания от технически средства участък.

Местата /зоните/, където се допуска транстортен травматизъм /участъци с концентрация на ПТП, УК на ПТП/, са ежегодно и подробно разписани, анализирани и обследвани от сектор „Пътна полиция” в ОД на МВР и обобщени в ОПП-ГДОП. За 2012 г. за УК на ПТП са заявени за доставка 2 броя стационарни системи, 1 стационарна система за контрол на скоростта по път III-213, а друга - по улица „Тутракан“, като същите са оборудвани с необходимата вертикална и хоризонтална сигнализация.

Проблем в областния град и по-големите населени места е **паркирането на ППС не на обозначените за целта места**, като анализирайки проблематиката, може да се коментира следното:

- транспортните схеми следва да бъдат актуализирани и подновени при спазване на **Наредбата** за сигнализация с пътни знаци и **чл.3** от ЗДВП;
- при проектиране, строеж и промяна на ситуации на сгради за обществено или административно обслужване на граждани, трябва да се осигуряват места за паркиране, съгласно изискванията на ЗУТ;
- осигуряване на паркоместа, чрез използване на еднопосочни улици;
- контрол от служители от ОД на МВР, включително и с технически средства;

- назначаване на **служба за контрол**, определена от съответния кмет на община, съобразно разпоредбата на **чл. 167, ал.2, т. 1 и чл. 170 от ЗДВП**.

Други проблеми за Област Силистра, както следва:

- използването на ППС с животинска тяга по I и II клас пътища от републиканската пътна мрежа следва за бъде забранено;
- има необозначени и неосветени места за преминаване на пешеходци;
- липсват велоалеи в градските зони.

При избор на униформа да се има предвид нуждата от **светлоотразителни елементи**.

Службите за контрол на движението задължително трябва да са оборудвани със **светлоотразителни конуси** съгласно **чл.97 ал.7 от ЗДВП** за обезпечаване на аварийни и спасителни действия на пътното платно.

1.4. ЗА ПО-БЕЗОПАСНА ИНФРАСТРУКТУРА.

Това стратегическо направление обхваща изцяло функциите и дейността на **Областно пътно управление /ОПУ/-Силистра**, което стопанисва и поддържа пътни участъци от републиканската пътна мрежа – **I-ви, II-ри и III-ти клас** на територията на област Силистра.

Специфичното за дейността на ОПУ-Силистра е, че факторите, които оказват влияние на безопасността на движение по пътищата извън градска среда, изискват осигуряване на **сериозен финансов ресурс**.

Като най-важен фактор се определя **състоянието на пътната мрежа** и най-вече **състоянието на асфалтовата настилка**, тъй като отстраняването на проблемите тук значително би намалило ПТП, причинени поради лошо състояние на пътя.

Като цяло състоянието на пътната мрежа в Област Силистра, съпоставено с други съседни области, е добро.

Ето и един сравнителен анализ на състоянието през 2010 и 2011 година съгласно изготвяните ежегодни **отчети** на ОПУ–Силистра:

Таблица 9.

Състояние на пътната мрежа за 2010 г.

	Дължина	От км до км	Състояние на настилката	Вид на настилката
--	---------	-------------	-------------------------	-------------------

№ и клас на пътя			Добро	Средно	Лошо	Асфалт	Трошен камък	Чер път /тресе /
	/км/		/км/	/км/	/км/		/км/	/км/
I-7	57,000	Силистра-Шумен	12,200	8,800	36,000	57,000		
Всичко пътища I-ви клас			12,200	8,800	36,000	57,000		
II-21	82,232	Русе-Силистра	47,432	18,810	15,990	82,232		
II-23	22,346	Исперих-Дулово		10,246	12,100	22,346		
II-49	9,952	Кубрат-Старо село	4,050		5,902	9,952		
II-71	32,350	Силистра-Средище		5,700	26,650	32,350		
Всичко пътища II-ри клас			51,482	34,756	60,642	146,880	0,000	0,000
III-205	26,350	Исперих-II-21	0,490	21,900	3,960	26,350		
III-207	17,197	Тервел - Алеково	0,560	3,940	12,697	17,197		
III-211	11,700	II-21 - Попина	2,600	0,430	8,670	11,700		
III-213	14,880	II-21-Калипетрово-I-7	2,600	12,280	0,000	14,880		
III-215	5,830	II-21-Фериботен к-с	3,210	2,620	0,000	5,830		
III-216	30,400	II-21-Ситово-Дулово-II-23	0,190	2,000	28,210	30,400		
III-218	31,000	II-21-Иширково-Дулово	3,030	5,100	22,870	31,000		
III-235	53,100	II-23-Главиница-М.Преслав ец	23,400	12,600	17,080	53,080		
III-701	12,300	I-7-Секулово-	0,300	8,400	3,600	12,300		

		Нови Пар- зар						
III-2077	9,650	Каблешко- во- Межден-I- 7	0,500	3,400	5,750	9,650		
III-2104	14,030	II-21- Черногор- Главиница	5,100	7,630	1,300	14,030		
III-2305	3,800	Конево- Зебил	1,300	0,000	2,500	3,800		
III-2307	29,500	Овен- Руйно- Правда- Главиница	12,000	3,500	14,000	29,500		
III-7001	36,500	Алфатар- Войново- Кайнар- джа- Краново- Капитан Димитрово	6,500	8,600	21,400	36,500	5,000	
						1,000		
Всичко пътища III-ти клас			61,78	92,40	142,04	296,22	5,00	301,2 2
		ОБЩО ОПУ Си- листра:	125,5	136,0	238,7	500,1	5,0	506,1

Таблица 10.
Състояние на пътната мрежа за 2011г.

