



ВАРНЕНСКИ СВОБОДЕН УНИВЕРСИТЕТ “ЧЕРНОРИЗЕЦ ХРАБЪР”

АРХИТЕКТУРЕН ФАКУЛТЕТ
КАТЕДРА „СТРОИТЕЛСТВО НА СГРАДИ И СЪОРЪЖЕНИЯ”

СУАТ САРЪ

Препоръчителен модел на трудова безопасност за предотвратяване на пътнотранспортни произшествия в Република Турция

АВТОРЕФЕРАТ

на дисертационен труд
за присъждане на образователна и научна степен „доктор”

по докторска програма „Техника на безопасността на труда и
противопожарна техника”

Научен ръководител: доц. д-р инж. Янко Милев
Рецензенти:

Варна
2016

Дисертационният труд е обсъден и предложен за защита от катедрен съвет на катедра „Строителство на сгради и съоръжения”, Архитектурен факултет при ВСУ ”Черноризец Храбър”, проведен на 05.10.2016 г.

Данни за дисертационния труд: разработен е в общ обем от 122 стр., 5 фигури, 21 таблици , 28 растерни изображения, 1 схема, 80 литературни източници, 2 приложения.

Защитата на дисертационния труд пред научно жури ще се състои на 12.01. 2017 г. от 9.00 ч. в зала ректорат на ВСУ ”Черноризец Храбър”.

Материалите по защитата са на разположение в стая А226.

Автор: СУАТ САРЪ

Заглавие: Препоръчителен модел на трудова безопасност за предотвратяване на пътнотранспортни произшествия в Република Турция

ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

УВОД

По данни на световната здравна организация (СЗО) повече от 1 милион и 240 хиляди души умират и 50 милиона души в света се нараняват при пътно-транспортни произшествия (ПТП). Поради това безопасността на движението се превръща в глобален проблем.

Направените проучвания в някои държави показват, че пътят, водачът, пътниците и пешеходците, обществото, социалният и културният живот са тясно свързани помежду си. Пренебрежителното отношение на управляващите към безопасността на движение по пътищата застрашава обществото.

Факторът грижи за безопасност на движението може да бъде много ефективен за преодоляване на ПТП. Създаването на правителствени и неправителствени организации и тяхната система за преодоляване на ПТП и синхронизираната дейност по между им може да доведе до намаляване на тези ПТП.

За да се преодолеят ПТП трябва да се създаде гарантиращо сигурността работно място, свързано с движението по пътищата. В Република Турция трябва да се промени и подобри качеството на обучение на водачите и вида на шофьорските книжки при тяхното издаване. Интензивното проучване и работата за създаване на един оригинален модел напредва с бързи темпове, като се прави сравнение и анализ със страните от ЕС.

При пътуване няма гаранция за пътници и водачи, че няма да участват в ПТП с нанесени щети. ПТП не са само транспортен проблем, те са и проблем свързан с обществото. Всяка година ПТП са причина за смъртта, нараняванията и инвалидизирането на стотици хора. Безспорен е факта, че ПТП не са причина само за смъртта, инвалидизирането и нараняването на участниците в тях. Те са безспорен факт и една от големите причини за нарушаване на здравословния живот на техните близки. Най-важните фактори за безопасно движение по пътищата са развитието на положително поведение и приемането на културата за безопасно движение от хората.

Специалистите твърдят, че за сигурността на пътниците и пешеходците, водачите трябва да преминават пистово и психо-техническо обучение за реагиране. Според тях това би довело да намаляване броя на ПТП.

Актуалност на проблема

Темата на дисертационния труд е актуална и произтича от необходимостта за свеждане до минимум на човешките жертви и материалните щети, като тези въпроси са недостатъчно решени на този етап в теорията и практиката. Съвременното състояние на безопасността на движението, пътнотранспортните проблеми и обучението на водачи на МПС в Република Турция налага необходимостта от активно прилагане на съвременни технологии и методики в качеството на обучение на водачите и курсовете за управление на МПС от гледна точка на безопасността на водача и другите участници в движението.

Цел:

- Целта на изследванията е сравнителен анализ на причините за ПТП в Република Турция и възможностите за свеждане до минимум на човешките жертви и материалните щети на базата на немския модел.

Обект на изследването е: модела и процеса на обучение на водачи на МПС в Академията по транспорт на Германия да се адаптира за условията в Република Турция.

