# Наръчник
## на работодателя

# как

да приемем ангажимента към безопасността на движението по пътищата като форма на социална отговорност

Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата", 2025 г.

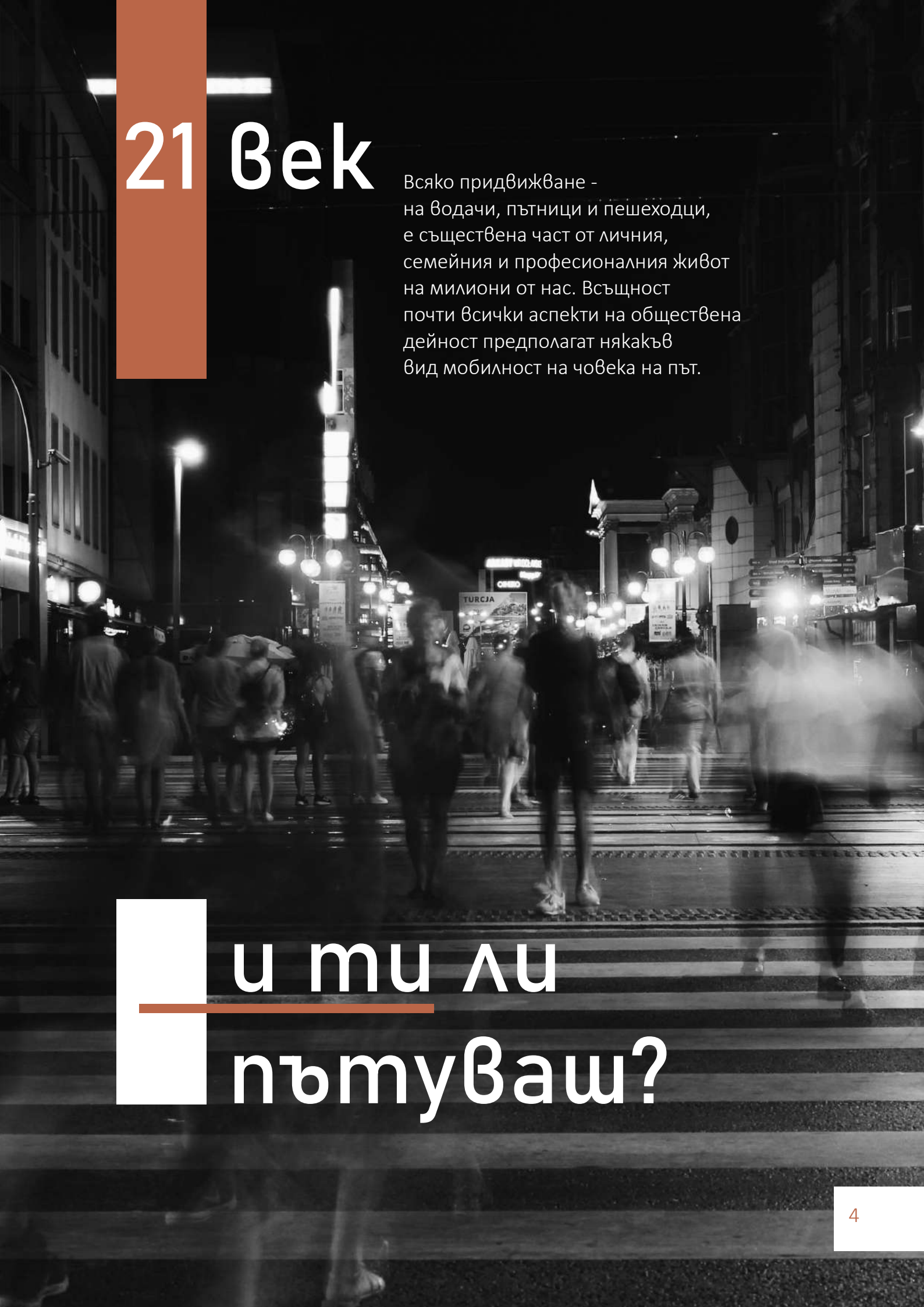
# какво представлява наръчникът?

Този наръчник, разработен от Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, предлага на работодателите и специалистите по безопасност на труда насоки в подкрепа на човешките живот и здраве при взаимодействие с пътнотранспортната система. Материалът предоставя полезна информация относно въпроси, свързани с:

- безопасността на движението по пътищата (БДП) като глобален здравен проблем със специфични местни проявления;
- рисковете на пътя за участниците в движението;
- инструментите за опазване на хората, когато са на път - как можем да развием социалната отговорност в организациите, за да постигнем растеж и устойчивост.

# какво не включва?

Този наръчник не е предназначен да обхване всички свързани с работата аспекти на безопасността на пътя, които биха могли да възникнат във Вашата организация и произтичат от спецификата на нейната дейност. Включената в наръчника информация следва да се разглежда като рамкова концепция за БДП като форма на социална отговорност. Тя следва да се разбира и прилага ведно със съответните приложими нормативни изисквания на националното законодателство, които регулират различните видове отношения, в т.ч. при осъществяване на индивидуални пътувания и при превози на пътници и товари.




# 21 Век

Всяко придвижване - на водачи, пътници и пешеходци, е съществена част от личния, семейния и професионалния живот на милиони от нас. Всъщност почти всички аспекти на обществена дейност предполагат някакъв вид мобилност на човека на път.

# И ти ли пътуваш?

Хората най-често взаимодействат с пътната система, докато пътуват до и от работното си място. Свързаното с работата придвижване включва използване на обществен транспорт, лично или служебно превозно средство, велосипед или движение пеша. Много служители работят на или близо до пътя. Дори пребиваванията ни навън да не са по повод извършване на служебни задачи, на пътя прилагаме същите модели на поведение, които са характерни за нас по време на работа. Последните са обусловени от нашите знания, умения и нагласи, които могат да бъдат променяни, адаптирани и развивани, за да бъдем ефективно защитени, когато сме на път. На ниво Европейски съюз работодателите в публичния и частния сектор стават все по-активни по отношение на безопасността на движението по пътищата. Все повече инициативи намират своето приложение като част от общата политика за социална отговорност, която поставя човека и неговата закрила на пътя в центъра на ценностната пирамида.

# закрила за човека

# съдържание


Въведение стр. 7

Пътят и неговите рискове: мащабът на проблема стр. 10

Човешкият фактор: възможности и ограничения стр. 26

БДП като ценност: един нов светоглед стр. 41

Ролята на работодателите: социалната отговорност стр. 46

Системата от мерки: как да предпазим? стр. 59

Режимът за контрол: как да проследим ефекта? стр. 79

# Въведение

Съвременните транспортни системи отварят света за нас, но този прогрес поставя неприемлива цена. Създаден предимно за автомобили и по-малко за хора, трафикът може да отнема най-ценния капитал, когато не успеем да му противодействаме активно.

Всяка година при пътнотранспортни произшествия (ПТП) в света загиват над 1.35 милиона души, а други 50 милиона са ранени. Това явление оказва пряко и голямо влияние не само върху продължителността на живота, но и върху мобилността, транспортните разходи, околната среда, социалното дело, здравеопазването и благосъстоянието като цяло.

Безопасността на движението по пътищата (БДП) е световен здравен проблем и ключов маркер за развитие на модерното общество. Затова всяка грижа е форма на социална отговорност, която индивидите и организациите дължат на социума. Така в свят, в който мобилността заема централна роля в ежедневието на хората, сигурността на пътя не само повлиява живота и здравето, но добива все по-широк обществено-икономически контекст.

Ангажиментът на работодателите към безопасността на техните служители при използване на пътнотранспортната система се свързва както със стремежа към грижа за човека, така и с превенцията на сериозен финансов товар.

Факторите, допринасящи за ПТП, включват редица човешки, технически и организационни аспекти, които си взаимодействат в рамките на сложния и динамичен контекст на пътната среда.

Подходът „безопасна система“ трябва да предвижда, предотвратява и прощава човешките грешки, така че безопасността да не зависи в решаваща степен от действията или бездействията на даден участник в движението. Последните обаче винаги ще останат валидни и важни, заедно с развитието на инфраструктурата, превозните средства, законодателството и неговото прилагане, както и подобряването на спешната помощ след настъпване на инцидент.

Така насърчаването на културата за безопасност на пътя изисква силен фокус във всяка стратегия, концепция и програма, която цели да повиши сигурността на пътя.

По данни на Европейската комисия превишената скорост остава фактор с принос от близо 30% за ПТП с фатален изход, алкохолът причинява 25% от инцидентите със загинали, а между 2% и 10% от европейските водачи използват мобилен телефон по време на управление на превозно средство. Разсейването играе роля в между 5% и 25% от ПТП в Европа. Процентът на ползване на предпазни колани на задните седалки и каски сред водачите все още е нисък в редица страни, а непоставянето им се свързва с 5% от смъртните случаи по пътищата на стария континент.

Тези данни показват, че справянето с горните рискове чрез адекватна превенция, контрол и смекчаване на последствията може да допринесе значително към амбициозните глобални цели за намаляване наполовина на смъртните случаи до 2030 г. и елиминирането им до 2050 г.

Ангажирането с инициативи в подкрепа на безопасната мобилност носи редица ползи, включително намаляване на разходите, съществено подобряване на производителността и изграждане на привлекателен организационен имидж.

Служителите, работещи в публичните администрации, гражданските структури и частните организации - всеки от които участник в движението по пътищата като водач, пътник или пешеходец, притежават общ потенциал за съществено въздействие върху настъпването на пътни инциденти и причинения от тях травматизъм. Това е възможност за реализиране на личен пример, която не бива да остане неизползвана.

Подкрепата за поведение на отговорност, добронамереност, етичност, дисциплина и толерантност на много хора едновременно е мощен инструмент, който може да осигури по-безопасна, по-здравословна и по-приобщаваща среда на движение.

Днес новите технологии и интелигентните иновации играят все по-важна роля в грижата за хората, като предоставят безпрецедентни възможности за подобряване качеството на живот. Човекът на съвремието разполага с методи и инструменти да обработва огромен обем данни за вземане на информирани решения, да прилага колективни и персонализирани програми за физическо и психично здраве, да се възползва от адаптивни и приобщаващи средства за обучение и квалификация. Нека този мощен ресурс бъде в услуга на копнежа за постигане на хармония и сигурност.

Бъдете наш активен партньор в мисията и усилията за ефективно опазване на човешките живот и здраве на пътя! Потърсете ни, а ние ще откликнем на всеки стремеж към закрила на общочовешкото благополучие.

Екипът на Държавна агенция
„Безопасност на движението по пътищата“

# пътят и рисковете

# 1

Днес транспортният сектор претърпява дълбоки промени - технологични, икономически и социални. За обществото е важно не само да оползотвори техния потенциал, но и да противодейства на рисковете, които съпътстват промените.

С нарастване интензивността на придвижване се увеличава взаимодействието между хората и пътната система. Така явлението пътнотранспортен травматизъм се разгръща с огромни социално-икономически последици с мащаб на пандемия.

Днес инцидентите на пътя са основна причина за смъртност сред деца и младежи. Годишно ПТП причиняват загуба на около 393 хил. водачи на превозни средства и пътници, 379 хил. мотоциклетисти и 311 хил. пешеходци. Други над 50 млн. души са ранени.

В допълнение към човешката трагедия ПТП поставят непосилна тежест върху засегнатите и върху националните икономики, като причиняват загуби в размер на около 3% от годишния брутен вътрешен продукт.

# 23 секунди

По данни на Световната здравна организация това е времето, за което в глобален мащаб губим човешки живот заради настъпило тежко пътнотранспортно произшествие.

# безопасността на пътя:

В продължение на много години пътните инциденти са признати от Организацията на обединените нации като сериозно предизвикателство пред постигане на целите за здраве и развитие.

У нас Законът за движението по пътищата определя, че:  БДП е състояние на системата човек - превозно средство - път - среда, при което може да бъде предотвратено възникването на ПТП и да бъдат ограничени последиците от вече настъпили инциденти.

За постигането му се въздействa чрез всестранен, превантивен и последователен подход за създаване на условия за защита на живота и здравето на човека, като се прилага съвкупност от мерки, насочени към:

- развитие на щадяща пътна инфраструктура;
- формиране на отговорно поведение на участниците в движението;
- техническа изправност и безопасност на превозните средства;
- осъществяване на ефективен контрол и превенция на нарушенията;
- адекватни и своевременни последващи действия от страна на съставните части на Единната спасителна система.

**БДП се утвърждава като концепция от мерки и практики, които се прилагат за ограничаване на пътните инциденти и премахване на тежките последствия. Целта е да се осигури безопасното придвижване на всички участници в движението - водачи на превозни средства, пътници и пешеходци.**

# пътят:

Физически или житейски, пътят е изпълнен с неизвестни и непредсказуеми моменти.

Независимо от нашите усилия да планираме и контролираме събитията, трябва да бъдем готови за неочакваното. Именно тогава откриваме нашата сила, издръжливост и способност да се приспособим към промените. Това прави пътят непредсказуемо, но и вълнуващо място.

В житейски план пътят символизира нашето развитие, избори и трудности, с които се сблъскваме. Той често е изпълнен с обрати - положителни и предизвикателни. Планирането и целите са важни, но не можем да предвидим всичко. Животът ни поднася ситуации, които ни принуждават да се адаптираме и преосмислим своите приоритети, за да се предпазим и съхраним.

Травмата от ПТП може да настъпи като увреждане на тъканите или органите на тялото, както и като емоционална/психическа щета, която възниква вследствие на дадено травматично събитие. Ролята на превенцията е да се избегне страдание и да се подкрепи БДП не само като морален императив, а и като стратегическа инвестиция в нашето колективно благополучие.