№ и клас на пътя	Дължина	От км до км	Състояние на настилката			Вид на настилката		
			Добро	Средно	Лошо	Асфалт	Трошен камък	Чер път /трас е/
			/км/	/км/	/км/		/км/	/км/
I-7	57,000	Силистра- Шумен	3,880	14,300	38,820	57,000		
Всичко пътища I-ви клас			3,880	14,300	38,820	57,000		

II-21	82,232	Русе-Силистра	70,364	5,830	6,038	82,232		
II-23	22,346	Исперих-Дулово	16,780	5,566		22,346		
II-49	9,952	Кубрат-Старо село	4,000	2,902	3,050	9,952		
II-71	32,350	Силистра-Средище	22,710	5,800	3,840	32,350		
Всичко пътища II-ри клас			113,854	20,098	12,928	146,880	0,000	0,000
III-205	26,350	Исперих-II-21	0,000	21,900	4,450	26,350		
III-207	17,197	Тервел - Алеково	1,460	3,940	11,797	17,197		
III-211	11,700	II-21 - Попина	2,670	0,430	8,600	11,700		
III-213	14,880	II-21-Калипетрово-I-7	2,600	12,280	0,000	14,880		
III-215	5,830	II-21-Фериботен к-с	3,210	2,620	0,000	5,830		
III-216	30,400	II-21-Ситово-Дулово-II-23	29,400	0,000	1,000	30,400		
III-218	31,000	II-21-Иширково-Дулово	2,380	4,200	24,420	31,000		
III-235	53,080	II-23-Главиница-М.Преславец	26,000	2,600	24,480	53,080		
III-701	12,300	I-7-Секулово-Нови Пазар	0,300	3,200	8,800	12,300		
III-2077	9,650	Каблешково-Межден-I-7	0,000	3,900	5,750	9,650		
III-2104	14,030	II-21-Черногор-Главиница	5,100	7,630	1,300	14,030		
III-2305	3,800	Коневево-	0,900	0,400	2,500	3,800		

		Зебил						
III-2307	29,500	Овен- Руйно- Правда- Главиница	7,400	5,500	16,600	29,500		
III-7001	36,500	Алфатар- Войново- Кайнар- джа- Краново- Капитан Димитро- во	3,500	11,600	21,400	36,500	5,000	
						1,000		
Всичко пътища III-ти клас			84,92	80,20	131,10	296,22	5,00	301,2 2
		ОБЩО ОПУ Си- листра:	202,7	114,6	182,8	501,1	5,0	506,1

За подобряване на състоянието на пътната мрежа значително допри-несоха изпълнените в последните 2 години на ремонтни дейности на участъци по различни програми, финансирани от Европейски съюз, а именно:

- **път II-21 Русе–Силистра** като основна връзка на област Силистра със столицата и
- **път II-71 Силистра–Добрич** като основна връзка на областта с връзка с Черноморието.

И двата пътя са изпълнени по **програма Транзитни V**.

- По същата програма **предстои** стартирането на ремонтни дейности (рехабилитация и частична реконструкция на 106,767 км) и на **път I-7 Силистра–Шумен**, който е **част от път I-7** и свързва северната и южната граница на страната ни. Стойността на договора за строителство е за **42 388 498,91 лв.** без ДДС. Финансирането се осъществява от Европейска инвестиционна банка и републиканския бюджет в съотношение на средствата 65% към 35%. Възложител е Агенция „Пътна инфраструктура“. Проектант е „Инжконсултпроект“ ООД-гр. Варна, а изпълнител “Пътинженерингстрой-Т” ЕАД-гр. Търговище. **Срокът** за изпълнение на строителните работи на обекта е **24 месеца**. Предвидени са и 365 дни за съобщаване на дефекти.

По Оперативна **програма „Регионално развитие“** е приключила рехабилитацията на:

път III-235 Главиница–Зафирово от км 25+200 до км 39+119;
път III-216 Ситово–Дулово от км 0+000 до км 29+070.

Има пътни участъци, които се нуждаят от цялостно **преасфалтиране**. Често прилаганото изкърпване на асфалтовите настилки с цел икономия на средства не решава натрупаните през годините проблеми, а само отлага решенията и допринася за влошаването на настилките в областта и страната.

Участъци, на които най-много се налага преасфалтиране, са:

път III-218 Иширково–Дулово – необходимост от рехабилитационен ремонт в цялата си дължина, съпроводен с реконструкция на кръстовище в кръгово движение;

път III-215 Асфалтова база-Ферибот – рехабилитационен ремонт в участъка от км 0+000 до 3+040, съпроводено с ремонт на насип в участък от км 0+200 до км 0+500 (посочените километрични положения са ориентировъчни, а точната дължина на участъка може да се определи при необходимост);

път III-7001 Алфатар–Войново–Кайнарджа. От км 0+000 до км 36+500 има необходимост от рехабилитационен ремонт, а от км 36+500 до км 41+500 – необходимост от основен ремонт;

път III-2307 Руйно-Яребица в цялата си дължина (като се има предвид, че към момента от км 0+000 до км 6+208 е в процес на проектиране и след приключването му предстои избор на изпълнител и консултант за строителен надзор).