Предмет на изследването е методика за обучение, адаптиран модел, секторни ползи, психология на трафика, основни цели и методика за оценяване на очакваните резултати.

Задачите на изследването са дефинирани въз основа на произтичащи от обекта, предмета и целта на изследването приоритети:

1. Да се анализира възможността за обучение на участниците в движението.
2. Да се анализират всички възможни активни и пасивни средства (разширяване, обезопасяване на пътищата, поставяне достатъчно на брой табели, увеличаване на санкциите и др.) и се предложат мерки на основа на немския модел за предотвратяване на ПТП.

3. Да се развият хипотезите за решаване на проблемите на безопасността на база на немския модел
4. Обосноваване на необходимостта от транспортна академия, основни цели, секторни ползи и методи на обучение; психология на трафика.

Границите на изследването са свързани с осигуряване на структура на транспортна академия и методика за обучение на професионални водачи на МПС; анкетни форми за събиране на информация и методика за оценка на резултатите от прилагането на адаптирания модел по години.

Методи за решаване на поставените задачи:

Като методология на изследването за решаване на поставените задачи са използвани сравнителен и структурен анализ, както и експериментални методи на изследване. За решаването на основните задачи, поставени в дисертационния труд, са използвани още метод на синтеза и статистически метод.

Апробация

Резултатите на дисертационния труд са докладвани в специализирания печат, на научни сесии и международни конгреси и конференции.

Структура и обем на дисертационния труд

Дисертационният труд се състои от увод, четири глави, резултати, литература и едно приложение. Разработен е в общ обем от 122 стр. с включени 5 фигури, 21 таблици, 28 растерни изображения, 2 приложения, използвани са 80 източника на информация, включително електронни на английски, немски и турски език. Техническото оформление е много добро. Номерата на фигурите в автореферата съответстват на тези в дисертацията.

СЪДЪРЖАНИЕ НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

Глава 1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ, МАТЕРИАЛИ И МЕТОДИ

1.1 ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

СЗО публикува нивата на смъртност в света по отношение на смъртните случаи в резултат на ПТП. От гледна точка на безопасност на работното място и намаляване на ПТП това е един от много важните моменти за света и за Република Турция, свързано с безопасното движение. Всяка година тези проценти на ПТП се увеличават и затова е нужно да се вземат по-активни мерки и действия. Една от най разискваните теми в парламентите на страните, членки на ЕС, е трафика и инцидентите, свързани с него в дадена страна. За Република Турция, като страна кандидат- член на ЕС, е настъпил момента за вземане на мерки за намаляване и преодоляване на ситуации, предизвикващи ПТП и полагане на грижи за опазване на обществото.



На фигурата се виждат причините за смъртността на населението по данни на (СЗО) WHO. Всяка година починалите и ранените при ПТП, които

възникват на територията на Република Турция, оказват духовно влияние на семействата си, размерите на големите материални щети оказват влияние на националната икономика, затова тези фактори трябва да се вземат под внимание и да се сложи край на тази ситуация. Ако не се предприемат мерки за преодоляване и намаляване на ПТП и трудовите злополуки, техният брой ще нарасне неимоверно.

Според данни на СЗО в Европейската общност се предполага, че загубите за един човек, починал при ПТП възлизат на 1 милион евро на обществената икономика. На тази база в Република Турция тази сума възлиза на 5 милиарда евро за икономиката.

В ПТП с трудови злополуки най-често участват служебни коли, микробуси, автобуси, мотоциклети, трактори. Направените до днес проучвания от страна на държавата и Министерството на образованието показват недостатъчност на автошколите за обучение на водачи и липса на квалифициран персонал. Този аргумент е достатъчен, за да се направи сравнение със западните страни. Като база за сравнение се вземат броя на ПТП в западните страни, починалите и ранените в тях и броя на ПТП в Република Турция и ранените и починалите в тях.

По данни на СЗО сред причините за смъртта в света на 9-то място е смъртта, причинена вследствие на ПТП. Ако не се предприемат мерки в тази насока, според сегашните темпове през 2030 година, смъртта, причинена вследствие на ПТП, ще заеме 5-то място и ще бъде една от основните причини за смърт. Това темпо и тази непреодолима драматична ситуация е заплаха за икономиката, живота и имуществената сигурност на хората.