Когато говорим за пътя в буквален смисъл, пътуването може да бъде истинско предизвикателство. Затова участниците в движението трябва да бъдат подготвени за различните ситуации и да разчитат на своите вътрешни ресурси, за да се справят с тях. С колкото повече социални и граждански знания и умения разполагаме, толкова по-добре ще посрещаме нуждите от мобилност.

Пътните инциденти са силно травматични събития за засегнатите лица. Най-честите психологически последици включват тревожност, депресия, посттравматични състояния, когнитивни проблеми (концентрация, внимание и памет), нарушени социални взаимоотношения, невъзможност за изпълнение на работните задължения, остри физически симптоми на стрес (главоболие, сърцебиене, гадене, изтръпване на крайници, замаяност, храносмилателни нарушения, недостиг на въздух и др.). Много потърпевши от ПТП получават тежки наранявания, които изискват продължително и скъпо лечение.

# травма и превенция

По данни на Националния осигурителен институт за 2022 г. трудовите злополуки, станали при пътнотранспортни произшествия, са 180, а тези със смъртни случаи - 28.

www.sars.gov.bg

# мащабът на проблема у нас

**Статистиката за ПТП е показателна за все още ниското ниво на БДП. С времето наблюдаваме колебливост и оттам - липса на устойчивост. Въпреки отчетени подобрения през годините, отсъства трайна и силна тенденция към повече безопасност на пътя, подсигурена от системен принос на обществото. Като цяло БДП у нас е въпрос, върху който не се въздейства системно, многостранно и от всички източници, които разполагат с правомощията, потенциала и възможностите да го повлияят. Все още ниското ниво на БДП е обусловено от няколко определящи фактори:**

Рисковите модели на поведение на всички видове участници в движението са чести. Неспазването на правилата (превишаване на скорост, шофиране след употреба на алкохол/наркотици, пропуск за поставяне на обезопасителни колани и правилно използване на системи за обезопасяване на деца, несъобразяване с пътните условия, влияние на умората, стреса, разсейването и агресията, липса на толерантност към другите участници в движението и др.) като причина за възникване на ПТП попада в категорията човешка грешка - израз на погрешно формирана и/или продължително затвърждавана култура. За нейното адекватно повлияване - в зародиш или впоследствие, са необходими постоянни усилия от страна на обществото. За да се компенсира задълбочаването на един дълго наслагван проблем, са необходими гражданска позиция и добър личен пример.

Пътната инфраструктура в голяма част не е безопасна и поставя в риск ползвателите ѝ: Новопроектираните и новопостроени активи невинаги отчитат напълно аспекта на вградената пътна безопасност. Съществуващата инфраструктура не се поддържа в съответствие така, че да гарантира безкомпромисно своята функция. Инфраструктурата в подкрепа на уязвимите участници в движението изисква все повече вложения в рамките на цялостни концепции за устойчива градска мобилност.

Автомобилният парк е стар, а цялостната политика за обновяване среща трудности: Осигурени от държавата стимули за закупуване на нови автомобили от физически лица и частноправни субекти не са известни. Наблюдава се осигуряване на модерен подвижен състав за нуждите на обществения транспорт - тенденция, възможна в изолираните рамки на европейското финансиране, достъпна за публични организации и продиктувана от ангажиментите за зелена мобилност. Макар необходими и правилни, тези мерки произтичат по-скоро от стремежа към опазване на околната среда и изискванията на зелената сделка като израз на амбициозна политика на ЕС за климата, отколкото от съображения за опазване живота и здравето на хората, когато са на път.

Спешната медицина в страната се затруднява да осигури готовност за справяне с ПТП: Ролята на спасителната помощ след настъпил пътен инцидент е решаваща за спасяването на живот и овладяване на травмата. Уменията за оказване на долекарска помощ също може да бъдат развити и подобрени.

# националната стратегическа рамка

**В приетата Национална стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България 2021-2030 тематично направление 2 „Социално отговорно поведение - учене през целия живот“ поставя визията, че това е:**

**поведението на всеки член в обществото, независимо от неговата социална роля и статус, насочено към поемане на отговорност за въздействието върху околните хора и среда, вследствие на реализирани решения и действия; поведение, отчитащо правилата, върховенството на закона и етичните норми, където:**

БДП е отговорност на цялото общество.

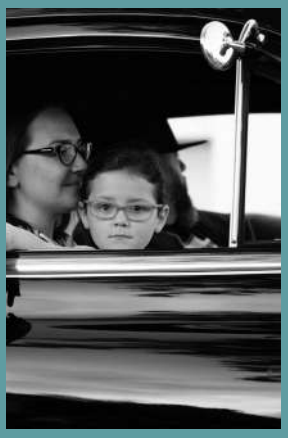
БДП е неразделна част от възпитанието на децата, реализирано в системата на образованието и в семейната среда.

БДП е тема, която присъства като „учене през целия живот“ в личностната и професионалната реализация на водачите на МПС.

БДП е интегрирана и възпитавана в организационната дейност на публичните организации и бизнеса, чиито служители взаимодействат с пътната система в лично и/или служебно качество.

# рискове

## на пътя и отвъд



# дете в автомобила

**Зачестяването на пътните инциденти с пострадали деца показва, че детската безопасност в колата нерядко се подценява.**

В случай на ПТП или рискова ситуация неправилно обезопасено в автомобила дете е сериозно застрашено. Системите за обезопасяване и коланите намаляват риска от тежка и фатална травма, като задържат пътника на място и не позволяват сериозен сблъсък с околното пространство. Те предпазват уязвимите части на детското тяло - глава, шия и гръбнак. Погрешно е схващането, че възрастен може да държи в скута си дете необезопасено. Често се допускат и грешки при монтирането на столчетата в автомобилите и се правят неразумни компромиси с безопасността на превозваното дете. Последствията от това могат да бъдат фатални. Правилното обезопасяване е първостепенна отговорност на родителя и безкомпромисна мярка за създаване на трайни защитни навици от най-ранна възраст. Обезопасяването на децата в автомобила спасява техния живот и опазва здравето им. Това е задължение и израз на грижа на всеки родител. В зависимост от възрастта и теглото на детето се избира подходяща система, поставена и закрепена в автомобила съгласно законодателството и указанията на производителя. Родителите винаги трябва да бъдат бдителни и да съблюдават поведението на малките в колата.

По отношение на обезопасителните системи, в зависимост от теглото на детето, има 5 групи: 0: тегло под 10 kg; 0+: тегло под 13 kg; I: тегло 9-18 kg; II: тегло 15-25 kg; III: тегло 22-36 kg.

Системите за обезопасяване са задължителни за деца с ръст до 150 см и до 12-годишна възраст, както и за деца с тегло до 36 kg. Също така децата с ръст под 150 см заемат място в превозното средство на седалка, която не е предна. Конвенционалните обезопасителни колани не могат да изпълнят своето предназначение при по-леки и дребни деца.

При по-дълги пътувания в студените месеци е добре децата да се поставят в столчетата без дебели връхни дрехи, защото между тялото на детето и коланите има празнина. При внезапно възникнала аварийна ситуация това ще попречи на системата за обезопасяване да изпълни функциите си по правилен начин и да задържи детето здраво фиксирано на мястото му.

Грижата за дете по време на дълъг път изисква планиране и подготовка. Нека детето види как възрастните и по-големите деца поставят задължителния обезопасителен колан в превозното средство, независимо къде се намира пътникът и на какво разстояние се предприема пътуването. Изключенията са изрично посочени в Закона за движението по пътищата.

Докато трае пътуването, родителите не следва да дават лош пример на децата като нарушават правилата за движение и използват обидни думи, жестове или закани спрямо други участници в движението. Вероятността това поведение да се възприеме като нормално и впоследствие да се копира от децата е голяма.

# нови Водачи

**Поведението и уменията на новите водачи остава актуален дебат.**

Подобряването на тяхната безопасност е свързана с повишаване на общата сигурност на пътя. Акцентът върху обучението и информираността чрез интензивни кампании за разясняване на рисковото поведение и неговите последствия следва да се запази и подсили както в системата на образованието, така и в семейната среда. С оглед устойчивост на започналите в институциите процеси за подобрения в реда и условията за обучение на кандидат-водачите фокусът следва да се задържи с последващо надграждане. Много нови водачи изпитват несигурност и страх, когато започват да управляват автомобил. Характерна е и неопитността в реагирането на различни ситуации, които могат да възникнат на пътя. Новите водачи може да не са толкова внимателни към всички детайли на пътната обстановка. Те са по-податливи на грешки, забавени реакции, неправилни маневри или неправилна преценка на дистанцията до други превозни средства. Много нови водачи разчитат на навигационни приложения за указания, което може да бъде полезно, но понякога да доведе до прекалена зависимост и невнимание към пътната обстановка. Усвояването в достатъчна степен на знанията, уменията и нагласите изисква време, а ресурсът на обществото следва да осигури системна грижа.

Сред младежите се засилва интересът към придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство (МПС). При навършване на 16 г. те вече могат да преминат обучителен курс и да придобият свидетелство за управление на мотопед. Това налага акцентиране сред новите водачи върху използването на такъв тип превозно средство и рисковете, които може да възникнат. Три месеца преди навършване на 18 г. младежите вече могат да започнат обучителен курс и след пълнолетие да придобият правоспособност. След това те изразяват желание веднага да упражнят това свое право и е много важно да има диалог и комуникация в обществото относно отговорността на водачите, като допълнително се наблегне на правата и задълженията, които те имат като участници в движението.

Придобиването на правоспособност ангажира отговорност за подрастващите като водачи. Спрямо тях може да бъде търсена административна, дори и наказателна отговорност в определените от закона случаи.

Рискове се пораждат от: управление с превишена скорост и извършване на опасни маневри с автомобили; отнемане на предимство; преминаване при червен сигнал на светофара; неправилно превозване на пътници, показващи се от прозорците и люковете на автомобилите или седнали върху рамките на вратите; возене на повече пътници от броя на местата за сядане; управление от неправоспособни водачи и/или употребили алкохол и/или наркотични вещества; подаване на неразрешени звукови сигнали и агресивно поведение към пешеходците. Ако сме научили децата и младежите какви са рисковете и до какви последици водят, е много по-вероятно те да подходят отговорно.

# пешеходци на път

**Опасностите в пешеходното придвижване поставят все повече предизвикателства на пътя.**

Инфраструктурата в населените места трудно се адаптира към нуждите на човека извън личното превозно средство, защото изисква повсеместно осигуряване в урбанизираните територии на ясно различими пешеходни пътеки, кръстовища, тротоарни площи, подлези, надлези, велосипедни алеи и др. От друга страна, развитието на обществения транспорт като предпоставка за по-безопасна мобилност също е бавно и скъпо. Публичният превоз може да подобри съществено ситуацията, стига обаче транспортните схеми да са адекватни, подвижният състав - изправен, а цялостната услуга - привлекателна, за да бъде предпочитана от населението. Понякога пешеходците не осъзнават напълно рисковете, които съществуват на пътя, особено в райони с интензивен трафик или при лоши условия на видимост. Наблюдава се и съзнателно нарушаване на основни правила за безопасност - пресичане на необозначени места и на червен сигнал на светофара, особено на тихи или по-малко натоварени улици. В забързаното ежедневие хората често изпитват стрес или се намират в състояние на умствено разсейване, което ги прави по-малко внимателни към заобикалящата ги обстановка.

Освен че човешкото тяло е лесно ранимо, то е и трудно забележимо поради по-малки в сравнение с автомобилите размери.

През зимните месеци продължителността на тъмната част на денонощието е най-дълга. Много често условията и през светлата част също са свързани с намалена видимост поради мъгла, снеговалеж и дъжд. Слънцето е сравнително ниско над хоризонта, което пречи в много случаи да се разпознаят по-малки обекти около и на пътното платно.

За да са по-видими, пешеходците следва да са облечени в по-ярки дрехи или да поставят светлоотразителни елементи. Честа грешка е практиката докато изчакват на тротоара за пресичане, да стоят твърде близо до ръба на платното за движение. Това няма да спести време при пресичане, но може да създаде риск. Друга грешка е произволното пресичане на пътното платно и лавирането между автомобили в движение, вместо да се пресече на обозначените за това места. Пешеходната пътека не е щит и дори когато се пресича на нея, се изисква повишено внимание - оглеждане, ослушване, изчакване преди преминаване, както и установяване на зрителен контакт с водачите, за да има увереност, че те са наясно с намерението на пешеходеца да пресече. Това важи и за превозни средства в лявата лента на посоката на движение, за които видимостта пешеходец - автомобил и автомобил - пешеходец е по-малка. Разсейването е също толкова опасно за пешеходците, колкото и за водачите.

Поведението на участниците в движението винаги има значение. Водачът следва да съблюдава скоростта и предимството, а пешеходецът да обмисля поведението си.

# електрически тротинетки

**Нараства загрижеността за начина на ползване на индивидуалните електрически превозни средства.**

Популярността им като много удобен и екологичен транспорт очаквано нараства бързо. Приложението им е регламентирано в Закона за движението по пътищата, а неспазването на правилата за безопасна употреба е в ущърб на концепцията за съвременна градска мобилност. Доклад на Европейския съвет за транспортна безопасност призовава към разработването на задължителни технически изисквания за всички електронни тротинетки, продавани в Европейския съюз, за да се замени настоящото разнообразие от национални разпоредби. В новите стандарти следва да има изискване за минимално равнище на спирачна ефективност, ограничение на максималното ускорение, предни и задни спирачки, звуково устройство, предни и задни светлини. В Европа има задължителни стандарти за безопасност за нови автомобили, микробуси и камиони, които включват монтирането на автоматизирани системи за аварийно спиране, които спомагат за предотвратяването на инциденти с пешеходци и велосипедисти. Понастоящем обаче няма изискване тези системи да разпознават водачите на електрически тротинетки.

