

ПРОСЛЕДЯВАНЕ СЪСТОЯНИЕТО НА ТРАНСПОРТЕН ТРАВМАТИЗЪМ В ЕВРОПА И БЪЛГАРИЯ, ИЗПОЛЗВАНЕ И ОТЧИТАНЕ УСТОЙЧИВОСТТА НА ДОБРИ ПРАКТИКИ ПРИЛАГАНИ В ОБЩНОСТТА

Атанаска Боева, Милена Николова

Abstract: This publication has character Surveillance. The aim is to track the status of road accidents, taking into account the most frequent targets, incorrect or inappropriate speed, improper or risky maneuvers and alcohol use and knowledge of best practices at European level, taking into account the same parameters for road safety. For the realization of the objective is analyzed information obtained from the National Institute of Statistics, Report of the National Public Advisory Committee on issues of safety of traffic and the most active European good practices and measures for traffic safety. Finally made summarizing the findings and recommendations. The purpose of this publication is to track the attitudes of drivers of motor vehicles in terms of risk indicators: speed, improper and unsafe maneuvers and use of alcohol before and after the multimedia effects to account for the change trend of initial attitudes multimedia effects and track sustainability after the period of time.

Key words: *Safety of movement, changing attitudes and inappropriate speed exceeded.*

Въведение

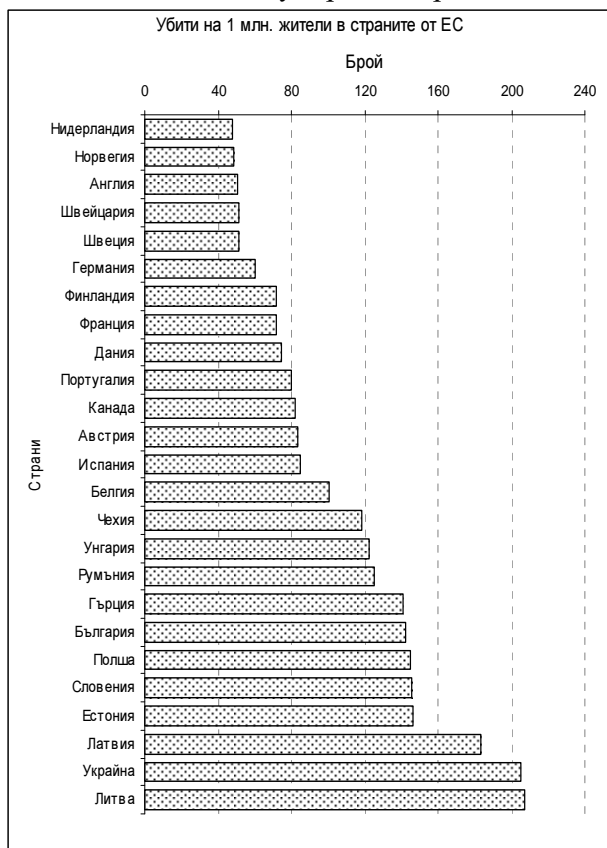
Целта е да се проследи състоянието на пътния травматизъм в годините, отчитането му по най-честите целеви показатели и запознаване с добрите практики в Европейски мащаб при отчитаните същите показатели за подобряване безопасността на движението. Както и се проследят нагласите на водачи на моторни превозни средства по отношение на рисковите показатели: скорост, неправилни и рискови маневри и употреба на алкохол, преди и след мултимедийни въздействия, да се отчете тенденция за промяната на първоначалните нагласи и проследяване на тяхната устойчивост след времеви период.

За реализация на целта е анализирана информация получена от Национален статистически институт, Доклади на Държавно-обществена консултативна комисия по проблемите на безопасността на движение по пътищата, обследвани са доклади и практики от Европейската асоциация за проучване и анализ на аварията, както и най-добри действащи Европейски практики и мерки за безопасност на движението. Състави се методика на провеждане на експеримент с експериментални и контролни модули в няколко подетапа посредством батерия анкетни карти за отчитане и анализиране на целевите показатели. В заключение са направени обобщаващи изводи и препоръки.