Това е обяснението на центъра UYG-AR към Истанбулския Технически Университет. Вследствие на ПТП умират квалифицирани хора, една част от тях остават инвалиди. МПС отиват за скрап, а други - за ремонт. Това разкриват икономическите измерения на проблема. В Турция 63 % от МПС са внос от чужбина. Данните, изнесени от Асоциацията на автомобилно-производителите показват, че през 2012 година от 817 хиляди автомобили 511 хиляди са внос от чужбина. Изборът на темата за тази теза е продиктуван от това, че години наред ПТП се приемат като съдба, но тенденцията е да се намерят средства и методи за защита от ПТП и да се намали огромният им брой.

В настоящата разработка се предлага един нов подход при обучението на водачите на МПС в Академия по транспорт, базирано на принципите на немския модел, адаптиран за условията в Република Турция.

В Академията по транспорт се предвижда основното внимание да бъде акцентирано към обучението и преквалификацията на професионалните водачи на МПС с търговска цел, таксите, камиони, автобуси и др.

1.2. МАТЕРИАЛИ И МЕТОДИ

В рамките на това проучване бяха взети предвид законодателните разпоредби на Министерството на образованието на Република Турция за качеството на обучение на водачите и техните курсове за управление на МПС. При анализа са взети под внимание отрицателните и положителните страни на обучението.

Най-често причина за ПТП са водачите на търговски МПС като водачи на камиони, автобуси, таксита, микробуси, трактори, тирове и др., които извършват тази дейност или сходни на тази дейност. Тези МПС са рискови за водачите на МПС, на пешеходци и пътници.

Според публикация за сигурността на трафика на базата на съществуващите МПС най-малък брой ПТП има в Германия. В рамките на тази теза е обсъдено кое обучение на водачи е по-ефективно и рационално: това на Република Турция, където се организират частни курсове и се провеждат тестови изпити за издаване на шофьорска книжка или това на Германия, където същото това обучение се провежда от специализирани организации като ТУВ И ДЕКРА, които провеждат обучения на специализирани писти за обучение. Според тази дискусия за безопасен трафик за водачи, пешеходци и пътници в транспорта се въвежда примерния модел.

Резултатите от въведения примерен модел в годината, в която е въведен, ще се считат за базови и ще се сравняват с резултатите за всяка следваща. За реализация на дадените стойности в таблицата са нужни собственост на МПС през годините, новопостроени пътища, брой на МПС, правоспособни водачи, нови кръстовища, мостови кръстовища, виадукти, тунели, мостове и др. Направените инвестиции за тях също ще бъдат взети в предвид. Оценката ще е реалистична след като се вземат предвид данните от преходните години, които да служат като база за сравнение и резултатите ще бъдат реалистични. Тук е направено едно сравнение между прилаганото обучение за правоспособност на водачи в Република Турция и същото обучение за правоспособност на водачи в Германия. Изпитите за правоспособност в Германия включват пистово обучение, обучаващи профили, методи, даващи култура на движението, организация на първа помощ при ПТП, периодичен контрол на книжките според възрастта, понятието водач - стажант, модели за провеждане на изпити, като всичко това се сравнява с прилаганото обучение в Република Турция.

Резултати от направения анализ в първа глава.

1. Проучени са стандартите за ЗБУ в транспорта, видовете превозни средства, длъжностната характеристика на някои водачи и тяхното поведение. Взети са предвид законодателните разпоредби на Министерството на образованието на Република Турция за качеството на обучение на водачите и техните курсове за управление на МПС.

2. Направен е критичен анализ на резултатите от гледна точка на сигурността на транспорта на базата на съществуващите МПС и брой ПТП. Анализирано е законодателството в Германия (което се прилага от 01.06.1983 година), където резултатите са най-добри. Сравнени са законодателните разпоредби и добрите практики, свързани с движението и неговата безопасност.

Въз основа на изложеното по-горе се налага извода, че на базата на основните насоки и тенденции, е особено актуален проблема, свързан с реформите в тази сфера.