За решаване на проблемите би могло да се каже следното. Неотложна е необходимостта от **проектиране на неремонтираните участъци**, като задължително трябва новоизготвените проекти да бъдат съобразени с **реалното натоварване** от пътниковите потоци.

Всички пътища в областта са изграждани назад във времето и повечето от тях, ако не и почти всички не са в състояние да поемат тежките товарни автомобили, които в последните години постоянно увеличават интензивността на натоварване.

Считаме, че е редно при проектиране да се заложи резерв в натоварването с цел продължителната и нормална експлоатация на пътните участъци в областта.

Освен състоянието на асфалтовите настилки има и **други фактори**, които оказват влияние на безопасността на движение.

Състоянието на хоризонталната маркировка е решаващ фактор не само в лошо време или в тъмните часове на денонощието. Правилното ѝ полагане съобразно изискванията на действащата **Наредба № 2** от 17 януари 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка (изд. от МРРБ,

обн. ДВ. бр.13 от 10 Февруари 2001 г.) е важна предпоставка за предотвратяването на ПТП.

Поради липса на средства доминира **практиката**, хоризонталната маркировка да се полага **един път** в годината. Каквото и да е качеството на влаганите материали и на полагане, нейните срокове на **гаранция са не повече от 6 месеца**. Това само по себе си налага въвеждането на **двукратно полагане**. Икономииите в тази насока биха довели и довеждат до драстично увеличаване на произшествията във вечерните и нощни часове на денонощието. Нововъведенията в полагането на хоризонтални маркировки и тяхното прилагане на практика значително би намалило ПТП. Такава е например грапава хоризонтална маркировка, издаваща шум при попадане на превозното средство върху нейната площ и предотвратяваща опасността от навлизане в насрещното платно при заспиване или намалено внимание от страна на водачите.

Вертикалната сигнализация (Наредба № 18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци, изд. МРРБ, обн. ДВ. бр.73 от 21 август 2001г.) също е изключително важна. Правилното ѝ разполагане, качеството и изискванията на влаганите материали, клас на фолиото и други, са от съществено значение.

Системите за сигурност по пътищата – еластични огради (СПО), парапети, отводнителни канали и др. т. са от огромно значение за безопасността на движение. Осигуряването на достатъчно средства за тяхната подмяна съгласно действащата нормативна уредба тогава, когато това е наложително, значително би подобрило безопасността в пътните участъци.

Разглеждайки сигурността на **движение в градска среда**, следва да се отбележи, че тук проблемите не са по-малко.

Тук асфалтовите настилки не са толкова определящ фактор, колкото е **сигнализацията на улици и кръстовища**. Често неработещи светофарни уредби, натрупването на вертикална сигнализация, поставянето на стара такава, неотговаряща на нормативните изисквания и честата липса на хоризонтална маркировка оказват значително негативно влияние по отношение безопасността на движение в градска среда. Преодоляването на тези пропуски чрез осигуряване на необходимия финансов ресурс би сложило в ред до голяма степен сигнализацията на градските пътни участъци.

Друг важен въпрос е **лошата култура на движение по пътищата**.

В последно време налаганите мерки за противодействие на този фактор са предимно увеличаване на санкциите за такива водачи. Редно е да се потърси и по-различен поглед върху проблема, свързан например с влиянието на семейната среда, включването на контролните органи в процеса на обучение на младите водачи, въвеждането на по-висока възраст за пра-

вото за правоуправление на водачите, ограничаване на възможността за шофиране самостоятелно при определени условия и др. т.

Като цяло би могло да се обобщи, че **най-наложителните и спешни мерки** по отношение на безопасността на движение в градска среда и извън нея са свързани предимно с **планиране и заделяне на значителни средства**.

Служителите, които извършват контрола, са един от най-важните фактори за безопасността на движението. Липсата на квалифицирани кадри в контролния орган, а именно пътните управления и общинските администрации, намалява качеството на контрола. Освен това поради ниското заплащане много от наличните кадри в работоспособна възраст напускат държавните структури, а много от останалите са в пред- или пенсионна възраст. В същото време в Професионалната гимназия по строителство „Пеньо Пенев“ в гр. Силистра ежегодно завършват **специалност „Строителен техник“** множество момчета и момичета, които търсят своята реализация в други сфери. Въвеждането на определени критерии и прагове при възлагането на конкретни функции, а също така подобряване на месечните възнаграждения би подобрило значително качеството на контрола и би направило държавната структура „ОПУ“ по-привлекателна за квалифицираните кадри.

По това стратегическо направление развиват дейност и **експертите по транспортно строителство и съоръжения и по безопасност на движението, работещи в частната сфера**.

Според тях **оценката на проектите и строителството** на пътищата и улиците в региона трябва да се дава от **„одитор по пътна безопасност“**.

Затова **извън населените места** е необходимо:

първо, обследване на елементите на републиканските пътища и местните пътища от съответните структури под чиято юрисдикция се намират, като:

- пътни конструкции;
- пътните съоръжения – мостове и водостоци;
- земните откоси и отводняването на пътя;
- вертикалната сигнализация и хоризонталната маркировка;
- пътните принадлежности – еластични огради и др.
- озеленяването;
- осигуряване на определени тежки участъци с наклони или ПТП на паралелен черен път за коли с животинска тяга или бавно движещи се МПС;

- постоянно наблюдение на ж.п. прелези за осигурена сигнализация;

второ, извършване на анализи на регистриращите се тежки ПТП от гледна точка на влиянието на пътната инфраструктура с цел предприемане на мерки за ограничаване на тяхната повтораемост.