Травматизмът с така наричаните тротинетки зачестява, както и извършваните с тях нарушения, което компрометира този вид иновативно превозно средство, особено при използването му от деца.

Проучване показва, че в Европа значителна част от анкетираните лица (44.6%) са заявили, че се движат без каска поне веднъж. 31.7% от респондентите разкриват, че са споделяли превозното средство с друг човек. Броят на водачите, управлявали под въздействието на алкохол, е значителен - 20.8%.

Управлението на ИЕПС от малолетни и непълнолетни е отговорност на родителите. Примери от ежедневието, при които възрастни превозват деца, както и разрешаването дете да ползва ИЕПС, без да има това право, са недопустими.

Следва да се съблюдават изискванията: деца, не по-малки от 14 години, могат да ги управляват, и то само по велосипедни алеи (едва след 16 години могат да ги използват по пътища и улици с максимално разрешена скорост до 50 км/ч); ограничението на скоростта е до 25 км/ч; забранено е превозването на други лица, както и управление на превозното средство по площите, предназначени само за пешеходци. Все повече местни власти предприемат ограничителни мерки с разширяване на възможностите за контрол от тяхна страна като част от съблюдаването на обществения ред в градските територии.

Чрез информационни кампании следва да се посочват рисковете и законовите изисквания към употребата на превозното средство.

# пътища в риск

**По първокласната и третокласната пътна мрежа в условията на висока интензивност на движението и липса на физическо разделяне на потоците тежестта на ПТП е най-сериозна.**

Подценяването на дейностите за повсеместно обезопасяване на пътя и крайпътното пространство намира отражение в неблагоприятна статистика, която се проявява с натрупване. Тенденцията за трайно запазване на аварийността от определен вид (например блъскане в дърво) се свързва с продължителна липса на базови и сравнително нискобюджетни мерки. Това особено важи за пътищата от трети клас - най-ощетените от гледна точка на пътно поддържане. България е транзитна държава, а плътността и интензивността на движението се увеличават. Северна България, през чиято територия минават основни транспортни коридори, не е обезпечена с пътища, които да предоставят безопасна среда за движение на смесен транспорт. В допълнение към натовареното движение, водачи често изпреварват „на всяка цена", което създава допълнителен риск от възникване на сблъсък с насрещно движещи се превозни средства. Планираното изграждане на скоростни пътища и автомагистрали е твърде бавен процес, а се налагат бързи мерки за по-безопасна пътна среда. Така слабостите в републиканските пътища да дават ясни послания и да предпазват водачите се задълбочават във времето.

Лошото стопанисване и ползване на общинските пътищата също създава травматична комбинация. В селските райони инвестициите в пътна инфраструктура са още по-малко. От една страна, през тях минават републиканска пътна мрежа и свързаният с нея транзитен трафик. От друга, контролът там е по-малко интензивен. Наличните бюджети по места са недостатъчни за подобряване на общинските пътища.

Липсват пътна маркировка, пътни знаци, ограничителни системи за пътища. Отводняването и крайпътното пространство са занемарени поради липса на средства. Пътната инфраструктура е подложена на постоянна амортизация вследствие на интензивния трафик, тежките превозни средства, метеорологичните условия и природните процеси. Това води до постепенна деградация на отделните обследвани елементи. Влошаването е непрекъснато и става неусетно, докато процесите по текущо поддържане и капиталови инвестиции протичат с много по-бавен темп. Недостигът в бюджетите ограничава възможността за ремонт и профилактика от страна на общинските администрации. Експертният ресурс и технологиите невинаги са достатъчни или налични в нужния момент. Процедурите за осигуряване на средства, одобряване на проекти и започване на ремонтни дейности често изискват време, което допълнително поставя забава.

Влошаването на пътната инфраструктура става по-бързо от нейното подобряване поради непрекъснатото физическо износване, забавяния в ремонтите, кумулативния ефект на повреди и по-дългите цикли на обновяване. Недоброто състояние на тези пътища и липсата на поддържане се комбинират със склонността за шофиране с несъобразена скорост.

# крайпътни обекти

**Когато работим в близост до пътя:**

Работещите в крайпътни обекти са активни участници в движението, за които също съществува риск от попадане в пътнотранспортно произшествие, както в работно време, така и извън служебната заетост. Търговските обекти до пътя трябва да са добре разположени, правилно обозначени и достатъчно осветени. Подходите и изходите към тях следва да отговарят на изисквания за безопасно влизане/излизане, без да поставят ползвателите им в конфликт с движещите се по основния път превозни средства. Организацията за паркиране и престой на превозните средства трябва да е ясна и съобразена с придвижването на пешеходците. На обектите следва да се предвидят места за паркиране на служебни автомобили и на автомобилите на служителите. Работното облекло следва да е съобразено и да включва светлоотразителни елементи за по-добра видимост. Крайпътните обекти следва да се поддържат редовно, в т.ч. по отношение на изправност на осветление, растителност, предпазни огради и др. За постигане на целите, свързани с намаляване на пътните инциденти и тежестта на нараняванията, е необходимо системно да се предприемат превантивни мерки за обучение и контрол на всички служители в крайпътните обекти.

Близостта до пътното платно: служителите в крайпътни обекти работят в непосредствена близост до движението на превозни средства. Това ги поставя в риск от сблъсък с тях особено ако не се спазват необходимите мерки за безопасност.

Висока скорост: в много случаи, особено на магистрали и пътища извън населените места, превозните средства се движат бързо. В комбинация с ограничената видимост на работниците това увеличава риска от инциденти.

Непредсказуемо поведение на водачите: поведението на водачите може невинаги да бъде съобразено, когато преминават през зони с работещи. Те може да не спазват ограниченията за скорост, да не обръщат внимание на пътните знаци или да не спазват необходимата дистанция.

Проблеми с видимостта: работниците в крайпътните обекти могат да бъдат трудно забележими, особено през нощта или при лоши атмосферни условия (дъжд, мъгла и сняг). Липсата на адекватно осветление и предупредителни знаци също може да увеличи риска.

Риск от вторични инциденти: понякога, при възникване на първичен инцидент (например, ако автомобил катастрофира в близост до работен обект), може да настъпят допълнителни сблъсъци, които застрашават работниците (например, други коли могат да загубят контрол и да се ударят във вече спрелите).

Неправилно обезопасяване на работната зона: ако не са поставени необходимите знаци, маркировка и ограждения, рисковете за работещите се увеличават.

# работещи на пътя

**Когато поддържаме пътя:**

Техническата инфраструктура е важна част от функционирането на населените места - тя осигурява основните услуги за населението и неговия бит. Стопанисването ѝ обаче е сложен процес, в който безопасността следва да бъде поставена като приоритет. Работодателите трябва да осигурят обучение, ресурси и надзор за служителите в работните зони на пътя, които са характерни за всички видове благоустрояване, в т.ч.: пътно поддържане (полагане на настилка, маркировка, монтиране на пътни знаци и ограничителни системи за пътища, отводнителни системи, почистване и премахване на растителност и др.); полагане на подземна техническа инфраструктура (ВиК, газопреносна мрежа, телекомуникации, електронни мрежи и системи за управление на трафика); поддържане и ремонт на електроразпределителна мрежа; поддържане и ремонт на метро и железопътни линии. Всички работници трябва да са наясно с рисковете и опасностите, свързани с техните служебни задължения. Всяка работна зона е уникална, което означава, че се нуждае от план за безопасност и управление на движението по време на извършваните от служителите по поддържане дейности. Всички разписани инструкции и издадени разпореждания от страна на техническите отговорници следва да се спазват безкомпромисно.

Рисковете за безопасността на работниците на пътя са сериозни, тъй като повечето са свързани с непосредственото взаимодействие с преминаващи превозни средства. Често дейността се извършва в опасна близост до пътното платно. При неблагоприятни атмосферни условия - дъжд, мъгла и сняг, както и през по-тъмната част от денонощието, видимостта е нарушена, а рискът от инциденти - повишен. В работни зони с интензивен трафик не е изключено водачите да проявят нетърпение, агресия и да предприемат маневри, с които да пренебрегнат установени ограничения. Случва се водачи да не намаляват скоростта по време на ремонтни дейности, въпреки че съществуват ясни указания за това. Липсата на подходящо планиране и организация на работата може да доведе до хаос и объркване както за работниците, така и за водачите. При експлоатацията на тежка строителна механизация също има рискове, тъй като маневрите изискват висока прецизност. За да се намалят рисковете за служителите на пътя, е необходимо да се осигурят: ясни установени процедури за безопасност и придържане към строги правила за работа на пътя; обезопасяване на работната зона съгласно спецификите ѝ с подходяща сигнализация и ограждения; използване на помощни технологии за наблюдение на пътните условия и за предупреждение на водачите за присъствието на работници на пътя (цифрови знаци или сигнализация); използване на лични предпазни средства (каски, ръкавици, обувки, жилетки и др.); обучение и повишаване на осведомеността за безопасността; редовни инспекции на работните условия и спазване на инструкциите.

# бързи доставки

**Безопасността на доставчиците:**

Служителите, извършващи куриерски услуги до адрес на физически и юридически лица, са активни участници в движението, за които съществува повишен риск от попадане в пътнотранспортно произшествие. В градовете спрямо селата ПТП загиналите и ранените са в пъти повече. Урбанизираните територии предполагат по-висок риск от настъпване на инциденти в резултат на множество аспекти, произтичащи от интензивността и динамиката на движение в градска среда. Сериозен проблем са ПТП с уязвими участници в движението (пешеходци, велосипедисти и мотоциклетисти). Много куриери използват мотоциклети, мотопеди, скутери, велосипеди и други двуколесни средства, които предлагат по-малка защита на водача в случай на инцидент в сравнение с автомобилите. Те са по-уязвими при сблъсък, тъй като липсват стабилност и защитни бариери. Ниският профил на използваните от тях превозни средства и наличието на много пешеходци и автомобили на натоварени места затруднят видимостта - други водачи може да не ги забележат навреме. Не всички куриери разполагат с необходимото защитно оборудване (каски, защитни жилетки или специализирани обувки). Така рискът от тежки наранявания може да бъде и по-висок именно при тази категория участници в движението.

Често се наблюдава, че лица, които извършват доставки с велосипеди, се движат по места, предназначени за движение на пешеходци, с което застрашават както своята безопасност, така и безопасността на околните, особено при движение с висока скорост. Нерядко куриерите се движат по пътното платно с велосипеди, мотопеди и др., между моторни превозни средства, без да са достатъчно видими и разпознаваеми за останалите водачи, особено при неблагоприятни метеорологични условия.

Доставчиците работят под натиска на времето, за да доставят например топла храна бързо и в срок. Това може да ги подтикне да нарушават правилата за движение, да се движат с по-висока скорост или да не обръщат внимание на сигнали и знаци, което увеличава риска от инциденти.

При често пътуване през натоварени часове или в райони с интензивно движение рискът от неправилно маневриране също се увеличава. Постоянното движение на дълги разстояния може да доведе до умора, което от своя страна да намали времето за реакция. Постоянният стрес за доставяне в срок пък може да доведе до намалена концентрация, което е ключово за безопасността.

Безопасността на бързите доставки може да се повиши чрез: обучение и повече осведоменост по отношение на рисковете; подобряване на транспортните условия с осигуряване на качествени превозни средства и защитно оборудване; планиране на работното време и адекватна почивка; използване на технологии - приложения за оптимизация на маршрутите.

# човешкият фактор

# 2

Човешкият фактор се отнася до въздействието на поведението, решенията и взаимовръзките върху процеси в различни области. В контекста на безопасността и работата човешкият фактор обхваща начините, по които хората възприемат, реагират и влияят на своята среда, включително действията, които могат да доведат до инциденти, както и начините за предотвратяване на различните рискове. Какви фактори мотивират служителите като участници в дадена система да спазват или не определени правила и процедури - също е част от човешкия фактор. Страхът от наказание, срамът, очакването на възнаграждение, вътрешното убеждение за правилно или инстинктивното самосъхранение са все елементи от общата нагласа и цялостната култура, която индивидът и колективното съзнание носят в себе си. За да бъдем адекватни в търсенето и намирането на мерки и методи в подкрепа на живота, трябва да признаем, валидираме и приемем всички аспекти от широкия спектър на човешкото битуване. Едва тогава ще сме в състояние да помагаме на себе си и на другите, като във всички случаи призоваваме мотивацията да идва от място на любов, съпричастност и солидарност, където в човека остава най-голямата надежда.

# Възможности и ограничения

Всяка човешка дейност, в т.ч. използването на транспортната система, носи присъщ риск. Причинно-следствените връзки между поведението на участниците в движението и настъпило ПТП винаги се нуждаят от изследване. Въпреки че хората ще продължават да допускат грешки, задача на обществото е да използва всички начини за влияние, насочено към социално отговорното поведение. Известно е, че поведението на участниците в движението се определя многостранно от индивидуалните особености, формирани под въздействието на природната и социалната среда, от придобитите знания, умения и навици, от практиката и от моментното физическо и психическо състояние. Ето защо формирането на култура по БДП адресира както несъзнателните грешки (неразпознаване на опасност, неправилна реакция поради незнание, неопитност, неосъзнаване на последствията, здравословен проблем, разсейване, умора и стрес), така и съзнателните (тези на взето решение, при които индивидът знае, че неговите действия могат да бъдат опасни за участниците в движението, но не се съобразява с това).