Това налага най-бързо и гъвкаво усъвършенстване на системата за обучение на професионални водачи на МПС, за да отговори на потребностите от високо квалифицирани и компетентни кадри, които да подобрят безопасността на движението и да намалят броя на пострадалите (убити и ранени) и материалните щети при ПТП. Това може да се постигне чрез нов адаптивен модел (на базата на немския модел), включващ нова методика и продължителност на обучението, подобрена материална база на Академията по транспорт, промяна на нормативната база, увеличени санкции при причинени ПТП, преподготовка на определен срок, информираност за техническите характеристики на новите МПС, редица нови практически задачи при обучението, информираност на обществото по проблемите на безопасността на движението и др.

Глава 2 ПТП И ТРУДОВИ ЗЛОПОЛУКИ В РЕПУБЛИКА ТУРЦИЯ

Причините за ПТП по цял свят са допуснатите пропуски в курсовете за подготовка на правоспособни водачи, липса на култура на движение, пътни стандарти, недостиг на вертикална и хоризонтална маркировка, сънна апнея при шофиране, шофиране в нетрезво състояние, умора. Друга важна причина е че 90-95 % от водачите в Република Турция не са получили опреснителна информация свързана с техническите параметри за управляването от него МПС. Този процент в САЩ е между 65-58%. Най важният фактор при осъществяване на безопасно движение е първата активна реакция на водача при предпоставка за възникване на ПТП, която той трябва да предприеме за предотвратяване на ПТП. Това води до извода, че водачите трябва да развиват своята компетентност и квалификация и тя да е основната им цел като водачи.

В Република Турция за първото полугодие на 2015 година 25 милиона притежават шофьорски книжки. 19 милиона от тях са мъже водачи, а 6 милиона са жени. По данни на дирекция КАТ в последните 5 години броя на МПС се е увеличил с 40%, а водачите са се увеличили с 23% .Според тези данни през 2025 година се предвижда броя на МПС да нарасне 100% .

2.1 ПЪТНО-ТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ И ТРУДОВИ ЗЛОПОЛУКИ В РЕПУБЛИКА ТУРЦИЯ

Въпреки, че са предприети мерки от страна на Министерството на социалните грижи и труда и от страна на работодателите за предотвратяване и намаляне броя на трудовите злополуки, тези опити все още са неуспешни. Република Турция е страна, която се намира на първо място в Европа по брой на загинали и ранени при ПТП, без значение дали те са причинени от водача, пешеходеца, пътниците. ПТП са се превърнали в реална заплаха. От данните в таблицата се вижда, че при възникналите ПТП водачите и пътниците, пътуващи в тези МПС, са засегнати еднакво. Колкото водачи умират, толкова и пътници умират при тези ПТП. По-трагичното е, че всяка година с нарастването на броя на МПС, нараства и броя на ПТП и на пострадалите от тях ранени и починали. Всички предприети досега мерки са недостатъчни за да намалят броя на ПТП. Нужно е да се предприемат реформаторски мерки за преодоляването им.

Таблица-1 Брой засегнати пътници,водители и пешеходци при пътнотранспортно произшествие.

Години	Брой ПТП	Общ брой на починали и ранени	водители		пътници		пешеходци	
			починали	ранени	починали	ранени	починали	ранени
2007	61 480	111 371	1732	35 901	2173	52743	1220	17602
2008	65280	119487	1829	39265	2082	57061	1024	18226
2009	63515	114 495	1 588	38138	2 079	54183	929	17578
2010	65289	119 818	1 448	41552	1617	57 206	876	17119
2011	55160	97451	1 105	34036	1143	45102	706	15359
2012	54746	97125	1 086	33340	1 157	45538	657	15347
2013	56103	98418	1040	34237	1155	45935	616	15435
2014	63593	112970	1164	39612	1238	53612	679	16665
2015	72194	127 172	1242	46077	1614	60053	724	17847

2.2. БРОЙ НА МПС И БРОЙ НА ВОДАЧИТЕ С ПРАВОСПОСОБНОСТ (С ШОФЬОРСКИ КНИЖКИ).

В Република Турция има 18 милиона МПС и 25 милиона правоспособни водачи. Общо според броя на населението на всеки 12 човека се пада едно МПС. Според броя на населението на Истанбул на 3,5 човека се пада едно МПС. В САЩ на всеки 2 души се пада 1 МПС. В страните от ЕС на 3 души се пада по 1 МПС. Статистиката за Република Турция сочи, че всяка година с увеличаването на броя на МПС, се увеличава и броя на ПТП.

Таблица 2 .Статистика за починалите при трудови злополуки и ПТП през последните 13 години.