Проблема за жертвите по пътищата е проблем с приоритетно значение и въпреки това всеки ден по пътищата на България стават жертва или остават осакатени завинаги; деца, възрастни хора, мъже и жени в работоспособна възраст. Около хиляда души годишно приключват своя жизнен път заради чужди или свои грешки на пътя. Всеки ден съдбата на десетки семейства се преобръща и животът им губи смисъл. Отговор на въпроса Каква е обстановката в България и къде сме по показатели, характеризиращи безопасността на движението, в сравнение с други държави в Европа, дава фиг. 1.

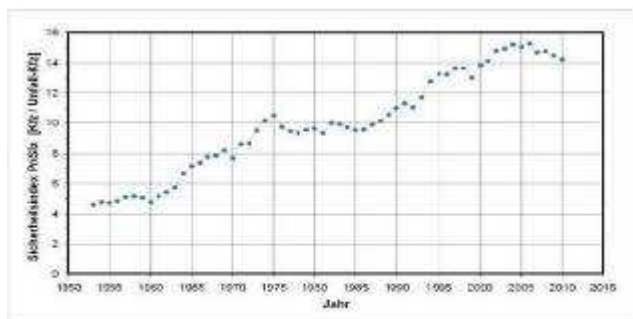
Голямата разлика в показателите за безопасността на движението в отделните европейски държави са вследствие и на сериозните различия в показателите на елементите на системата „водач - автомобил - път”. Различия по отношение обхвата на пътната мрежа със системи за контрол и управление на движението, по безопасността на пътната инфраструктура, по безопасността на автомобилния парк, в поведението на участниците в движението и не на последно място по бързина и качество на оказваната първа и специализирана медицинска помощ на пострадалите. По-добрите показатели по безопасност на движението на отделни страни са следствие от последователна политика на инвестиции в тази насока през последните години Пътният травматизъм е социален проблем от световен мащаб, преодоляването

на който е от основните приоритети на водещите политически и социално – икономически международни организации.



Социалните и икономическите последици от пътните произшествия са огромни. В ЕС около 2 процента от Брутният вътрешен продукт на страните се отделя за превенция на катастрофите.

Повечето от тези инциденти са предсказуеми и могат да бъдат предотвратени.

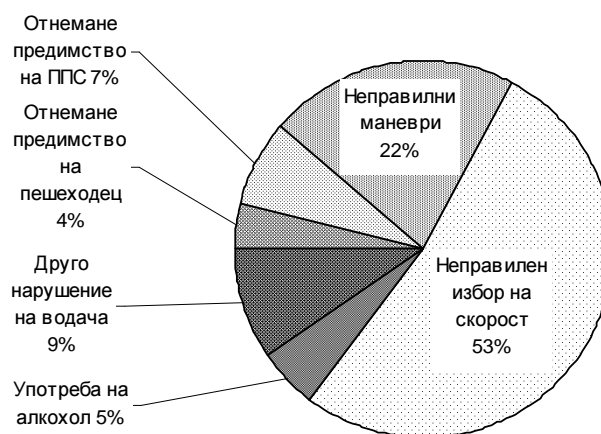


Подобряване на основните очаквания за безопасност в страните от Общността по количествен метод дава данни графиката на фигура 2

Причини за пътнотранспортните произшествия. Фиг. 3

Разпределението на ПТП по причини показва, че 94 % от пътнотранспортните произшествия са регистрирани по вина на водачите на МПС, 5,3% поради нарушения на пешеходците, 0,5% по техническа неизправност и 0,1% поради недостатъци на

Убити при ПТП поради нарушения на водачите на ППС, за периода 2000 - 2008 година



пътя. Основният дял за ПТП се отнася към грешките и нарушенията на водача и на пешеходеца, доколкото в законодателството недостатъците на пътната инфраструктура, пасивната и активна безопасност както и техническото състояние на МПС се приемат като даденост и не се свързват с конкретното ПТП.