трето, изследване на републиканските и местни пътища за реализиране на велоалеи.

В населените места е необходимо:

първо, разработване на нови или актуализиране на съществуващите организации на движение на по-големите населени места в област Силистра;

второ, определяне и изграждане на велосипедни алеи в по-големите населени места в областта;

трето, определяне на места и изграждане на паркинги в централната част на Силистра чрез публично-частни партньорства.

В тази връзка е необходимо:

първо, да се обмисли реализирането на съществуващите **проекти за кръгови кръстовища** в гр. Силистра:

- бул. „Македония” – ул. „Добруджа”;
- бул. „Македония” – ул. „Дръстър”;
- бул. „7-ми септември” – ул. „Дръстър”;
- пред банка ДСК;

второ, да се обмисли разработването на **проекти** за:

- уширяване на ул. „Добрич” от бул. „Македония” до бул. „7-ми септември” в гр. Силистра;

- кръгово кръстовище на улиците „Ал. Стамболийски”, „Христо Ботев” и ул. „Силистра” в гр. Тутракан.

За **перспективното развитие на пътищата в областта**, които ще разтоварят част от движението и ще спомогнат за намаляване на ПТП се предлага:

първо, реализиране на проекти по **трансгранично сътрудничество с Румъния**, за които би могло да има финансиране през следващия програмен период 2014-2020 г.:

- **път SLS 1081 /II-71**–разклон Срацимир–разклон I-7–Бабук–Казимир - Иширково/ от км. 0+000 до км. 19+200, който е втора външна тангента на гр. Силистра;
- **път SLS 1086** /Ламбриново-Смилец/ от км. 0+000 до км. 5+480;
- **път SLS 1087** /Майор Ценович–Бабук/ от км. 4+000 до км. 5+960;
- **път SLS 1082** /Смилец - Сърпово/ от км. 0+000 до км. 2+350.

второ, изграждане на КПП между България и Румъния при с. Кайнарджа и **път SLS 70101**, който води до граничната бразда с Румъния. Чрез това КПП няма да навлизат товарни автомобили в град Силистра, за да преминат границата.

трето, проектиране и изграждане на **път** между с. Бреница, община Тутракан и с. Тертер, община Исперих.

1.5. ЗА ПО-БЕЗОПАСНИ ПЪТНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА.

По това стратегическо направление **предложенията** на Областния отдел „Контролна дейност“ при ДАИ-Силистра са:

първо, в областта да се изградят **технически центрове** за извършване на **по-качествени ремонти** и обслужване на най-масово използваните марки автомобили;

второ, Регионалният инспекторат по образованието и Областният отдел ”КД–ДАИ” да препоръчат на превозвачите на **фирмите**, превозващи ученици, да преминават на **допълнителни прегледи** (извън регламентирани по нормативна уредба на шест месеца) за проверка на техническата исправност на автобусите, като пунктовете за проверка на техническата исправност осигуряват ресурс за извършването на тези прегледи (дежурства в почивните дни).

Проблемът се отнася и до **поощряване** на навлизането в страната и областта на моторни превозни средства с **подпомагащи водача системи** при ежедневното му градско шофиране, както и МПС с **надеждни навигационни системи**, които изключително много улесняват водача при достигане до определена точка, улица, квартал, местност.

Според ОПУ-Силистра така или иначе факторът „**човешка грешка**” винаги ще бъде налице, но може да се ограничи чрез **иновациите и компютърните технологии**, които от години много бързо навлизат в автомобилите. Например създаването и въвеждането на **контролни датчици** в автомобилите и на възлови места в градска среда, които да ограничават скоростта на движение на автомобилите (изключвайки тези на контролните органи, пожарни, линейки и др.) би могло да реши до голяма степен проблемите с превишена скорост. Разполагането на **камери**, които да дават постоянна информация за потоците от автомобили и пешеходци, също би се отразило положително.

1.6. СТИМУЛИРАНЕ ИЗПОЛЗВАНЕТО НА СЪВРЕМЕННИ ТЕХНОЛОГИИ ЗА ПОВИШАВАНЕ НА ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ.

1.6.1. Това стратегическо направление от Националната стратегия изисква в изпълнение на Европейската директива обхваща въвеждането на така наречените „**интелигентни транспортни системи**“, които подобряват безопасността на пътния трафик чрез иновативни технически решения

и притежават модерен софтуер за управление на движението в особено урбанизирани територии.

В тази връзка Министерството на вътрешните работи /МВР/ на Република България утвърждава **„Стратегия за изграждане на система от автоматизирани технически средства за контрол по спазване на правилата за движение по пътищата, единен център за обработка на нарушенията и усвояване на финансовите средства”**, основана на интегриран подход при въвеждането на решителни мерки за намаляване броя на жертвите от пътни инциденти и подобряване на контрола по спазване на правилата за движение по пътищата. Успехът в борбата за намаляване броя на жертвите по пътищата зависи от обединяването на усилията на правителствените организации, гражданското общество и международните партньори. Ето защо документът отчита основните принципи на законодателството на Република България и е изготвен в съответствие с **„Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 – 2020”**.

В стратегията като мярка за засилване на контрола за спазване на правилата за движение по пътищата се посочва, че трябва да се **„изгради система от технически средства и системи за контрол за автоматично регистриране на нарушенията на правилата за движение по пътищата”**. Документът включва **три основни области на действие:**

- превантивно влияние върху поведението на участниците в движението;
- намаляване на субективизма при отчитане на нарушенията съгласно Закона за движение по пътищата (ЗДвП);
- повишаване на събираемостта от наложените наказания и съкращаване на времето за обработка.