Години	Брой на починали от трудови злополуки и на починалите вследствие на професионални заболявания	Брой на починалите вследствие на ПТП
2002	878	4093
2003	811	3946
2004	843	4427
2005	1096	4505
2006	1601	4633
2007	1044	5007
2008	866	4236
2009	1171	4324
2010	1454	4045
2011	1710	3835
2012	745	3750
2013	1235	3635
2014	1264	3590
Общо	14718	54026

Република Турция е на първо място в Европа по брой ПТП с фатален край. 89 % от тези ПТП са по вина на водача. Според доклада на световната организация по безопасност за движение по пътищата Република Турция се нарежда на 3 място като рискова страна. Водачите, които са получили своите шофьорски книжки за правоспособност преди години, нямат познания отговарящи на днешните техники и технологии за управление на МПС и нямат необходимата техническа подготовка, което от своя страна води до непрекъснатото нарастване на опасността от възникване на ПТП.

2.3. ПРИЛОЖЕНИЕ СВЪРЗАНО С ПТП И ОБУЧЕНИЕ ЗА ИЗДАВАНЕ НА ШОФЬОРСКИ КНИЖКИ.

Тази теза обсъжда обхвата на проблема и необходимостта, да се създадат академии на транспорта.

Табл.3.Причини за възникване на ПТП [9]

Отговорностите на водача	ВИДОВЕ ПТП И ПРИЧИНИТЕ ЗА ТЯХНОТО ВЪЗНИКВАНЕ	приблизително %
Задръстване на пътя	Излизане извън пътя	30
Сечене на пътя (кръстовище)	Сблъсъци на кръстовища	20
Преследване отзад	Удар отзад	15
Изпреварване	Челен сблъсък	20
Други		15

Много източници показват, че 90% от ПТП са по пътищата извън населените места и възникват на път, който не е от категорията магистрала. Други причини за възникване на ПТП, освен посочените в таблица 3, са: употреба на алкохол, навлизане в противоположната посока и челен сблъсък с МПС, пренебрегване на червения сигнал, неправилно изпреварване, висока скорост.

Резултати от направения анализ във втора глава

1. Направен е задълбочен анализ на причините за ПТП-пропуски в курсовете за подготовка на правоспособни водачи, липса на култура в трафика, пътни стандарти, недостиг на вертикална и хоризонтална маркировка, сънна апнея при шофиране, шофиране в нетрезво състояние, умора, липса на опреснителна информация за техническите параметри на новите МПС и система за периодична преподготовка на водачите на МПС.

2. Обоснована е необходимостта да се създаде адаптиран модел за условията на Република Турция на базата на немския модел.

3. Обоснована е нуждата от разработване на система за събиране и обработка на информация за причините и последиците от ПТП в Р Турция.

Глава 3 АКАДЕМИЯ НА ТРАНСПОРТА. ОСНОВНИ ЦЕЛИ. ОБХВАТ НА ОБУЧЕНИЕ.

За да се предприемат мерки, свързани с безопасното движение по пътищата, да се гарантира безопасността на водачите и пътниците, трябва да се следят добрите практики в света. От таблица 4 се вижда, че в Германия съотношението брой ПТП-брой на МПС, е най-малко. В рамките на стандартите на ЕС най-успешната страна по обучение за пътна безопасност е Германия. Провеждането на изпити за правоспособност се организира и провежда от специализирани органи и организации като ТУВ и ДЕКРА. Държавата е предоставила издаването на шофьорски книжки на специализирания частен сектор в тази сфера. Оценяването се извършва от Академия на транспорта. Трябва да се търси и анализира разликата в практиките – Република Турция.

През 2008 година в Република Турция TÜV-SÜD-DOĞUŞ заедно създадоха станции/сервиси/ за преглед на МПС, подобни на академията на транспорта. Практиката е стартирала като TÜVTÜRK. Компанията продължава успешно дейността си. В тези инспектиращи станции /сервиси/ се прави проверка на емисиите на изгорелите газове и технически преглед след ремонт. Това се извършва в рамките и в съответствие с международните стандарти ISO 17020.

От началото на дейността резултатите показват, че 38% от автомобилите имат технически неизправности, които водят до ПТП. При МПС, които не са минали технически преглед, възникват и други неизправности като проблеми с осветлението, спирачната система, ходовата част - гумите и др. След като беше анализирана общата картина, стана ясно, че от общо 18 милиона МПС 7,7 милиона са с технически неизправности.