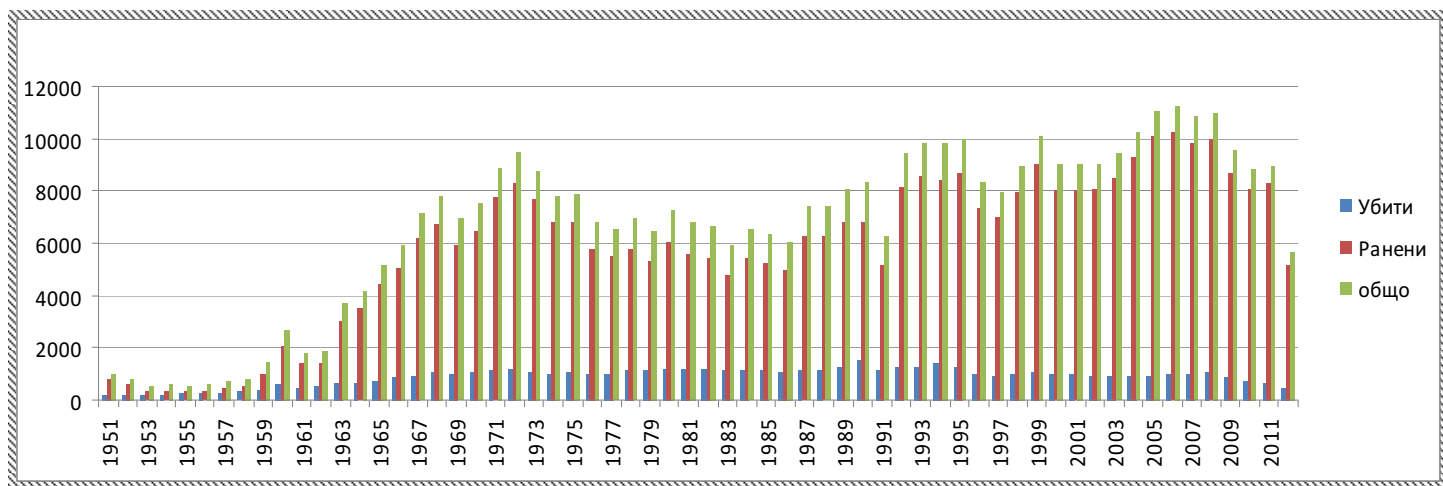
Най-голям брой ПТП и жертви при тях са вследствие на:

- превишаване и несъобразяване на скоростта,
- неправилно изпреварване, неправилни маневри и навлизане в лентата за насрещно движение
- управлението на МПС под въздействието на алкохол е друг основен проблем за пътната безопасност в много страни,

Скоростта на движението участва на два пъти в ПТП- първо, като причина на загуба на управление на МПС и второ, в тежестта на последствията за хората. Намаляването на ПТП по причина превишена и несъобразена скорост е възможно да бъде постигнато с динамичен и повсеместен контрол по спазване на скоростните режими и с повишаване на знанията и уменията на

водачите за правилен избор на скоростта в съответствие с условията. За нарушенията, водещи до навлизане в насрещната лента и застрашаващи сериозно живота и здравето на останалите участници в движението, в

редица страни от Общността, мерки и препоръки при *разпространяване на добрите практики по осигуряване на безопасността на движението*



нашето законодателство са предвидени значително по-ниски наказания в сравнение с по-голямата част от европейските държави. *Напускането на платното за движение в резултат на загуба на управление е вследствие на неумението на водачите правилно да избират режима на движение съобразно конкретните условия и собствените си възможности.* Голям е броят на ПТП и жертвите при тях вследствие на напускане на платното за движение и удари в крайпътни препятствия. Високата смъртност при тези ПТП е следствие от изключително големия брой неподвижни небезопасни твърди препятствия в непосредствена близост до платното за движение - дървета, стълбове, подпорни прегради, билбордове. Най-тежките ПТП се регистрират вследствие на челни удари поради навлизане в лентата за насрещно движение вследствие на неправилно изпреварване, загуба на управление поради слаба квалификация и заспиване, навлизане в насрещната лента в хоризонталните криви поради по-висока скорост и др.