Когнитивните фактори: фокусът върху пътя и осъзнаването на обкръжението е от съществено значение. Разсейването - изпращане на текстови съобщения, говорене по телефона или настройване на мултимедия, отклонява когнитивните ресурси от задачите по шофиране и увеличава риска от инциденти. Разсейването може да бъде: зрително, слухово, ментално или комбинация от всички. Възприятието и времето за реакция като способност на водача да възприема и реагира на стимули на пътя също е важно - забавянето на разпознаването на потенциална опасност или реагирането на внезапно събитие може да доведе до инциденти.

Психологическите фактори: стресът може да попречи на вземането на правилно решение и да увеличи риска от агресивно шофиране. Водачите, които са емоционално натоварени, могат да подходят неразумно и да реагират импулсивно спрямо ситуации на пътя. Подложените на стрес от претоварване или проблеми от лично/служебно естество са склонни по-често да допускат грешки при управлението на МПС.

Физическите фактори: влияние на алкохол и наркотици, които могат да нарушат двигателните умения, координацията и преценката. Употребилите ги водачи могат да вземат грешни решения и да проявяват хаотично поведение на пътя. Влошено зрение, отпадналост и други медицински проблеми също влияят на способностите на водача.

# колко отговорни сме на пътя?

Участниците в движението са основен елемент в пътно-транспортната система и тяхното поведение следва да бъде подходящо адресирано, така че да допринесе за подобряване на безопасността на пътя. Подобряването на знанията и уменията за социална отговорност на пътя включва влиянието на семейната среда, детската градина, училището, обучението на кандидат-водачите, изпита за придобиване на правоспособност, отношението на работодателя и информационните кампании през целия жизнен цикъл. Свидетелството за управление не е право по рождение, а квалификация. Съгласно направени проучвания около 15 600 души във всеки един момент от денонощието са склонни да управляват МПС с концентрация на алкохол в кръвта над максимално допустимата по закон. На различните видове пътища в страната голям брой водачи използват мобилни устройства. Притеснителен е броят на водачите на автобуси, които използват мобилно устройство, докато управляват и извършват обществен транспорт на пътници, в това число деца и ученици. Докато по автомагистралите 89% и извън населените места около 93% от водачите спазват скоростните режими, в рамките на населените места това важи само за 45% от тях.

Около 20% от всички водачи не поставят обезопасителни колани. Още по-притеснителни са данните за пътниците, пътуващи на задните седалки. Две трети от тях не използват обезопасителни колани в автомобила. В автомобилите, превозващи деца, в които са налице системи за обезопасяването им, 40% от децата не ги използват коректно. Наблюдението, обучението и изпитването на водачите трябва да гарантира, че тези, които получават правоспособност за управление на моторни превозни средства, отговарят на определени изисквания по отношение на физическа и психическа годност, и практически умения.

Професионалните водачи на товарни автомобили, автобуси, таксита и други превозни средства, които се използват за търговски цели, са подложени на още по-интензивно взаимодействие с пътната система. Дългите часове на пътя и монотонната работа могат да доведат до физическа и психическа умора, което намалява концентрацията и забавя реакциите. Продължителното седене в едно положение може да предизвика болки в гърба, шията и ставите. Липсата на физическа активност също има неблагоприятен ефект върху здравето. Водачите на тежкотоварни превозни средства са изправени пред по-големи рискове поради размерите и тежестта на превозното средство, което прави маневрите по-трудни.

Дейността на професионалните водачи следва да се съобразява с всички изисквания за безопасно шофиране, в т.ч. при превоз на пътници и товари.

# Връзка между факторите

Когнитивните, психологическите и физическите аспекти често си взаимодействат. Стресът и умората могат да повлияят на когнитивните способности на водача, а нарушената когнитивна функция може да доведе до безпокойство. Разбирането на тези сложни взаимодействия е от значение за планирането на ефективни мерки за безопасност. Ето защо кампаниите за образование, обучение и осведоменост често се фокусират към въздействие върху водачите как да управляват когнитивните и психологическите фактори, както и върху подобряване на здравословното състояние.

# някои особени съображения

Обструктивна сънна апнея

Прекомерната сънливост през деня е често срещан симптом на обструктивната сънна апнея. Данните сочат, че водачите, диагностицирани с това състояние, са над три пъти по-податливи на риска да участват в ПТП в сравнение с останалите.

Опорно-двигателен апарат

Мускулно-скелетните болки са широко разпространени, като неразположенията в долната част на гърба са най-чести, а стремежът към физическа кондиция изисква съсредоточаване върху повече двигателна активност. Здравната превенция включва съсредоточаване върху променливи рискови фактори като затлъстяване и липса на двигателна активност, за да се намали рискът от развитие на сърдечно-съдови и други хронични заболявания.

Зрителна острота

Връзката между очното здраве, зрителната острота и безопасността на пътя е очевидна, а грижата за свързаните проблеми може да спаси животи. Установяването на очно заболяване налага редовна профилактика на зрението, както и съвестно използване на предписани корекционни средства (диоптрични очила/контактни лещи).

Психично здраве

Експертите по трудова медицина трябва да се фокусират върху подкрепа на психичното здраве на работното място за водачи, които търпят дълги периоди на изолация и липса на социално свързване. Проучванията установяват, че колкото по-дълго човек прекарва в шофиране на служебно превозно средство, толкова по-високо е отчетеното ниво на депресивна симптоматика.

# за какво можем да се погрижим?

да обърнем внимание на:

# колан

Коланът спасява живот. Около 900 смъртни случая годишно в Европа могат да бъдат избегнати, ако 99% от пътниците в автомобилите носят предпазни колани.

Системите за обезопасяване са сред най-ефективните мерки за предотвратяване или намаляване на нараняванията при ПТП.

Правилно поставеният предпазен колан разпределя силите, генерирани при инцидент, върху най-стабилните части на човешкото тяло.

Коланът предпазва от:

наранявания вследствие на контакт с вътрешността на превозното средство;

излитане на пътници извън автомобила при удар;

травми върху други пътници при настъпило катапултиране.

Носенето на предпазен колан намалява риска от фатални или тежки наранявания с около 60%.

При всяко пътуване с автомобил правилното поставяне на колана е задължителна мярка за безопасност. Тя важа за водача и за всички пътници.

Организациите, които извършват регламентиран превоз на пътници, следва да полагат системни усилия да поддържат постоянен стандарт и да обезпечават сигурността на клиентите си. От своя страна ползвателите трябва да съзнават личната си роля с отговорност и ангажимент за безопасно и комфортно пътуване.

# скорост

Скоростта е един от факторите, които в най-голяма степен може да окаже влияние върху травматизма по пътищата.

Изборът на скорост за движение основно зависи от възприятията на водача и възможността му да оцени присъщите рискове.

За спирането на автомобила значение имат метеорологичните условия, състоянието на гумите и на пътната настилка.

Спирането зависи и от времето за реакция на водача (между 1 и 2 сек) и за задействане на спирачната система. Скоростта, освен че обективно удължава спирачния път, ограничава фокуса на водача и способността му да следи обстановката на пътя.

Високата скорост: увеличава риска от грешки на водачите и води до по-бърза умора; изисква по-голямо внимание през нощта, тъй като фаровете осветяват пътя до 30 м (така препятствие, появило се в осветена зона при движение с над 70 км/ч, трудно може да бъде избегнато); намалява степента на визуално възприятие (при движение със скорост 40 км/час зрителното поле - периферното зрение, е 100°, а при скорост 130 км/час е само 30°; намалява способността на гумите да придържат превозното средство към платното за движение; скъсява времето за пътуване несъществено - при разстояние от 100 км и движение със 150 км/час се печелят само 6 минути в сравнение с пътуване със 130 км/ч; увеличава замърсяването на въздуха и шумовия фон; покачва разходите за гориво и масло, както и за поддръжка на елементите на ходовата част.

# алкохол

Употребата на алкохол увеличава многократно вероятността от настъпване на ПТП, тъй като води до лоша преценка, увеличено време за реакция, по-ниска бдителност и намалена зрителна острота на водачите.

Въпреки положителната тенденция през последните 10 години, употребата на алкохол продължава да е допускано от водачите нарушение.

Алкохолът влияе и на други аспекти от поведението като например поставяне на колан, използване на каска и избор на скорост.

Много водачи смятат, че са в безопасност когато шофират със съдържание на алкохол в кръвта под законовата граница. Те грешат - не е нужно човек да е пиян, за да бъде опасен на пътя. Рискът да попадне в ПТП нараства с количеството приет алкохол. Тъй като той пречи на съзнанието да функционира пълноценно, дори едно питие може да повлияе на способностите за шофиране и правилната преценка на ситуацията.

Единственият лек срещу алкохола е времето, което позволява на тялото да го усвои. Черният дроб разгражда приблизително едно стандартно питие на час, но това не означава, че за 4 напитки ще са нужни 4 часа, защото всяко следващо питие въздейства върху организма с натрупване.

Стресът и умората, съчетани с употребата на алкохол, също водят до по-бързо опиянение и забавени реакции. Всеки организъм е различен, а по-голямото количество приет алкохол означава повече време за преработването му.

# разсейване

Времето за реакция при необходимост значително се увеличава, ако всичките сетива са ангажирани с възприемане на околната среда, докато сме участници в движението.

За разсейване на пътя може да се счита всяко действие, което отнема вниманието.

Разсейването е еднакво опасно за пешеходците и водачите на МПС, тъй като адекватната представа за обкръжаващата среда е важен фактор за предотвратяване на риска от ПТП.

Разсейването може да бъде ментално, ръчно, зрително и слухово. Основната причина за отвличане на вниманието е насочването му към друга дейност, като:

използване на мобилен телефон, особено при писане на съобщения;

ядене и пиене;

разговаряне с пътник и обслужване на превозвано дете;

използване на навигационна система;

действия, свързани с настройки на музиката в колата.

Писането или четенето например на съобщение предизвиква отнемане на погледа на водача за около 5 сек, което при скорост от 80 км/ч се равнява на дължината на едно футболно игрище.

# умора

Умората може да повлияе на шофирането като намали вниманието, бдителността и времето за реакция. Може също да причини микросън – неволно заспиване за кратко.

Водачите следва да си осигурят добър сън. Трябва да се избягва шофирането през нощта, когато тялото естествено е настроено за сън. При възможност е добре шофирането да се споделя. Редовните почивки са важни и необходими.

Важно е водачите да се уверят, че лекарствата, които приемат, не влияят на концентрацията и кондицията.

При силна умора и при съответните обстоятелства по-разумно е служителите да уведомят своите ръководители, че се чувстват твърде уморени, за да шофират.

Ранните предупредителни признаци на умората включват прозяване, лоша концентрация, възпалени/уморени очи, безпокойство, сънливост и забавени реакции.

Ако водач се чувства уморен по време на шофиране, най-добре да спре за почивка на подходящо място и да дремне за 15-20 минути. Проучване показва, че след два часа шофиране субективните нива на умора започват да се влошават.

Работното натоварване следва да е разумно, балансирано и съобразено с човешките възможности, като безопасността се поставя на първо място. Никой служебен ангажимент не бива да е причина служители да шофират уморени поради липса на предвидено време за почивка.

# агресия

Агресията на пътя има сериозно значение за безопасността на пътя и може да бъде причина за инциденти. Тя включва различни форми на неразумно или враждебно поведение от страна на участниците в движението.

Несъобразената скорост: агресивните водачи често надвишават разрешената скорост, което значително увеличава риска от ПТП.

Изпреварване в опасни участъци: това поставя в риск не само агресивния водач, но и останалите участници в движението.

Неспазване на правилата: участниците в движението, които не спазват пътните знаци, светофарните уредби, пътната маркировка и други основни правила, създават условия за пътни произшествия.

Небрежност и липса на търпение: агресията може да се прояви като демонстриране на фриволност и нетърпение, което нарушава хармонията на пътната обстановка.

Агресивното шофиране може да доведе до стрес, който намалява концентрацията и води до грешки. Другите участници в движението също може да се стресират и да реагират неадекватно, което допълнително да увеличи риска от инциденти.

По всяко време на движението е важно да се запазва контролът върху емоциите, без участие в пререкания с вербална или физическа конфронтация.

# лекарства

Приемът на медикаменти има отношение към безопасността на пътя, тъй като някои лекарства могат да повлияят на способността на водача да управлява превозно средство безопасно. Това влияние зависи от вида на медикамента, дозата и индивидуалните реакции на човека.

Много медикаменти, особено успокоителни, антидепресанти, антихистамини и лекарства за безсъние, могат да предизвикат сънливост, намалена концентрация и забавени реакции. Това увеличава риска от инциденти, тъй като водачът може да не реагира навреме на опасност или да не забележи важни пътни знаци и сигнали.

Лекарствата, които влияят на централната нервна система (например бензодиазепини), и опиоидните болкоуспокояващи могат да нарушат координацията.

Психоактивните медикаменти могат да причинят замъглено зрение, замайване и нарушена ориентация. Някои могат да предизвикат промени в настроението, тревожност, депресия, хиперактивност и дори агресия, което неминуемо влияе на поведението.

Лекарства, които влияят на моторните функции - мускулни релаксанти, и лекарства за облекчаване на болки могат да нарушат координацията на крайниците. Това е особено опасно при извършване на маневри като завиване, спиране и изпреварване.