Таблица4 Република Турция-Германия сравнителни данни за ПТП.

държава	Брой на ранените	Брой на починалите	Брой на МПС (x1000)	Брой на населението (x1000)	брой на превозните средства на1000 души	брой починали на 100 000 коли
Германия	188297	3648	50638	81776	619	7
Турция	153549	3580	18033	75627	225	22

От таблица 4 се вижда, че в Германия има три пъти повече МПС , но случаите с фатален край са еднакви за двете страни.

На табл.5 са показани данни за държавите, площ, население, брой ПТП, брой на починалите и ранените при ПТП. Не беше намерен паралел между общия брой на населението, площта и броя на ПТП. Важна роля в културата на трафика играе образованието на населението. В скандинавските страни като Дания, Швеция и Финландия, които са с малобройно население в сравнение с другите страни, има по - малък брой на ПТП. В тези страни от ранна детска възраст в детските градини се получават знания по безопасност на движението, което оставя отпечатъци в тяхното съзнание като водачи на МПС. Най-впечатляваща в таблицата е информацията за съотношението на ПТП с фатален край. Вижда се, че в Полша, Гърция, България, Румъния, Литва процентът на смъртност е висок. Причината е несъобразена скорост.

Таблица 5- 2015 Държави, брой на населението, брой на ПТП

Държава	Площ в (km ²)	Население (хиляди)	Брой на ПТП	починали			Ранени		
				брой	Промил от населението ‰	Брой на ПТП и техния ‰	Брой	Промил от населението ‰	Брой на ПТП
Белгия	30 528	11 001	42 050	858	0,08	20	55 128	5,01	1 311
Дания	43 094	5 561	3 525	220	0,04	62	4 039	0,73	1 146
Германия	357 022	81 752	306 266	4 009	0,05	13	392 365	4,80	1 281
Гърция	131 957	11 123	13 849	1 141	0,10	82	17 259	1,55	1 246
Испания	505 992	46 667	83 027	2 060	0,04	25	115 850	2,48	1 395
Франция	551 500	64 979	65 024	3 963	0,06	61	81 251	1,25	1 250
Ирландия	70 273	4 571	5 230	186	0,04	36	7 235	1,58	1 383
Италия	301 318	59 365	205 638	3 860	0,07	19	292 019	4,92	1 420
Люксембург	2 586	5,12	962	33	0,06	34	1 341	2,62	1 394
Холандия	41 526	16 656	10 778	546	0,03	51	5 813	0,35	539
Австрия	83 858	8 404	35 129	523	0,06	15	45 025	5,36	1 282
Португалия	91 982	10 573	32 541	891	0,08	27	41 960	3,97	1 289
Финландия	338 145	5 375	6 408	292	0,05	46	7 931	1,48	1 238
Швеция	449 964	9 416	16 116	319	0,03	20	22 360	2,37	1 387
Англия	242 900	63 023	157 068	1 960	0,03	12	210 741	3,34	1 342
Чехия	78 866	10 487	20 486	772	0,07	38	25 548	2,44	1 247
Турция	774 815	75724	131 845	3 835	0,05	41	238 074	3,19	1 806

3.1. ШОФЬОРСКИ КУРСОВЕ В ГЕРМАНИЯ - ОБУЧЕНИЕ И ИЗПИТИ ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ.

3.1.1 ЦЕНТРОВЕ ЗА ШОФЬОРСКИ КУРСОВЕ И ТЕСТОВЕ ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ.

Целта на курсовете е да се подготвят квалифицирани кадри с познания и умения. За да се постигнат резултати, курсистите трябва да се запознаят с техниката на управление по време на занятия с практика и теория. Занятията трябва да се водят от специализирани преподаватели на специално

подготвени писти за обучение. Това би довело до намаляване на ПТП с фатален край.

За да се гарантира безопасност на движението, освен принудителните мерки, са нужни и други допълнителни мерки. Водачите трябва да бъдат обучени с новите техники и технологии на МПС. Не е достатъчно да намалим броя на ПТП с пътната безопасност и контрол на движението. Не е достатъчно само да бъде създадена академия на транспорта, тестови центрове. Трябва да се провеждат теоретични обучения и психотехнически тестови обучения. За тези, които не са успели на тези изпити, трябва да се водят по продължителни обучения.