Нарушенията за управление на МПС под въздействието на алкохол върху пътната безопасност е съществено. Оценки показват, че 20 до 25 % от смъртните случаи на пътя са свързани с употребата на алкохол

От направените изводи следва да се направи корелация между действащите в

Тенденция изменение на броя на пострадалите /убити и ранени/ в следствие на ПТП в 60 годишен период ни дава графичното изображение на статистически обработените данни от пътно транспортни произшествия с убити и ранени при ПТП в България за периода 1951 – 2012 до момента на фиг. 4

От направения сравнителен анализ и препоръката в ^[1] да се направи проучване на готовността за промяна в нагласите на водачи на МПС след мултимедийни въздействия по аналог с Белгийската програма БОБ относно проследените целеви показатели на пътния травматизъм и проследяването на успешно реализирани в Общността, практики и мерки по безопасност на движението и като вземем под внимание, че мултимедийното въздействие оказва пряко психологическо влияние у наблюдаващите го ^[3], достигнахме до извода, че същото би могло да бъде регистрирано и статистически обработено с помощта на **анкетният метод**, който е свързан с преките когнитивни-психологически процеси - зрително възприятие, асимилация и анализ на новото познание.

Цел, хипотеза, задачи и метод на изследваното явление

Проблематиката на изследваното явление провокира като основна цел да се проследят теоретичните възгледи, категоризациите, методите за анализ и в частност подходите към тях.

Стъпвайки на научната основа на методологията за провеждания анализ на психологическо изследване в аспекта на настоящия труд, бе формулирана следната хипотеза

Предполага се, че набор от систематизирани мултимедийни въздействия под формата на обработени и сурови кадри на пътнотранспортни произведения (ПТП), биха оказали корективно-възпитателен, превантивен ефект у наблюдаващите ги водачи на моторни превозни средства(МПС)

Експериментален модел на изследваното явление.

За целите на експеримента бяха подбрани водачи на МПС разделени по пол, възраст и шофьорски опит.

Експеримента се проведе в следните основни модула (етапа).

Първият основен модул включваше четири подетапа:

- Беседа и дискусия свързани с цел установяване на формираните нагласи на изследваните лица по отношение личните им възгледи и позиции за ПТП;
- Втори подетап от Първият основен модул на изследването включва Първо анкетно изследване с контролен характер (анкета 1)
- Трети подетап последователно прожектиране на два филма с обща продължителност 45 минути и 9 трагични случая на пострадали в следствие на ПТП;
- Четвърти подетап Първо експериментално анкетно изследване (анкета 2)

Вторият от експерименталните модули има за цел да проследи нагласите на изследваните лица по отношение на личните им възгледи и позиции за ПТП. Същият се проведе след 90 дневен времви отрязък на два подетапа

Провеждане на второ анкетно изследване с експериментален характер (анкета 3)

☞ Заключителен етап на първи модул на експеримента – провеждане на дискусия с обседащ характер за степента на емоционалното групово напрежение, относно преживяното по време на експерименталното прожектиране на филми с потресаващ за човешката психика характер.

Третият и четвъртият от експерименталните модули има за цел да проследят устойчивостта на нагласите на изследваните лица по отношение на личните им възгледи и позиции за ПТП.

Третият се проведе след 18 месечен времеви интервал, а *четвъртият* след 24месеца.

Второ анкетно изследване с контролен характер (анкета 4)

–Четвърти подетап - последователно прожектиране на два филма с обща продължителност 30 минути и 7 трагични случая на пострадали в следствие на ПТП;

–Пети подетап Второ експериментално анкетно изследване (анкета 5)

Третото анкетно изследване с контролен характер (анкета 6)

–Шести подетап - последователно прожектиране на два филма с обща продължителност 40 минути и 8 трагични случая на пострадали в следствие на ПТП; Провел се в сектор КАТ на ПП.