Приемът на медикаменти, които влияят на нервната система, в комбинация с алкохол, още повече може да усили ефекта от тях!

Консултацията с лекар и фармацевт винаги е задължителна.

# Видимост

Възможностите на човека са ограничени от физика и физиология. Погледът и съзнанието не са устроени да фиксират всичко, през което преминават.

Докато шофираме, голяма част от общата картина се прескача от съзнанието, като се възприемат отделни „снимки“. Останалата част се запълва от въображението, а именно там може да се крият дребни и труднозабележими обекти. Самото превозно средство също налага ограничения.

Интериорът (колонките, рамките на прозорците, огледалата и др.) ограничава видимостта на водача. При дъжд капките носят замърсяващи материали (прах, кал, гориво-смазочни), които замазват предното стъкло. Отразената светлина от фарове при мъгла или валеж също пречи на видимостта като допълнително заслепява. При всички тези неблагоприятни ситуации водачът трябва да адаптира своето поведение, да намали скоростта, да спазва по-голяма дистанция и да бъде по-съсредоточен. С особено внимание следва да се подхожда към уязвимите участници в движението на пътя - пешеходци, велосипедисти и мотоциклетисти. Високорискови категории са децата и старите хора, чиито реакции често са обусловени от възрастта.

# товари

При превозване на товари масата на натовареното пътно превозно средство не трябва да надвишава допустимата максимална маса, отразена в свидетелството му за регистрация.

Превозваните товари трябва да: не създават опасност за участниците в движението; бъдат укрепени и не се влачат по пътя; не ограничават видимостта на водача и не нарушават устойчивостта и управляемостта на пътното превозно средство; не закриват светлините, сигналните устройства, опознавателните знаци, табелите с регистрационни номера, огледалата за виждане назад и сигналите, подавани с ръка.

Когато товарът излиза отстрани на най-издадената част от превозното средство с повече от 0.20 м, а отпред или отзад - с повече от 1 м, товарът се обозначава с червен флаг, а при движение през нощта - с бял светлоотразител или с бяла светлина отпред, с червен светлоотразител или с червена светлина отзад.

За обезопасяването на товара се използват един или повече, или комбинация от следните начини за укрепване: заключване; застопоряване (локално/цялостно); пряко привързване. Неправилно разположеният и укрепен товар (багаж) над превозното средство може да нарани други участници в движението като пешеходци, велосипедисти и мотоциклетисти. Също така може да причини щети на другите превозни средства и на прилежащата инфраструктура в близост до пътното платно.

# БДП като ценност

3

Ценностната система е набор от принципи, вярвания и идеали, които определят как индивидите или обществото възприемат, оценяват и се отнасят към различни аспекти на живота, моралните норми, поведението и взаимодействията с другите. Тя е основата на всяка лична или социална идентичност и формира фундаменталните нагласи и решения на хората, които въздействат на техните избори, отношение към трудности и оценка на различни ситуации. Ценностната система се изгражда постепенно и може да бъде повлияна от множество фактори като семейна среда, култура, възпитание, образование, социален и икономически контекст, както и личен опит. Тя играе основна роля във формирането на моралните стандарти и принципи, които хората използват, за да разпознават какво е правилно или грешно, добро или лошо, справедливо или не. Безопасността на движението по пътищата не е просто набор от правила, а въплъщава дълбоко вкоренена ценностна система, която отразява нашия колективен ангажимент за запазване на живота и насърчаване на благосъстоянието. Така ценностната система от гледна точка на БДП е ключов аспект от личностното развитие и социалната структура. Тя не само ръководи действията на индивида, но също така играе съществена роля в създаването на етика, морал и културна идентичност на цялото обществото.

# един нов светоглед с много перспективи

В глобален план БДП е възприета като основна човешка ценност, интегрирана в принципите на:

Право на живот и здраве: залегнало във Всеобщата декларация за правата на човека и Международния пакт за граждански и политически права.

Право на безопасна среда: стремежът към живот в сигурност, без рискове на движението, което не е подходящо и ефективно адресирано.

Справедливост и равенство: пътните инциденти засягат непропорционално уязвимите групи - пешеходци, велосипедисти, деца и възрастни хора. Осигуряването на БДП гарантира равен достъп до безопасно придвижване за всички.

Право на мобилност: безопасните пътища са необходими с оглед правото на свободно движение и достъп до образование, здравеопазване и работа. Всичко, което спира безопасната мобилност, ограничава човека и мобилността му.

Икономическо и социално развитие: осигуряването на БДП намалява щетите, подпомага развитието и дава възможност на хората за икономически принос.

Психическо благополучие: ПТП могат да причинят дълбоки психически травми. БДП защитава психичното здраве - неразделна част от общото благосъстояние и качество на живот.

Темата за БДП е отразена в Годишния доклад за състоянието на националната сигурност на Република България през 2022 г., приет с Решение № 803/17.11.2023 г. на МС. Предвид глобалните социално-икономически измерения на проблема, проявлението му в национален мащаб и хоризонталния му характер, по инициатива на ДАБДП е прието, че БДП е самостоятелен и произтичащ от вътрешната среда риск за националната сигурност.

БДП като основно човешко право подчертава моралната и законова отговорност на обществата да предприемат проактивни мерки за защита на хората от вреди, свързани с трафика, и да създадат условия, които позволяват на всеки да се ползва от правото на живот, здраве и безопасна мобилност.

България ще отбележи първите пет планови години от изпълнението на Стратегия 2021-2030, когато ще бъде дължима междинна оценка и сериозна обществена равносметка. Изискванията и очакванията на обществото ще бъдат още по-големи предвид и напредъка в технологични иновации от всякакъв характер, от които трябва да се черпи възможно най-голяма добавена стойност.

Травматизмът на пътя е предотвратим, защото светът разполага със знанията, инструментите и технологиите, за да се справи с факторите, които го причиняват. Те имат същото значение и приложимост и в България. Тежките пътни инциденти настъпват и се предотвратяват по начин, известен на световната теория и практика. Промяната и у нас е дължима и неотложна.

# към универсална безопасна мобилност

ЕС постави цел за намаляване наполовина на смъртните случаи и тежките травми на пътя до 2030 г. спрямо 2019 г. ЕК основа своята рамкова политика на подхода „безопасна система“ като концепция с различни нива на защита - те гарантират, че ако един елемент се провали, други ще компенсират. Третата глобална министерска конференция по БДП през 2020 г., състояла се в гр. Стокхолм, Швеция, поставя проблема в политическия дневен ред на най-високо ниво. Приетата Стокхолмска декларация става ключов маркер в усилията за намаляване на пътнотранспортния травматизъм, призовавайки към по-широко прилагане на подхода „безопасна система“. Отново през 2020 г. ООН стартира Второ десетилетие на действие за БДП със същата амбиция - призивът е към инициативи, които да подкрепят целите за развитие „Добро здраве и благополучие“ и „Устойчиви градове и общности”. Правителства на страните членки разработиха национални стратегии за борба с травматизма от ПТП. Световната практика показва, че благоприятното повлияване на БДП е реалистично, а тежките пътни инциденти - предотвратими. Загубата на живот не се приема за допустима цена на мобилността, а обществата подхождат към темата с висока отговорност.

Стратегията за национална сигурност на Република България посочва, че относително високият ръст на ПТП и последиците от тях дават основание да се говори за „война по пътищата“, а държавните институции и органите на местното самоуправление, в сътрудничество с частните стопански субекти, гражданите и техните организации, създават условия за трайно намаляване броя на инцидентите и на последиците от тях чрез предприемане на интегрирани мерки за осигуряване безопасност на движението.

Националната стратегия за БДП в Република България 2021-2030 определи визията, тематичните направления и целите за БДП, а плановете за действие начертават мерките за въздействие, планираните резултати и отговорните институции. Приета е визията за безопасна универсална мобилност, която: интегрира жизненоважни знания и умения за опазване живота и здравето на човека при взаимодействие с пътната система; не създава предпоставки за рискови ситуации, породени от средата; компенсира човешките грешки, намалява тежестта им и смекчава последиците от тях; не натоварва околната среда и я съхранява за идните поколения; гарантира правото на свободно придвижване за всеки член на обществото; осигурява достъп до работното място, дома и услугите; прави мобилното население културно и социално динамично; стимулира икономическото развитие и увеличава благосъстоянието; ангажира отговорността и обединява ресурсите.

# защото БДП е:

**Опазване на живота:**
В основата си БДП цени живота преди всичко, признавайки присъщата стойност и достойнство на всеки индивид, независимо от неговия начин на транспортиране или средство за придвижване.

**Уважение и съпричастност:**
БДП подчертава значението на взаимното зачитане между всички участници в движението, като всеки човек - пешеходец, велосипедист, мотоциклетист или водач на автомобил, има право на безопасно и достойно придвижване.

**Благосъстоянието на общността:**
БДП е колективно начинание, което надхвърля индивидуалните интереси и приоритети в името на общия просперитет.

**Отчетност и отговорност:**
БДП акцентира на нашите действия и поведение като участници в движението - всеки човек носи отговорност за собствената си безопасност и безопасността на другите.

**Непрекъснато учене и усъвършенстване:**
БДП отчита, че транспортната система непрекъснато се развива, изисквайки адаптиране и иновации за справяне с възникващите предизвикателства.

**Справедливост и достъпност:**
БДП гарантира, че безопасната мобилност е достъпна за всички членове на обществото чрез приобщаващи транспортни системи, които отговарят на различни нужди и дават приоритет на уязвимите участници в движението.

# безопасността

# пътуване

не е крайна дестинация, до която пристигаме, а пътуване, в което се впускаме всеки път, когато седнем зад волана или излезем на пътя. Това е взаимодействие, което изисква постоянна бдителност, адаптация и непоколебима отдаденост. В свят, в който пътищата непрекъснато се развиват и предизвикателствата са динамични, концепцията за учене през целия живот се очертава като решаващ крайъгълен камък в стремежа ни към по-безопасна пътнотранспортна система. Въпреки че технологичният напредък и подобренията в инфраструктурата играят основна роля за повишаване на БДП, същността на устойчивата промяна включва и насърчаването на култура на учене през целия живот сред всички участници в движението. БДП трябва да бъде интегрирана в нашето ежедневие, да се развива и адаптира заедно с нас, докато растем и съзряваме, шофираме. През целия жизнен път стремежът към познания за безопасност на пътя следва да остане траен и неотменен ангажимент. Безопасността на движението по пътищата остава предизвикателство пред всички възрасти, а изграждането на усещане за съпричастност и споделена отговорност - процес, който съпътства жизнения цикъл.

# какви са пречките?

Ограниченията пред ефективната дейност в подкрепа на БДП на работното място включват слабости в събирането на основни данни за пътуванията, липса на управленска воля, отсъствие на оперативни процедури и структури, които отразяват ангажираността с темата, липса на осведоменост за организационните разходи, свързани с пътните инциденти и техните последствия, лоша интеграция между отделните структурни звена, консервативност и лошо управление. Вече са налични и глобални насоки от международни организации за подход към БДП и стандарт в системите за управление. Стандарт ISO 39001 е разработен, за да подпомогне работодателите на организации от всички видове и мащаби при подготовка и внедряване на набор от съображения в защита на безопасността на пътя. Целта е към БДП да се подходи систематично и при отчитане на националните стратегии в областта. Очаква се, че широкото приемане на стандарта, приведен в съответствие с най-добрите международни практики, в управлението на пътната безопасност ще донесе множество дългосрочни ползи. Този глобален ресурс от познания и опит осигурява взаимно подсилващи се подходи, които всяка организация с амбиции за развитие и растеж може да приложи. За улеснение настоящият наръчник ги представя на Вашето внимание в синтезиран и структуриран вид, за да бъдат Ваш ценен помощник в стремежа към организационно развитие.

# ролята на работодателите

4

Социалната отговорност е концепция, която се отнася до задълженията и ангажиментите на индивиди и организации към обществото, околната среда и икономиката. Това включва действия и решения, които не само търсят лични или корпоративни дивиденти, но също така се стремят към положително въздействие върху редица социални въпроси. Така социалната отговорност обхваща различни аспекти, като:

Обществено въздействие: организациите следва да разглеждат влиянието на своята дейност върху обществото и могат да предприемат действия за подобряване на условията за живот в общността, като например подкрепа за образованието, здравеопазването и социалните услуги.

Околна среда: ангажимент към устойчивото развитие и намаляване на въздействието върху екологията. Това може да бъде постигнато чрез ограничаване на емисиите, устойчиво използване на ресурси и управление на отпадъци.

Работна среда: работодателите имат отговорност да осигуряват безопасни, справедливи и етични условия за работа, да предоставят възможности за професионално развитие и да насърчават равенството на работното място.

Етика и прозрачност: социалната отговорност следва етични принципи в организацията, като например почтеност, прозрачност и отговорност към всички заинтересовани страни - служители, клиенти, акционери и цялото общество.

# социалната отговорност

Всяка човешка дейност, в т.ч. използването на транспортната система, носи присъщ риск. Причинно-следствените връзки между поведението на участниците в движението и настъпило ПТП винаги се нуждаят от изследване. Въпреки че хората ще продължават да допускат грешки, задача на обществото е да използва всички начини за влияние, насочено към социално отговорното поведение. Известно е, че поведението на участниците в движението се определя многостранно от индивидуалните особености, формирани под въздействието на природната и социалната среда, от придобитите знания, умения и навици, от практиката и от моментното физическо и психическо състояние. Ето защо формирането на култура по БДП адресира както несъзнателните грешки (неразпознаване на опасност, неправилна реакция поради незнание, неопитност, неосъзнаване на последствията, здравословен проблем, разсейване, умора и стрес), така и съзнателните (тези на взето решение, при които индивидът знае, че неговите действия могат да бъдат опасни за участниците в движението, но не се съобразява с това).

