

ДЪРЖАВНО-ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАТИВНА КОМИСИЯ  
ПО ПРОБЛЕМИТЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО  
ПО ПЪТИЩАТА

**НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЯ**  
**ЗА ОПАЗВАНЕ ЖИВОТА И ЗДРАВЕТО НА ДЕЦАТА**  
**В ПЪТНОТО ДВИЖЕНИЕ**  
**2006 - 2010 г.**

СОФИЯ, ДЕКЕМВРИ 2005 г.

Автомобилното движение е неразделна част от нашето ежедневие. То поддържа икономиката и силно влияе на културата ни. За съжаление проблемите на автомобилното движение, особено в частта за неговата безопасност, исторически са изместени на втори план спрямо други проблеми на обществото. Ежедневно всеки един от нас иска и заслужава безопасно да ползва пътищата.

Безопасността на децата-участници в пътното движение е един от най-сложните проблеми на обществото в областта на здравеопазването днес. Той е особено актуален, тъй като е пряко свързан с опазване на живота и здравето на децата днес от една страна, и с подготвянето на знаещи, културни и дисциплинирани участници в движението утре.

Основната цел на настоящата стратегия е да се определят най-важните направления на дейност, ангажиментите на отделните институции, да се подобри координацията между тях, да се създадат по-добри условия за безопасно ползване на пътищата и намаление броя на пострадалите при пътнотранспортни произшествия деца с 50% към края на 2010г. спрямо периода 1990 - 2001г.

## СТАТИСТИКА

За периода 2000 - 2004 г. в резултат на пътнотранспортни произшествия по улиците и пътищата на нашата страна са **загинали 326 и били ранени 5928 деца** до 18-годишна възраст. От тях до 6 г. възраст са загинали 52 и ранени 586, от 7 до 9 г. 47 са загинали и 1252 са били ранени, от 10 до 14 г. 96 убити и 1993 ранени, от 15 до 18 г. 131 убити и 2097 ранени. Всеки ден повече от три деца стават жертва на пътнотранспортни произшествия по пътищата в нашата страна. От тях 43.2% като пешеходци, 39.4% като пътници и 17.4% като водачи на велосипеди, мотопеди, мотоциклети, каруци и др. Най-голяма е смъртността при децата пътници.

Пътнотранспортните произшествия са третата по ред причина за смъртността на децата от 1 до 14 годишна възраст, след болестите на кръвообращението и отравянията заедно с другите травми. Тук ясно следва да бъде отбелязано, че отговорност за тази висока степен на травматизъм носим ние възрастните. Първо не ги обучаваме като родители и второ не винаги сме добър пример за тях. Не ги обучаваме достатъчно като учители, а като организатори на движението не създаваме необходимите условия за безопасно движение на децата по пътищата.

Децата като участници в движението влизат в различни роли - на пешеходци, водачи и пътници в превозни средства. Всяка една от тях крие специфични опасности за здравето и живота им, когато са на пътя.

### *ДЕЦАТА ПЕШЕХОДЦИ*

За разглеждания период **2699** деца са били блъснати от автомобили като пешеходци. От тях до 6-годишна възраст са загинали 30 и ранени 353, от 7 до 9 г. 25 и 810, от 10 до 14 г. 36 убити и 970 ранени, от 15 до 18 г. 12 убити и 463 ранени.

От произшествията с блъснати от автомобили и пострадали деца 95.3% са настъпили в населените места. От тях 87.7% са регистрирани в градовете и 12.3% в селата.

## *ДЕЦА ВЕЛОСИПЕДИСТИ И ВОДАЧИ НА ДРУГИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА*

За разглеждания период **1091** деца са пострадали като водачи. От тях до 6-годишна възраст са загинали 2 и ранени 22, от 7 до 9 г. 3 и 145, от 10 до 14 г. 16 убити и 394 ранени, от 15 до 18г. 33 убити и 476 ранени.

От блъснатите от автомобили деца велосипедисти 89.5% от случаите са настъпили в населените места. От тях 74.5% в градовете и 25.5% в селата.

## *ДЕЦА ПЪТНИЦИ*

За разглеждания период **2464** деца са пострадали като пътници. От тях до 6-годишна възраст са загинали 20 и ранени 211, от 7 до 9 г. са загинали 19 и 297 са били ранени, от 10 до 14г.- 44 убити и 629 ранени, от 15 до 18 г.- 86 убити и 1158 ранени.