1.6.2. До 2020 година специално община Силистра би могла да предвиди дали е необходима за внедряване в общината на **цялостна система за управление на обществения транспорт и пешеходното движение**, която все по-бързо намира приложение в големите градове.

Въпросът е свързан и със следното.

Превръщането на Област Силистра в **значим регион от системата на националния транспорт** със съответните благоприятни икономически и демографски последици е свързан с изграждането на **„Дунав мост III”** при **Силистра-Кълъраш** /Румъния/. Той ще бъде едно от най-мощните инженерни съоръжения през следващите години и за областта, и за страната ни. Важността и действителната ефективност на моста неминуемо се свързва с изграждането и на **транспортен коридор I-7** от Силистра през област Шумен и през областите Бургас и Ямбол до ГКПП Лесово-Хамзабейли на турската граница. Пътят отдавна е известен като **най-краткият**

път по суша от пазарите на Близкия изток и Турция до тези на Румъния, Молдова, Украйна, Русия и прибалтийските държави – с общо население над 350 млн. души.

Съгласно **Становище** на Агенция „Пътна инфраструктура” от 16.02.2011 г. (Централен институт за пътни технологии) относно влиянието на „Дунав мост III” върху регионалното развитие мостът при Силистра **„поради неговата изключителна значимост ... се очаква пренасочване към него на основни транспортни потоци от вътрешността на страната, Турция и Близкия изток, които имат направление от/ към Източна Румъния, Молдова, Украйна, Русия, Естония, Литва, Латвия, Беларус и др. ...** Ще се промени структурата на транспортните потоци, като преобладаващ тип МПС ще станат тежкотоварните автомобили, прицепите и полуприцепите. **Най-значително ще е натоварването на първокласния път I-7.** Интензивности от порядъка на **15000-20 000 транспортни единици (ЕЛА) за денонощие** ще бъдат обичайни в участъка **Силистра-Шумен**. Това предполага изграждането в това направление на **скоростен път с габарит Г-20”** (Актуализиран документ за изпълнение на Стратегия за развитие на Област Силистра за периода до 2013 г., с. 66)

Реализирането на тези инфраструктурни проекти изисква внимателна преценка на възможността общината да въведе до 2020 г. цялостна система за управление на обществения транспорт и пешеходното движение.

1.7. ПОДОБРЯВАНЕ НА УСЛУГИТЕ ЗА СПЕШНА ПОМОЩ И ГРИЖИТЕ ЗА НАМАЛЯВАНЕ НА ПОСЛЕДСТВИЯТА ОТ ПТП.

По това стратегическо направление от Националната стратегия се откроява дейността на **Центъра за спешна медицинска помощ /ЦСМП/** в гр. Силистра, който има **пет филиала** в областта, а именно – в Силистра, Тутракан, Дулово, Главиница и Кайнарджа.

Тяхната основна роля и функции са свързани с намаляване на последствията при пътно-транспортните произшествия /ПТП/ чрез оказване на своевременна и качествена спешна медицинска помощ на пострадалите.

Тази роля се свежда най-общо до следното:

1. Тръгване към произшествието **до 1 минута** след получаване на сигнала.
2. Избор на **най-краткия маршрут** до местопроизшествието.
3. При пристигане на местопроизшествието **спешният медицински екип е длъжен:**

- незабавно да окаже необходимата спешна медицинска помощ на пострадалите;
 - при необходимост да обезопаси района на инцидента;
 - да информира Районна координационна централа /РКЦ/ за състоянието на пострадалите;
 - да провежда необходимите лечебни и специфични реанимационни дейности до настаняване на пострадалите в болница;
 - да извършва клинично и инструментално наблюдение на пострадалите до хоспитализирането им.
4. При материални и човешки щети, причинени от екипа по време на работа, се остава на мястото на злополуката като същевременно се обезопасява, оказва се помощ на пострадалите, уведомява се РКЦ.

При необходимост от настаняване на пострадалия в болница трябва бързо да се извърши транспортирането му до Многопрофилните болници за активно лечение /МБАЛ/ на територията на областта.

Глава 2.

ЦЕЛЕВИ ГРУПИ И КЛЮЧОВИ ФАКТОРИ.

Най-важните целеви групи, от които зависи безопасността на движението, са **децата, пешеходците и велосипедистите и водачите на МПС.**

2.1. Децата.

За намаляване броя на **децата-жертви на ПТП** вижданията на Регионалния инспекторат по образование /РИО/ към МОМН са, че е необходимо изпълнение на комплекс от мерки на областно ниво.

Възпитаването на транспортна култура и изграждането на умения и навици у децата да се опазят живи на пътя трябва да стои в основата на обучението и възпитанието по безопасност на движението по пътищата в предучилищна възраст и училище. Това обучение трябва да се разглежда като **неделима част от цялостното образование и възпитание** на личността. То започва от ранна възраст и го съпътства през цялостното му развитие. Обучението по безопасност на движението по пътищата по своята същност е вид **социално учене**, при което водеща е ролята на практическите умения, на нравствените аспекти, формиращи се главно чрез **подражание, личен опит**, целенасочено обучение, упражнения и тренировки. То трябва да доведе до определен начин на мислене и изграждането на поведение, които осигуряват не само личната безопасност, но и сигурността на останалите участници в пътното движение.