–Седми подетап Второ експериментално анкетно изследване (анкета 7)

Създадената етапност на проследяване на нагласите тяхната времева устойчивост представлява методика, съдържаща батерии анкетни карти с контролни въпроси от отворен и затворен тип.

Анализ на получените резултати

Интервютата със, и наблюденията на мултимедийната информация *от страна на експериментираните*, проведени в хода на изследването формират трайна общо-групова нагласа на неодобрение на безотговорността при шофиране в нетрезво състояние, при нерпеченка на реалната пътна ситуация, при

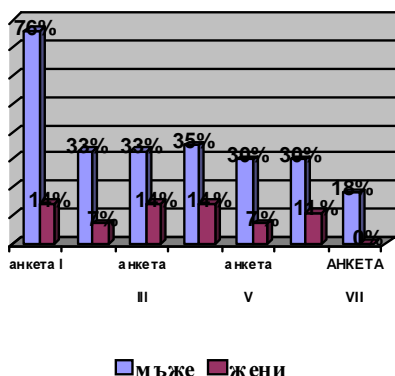
несъобразяване на скоростта и при самонадценяването, както в личен така и в обществен аспект.

От друга страна, *наблюденията* проведени върху поведението и емоционалното преживяване на експериментиранияте, се извеждат като изследвани фактори с висока степен на стойностите си за стрес, емпатия, и формиране на гражданска позиция по отношение на наблюдаваните мултимедийни кадри на ПТП.

Същото като *извод* се обособи и при математико-статистическата обработка на анкетните карти.

По полова принадлежност се наблюдава значима разлика по отношение на показателя алкохол

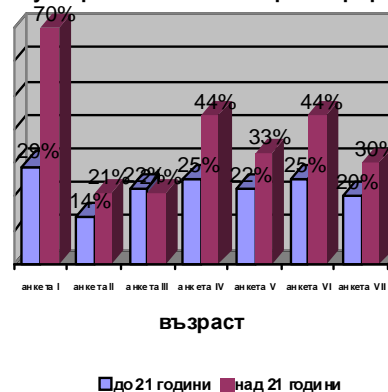
фиг. 4 По полова принадлежност и отношение на готовност за шофиране с употребен алкохол



Мъжете проявяват над пет пъти по-висока готовност спрямо жените да шофират след употреба на алкохол при експериментиранияте в контролния етап на изследването. След 18 месечния период се запазва устойчива тенденция относно готовност за шофиране и употребен алкохол, видно от фигура 4. След последващо въздействие, отново се наблюдава спад, в готовността за шофиране при употребен алкохол и при двата пола, запазило се и във 24 месечния контролен период.

По показател алкохол и възрастов признак и изразена готовност за шофиране с употребен алкохол. При възрастова принадлежност над 21 години и изразена готовност за шофиране след употреба на алкохол се отчита съотношение малко над – 1 : 3 спрямо контролното и експерименталното анкетиране което запазват у стойчив

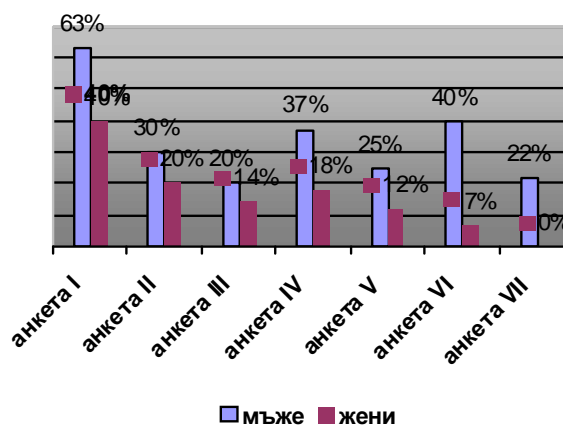
Фиг. 5 По отношение възраст и готовност да употреба на алкохол при шофиране



характер и след 90-дневният период. След 18 месечния период съотношението спрямо първоначалните нагласи е малко под 1:2 и отново след въздействието се променя на 1:3. След 24 месечния се запазва като при второто контролно изследване.