Пострадалите като пътници деца най-често са били в автомобилите на своите родители, на близки или познати и в над 90% са били необезопасени.

Анализът на пътнотранспортните произшествия с участие на деца и причините за тях показва наличието на някои закономерности, свързани с тяхното поведение и това на останалите участници в движението, висока конфликтност в условията за движение на пешеходци, велосипедисти и автомобили в населените места, ниска степен на обезопасяване на пътниците, недостатъчна видимост и разбирателство между отделните участници, и др.

Сериозни са проблемите, свързани с ангажиментите на родителите, учителите, контролната система, общинските власти и други, за ограничаване нещастните случаи с участие на деца по пътищата. За постигане на трайно изменение на обстановката по пътищата и намаление броя на жертвите от пътнотранспортните произшествия, така както е указано в Европейската програма за действие относно безопасността по пътищата (СОМ(2003)311) с 50% към 2010 година, е необходимо цялостно преосмисляне на политиката в тази насока и на първо място комплексно решаване на проблемите за опазване живота и здравето на децата в пътното движение, за опазване живота и здравето на нашето бъдещо поколение.

## **ДЕЦАТА ПЕШЕХОДЦИ**

### **I. Повишаване на информираността на обществото за нуждата от по-голяма безопасност за децата-пешеходци.**

Провеждане на координирани национални и местни информационни кампании за повишаване на разбирането на обществото за:

1. Взаимната връзка между личното здраве и безопасността на движението.
2. Необходимостта от сигурност на пешеходците в пътния трафик наравно с останалите участници в движението.
3. Начина и степента, до които инженерните решения могат да повишат сигурността на пешеходците - например успокояване на трафика, отделяне на пешеходците от останалия трафик, по-добър и всеобхватен контрол на нарушенията на правилата за движение чрез използване на модерни технически средства и др.
4. Ползата и ресурсната ефективност на контрола на пътното движение.

### **II. Промяна на поведението, както на пешеходците, така и на водачите, за подобряване на безопасността на движението при съвместното ползване на пътищата.**

1. Обучаване на пешеходците и водачите на пътни превозни средства към взаимно уважение при съвместното ползване на пътищата и улиците.
2. Провеждане на обществени разяснителни кампании за взаимовръзката между скоростта на движение, спиращия път на пътното превозно средство, силата на удара и риска от причиняване на смъртта на пешеходци.
3. Насърчаване на обществеността да подкрепя по-строгия контрол върху спазване ограниченията на скоростта в населените места, особено в районите около училищата, детските заведения и в жилищните зони. Въвеждането на по-строги нормативни разпоредби, които да гарантират предимството на пешеходците. Подкрепа за използването на нови технологии за контрол на движението - камери за заснемане на преминаващите на червен сигнал на светофара, нарушенията на указаните ограничения на скоростта, неправилното паркиране в районите на училищата, пешеходните пътеки, спирките и др.
4. Разработване, разгласа и разпространение на тематични програми за обучение на родители и водачи относно възможното поведение и реакциите на децата като пешеходци. Провеждане на тематични конференции по проблемите на безопасността на децата като пешеходци.
5. Насърчаване на родителите да обучават децата си, в съответствие с възрастта им, на правилата за безопасното им движение като пешеходци.

### **III. Промяна на инфраструктурата, която да улеснява пешеходния трафик**

#### **На национално равнище**

1. Провеждане на политика за поощряване на общините да предвиждат мероприятия за осигуряване на безопасността на движението на пешеходците в етапа на планиране на транспортната инфраструктура.
2. Въвеждане на стандарти за строителни продукти в областта на пътното строителство, които обезпечават висока степен на безопасност на пешеходното движение.
3. Систематизиране и популяризиране на “добри практики”, които подобряват безопасността на пешеходците.

#### **На местно равнище**

1. Поощряване на местните власти за построяването на тротоари, велосипедни алеи, детски площадки и други съоръжения за успокояване и регулиране на движението като поставяне на изкуствени неравности, съвремененно сигнализирани и маркирани пешеходни пътеки, пешеходни светофари, осветление в районите с интензивно пешеходно и автомобилно движение, ограничаване на безразборното паркиране и др.
2. Поощряване на урбанистите, инженерите, строителните предприемачи и ландшафтните архитекти винаги да имат предвид безопасността на пешеходците, особено на децата и хората с увреждания, когато проектират нови квартали или изменят съществуващите.
3. Поощряване на местните власти, проектантите и урбанистите да подобрят достъпа и сигурността на пешеходците при проектиране и преустройство на училища, места за отдых и търговски обекти.