Намаляването на броя на жертвите-деца според РИО трябва да се търси в три основни направления:

първо, **обучение** и формиране на навици за безопасно участие в движението,

второ, **правилен превоз** на децата и създаване на **безопасна инфраструктура**, съобразена с особеностите на детската възрастова група;

трето, **добър личен пример** от страна на възрастните участници в движението.

По-конкретно е необходимо:

- да се усъвършенства на системата за обучение на децата в детските градини и училищата за формиране на нова култура за безопасно участие в движението по пътищата;
- да се разясняване на ползата детето да бъде видимо на пътя като участник в движението със светлоотразителни елементи и светли дрехи;
- да се подобрява пътната инфраструктура в районите на детските и учебните заведения и местата с интензивен детски пътничопоток;
- да се провеждат областни информационни кампании по проблемите на безопасността на движението и опазване на живота и здравето на децата в пътното движение;
- да се провеждат областни кампании, викторини, състезания, конкурси и др. по безопасност на движението и опазване на живота и здравето на децата в пътното движение;
- да се информира обществеността за причините и условията за настъпване на ПТП с участие на дете.

Безопасният превоз на деца е друг важен фактор и изисква:

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

2.2. Пешеходците.

Както се посочва в Националната стратегия (т. 7.1) „рискът за пешеходеца да бъде убит при произшествие на един пропътуван километър е **9 пъти** по-висок отколкото за пътника в МПС. А пешеходците и велосипедистите са най-уязвимата група участници в движението. ... През **2010 г.** по пътищата на страната при ПТП са загинали **174** и са били тежко ранени **2030** пешеходци. Основният брой тежки произшествия са регистрирани в големите населени места. Повече от **50 %** от жертвите на ПТП са на възраст над **65** години. Голяма част от ПТП с пешеходци настъпват в тъмната

част от денонощието. Относителният дял на загиналите пешеходци в нашата страна е един от най-високите в Европейския съюз ...“.

При децата пешеходци се налага даването на специална информация и съвети за тяхната безопасност.

Те трябва да **пресичат на безопасни места** като пешеходни пътеки тип "зебра" (със светофари), подлези, пешеходни надлези и мостове, пешеходни острови в пътното платно, или на място далеч от паркирани автомобили. Много злополуки с деца стават по пътя към и от училище. Рискът се повишава за учениците, които напускат основното училище и започват средното си образование. Тогава е възможно за пръв път да трябва сами да пресичат оживени улици и булеварди. Много злополуки с пешеходци стават поради това, че водачите не могат да ги видят докато не стане прекалено късно. По-конкретно е необходимо:

- организиране на обучението на децата и учениците в правилата за движение на пешеходците в и извън населени места, в жилищните зони, в групи и др. съгласно **Закона за движение по пътищата**;
- подпомагане на структурите на образованието за разработване на **безопасни маршрути** за придвижване дом-училище-дом за всяко дете от I и II клас;
- систематизиране и популяризиране на **добри практики** за предотванване на децата пешеходци от ПТП;
- създаване на условия за приложение на **движението „училищни патрули“**;
- популяризиране на защитното значение на **детското облекло с ярки цветове** и флуоресцентни елементи за през деня и отразителни елементи за нощта.
- разработване на системи за наблюдение на **локалните рискови фактори**, които да проследяват причините за нараняванията на децата пешеходци и да определят евентуални промени в околната среда и поведението, които биха предотвратили тези наранявания.

За останалата част от пешеходците Областната стратегия одобрява всички мерки, които правителството и институциите ще набележат като законодателни инициативи и практически мерки и които в своята съвкупност целят **достатъчно добре да се разделят транспортните от пешеходните потоци**.

2.3. Велосипедистите.

Това е също **много уязвима група** - участник в движението. За безопасно управление на велосипед е необходимо:

- организиране на обучението на децата и учениците в правилата за движение с велосипед и изискванията за изправност на велосипеда;

- провеждане на информационни кампании за разясняване на обществото за ползите от употребата на безопасителните каски и защитно облекло от децата велосипедисти, скейтбордисти, мотоциклетисти, мотопедисти и др.;
- усъвършенстване на областната пътна инфраструктура за по-добри условия за управление на велосипеди, каране на ролери и скейтбордове;
- повишаване на видимостта на велосипедите и децата велосипедисти в пътното движение.

Липсата на велосипедни алеи е валидна за цялата област. Необходимо е до 2020 г. общините и особено големите от тях да помислят за този начин на придвижване, който е екологичен и здравословен.

Една от идеите в **Дунавската стратегия**, приета миналата година от Европейската комисия, е свързана с урбанизирането на Дунавски бряг и предвижда изграждането на **национална велоалея от Видин до Силистра**. Дунавските общини на Област Силистра от сега трябва предприемат съвместни действия за **очертване пътя на алеята** на територията на областта.

2.4. Водачите на моторни превозни средства /МПС/.

Националната стратегия посочва необходимите мерки, които трябва да бъдат взети относно поведението на новите и неопитни водачи, водачите в напреднала възраст и неправоспособните водачи.

Ще допълним, че на основание точка IV от Решение на Министерски съвет № 946 от 22.12.2011 г. със заповед № РД-20-23 от 20.02.2012 г. на областния управител бяха утвърдени **мерки** за предпазване на служителите на администрацията от ПТП и наранявания и осигуряване на безопасното им участие в движението по пътищата. Тези мерки, наричани в Националната стратегия **ключови фактори**, биха могли да се отнасят до всички **служители на бюджетна издръжка – водачи на МПС**.