Всеки, който управлява превозно средство като част от работния процес - на пълен работен ден, почасово или само от време на време, е изложен на риск да попадне в пътнотранспортно произшествие, независимо дали използва транспорт на работодателя или собствен. Особено изложени на риск са заетите в секторите транспорт и търговия, които осъществяват много пътувания за превоз на пътници и товари. Същото важи и за водачи, пътници и пешеходци, които взаимодействат с пътнотранспортната система по всякакви поводи, които може често дори да не са свързани с работата. В публичните администрации и в по-големите частни организации като корпорациите работят много хора. Това дава основателна перспектива с огромен потенциал за публичния и частния сектор да подобрят чувствително безопасността на пътя в три ключови области: състоянието на автопарка; придвижванията на доставчици; пътуванията на служителите до или от работа. Във всяка от тези области пряко и ежедневно има отношение към мобилността. По данни на Евростат повече от една четвърт от всички пътнотранспортни произшествия включват лица, които шофират във връзка с работата. Гарантирането на безопасността на служителите е наложително за всички организации. Те имат голям финансов стимул да подобрят БДП като начин за ограничаване на щетите върху своите активи.

# транспорт и логистика

В този сектор БДП е от особена важност, тъй като тези компании зависят от безопасното и ефективно придвижване на стоки и пътници. Организациите, които се занимават с транспорт, поставят приоритет на безопасността на техните водачи и товарни превозни средства. Те следва да инвестират активно в обучение, технически проверки на автомобилния парк и въвеждане на най-съвременни технологии за безопасност. Големите транспортни фирми имат вътрешни програми за повишаване на квалификацията и се стремят да поддържат високи стандарти за безопасност на пътя.

# автомобилна индустрия

Производителите на автомобили играят ключова роля в развитието на технологиите за безопасност, които могат да предотвратят ПТП и да намалят последствията от тях. Те активно разработват и внедряват нови системи, които направляват и защитават водача по време на път.

# доставка и куриерски услуги

Служителите в компаниите, които се занимават с доставка на стоки и куриерски услуги, са на пътя ежедневно. Този вид организации имат програми за обучение и мониторинг на поведението на водачите, за да гарантират безопасността на доставките и да намалят инцидентите.

# строителство и инфраструктура

В проектирането и изграждането на пътна инфраструктура пътната безопасност е не само важна за служителите, които работят на място, но и за осигуряване на безопасността на водачите и пешеходците, които преминават през зони с активна строителна дейност. Строителните компании и тези, които се занимават с поддържане на пътища, трябва да прилагат строги стандарти за безопасност, да осигуряват ясна сигнализация и предупреждения, за да предотвратят инциденти. Проектирането на пътища с безопасни условия за движение също е ключов аспект, на който компаниите в този сектор следва да обръщат внимание.

# туризъм и пътувания

Туристическите компании, които осигуряват пътувания за туристи, също трябва да следват строгите изисквания за безопасност. Автобусните превозвачи и туристическите превози следва да осигуряват сигурност за пътниците си чрез редовни проверки на превозните средства и водачите. Туристически агенции и бизнеси за наем на автомобили също създават политики за безопасност, за да минимизират рисковете по време на пътуванията на техните клиенти.

# здравеопазване и спасителна помощ

В сектора на здравеопазването безопасността на пътя е от решаващо значение, тъй като превозните средства със специален режим на движение като линейки, пожарни и полицейски автомобили са често на пътя в условия на висока скорост и извънредни ситуации. Спешните медицински служби разчитат на бързото и безопасно движение по пътищата, а спазването на правилата за безопасност от водачите е изключително важно за ефективността на предоставяните услуги.

# образование и обучение

Фирмите, които предоставят образователни курсове и програми за кандидат-водачи, също играят важна роля в безопасността на пътя. Центровете за обучение трябва да предават знания, умения и нагласи, а също така и да дават добър личен и организационен пример.

# държавна администрация

Работещите в организациите на бюджетна издръжка осъществяват множество пътувания в служебен и личен план. В случаите, в които администрациите имат и териториални поделения, броят на служителите и мобилността нарастват още повече. Отговорността на пътя следва да е неразделна част от общата етика на държавния служител.

# и все пак –

# всички останали

Независимо какъв е предметът на дейност на дадена организация - публична или частна, в общия случай нейните служители са активни участници в движението. Всеки един от тях притежава ресурса и реалната възможност да бъде носител на промяна в защита на живота и здравето. Когато това е съчетано с организационния пример и имидж на цялата структура, тогава посланието за безопасност на пътя добива много голяма сила и потенциал за въздействие върху обществото и неговото колективно благополучие.

# ангажимент

Чрез разработването на активни политики и практики, които насърчават безопасността на движението по пътищата, организациите показват своя ангажимент към благосъстоянието на своите служители и общността като цяло. Стратегическият подход към БДП може да повлияе положително както на вътрешната култура, така и на обществото.

## I политики и практики

# разходите и ползите

**Социално-икономическите щети от свързаните с работа пътни инциденти са значителни за страните, работодателите и служителите. Те включват:**

**загуба на вложено работно време и производствени загуби;**

**разходи за медицинска помощ;**

**разходи за ремонт и поддръжка на превозни средства;**

**правни и застрахователни разходи;**

**увреждане на репутацията на работодателя;**

**щети за околната среда.**

Прилагането на политика за БДП спрямо служителите в организациите носи множество ползи за работодателите, свързани с ограничаване на рисковете, намаляване на разходите и подобряване на работната среда:

Намаляване на пътните инциденти: когато работодателят осигурява политика за БДП, вероятността за настъпване на ПТП с участието на служители намалява.

Съкращаване на разходите за здравеопазване и компенсации: ограничаването на пътните инциденти води до по-ниски разходи за свързаните с това медицински грижи и обезщетения за трудови злополуки.

Повишаване на продуктивността: когато служителите се движат безопасно на пътя, те отсъстват по-малко поради настъпила травма. Така се поддържа по-високо ниво на производителност без прекъсванията в работния процес.

Подобряване на имиджа на работодателя: организациите, които прилагат ефективни политики за безопасност, демонстрират отговорност към благосъстоянието на своите служители. Това повишава имиджа на компанията както сред служителите, така и в обществото. Добрата репутация в областта на БДП може да бъде важен фактор за все по-голяма устойчивост на дейността.

Съответствие с правни регулации: работодателите, които прилагат подходяща политика, осигуряват спазване на нормативните изисквания, което ги предпазва от санкции и глоби.

Подобряване на морала и удовлетвореността на служителите: когато служителите се чувстват защитени и знаят, че работодателят им се грижи за тяхната безопасност, това може да повиши тяхното удовлетворение и лоялност. Това ги мотивира да бъдат продуктивни и ангажирани в работния процес.

Подобряване на сигурността на автопарка: ако организацията разполага с автопарк, вътрешноорганизационната политика за БДП спомага за поддържането на превозните средства в добро техническо състояние, което осигурява безопасната им употреба, намалява нуждата от скъпи ремонти и увеличава ефективността на работния процес.

**Прилагането на системна политика за БДП не само защитава служителите, но води до дългосрочни ползи за работодателите в стремежа за постигане на специфичните им цели.**

# в дългосрочен план

### Защита на човешкия живот

БДП има пряко отношение към опазването на живота и здравето на хората. Организациите и индивидуалните участници в движението носят отговорност за спазване на правилата за движение и безопасността на пътя, за да предотвратят инциденти, които могат да доведат до сериозни наранявания или смърт. Инвестициите в безопасността, както и усилията за намаляване на рисковете са отговорност с широко обществено значение.

### Колективна отговорност на институциите и бизнеса

Отговорността за БДП не стои само върху отделните хора, но и върху институциите, и бизнеса, които имат определяща роля в създаването на безопасна пътна среда.

### Подкрепа на култура на безопасност

БДП е също така част от културния аспект на социалната отговорност, тъй като създаването на безопасна пътна среда включва уважение към другите участници в движението, законовите изисквания и етичните норми. Когато обществото се стреми към безопасност на пътя, това води до създаване на по-отговорни и дисциплинирани индивиди, които проявяват внимание към другите и се стремят към общото благо.

### Преодоляване на неравенства и защита на уязвимите групи

БДП има социална отговорност и в контекста на защита на уязвимите групи в обществото. Например деца, възрастни хора и пешеходци са особено уязвими на пътя и изискват специални мерки за защита.

На работното място работодателите могат да предприемат редица активни действия по отношение на безопасността и здравето. Това означава, че трябва да са наясно с рисковете от нараняване и вреди, и да предприемат нужните стъпки за управлението им. В контекста на БДП това означава да се уверят, че всички работни процеси отчитат сигурността на пътя. Всяко действие, което работодателят предприеме, за да подобри защитата на работното място, ще се отплати многократно. Ако представлявате организация, която си е поставила цели за развитие, устойчивост и отговорност, това ръководство ще Ви подпомогне с насоки за създаване на добри практики в подкрепа на всяко Ваше усилие.

# бъдете закрилници

# как?

## в 7 стъпки

Гарантирайте, че отговорността за това е поставена на ниво висше ръководство.

Оценете добре текущата ситуация: Какво знаете за безопасността на пътя спрямо дейността на организацията? Колко и какви случаи на пътни инциденти е имало през последните три години и какви са били последствията? Имате ли данни, които да показват определен модел, т.е. кога и къде са възникнали?

Направете консултации със служителите на всички нива, за да развиете своята концепция и план за действие в зависимост от това каква роля заема пътуването в организацията.

Подгответе система от мерки и режим за контрол съгласно указанията в следващия раздел.

Възложете на висше лице изпълнителна отговорност за БДП и се уверете, че ръководният персонал е ангажиран с политиката. Определете отговорностите на различните нива в организацията.

Комуникирайте Вашата политика за БДП като форма на социална организационна отговорност сред всички служители, изпълнители, доставчици и клиенти, и други контрагенти.

Предвидете механизъм за редовна оценка на ефективността.

1 Воля на ръководно ниво

2 Оценка на ситуацията

3 Консултации

4 Система от мерки

5 Възлагане на изпълнението

6 Комуникиране

7 Наблюдения/оценка на ефективността

# системата от мерки

5

За предпазването на служителите при тяхното взаимодействие с пътнотранспортната система ДАБДП препоръчва да се въведе и прилага цялостна система от взаимосвързани мерки в защита на пътуващите и останалите участници в движението.
През 2019 г. Агенцията разработи примерна система от мерки с призив към организациите на бюджетна издръжка да я припознаят като част от своята вътрешноорганизационна дейност. По инициатива на ДАБДП през 2024 г. от администрациите беше поискана информация за въведени системи от мерки и режим за контрол на спазването на правилата за движение при служебни пътувания, ефекта от тях и предприетите мерки. Получени са отговори от централни ведомства, областни администрации и общини за въведени системи, но този процес все още не е повсеместен. Предвид активността на частните организации в кампании за подобряване на безопасността на движението по пътищата, се очертава тенденция към засилване на социалната отговорност в корпоративния сектор.

Системата от мерки е в подкрепа на всяка организация - публична и частна, в усилията ѝ към устойчивост на дейността, ориентирана към съхраняване на човешкия капитал.

# човешки капитал

# разработване и утвърждаване на система от мерки

**Защо е важно?**

**Изготвянето на системата от мерки под формата на вътрешни правила за БДП на служителите включва целите, които организацията си поставя, областите на въздействие, мерките и дейностите, които тя може да управлява сама, както и необходимия за това ресурс.**

Подгответе вътрешни правила за БДП, насочени към безопасност на служителите.

! Вътрешните правила следва да бъдат утвърдени със заповед на ръководителя на организацията!

! Включват мерките, представени по-долу!

# определяне на отговорник

**Защо е важно?**

**Трябва да има лице/лица, които оперативно да отговарят за политиката по БДП. Важно е да се определи един или повече служител/и в зависимост от щатния състав и структурата на организацията за осъществяване на контрол по изпълнение на целите, заложени във вътрешните правила по БДП, и изпълнение на дейностите в различните области на въздействие.**

Със заповед на ръководителя на организацията следва да се определи/ят служител/и, които да:

отговарят за политиката по БДП и системата от мерки и тяхната ефективност;

осъществяват контрол по изпълнение на заложеното във вътрешните правила;

периодично уведомяват ръководството на организацията за изпълнението, констатирани пропуски и необходимост от предприемане на допълнителни мерки.

# Област на въздействие 1

## предотвратяване на ПТП

Полагане на съзнателни усилия, доколкото е възможно пътнотранспортните произшествия да бъдат предотвратявани, т.е. те да не настъпват въобще.

# мярка 1

# инструктаж по БДП

**Защо е важно?**

**Информираността и обучението по БДП до голяма степен влияят на поведенческите модели, които хората прилагат като участници в движението. Мерките, предназначени за предпазване от травматизъм, постоянно се увеличават и подобряват. Ето защо периодичният инструктаж има важно значение за намаляване на риска от настъпване на ПТП.**

**Дейности:**

- разработване на процедура за провеждане на инструктажа за две различни групи служители – новопостъпили и всички останали;
- провеждане на встъпителен/периодичен инструктаж, който включва основните елементи от системата път-човек-автомобил и аспектите на БДП в трудовата дейност на служителите; инструктажът се съобразява с местоположението на работното място, конкретните служебни задължения и ползваните от всеки един служител транспортни средства; поставя фокус върху спецификата на конкретната служба и нейното взаимодействие с пътната система (отчита се дали служителят я ползва като пътник, водач или пешеходец); инструктажът на водачите на МПС преди всяко пътуване се съобразява с изискванията на законодателството, като особено внимание се обръща на спазване на скоростните режими и ограничения, поставянето на предпазните колани, включително тези на пътниците в МПС, използването на устройство „свободни ръце“ при разговори по мобилни устройства; инструктажът покрива най-малко всички изложени по-долу мерки;
- извършване на мониторинг и оценка на провеждането на инструктажа, и на ефекта от него; в случаи на настъпили ПТП с участие на служители организацията следва да упражни преценка и при нужда да актуализира инструктажа.