#### **IV. Разработване и провеждане на ефективни програми за безопасно ходене пеша**

1. Разработване на програми, чиято цел е да предотвратяват загубата на детски живот и нараняванията на деца пешеходци. Търсене на помощ за изпълнението им чрез ангажиране на големи търговски фирми.
2. Поощряване на държавните институции, които отговарят за безопасността на движението, да подготвят и осъществяват провеждането на курсове за обучение на деца по безопасност на пешеходците. Насърчаване на структурите на образованието да инициират определянето на безопасни маршрути до училище.
3. Насърчаване на разработването на планове за безопасност на пешеходците, които отразяват нуждите на обществеността. Създаване на местни структури за безопасност на пешеходците, които да координират изпълнението на програми за обучение, организират и провеждат публични информационни и образователни кампании, и да разработват местни програми за безопасност на пешеходците.
4. Поощряване на родителите, учителите, училищната администрация, педиатрите, работещите в детските заведения и други, които имат отношение към развитието на децата, да открият, посочат и подпомагат решаването на местните проблеми на безопасността на движението.

#### **V. Провеждане на изследвания, които да открият и запълнят празнотите в знанията на гражданите. Разработване на ефективни програми въз основа резултатите от изследванията и превръщането им в държавна политика.**

1. Оценка на съществуващите програми за безопасност на децата-пешеходци чрез систематичен преглед, който да определи кои от тях са ефективни и е целесъобразно действието им да бъде разширено върху по-голяма територия, например:
  - Образователни програми, които целят намаляване на броя на децата, които внезапно изскачат на пътното платно, и които помагат на децата да пресичат улиците безопасно
  - Мерки за успокояване на движението, като например кръгови кръстовища, изкуствени неравности по платното и т.н.
  - Мерки за контрол на правилата за движение, като например камери за заснемане на преминаващите на червен сигнал на светофара.
2. Извършване на изследвания за определяне на икономическата ефективност на програмите.
3. Откриване на поведенчески индикатори, които могат да спомогнат за определянето на момента, когато детето вече е готово да пресече улица само.
4. Определяне какво ниво на надзор е необходимо за децата при различните етапи на тяхното развитие. Разработване на подходящи стандарти за такъв надзор.
5. Разработване, реализиране и оценяване на програми, при които се използват юноши, напътстващи децата по отношение на безопасността на пешеходците на принципа "големите учат малките".

#### **VI. Извършване на изследване с цел измерване на нивата на детския пешеходен травматизъм и определяне на рисковите фактори, които оказват влияние върху него.**

1. Определяне и проверка на полезни косвени показатели, чрез които могат да се прогнозираат случаи на детски пешеходен травматизъм. Използване на показателите за следене на ефективността на програмите.
2. Определяне на степента на излагане на децата на риск от пешеходни травми, поради фактори като:
  - времето, което децата прекарват на улицата;
  - натовареността на трафика;
  - скоростта на движение на автомобилите;
  - брой на пътните ленти, наличие на маркирани или обозначени пешеходни пътеки и др.
3. 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.
4. Създаване на организация за периодично информиране на обществеността за причините и условията за настъпване на всяко пътнотранспортно произшествие със загинало дете.

## **ДЕЦАТА ПЪТНИЦИ В АВТОМОБИЛА, НА МОТОЦИКЛЕТА, МОТОПЕДА**

### **I. Повишаване информираността на обществото, родители, възпитатели, роднини, за необходимостта от по-голяма безопасност при превоз на децата.**

Провеждане на национални и местни кампании за повишаване знанията на хората за:

1. Безопасни начини за превоз на деца.
2. Възможните рискове, на които са подложени децата по време на неправилен превоз, при слизване и качване в автомобила, престой в автомобила и други.
3. Най-подходящите начини за елиминиране на тези рискове чрез използване на различни средства за защита за детето – пътник в превозно средство: детски седалки, предпазни колани и защитни каски.