- **Задължително е преминаването на служебните и лични автомобили на служителите на редовни технически прегледи.**

Техническите неизправности по автомобила са една от най-честите причини за ПТП. В тази връзка както служебните автомобили на администрацията, така и личните автомобили на служителите, трябва да са преминали всички контролни прегледи, които законодателството ни изисква.

- **При управление на МПС служителят е длъжен да носи всички необходими документи. МПС трябва да е технически изправно и регистрирано по съответния ред.**

Моторните превозни средства трябва да се управляват само от служители и водачи, придобили свидетелство за управление на МПС по надлежния държавен ред.

Това се отнася в пълна степен и до водачите на двуколесни превозни средства.

За заемане на длъжност, с която да управляват автомобил на Областна администрация, водачите задължително трябва да отговарят и на следните изисквания:

1. Да притежават най-малко двугодишен професионален опит като водач на МПС.
2. Да демонстрират лични качества като точност, изпълнителност, оперативност и спокойствие на пътя.
3. Да поддържат автомобилите чисти, винаги в изправност и заредени с гориво.

- **Преди началото на пътуването водачът да направи необходимата проверка на автомобила.**

Изискването се отнася до внимателен външен оглед на автомобила и проверка на такива негови части като гуми, стоп-сигнали, пътеуказатели, вериги за гумите, въжета за теглене, аптечка и др. т. Такъв оглед е превантивен и целта му е да предотврати пропуски или неизправности по МПС, които могат да нарушат нормалното му движение и да застрашат здравето на пътуващите.

- **Задължително да се използват обезопасителни колани за автомобилите и обезопасителни каски и очила за моторите и мотопедите.**

Ползата от коланите отдавна е доказана. Нещо повече – при редица тежки ПТП коланите предпазват водачите и пътниците от тежки наранявания и/или от смърт.

Ако в автомобила пътуват деца, те трябва да стоят на задната седалка и да бъдат обезопасени чрез съответните предпазни средства – детски столчета и колани.

- **За безопасното движение по пътищата:**

Служителите са длъжни да спазват правилата за движение, да пазят живота и здравето на хората, да не създават опасности или пречки за движението, да не причиняват имуществени щети, да не изхвърлят и да не оставят на пътя предмети или вещества, които застрашават другите участници в пътното движение, а когато не са успели да изпълнят това - да вземат необходимите мерки за отстраняването им или за предупреждаване на останалите участници в движението.

- **Забранява се управлението на МПС с превишена или несъобразена скорост.**

Превишената или несъобразената скорост е довела до най-много смъртни случаи по пътищата на България. Ето защо служителите са задължени да спазват пътните знаци и указанията за скоростта по пътищата на страната и да допринасят за дисциплината при движение.

Освен това те трябва да преценяват и режима на несъобразената скорост, особено в градски условия, както и при намалена видимост, снегова-леж, дъжд или други такива.

- **Забранява се управлението на МПС под въздействие на алкохол или други упойващи вещества.**

Това е изключително опасно и тежко провинение на служителя независимо от това дали управлява служебния или личния си автомобил.

При такова провинение той трябва да понесе и дисциплинарна отговорност.

- **Забранява се при управление на автомобила използването на мобилни телефони и други електронни устройства.**

Доказано е, че тези устройства разсейват водачите и значително увеличават вероятността от ПТП. И наистина говоренето, изпращането и приемането на съобщения, настройването на радиа или видео-устройства и др. т. са опасни навици, които водят все по-често до фатални последици за водача, за пътуващите в автомобила и за останалите участници в движението.

В тази връзка служителите, които в момента управляват автомобил, не са длъжни да отговарят на телефонни повиквания.

- **Забранява се на водача по време на движение храненето и пушенето в автомобила.**

Подобни лоши навици също разсейват водачите, притъпяват бдителността им и водят до ПТП.

- **Служителите, независимо дали са със служебен или с личен автомобил, са задължени при ПТП да окажат първа помощ на пострадалите граждани.**

Това е тяхно служебно, гражданско и човешко задължение, от добросъвестното осъществяване на което често пъти зависи човешкия живот.

Областния отдел „КД-ДАИ“ предлага относно водачите:

първо, да се изградят **медицински центрове (пунктове) за пътна проверка на водачите на МПС** за употреба на алкохол, наркотици и други упойващи вещества;

второ, да се разработи **система за награждаване на толерантните и етични водачи на МПС** и разгласяването им в местните медии.

За водачите на **МПС със специален режим на движение** Центъра за спешна медицинска помощ-Силистра предлага:

- контрол на трудовата дисциплина през работно време при управление на МПС със специален режим на движение;
- управлението на автомобила трябва да бъде по възможност щадящо пациента, спокойствието на гражданите и без риск от злополука;
- при изпълнение на спешно повикване, автомобилите със специално предназначение се движат задължително с включена светлинна и звукова сигнализация.
- при участие на специализиран санитарен автомобил в ПТП се постъпва съгласно ЗДП като се уведомява незабавно Районна Координационна Централa/РКЦ/ и КАТ.
- ежедневен инструктаж, преди започване на работната смяна.
- инструктаж за противопожарни мерки при ремонт и обслужване на МПС и други видове инструктаж.
- извършване на медицински преглед на шофьорите в началото на работната смяна.
- обучение на работното място на водачите на МПС по управление на МПС със специален режим на движение и по оказване на първа помощ на пострадали по план-програма от техническите им ръководители и от медицинските специалисти в ЦСМП-Силистра.
- обучение от външни структури - звена на ПП-КАТ /**Наредба № I-183** от 4 декември 2002 г. за условията и реда за взаимодействието между контролните органи на Министерството на вътрешните работи и лечебните заведения при оказване на помощ на пострадали при пътнотранспортни произшествия (обн. ДВ. бр.7 от 24 Януари 2003 г., в сила от 01.01.2003 г., издадена от Министерството на вътрешните работи и Министерството на здравеопазването/.