Готовност за превишаване на допустимата от Закона скорост при показателя “скорост” и полова принадлежност

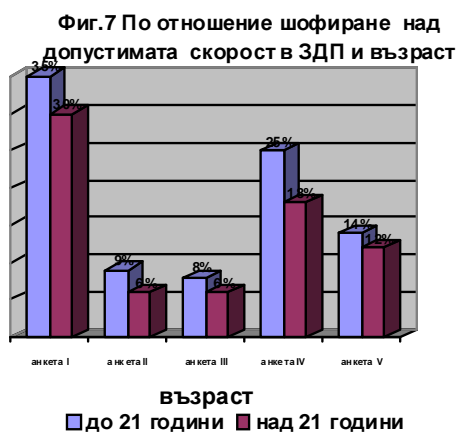
Фиг. 6 По полова принадлежност и по отношение висока скорост при шофиране



Между експерименталното и второто контролно анкетно проучване, тенденцията за готовност за шофиране със скорости превишаващи позволените в ЗДП продължава да бележи пад, като при следващото контролно анкетиране след 18 месечния, а също и в 24 месечния период, отчитаме леко покачване и *при мъжете*, но въпреки това, остава в пъти по-малка от първоначалното проучване.

Готовност за превишаване на скоростта при възрастовото разделение По показателя “скорост”

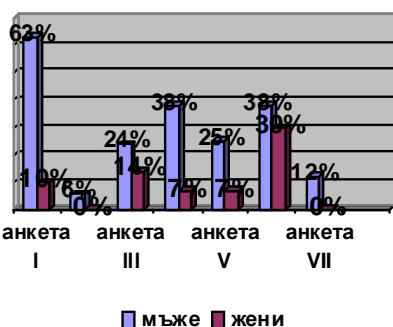
Можем да заключим, че при двете възрастови групи непосредствено след мултимедийните въздействия се отбелязва рязък спад в готовността да се шофира с по-висока от предвидената в ЗДП скорости. След 18 месечния както и след 24 месеца, тренда бележи ръст при контролното отчитане, но въпреки покачването съотношението между първоначалните нагласи остава достатъчно голямо, което ни дава основание да приемем, че се е оформила трайна тенденция по показателя скорост и при двете възрастови разпределения, фигура 7.



По показателя рискови маневри и пола принадлежност

Мъжете проявяват шест пъти по-висока готовност спрямо жените да предприемат рискови маневри при шофиране

Фиг. 8 По пола принадлежност и вероятност за рискови маневри



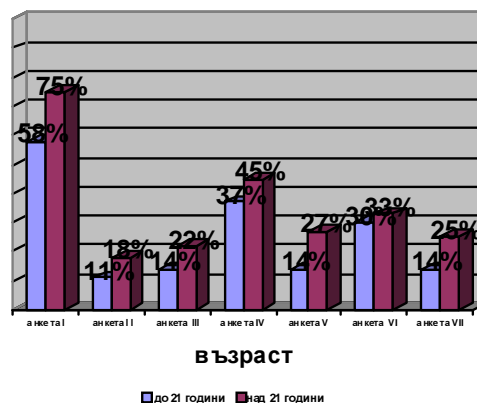
След 90 днешния, както и след 18 и 24 месечните периоди се отчитат по-високи стойности на вероятност за предприемане на рискови маневри от страна на анкетираните, но след последващо

въздействие с кадри от ПТП отново се бележи спад на нагласите за предприемане на действия предполагащи възникване на такива.

Готовност за предприемане на рискови маневри от страна на анкетираните и възрастовата им принадлежност

При двете възрастови разделения непосредствено след мултимедийните въздействия се отбелязва рязък спад на наблюдавания показател, спрямо първоначалните нагласи. Въпреки покачването отчетено след 18 както и 24 месечните периоди, съотношението между първоначалните нагласи остава достатъчно голямо, което ни дава основание да приемем, че се е оформила трайна тенденция по показателя рискови маневри спрямо възрастта на водачите.