3.1.2 ОБХВАТ НА ОБУЧЕНИЕ ПРИ ШОФЬОРСКИТЕ КУРСОВЕ.

Целта на професионалните водачи в ЕС е не само да си получат документа за правоспособност, а след това в специално създадени обучителни центрове да преминават периодични опреснителни обучения. Такива са: пътна безопасност, икономично шофиране, оптимално използване на горивото и други подобни, с които трябва да опресняват своите знания.

Професионалните водачи, след като си получат шофьорските книжки, най-малко на 3 години трябва да се обучават по 7 часа. Това обучение трябва да е във вид на курс общо от 35 часа. Обучението в академията на транспорта трябва да се провежда с помощта на skideplate. Англия произвежда специално оригинални “SKIDE PLATE” за обучението на водачи. /Тези тренажори държат основната тежест на конструкцията на МПС, горната част на купето. / В зависимост от МПС то се нарича по различен начин/ skid car, skidbus /. На тези версии, които са направени върху специални шасита, се правят симулации на водачите върху мокър хлъзгав път, заледен път. При това обучение шофьорът изпитва усещането, че управлява в такава екстремна ситуация и на базата на това развива своите рефлексии.



снимка 1-Германия –ХанOVER TÜV-център за тестово обучение на водачи



снимка 2- Германия - Берлин/Бранденбург TÜV пистово обучение



Снимка 3-Р. Турция - тестово обучение на еднолентов път

Както се вижда от снимка 3, тестът за управление се води в опасна среда на еднолентов път между тежкотоварни камиони. В тази среда кандидат-шофьорите приемат всякакви рискови ситуации плюс рисковете, които могат да възникнат от други участници на пътя от тяхната некомпетентност.

Обученията на полигон (снимка 4) не са ползотворни и ефективни. Подходящи и ползотворни са обучението на големи писти при условия близки до реалните: с път, кръстовища, паркинги и др. Смята се, че обучението, което се води на път със засилен трафик, не е много подходящо. По-подходящо е, ако това обучение се води на път с не толкова интензивно движение.



Снимка -4- Р.Турция тест на водачи на полигон.

3.2. ПРЕПОРЪКИ ЗА СЪЗДАВАНЕ НА ТРАНСПОРТНА АКАДЕМИЯ.

Основната целева група са МПС, които возят пътници, водачи на градски транспорт, водачи на МПС с търговска цел и водачи на таксите.

Основна цел: обучение и ограмотяване на 6 милиона правоспособни водачи, които не практикуват, 9 милиона водачи на автобуси и 10 милиона водачи на МПС с търговска цел, таксите, камиони, автобуси и др.

3. 2. 1. ОСНОВНИ ЦЕЛИ НА ТРАНСПОРТНАТА АКАДЕМИЯ.

Намаляване броя на ПТП.

Сертифицирането на водачите да става според стандартите на ЕС.

Да се създаде система за събиране и обработка на статистически данни за водачи, които използват МПС с търговска цел. В Република Турция все още официалните институции нямат такава система за събиране и обработка на статистически данни и оповестяването им.

Основната цел на академията е: да въведе ред при тези, които извършват различните дейности като шофьори, превозващи ученици и персонал, превозвачи на работнически персонал, шофьори на микробуси, шофьори на градски транспорт, шофьори на междуградски транспорт, шофьори в туристическия сектор. Всички те трябва да бъдат степенувани и вкарани в ред във вид на списък.

3.2.2. СЕКТОРНИ ПОЛЗИ НА АКАДЕМИЯТА.

Осезаемите ползи от този проект могат да се докажат като се сравнят резултатите от него след реализацията му по показателите ПТП с фатален край, ПТП с брой ранени и възникнали ПТП с материално нанесени щети. За начало може да се приеме 2016 година, след като се създадат всички необходими бази с обслужващ персонал. Предлага се да се даде старт на проекта от Истанбул и да се продължи съвместно с местното управление и в други големи градове. Разработена е таблица към приложение 1 за събиране и обработка на информация за Измерване на ефективността на мерките на модела след реализацията му между 2016-2019 година. Числената информация ще позволи да се оцени ефективността на модела.