Глава 3. УСЪВЪРШЕНСТВАНЕ НА НОРМАТИВНАТА УРЕДБА.

3.1. Предложения на Областния отдел „КД-ДАИ“:

1. Утвърждаване на нормативна уредба за **преференциални цени на застраховките** на водачите без произшествия (спазващи правилата за движение).

2. **Младите водачи** след придобиване на свидетелство за водач **една година** да управляват МПС задължително **с придружител**, като придружителите да бъдат без наказания за ПТП с превишена скорост или с алкохол.

3. Да се въведе **проверочен изпит** за водачите на МПС, които превишават максимално допустимата скорост за движение **в населено място с над 30 км\ч**.

4. Да се промени **Наредба № 37** от 2 август 2002 г. за условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и условията и реда за издаване на разрешение за тяхното обучение (обн. ДВ. бр. **82** от 27 Август 2002г., в сила от 27.08.2002 г., издадена от Министерството на транспорта и съобщенията), като се задължат инструкторите да поставят тахографски листи или дигитална карта в оборудваните с тахографи товарни автомобили и автобуси при обучението и изпита на кандидатите за водачи на МПС от категории **“С1”;**“С”;**”С+Е”и “Д”** за по-добър контрол на процеса на обучение.

5. За по-ефективен контрол на обучението за **категиорите ”В1” и ”В”**, да се промени Наредба №37 на МТИТС, като се задължат инструкторите да записват с видео камери процеса на практическото обучение/ако е необходимо без звук, за да не се записва гласовата комуникация между инструктор курсист/ така както се записва практическия изпит.

3.2. Предложения на ОД на МВР-сектор „Пътна полиция“-Силистра:

Те са свързани с инициране на промяна на нормативната база относно:

1. разработване на ефективна нормативна база:

- за контрол над водачите за противодействие на случаите за управление на МПС под въздействието на **алкохол** или **упойващи средства** /завишаване на санкциите в ЗДвП, НК и премахване на пробационните мерки за този вид престъпления/;

- изземване в полза на държавата използваните МПС за престъпления по чл. 343 Б и чл. 343 В от НК/;

2. определяне на **единствен собственик на ППС** с оглед ограничаване на предоставяне на трети лица или упълномощаване за ползване, като собственика да носи директна административна или наказателна отговорност за извършеното деяние;

3. издаване на актуална **Наредба** за проектиране и изграждане на изкуствени неравности за ограничаване на скоростта на движение (съществуващата е морално остаряла на национално ниво);

4. инициране на изготвяне на **национална бланка-глоба по фиш** в отсъствие на водача на МПС;

5. наказанието **“лишаване от право да управлява МПС”** да тече от датата на изземването на свидетелството за управление на МПС с увеличаване на срока на давност по **Закона за административните нарушения и наказания** над 2 години.

6. Законодателно да се регламентира задължителното носене на **светлоотразителни елементи** по детското и ученическо облекло и пособия.

=====

Разработването на стратегията се осъществи през месеците февруари-март 2012 г. от **екип специалисти** от институции на Област Силистра. Те подготвиха текстовете/или части от текстовете за следните глави, стратегически направления, целеви групи и ключови фактори:

1. гл. инспектор Радостин Върбанов – началник на сектор „Пътна полиция“ при Областна дирекция на МВР:

- глава 1, стратегически направления 1, 3 и 5;
- глава 3, точка 2;

2. инж. Велин Иванов – началник-отдел „Инвестиции“ при Областно пътно управление:

- глава 1, стратегически направления 4 и 5;

3. инж. Мая Григорова – старши експерт по професионално образование в Регионалния инспекторат по образование към МОМН:

- глава 1, стратегическо направление 2;
- глава 2, целеви групи на децата, пешеходците и велосипедистите;

4. инж. Жан Келпеков – младши инспектор в Областен отдел „Контролна дейност“ при Държавна автомобилна инспекция:

- глава 1, стратегическо направление 1;
- глава 3, точка 1.

5. инж. Владимир Айдемирски – експерт по транспортно строителство и съоръжения и безопасност на движението:

- глава 1, стратегическо направление 4;

6. д-р Фанка Пачева – директор на Център за спешна медицинска помощ:

- глава 1, стратегическо направление 7;
- глава 2, целева група на водачите;

7. д-р Евелина Нанева – началник-отдел „Профилактика на болестите и промоция на здравето“ при Регионална здравна инспекция:

- глава 1, стратегическо направление 2;

8. Ренета Костадинова – старши експерт в Областна администрация:

- организация по излъчване на екипа;
- глава 2, целева група на водачите;
- общата редакция на План за изпълнение на Областна стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата за периода 2012-2013 г.;

9. Румен Липков – главен експерт в Областна администрация:

- организация по излъчване на екипа;
- въведение и глава 2, целева група на водачите;
- общата редакция на Областна стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата за периода 2012-2020 г.