Фиг. 9 По отношение готовност за рискови маневри и възраст



Изводи и заключение

Наблюдава се и се запазва устойчива тенденция на формиране на нагласи за отговорност и при трите показателя, както и при мъжете и при жените независимо от тяхната възраст и опит. Така например в процентно отношение тенденцията за устойчивост на нагласите, запазва своя устойчив характер и след втория, третия и четвъртия експериментални модули. Дефинирани са етапи на проектиране предлагащи вариантност за избор на определени възможности, чрез конкретизиране на структурата по йерархичност.

Създадената етапност на проследяване на нагласите тяхната времева устойчивост представлява методика, съдържаща батерии анкетни карти с контролни въпроси от отворен и затворен тип.

Обобщавайки резултатите от етапите и подетапите на експерименталния модул заключаваме също и че приложената методика е подходяща за решаването на възникващите въпроси и проблеми, чрез прилагането на различни технологични средства и методи за промяна на първоначалните нагласи за шофиране у водачи на моторни превозни средства по отношение на рисковите показатели – скорост; предприемане на рискови маневри и алкохол.

Литература:

1. **Боева, А., УСТОЙЧИВОСТ НАГЛАСИТЕ У ВОДАЧИ НА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА СЛЕД МУЛТИМЕДИЙНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ В БОРБАТА С ПЪТНИЯ ТРАВМАТИЗЪМ, ISSN 1313-955X.**
2. **Боева, А. и др. СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ НА ОСНОВНИТЕ ПОКАЗАТЕЛИ НА ПЪТНИЯ ТРАВМАТИЗЪМ В БЪЛГАРИЯ ЕКО Варна `10, ISBN 954-20-00030 ,**
3. **Боева, А, ТЕНДЕНЦИИ ЗА ПРОМЯНА НА НАГЛАСИТЕ У ВОДАЧИ НА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА В БОРБАТА С ТРАНСПОРТНИВ ТРАВМАТИЗЪМ, ЕКО Варна `10, ISBN 954-20-00030**
4. Крамер Ф, *Количествено определяне на основната безопасност по пътищата – статистически подход, 20 EVU Конференция, Грац*
5. http://dokkpbdp.mvr.bg/NR/rdonlyres/659D08EA-62BB-4A5F-A746-A3F5E2A5E4EF/0/doklad_2008.pdf
6. http://www.saferdriving.eu/www/index.php?option=com_content&view=article&id
7. http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_c_bg.pdf;
8. <http://www.dft.gov.uk/safetycameras.;>
9. http://www.rta.government.bg/n_uredba/nh-3.html;
10. http://www.napi.government.bg/PNOVO/doc_319.pdf;
11. <http://dokkpbdp.mvr.bg/NR/rdonlyres/36DEF265-97AD-4565-85E2-4F0724E7C8CA/0/I45.pdf>
12. <http://dokkpbdp.mvr.bg/Legislation/default.htm>;
13. http://psychologyjournalbg.com/index.php?Itemid=64&id=123&option=com_content&task
14. <http://psychologyjournalbg.com/index.php>;
15. **ЛИЧНОСТНИ ОСОБЕНОСТИ И ИНТЕРПРЕТИРАНЕ НА НЕГАТИВНИТЕ МЕДИЙНИ ИЗЛЪЧВАНИЯ** Божинова Румяна*, Ергюл Таур**, *Ст.н.с., д-р – Институт психология - БАН**Институт психология – БАН;
16. **Математика II, И “Абагар `99”- В.Т. ISBN – 954-427-300-х(чII), доц. Димитър Цветков и доц. Димитър Петков;**

За контакти:

9302 Добрич, жк. “Добротица”12
ДОБРУДЖАНСКИ ТЕХНОЛИГИЧЕН
КОЛЕЖ оф. 406
ас. инж. Атанаска Боева,
e-mail: a.boeva@tu-varna.bg
abo.dtk@gmail.com