# мярка 2

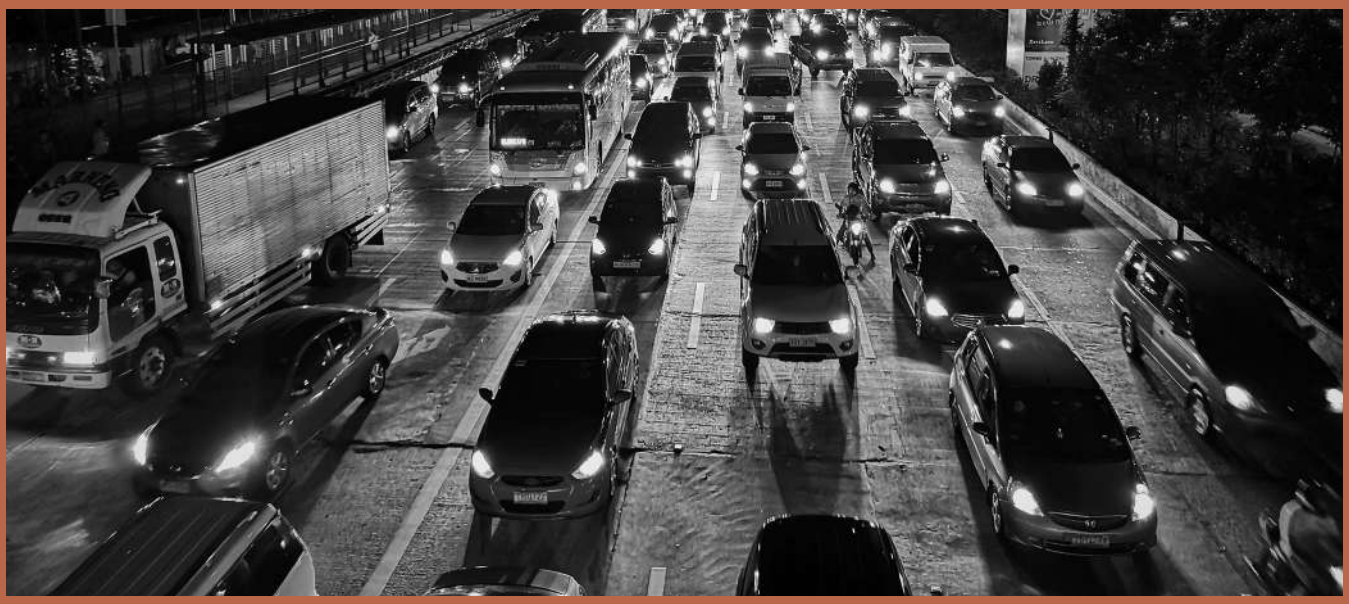
# избор на превозно средство

**Защо е важно?**

Рискът от попадане в ПТП зависи в голяма степен от превозното средство, което се използва за пътуването. Мотоциклетите, мотопедите и автомобилите имат по-голям присъщ риск за участниците в движението, отколкото микробусите, автобусите, тролейбусите, трамваите, влаковете и метровлаковете.

**Дейности:**

- извършване на анализ на превозните средства, използвани от служителите;
- поощряване използването на превозни средства с по-нисък присъщ риск от попадане в ПТП;
- мотивиране на служителите да използват обществен транспорт, доколкото е удачно.



# мярка 3

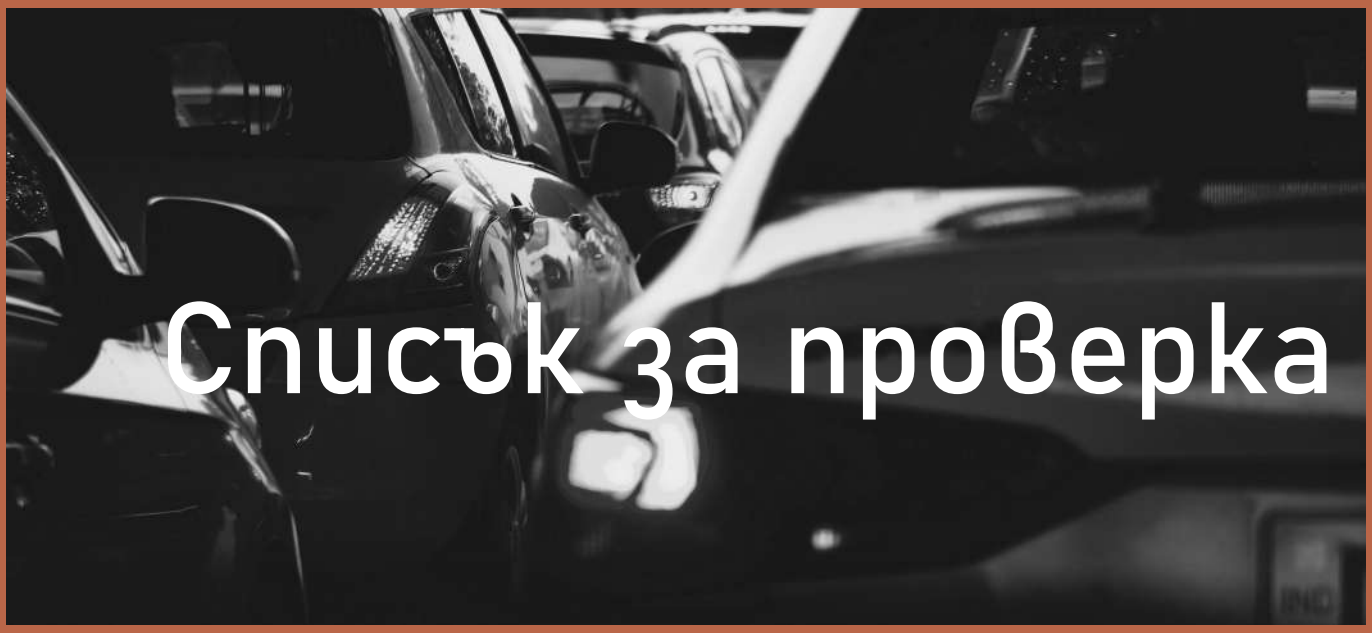
# проверка на изправността на МПС

**Защо е важно?**

Вероятността технически изправно и напълно функциониращо превозно средство, което отговаря на всички изисквания за безопасност, да участва в ПТП е по-малка.
С възрастта и експлоатацията се увеличава присъщата аварийност. Изправната спирачна система, гумите, предпазните колани, въздушните възглавници, почистващата система на стъклата, регистрационните номера (в т.ч. мигачи, фарове, стопове, аварийни) намаляват риска от ПТП.

**Дейности:**

- технически преглед на превозното средство и техническо обслужване в оторизиран сервиз;
- декларация от служителите-водачи за: спазване на националното законодателство; уведомяване на ръководител за участие в ПТП със служебен автомобил и за актове; техническото състояние на служебното МПС и готовността му за пътуване; съхраняване на декларациите в личното кадрово досие;
- предпътен преглед за техническото състояние;
- застраховка „Гражданска отговорност“.



# Списък за проверка

- Външен оглед на автомобила: проверка за счупени фарове, стопове, прозорци, както и за нови драскотини и/или удари по купето и броните
- Оглед на гумите за срязвания и балони, удари по джантите, проверка на резервната гума
- Оглед за течове на масло, хидравлична и спирачна течност, антифриз или вода под автомобила
- Проверка нивото на маслото, на охладителната, спирачната и хидравличната системи. При необходимост – доливане на съответната течност
- Проверка изправността на осветителната система на автомобила – фарове, мигачи, габарити
- Проверка на чистачките и системата за почистване на стъклата на автомобила по време на движение
- При автомобили с обслужваема акумулаторна батерия – проверка нивото на електролита
- Проверка дали товарите са укрепени здраво, а капаците на товарния отсек са закопчани
- Проверка за наличието и валидността на свидетелството за регистрация, „Гражданска отговорност“ и други задължителни документи за нормалното и безпрепятствено извършване на възложените задачи
- Наличие, окомплектованост и годност на комплект за първа медицинска помощ (аптечка), пожарогасител и светлоотразителен триъгълник

# мярка 4

# проверка на квалификация/умения

**Защо е важно?**

В основата на несъзнателните и съзнателните грешки на водача като елемент на системата "човек-автомобил-път-среда" стоят неговите възможности да бъде в съответствие с изискванията на шофьорската дейност – функция от неговата квалификация и личностни характеристики. Последните обуславят общия статус на възприятието и вниманието, оперативната памет, интелекта като цяло и в частност логическия невербален интелект.

**Дейности:**

- контрол на квалификациите на всички служители, упълномощени да управляват служебни МПС съобразно категорията;
- провеждане на допълнителни курсове за повишаване и/или усъвършенстване на подготовката с акцент върху: дефанзивно и икономично шофиране, управление в критични ситуации и други, повишаващи уменията на водачите да преценяват рисковете на пътя;
- контрол за недопускане на пътя на водачи, чието поведение носи повишен риск от ПТП;
- преценка за общото физическо и психическо състояние на водачите с адекватна и своевременна реакция на видими отклонения (физическа умора, психически афект, медицински проблем и др.);
- периодична проверка на правоспособността на водачите чрез проверка за валидност на свидетелствата за управление на МПС.

# мярка 5

# проверка на рисковия профил на водачите

**Защо е важно?**

**Нарушенията на водачите на служебни автомобили, които са извършени със служебни и/или лични МПС, биха могли да бъдат индикатор за рискове, които те поемат.**

**Дейности:**

- залагане на изисквания към служителите, които имат право да управляват служебни автомобили, да спазват стриктно правилата за движението по пътищата, както и предвиждане на процедури за предприемане на дисциплинарни и други мерки при нарушаването им; служителите следва да са уведомени за извършването на периодични проверки за наложени наказания по ЗДВП, както и че това ще се отразява на оценяването им;
- редовна проверка за наложени наказания за нарушения на Закона за движението по пътищата. Проверката за наложени административни наказания на тримесечие е добър механизъм за установяване на наложени наказания на водачите с оглед предприемане на мерки за корекция в поведението им при управление на служебни автомобили (обучение, предупреждения и други) или намаляване на риска от настъпване на ПТП със служебни автомобили (например забрана за използване на служебни автомобили от високорискови водачи). Проверките на служителите могат да се извършват чрез Портала за административни услуги на МВР за наложени наказания на служителите във връзка с нарушения на ЗДВП.

# мярка 6

# проверка за алкохол/ наркотични вещества

**Защо е важно?**

Тези субстанции се абсорбират в кръвта бързо, засягайки тялото по много различни начини – нарушават концентрацията, намаляват видимостта, отнемат от времето за реакция и от контрола на движенията, могат да предизвикат еуфория и желание за поемане на риск, отслабват мускулите на тялото, което води до по-тежки физически последствия при настъпване на ПТП.

**Дейности:**

- тестване на водачите с техническо средство за определяне концентрацията на алкохол в кръвта преди използване на служебен автомобил.

  Тази мярка може да се автоматизира чрез внедряване на система за блокиране на двигателя на моторното превозно средство, когато се регистрира концентрация на алкохол в кръвта на водача.

# мярка 7

# избор на маршрут

**Защо е важно?**

**Шофирането по всеки един пътен маршрут носи определен риск. Изборът на маршрут следва да отчете отделните аспекти, свързани със състоянието на пътната инфраструктура, данните за настъпили ПТП, трафика и общата натовареност на пътното движение, климатичните условия по протежението на маршрута и възможностите за отдих.**

**Дейности:**

- дефиниране на възможните маршрути за осъществяване на съответното служебно пътуване; преценка на риска; избор на нискорисков маршрут;
- преките ръководители на водачите на МПС следва да съобразят времето за пътуване и маршрута за придвижване така, че да не създават предпоставки за нарушаване на правилата за движение и рискове;
- след осъществяване на служебно пътуване се уведомява прекият ръководител за пристигане на мястото на командировка и за евентуални срещнати рискови ситуации;
- след завръщане от командировка отново следва да се уведоми прекият ръководител.

# мярка 8

# оценка на риска

**Защо е важно?**

**Взаимодействието с транспортната система е присъщо на всяка организация и е част от рисковите фактори, които могат да повлияят на постигането на целите, които тя си поставя. Затова свързаните с БДП рискове е необходимо да бъдат оценявани, предотвратявани и ефективно управлявани.**

**Дейности:**

- организацията следва, в рамките на вътрешните си процедури за оценка на риска, да отчита факторите, свързани с използването на служебни автомобили, и въобще провеждането на служебни пътувания, както и да предвиди в системите си за управление на риска мерки за предотвратяването и управлението им.

# Област на въздействие 2

## намаляване на травматизма и тежестта от ПТП

Полагане на съзнателни усилия, доколкото е възможно, при настъпване на пътнотранспортно произшествие тежестта от него да бъде сведена до минимум, за да се избегнат силно неблагоприятните последствия.