### **II. Извършване на законодателни промени, чрез които да се въведат задължения за водачите на МПС за безопасен превоз на деца.**

1. Изследване на законодателството и практиката на държави с утвърдени традиции в тази област.
2. Въвеждане на задължение за водачите на МПС за безопасен превоз на деца чрез използване на безопасителни седалки.
3. Широко разгласяване на законодателните промени сред обществеността

### **III. Засилване на контрола по прилагане на новото законодателство.**

## **ДЕЦАТА ВЕЛОСИПЕДИСТИ, МОТОПЕДИСТИ, СКЕЙТБОРДИСТИ, РОЛЕРИСТИ**

Децата са изключително уязвими в ролята им на водачи. Тази уязвимост произтича от характера на превозните средства, които ползват. Един автомобил е оборудван с техника и пособия, които намаляват вероятността от сериозни наранявания в случай на произшествие. Не така обаче стоят нещата при превозните средства, ползвани от децата. Те са прости като конструкция, тежестта им е съобразена с

физическите възможности на детето и поради тези причини механичните и електронните защитни устройства, които са нещо обичайно за автомобилите, тук не присъстват. Същевременно тези превозни средства развиват някаква скорост, по-висока от тази на обикновено ходене или бягане, а по-високата скорост увеличава и риска от наранявания по крехкия и неукрепнал организъм на детето.

Това са основните причини за отделяне на специално място в тази Стратегия на децата-водачи.

## **I. Повишаване информираността на обществото за опасностите, които крие автомобилното движение за детето водач**

1. Разработване и прилагане на програми за обучение на родители и водачи със съдържание, включващо усвояване на знания за възрастовите особености на децата (какво могат и какво не могат децата в качеството им велосипедисти, скейтбордисти, ролеристи, мотопедисти, мотоциклетисти). Насърчаване на родителите да внимават за децата си като участници в движението, и да учат децата на съответните за възрастта им правила за безопасност на движението.
2. Организиране на обучение на децата в принципите на безопасността на движението от гледната точка на водача, още от най-ранна възраст.
3. Организиране на детски събития и празници, при които под формата на шоу да се представят принципите на безопасността на движението
4. Разгласа и насърчаване на извънкласните форми на организирана физическа активност с конкретна практическа насоченост към пътната безопасност на децата.
5. Разширяване на обхвата на националното състезание по приложно колоездене във всички негови направления, майсторско управление, познания по правилата за движение, технически познания и познания по оказване на първа медицинска помощ на пострадали от пътнотранспортни произшествия
6. Постоянно информиране на обществеността за пътнотранспортни произшествия с деца водачи, настъпили поради слаб родителски контрол, предоставяне на ключове от семейния автомобил, мотоциклет и други.

## **II. Повишаване употребата на защитни средства от страна на деца водачи.**

1. Разясняване на обществото за ползите от употребата на предпазни средства. Повишаване ползваемостта на обезопасителните каски от децата велосипедисти, скейтбордисти, мотоциклетисти, мотопедисти и др.
2. Информационна кампания, насочена към родителите, с цел да ги насърчава да упражняват постоянен контрол върху децата водачи.
3. Разясняване на обществото на ползата от това детето да бъде добре видимо на пътя като участник в движението чрез носене на светлоотразителни елементи, светли дрехи.

## **III. Създаване на по-добри условия за управление на велосипеди, каране на ролери и скейтбордове.**

1. Засилване на сътрудничеството с общинските власти за осигуряване на безопасни места за каране на скейтборд и ролери, а също така за строеж на безопасни велосипедни алеи
2. Където условията не позволяват строеж на нови велосипедни алеи, осигуряване на по-стриктен контрол на правилата за движение, който би намалил риска от ПТП с участие на дете-водач.

3. Обезопасяване на районите около училищата чрез успокояване, организация и регулиране на движението.

### **ПОДКРЕПА И РАЗШИРЯВАНЕ НА ОБХВАТА В ПРОВЕЖДАНЕТО НА НАЦИОНАЛНИ СЪСТЕЗАНИЯ, ВИКТОРИНИ, КОНКУРСИ, И ДРУГИ**

1. Поощряване разработването на учебни филми, учебно-помощна литература и помагала, компютърни игри и др. по безопасността на движението
2. Провеждане на национални ученически викторини и състезания.
3. Провеждане на национални конкурси за детска рисунка и есе по безопасност на движението.
4. Участие на децата в ученически патрули, съвместни патрули с контролните органи или по-възрастни и др.

18.10.2005 г.