# мярка 9

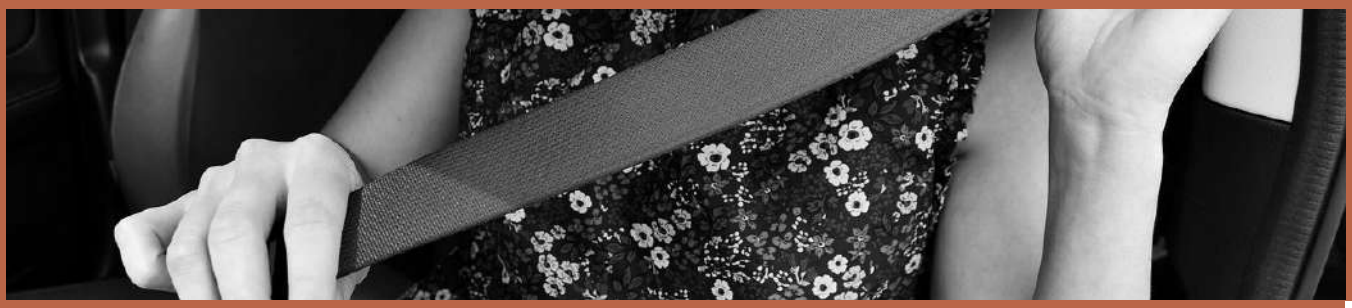
# използване на предпазни средства

**Защо е важно?**

Основна причина за наранявания при ПТП е неизползването на обезопасителни колани и системи за деца. В случай на инцидент всеки, който не използва колан, ще продължи своето движение в посоката на движение на автомобила, вследствие на което или ще се удари във вътрешността му, или ще излети от него. Много изследвания показват връзката между поставянето на колан и риска от тежко нараняване, дори смърт. Коланът намалява от 1.5 до 3 пъти тежестта на травмите от ПТП. При удар, преобръщане или внезапно спиране необезопасените деца също са изложени на голяма опасност. Обезопасената детска седалка намалява скоростта си със същата инерция като автомобила и по този начин разпределя кинетичната енергия, влияеща върху тялото на детето, за по-дълъг период и за по-дълго разстояние.

**Дейности:**

- оборудване на МПС с обезопасителни колани на всички седалки, както и със системи за обезопасяване на деца, когато това е приложимо;
- вменяване на задължение за водачите да следят за поставянето на обезопасителни колани от всички пътници, използващи предните и задните седалки - съгласно чл. 132, т. 2 от ЗДВП при превозване на пътници водачът е длъжен преди потегляне и при движение да осигури всички условия за безопасното им превозване; съгласно чл. 137а, ал. 1 водачите и пътниците в МПС от категории M1, M2, M3 и N1, N2 и N3, когато са в движение, използват обезопасителните колани, с които превозните средства са оборудвани;
- вменяване на задължение за носене на предпазни каски и облекло от мотоциклетисти, мотопедисти и техните спътници, което по закон е задължително; водачите на велосипеди е препоръчително да използват защитни каски.



# мярка 10

# провеждане на курсове за първа помощ

**Защо е важно?**

**Оказването на първа долекарска помощ на пострадалите при ПТП в рамките на първите 15 минути след инцидента е от ключово значение за намаляване на тежестта на нараняванията.**

**Дейности:**

- провеждане на курсове по първа долекарска помощ с оторизирани организации (например Българския Червен кръст). За новопостъпили служители се провеждат в рамките на 1 месец след назначаването им, а опреснителните за всички останали служители - минимум веднъж годишно.

# мярка 11

# реакция след ПТП

**Защо е важно?**

**ПТП са особена категория кризисни ситуации, които могат да причинят смъртта на много хора. Първите 5-6 минути са от решаващо значение за спасяването на пострадалите.**

**Дейности:**

регламентиране, инструктиране на служителите и проследяване за прилагането на следния ред от действия при настъпване на ПТП дори когато служителите не са участници в него:

- да подадат сигнал до 112 с информация: къде? – посочва се точното място и ориентир, ако ПТП е извън населено място; какво? – посочва се видът автомобил – лек, тежкотоварен, пътнически, с опасен товар (номер на оранжевата табела) или друг; посочва се какъв точно е обемът на щетите според това, което се вижда; колко? – посочват се броят на пострадалите и по възможност травмите; кой? – подава се фамилията, оказва се първа помощ, обезопасява се районът;
- да поставят предупредителния светлоотразителен триъгълник на не по-малко от 30 м от повреденото ППС в пътната лента, заета от него, и срещу посоката на движение на заобикалящите го превозни средства; на автомагистрали и пътища с разрешена скорост над 90 км/ч се поставя на разстояние, не по-малко от 100 м;
- да спрат поради независещи от тях обстоятелства (по автомагистрала и скоростен път) върху площадката за принудително спиране извън платното за движение, като през нощта и при намалена видимост сигнализират с предупредителен светлоотразителен триъгълник или включен авариен сигнал;
- да спрат преминаващите автомобили около мястото на инцидента и да поискат помощ, като при това се погрижат за собствената си сигурност;
- да се опитат да оценят състоянието на пострадалите, да го степенуват по важност и да окажат адекватна помощ. Оценката на състоянието на пострадалите включва:

  а) дали пострадалите се намират в съзнание;

  б) дали пострадалите могат да се движат; препоръчително е движението им да се избягва до пристигане на екип на спешна медицинска помощ; ако все пак е необходимо преместване на пострадалите, да се избягват резките движения и да се пази гръбначният им стълб;

  в) ако има наличие на обилно кръвотечение, от ключова важност е то да бъде спряно;

  г) ако пострадалите имат фрактури на крайниците, да се обездвижат.

# Област на въздействие 3

# интегриране на БДП във възлагането

Полагане на съзнателни усилия, доколкото е възможно, да се осигури, че всяка възложена дейност отчита адекватно аспекта на БДП.

# мярка 12

# БДП при възлагане

**Защо е важно?**

При възлагането на строителство и услуги, изпълнението на които предполага взаимодействие с пътната система и включва аспекти на БДП, възложителите следва да поставят изрични изисквания към кандидатите/изпълнителите на обществената поръчка, свързани с безопасността на движение по пътищата.

Например: при възлагане на превозваческа услуга възложителят следва да поставя изисквания към фирмата-превозвач по отношение на безопасността на превоза, като изискванията могат да се отнасят, без да се ограничават, до техническата изправност и безопасността на превозните средства, правоспособността и квалификацията на водачите, наличието на внедрена система за управление на безопасността на движението съгласно стандарт БДС ISO 39001:2014 и др.

При възлагане на проектиране и строителство на пътна инфраструктура възложителят следва да поставя изисквания към проектанта/строителя за наличие на внедрена система за управление на безопасността на движението съгласно стандарт БДС ISO 39001:2014.

**Дейности:**

- дефиниране и предвиждане в документацията за възлагане на обществената поръчка на съответните изисквания;
- съблюдаване на изпълнението на тези изисквания на етап изпълнение на поръчката в условията на сключен договор с изпълнител.

# обучение

Анализирайте нуждите от обучение, за да отговаряте на тях текущо и адекватно. Нека те бъдат част от цялостната организационна политика за растеж и развитие.

Подкрепяйте информирани решения, основани на данни.

Подберете практически курсове, които наблягат на подобряване на знанията и уменията на участниците в движението с фокус върху реакции в затруднена пътна обстановка. Организирайте дискусия за промяна в нагласите и оттам - в поведенческите модели. Информирайте за влиянието на отделните рискове, в т.ч. свързани със скоростта, употребата на алкохол/наркотици, разсейването, умората, стреса и агресията по време на път.

# развитие и растеж

Осигурете специализирани курсове със съдействието на Българския Червен кръст за оказване на долекарска помощ.

Канете експерти от практиката, които да изнасят беседи и да увлекат повече хора в стремежа за усъвършенстване на подготовката на хората за използване на пътната система.

Насърчавайте устойчивите форми на мобилност като част от групови служебни или извънслужебни занимания. Мотивирайте промяната и награждавайте всеки успех. Бъдете отворени за предложения и подобрения.

Нека всяко Ваше начинание в полза на живота и здравето на хората бъде увенчано с успех, а пътуванията към всяка дестинация - безопасни!

# режимът за контрол

6

През 2022 г. Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на БДП прие пакет от мерки за ограничаване на пътнотранспортния травматизъм, в т.ч. чрез следване на разработените от ДАБДП указания за установяване на режим за контрол за спазване на правилата за движение по пътищата от служителите в бюджетните организации при осъществяване на служебни пътувания. Указанията са подготвени с оглед общодържавните усилия за проява на лидерство, добър пример и социално отговорна култура в обществения сектор. Указанията са допълнение към разработената от ДАБДП през 2019 г. Система от мерки за безопасност, изпратена и възприета от ръководителите на организации на бюджетна издръжка. Беше препоръчано указанията да бъдат възприети и от общинските администрации чрез Националното сдружение на общините в Република България, както и от гражданските организации, и бизнеса.

Чрез режима за контрол организациите могат да проследяват ефекта на въведени от тях практики и да осигурят устойчивост в дългосрочен план.

# Устойчивост

# акценти на режима

Ръководителите на организациите следва да установят режим за контрол за спазване на правилата за безопасно движение по пътищата, свързани с гореизброените основни мерки.

Режимът за контрол следва да е насочен към служителите и работниците, които извършват служебни пътувания в съответните организации и/или отговарят за превозните средства, използвани от тях.

Режимът за контрол следва да бъде въведен в организациите чрез издаване/актуализация от съответните ръководители на заповед и вътрешни правила, уреждащи задълженията на отговорните лица, документооборота и мерките за контрол.

Организациите следва да извършват анализ на настъпилите във връзка със служебни пътувания ПТП.

Организациите на бюджетна издръжка следва да представят в ДАБДП, при поискване, информация за ефекта от системите от мерки и указания, както и за установени нарушения и предприети мерки.

# режимът спрямо водачи, които:

- Не извършват необходимата проверка на МПС преди началото на пътуването чрез визуален оглед на техническото им състояние преди употреба: фарове, стопове, прозорци, деформации по купето и броните, гуми, джанти, масло, хидравлична/спирачна течност, антифриз, чистачки, акумулаторна батерия, обезопасителни колани, укрепване на товари, комплект за първа медицинска помощ, пожарогасител и светлоотразителен триъгълник - поставени на подходящи места и др.

- Използват мобилни телефони или други електронни устройства по време на движение: говорене, изпращане и приемане на съобщения, както и неправомерно използване на други електронни устройства.

- Извършват дейности, които предполагат разсейване и риск от настъпване на ПТП: пушене, консумация на храна и напитки в превозното средство по време на движение и др.

- Не използват или не поставят правилно обезопасителните колани и каски, както и не съблюдават прилагането на тези обезопасителни мерки спрямо пътниците, които превозват: важи за всички седалки в превозното средство, където са монтирани обезопасителни колани .

- Управляват превозно средство след употреба на алкохол, наркотични вещества и техните аналози: това е недопустимо и изисква повишено внимание.

- Не спазват скоростните режими: превишаване на скоростта и движение със скорост, несъобразена спрямо метеорологичните и пътните условия.

# анализ на изпълнението

Дори и с най-добрите системи за БДП, нарушения на правилата за движение по пътищата и пътни инциденти все пак могат да възникнат. Няма как обаче да знаем какви действия да предприемем, ако не сме наясно защо и как те са допуснати и настъпили. Предприемането на подходящи коригиращи действия изисква да разполагаме с нужната информация, да я анализираме и да я интерпретираме правилно.

Предвидете формуляр за докладване на допуснатите нарушения и/или настъпилия инцидент. Нарушенията могат да обхващат както неспазване на разписаната система от мерки (например пропуск за извършване на проверка на превозното средство преди път), така и констатирани нарушения от страна на контролните органи. Изисквайте от лицата, на които е възложен контролът, отправянето на препоръки за подобряване на изпълнението и ефективността.

Приложете предвидените в режима за контрол административни процедури спрямо лицата, за които е установено нарушение. Обобщавайте на годишна база всички случаи на отклонение, техните специфики и предприетите действия/мерки.

Обучете лицето/лицата, определено/и в установения режим за контрол, да отговаря/т за този процес.

# ползата от стандарт БДС ISO 39001:2014:

International Organization for Standardization (ISO) е Международната организация за стандартизация, която обединява научни експерти, за да разработят най-добрия начин за повишаване на ефективността във всички процеси – от създаване на продукт до управление. Като една от най-старите неправителствени международни организации, ISO дава възможност за търговия и сътрудничество между хора и компании по целия свят и приетите международни стандарти, публикувани от ISO, служат да направят живота по-лесен, по-безопасен и по-добър. В основата на стандартите стои формула, която описва най-добрия начин да разработите продукт, система за управление, управление на процес, предоставяне на услуга или доставка на материали – стандартите обхващат огромен набор от дейности. Стандарт ISO 39001:2012 „Системи за управление на безопасността движение по пътищата“ е разработен след обстойно проучване на пътнотранспортната аварийност в световен мащаб и предоставя методика за управление на транспортните процеси и на участниците в тях. Стандартът предлага цялостни решения, насочени към усъвършенстване на организационното управление и повишаване компетентността на организациите въз основа на най-добрите световни практики и международни изисквания за БДП. В своя контекст ISO 39001:2012 „Системи за управление на безопасността на движение по пътищата“ дава възможност на ръководителите на организациите да взимат информирани решения и да осигурят нормална работна и безопасна среда.

Всяко вложение в БДП е инвестиция в човешко благополучие!

# Благодарим Ви, че сте наш партньор!

www.sars.gov.bg