Най-големите замърсители на околната среда са автомобилните гуми и вредните емисии от МПС. Нужно е да се предприемат мерки за тяхното

намаляне и постепенното им изчезване. В развитите страни се предвижда тест за икономично шофиране, през който преминават всички водачи (ЕСО-Driving или техника на икономичното шофиране). Най-важните правила на икономичното шофиране са периодичен преглед на климатика, преглед на резервоара за да няма дефекти, нормално налягане на гумите, техника на шофиране, излишен товар в багажника, производителност и изпускателност на ауспуха. Целта на академията е да се издават лицензирани документи за правоспособност, но и да се намалят разходите за резервни части и гориво и други от този род, които са по вина на водачите.

Другата основна цел е да се създаде безопасност на пътя, подобряване на стандарта на живот, премахване на градската разруха, причинена от ПТП, премахване на задръстванията, които са причинени от неподготвени водачи. Целта на обучението в академията е да се даде възможност на всеки да се запознае с техническите параметри на МПС, да прецени своите възможности при висока скорост, да прецени техническата динамичност на МПС и др.

3.2.3 МЕТОДИ, ПРЕПОРЪЧВАНИ ОТ АКАДЕМИЯТА ПО ТРАНСПОРТ.

В академията на транспорта по отношение на безопасността на движението водачите ще получават необходимите знания и опит във връзка с всички видове ситуации, които могат да възникнат, и от своя страна ще придобият сигурност и увереност. По време на обучението водачите ще се научат да преценяват опасните и рисковите ситуации за своята сигурност и сигурността на другите. За да не възникне ПТП, те ще тренират своите рефлексни възможности.

Водачите ще овладяват уменията за безопасно движение и така ще бъдат предпазени пешеходците, пътниците и всички участници в движението. Предвижда се обучението в академията на транспорта да бъде периодично. Правоспособността на водачите да се диференцира за водачи на МПС с автоматични скоростни кутии и такива, които могат да управляват МПС с неавтоматични и автоматични скоростни кутии. Те ще получат знания и умения по техники за икономично шофиране.

При случайно възникнали ПТП, ако не бъде дадена своевременна първа помощ, броят на смъртните случаи е по-висок, отколкото на ранените. Необходимо е да се провежда по време на обучението професионален курс за оказване на първа помощ, което ще намали броя на починалите в ПТП.

При 10-15 % от тези инциденти най-важен е периодът от първите 5-10 минути.

При 50-60 % от инцидентите най-важен е периодът от първите 25-30 минути. При оказване на първа помощ тя трябва да се направи от специалист, който е получил обучение за това. Основното тук е изкуственото дишане и масаж на сърцето и сърдечната област.

Според специалисти, ако се приложи квалифицирана първа помощ, броят на починалите в ПТП ще бъде намален. Това обучение се предвижда да е задължително в академията по транспорта.



Снимка 5- Първа помощ на мястопроизшествие в Англия след възникнало ПТП.



Снимка 6- Първа помощ на мястопроизшествие от специалисти.



Снимка 7- обучение със специалист



Снимка 8- обучение със Skid plateler за овладяване на волана.



Снимка 9-обучение със-Skid Plate за овладяване на волана.



снимка 10 - изкуствено създаден хлъзгав път.

Кандидат-водачите трябва да се обучават според съвременните изисквания. Изпитващите трябва да бъдат по-взискателни и изпитните въпроси да са съобразени със съвременните изисквания. В Република Турция броят на частните школи за водачи е около 3000. Те се явяват конкуренти и намалявайки цената на обучение, се опитват да привличат курсисти. Правейки отстъпка от цената на курса, приходите им падат. Запазването на печалбата е за сметка на некачественото обучение. Обучените нови водачи не получават необходимите знания и умения. Те са рискови и недостатъчно добре обучени. Те са опасни не само за себе си, но застрашават и сигурността на всички участници в движението.

3.3. ПСИХОЛОГИЯ НА ВОДАЧА

В Германия се прилага психотест на водача, известен под наименованието Idiotentest (MPU). Той е с по-голяма тежест в сравнение с теста за интелигентност. Прави се една среща от 4 часа със специално обучен психолог. Предвижда се в края на курса да се провежда 30 минутно кормуване. Курсист, който не може да премине тези тестови изпитания, по никакъв начин не може да получи шофьорска книжка. В Германия специалността психолог в областта движение по пътищата е професия. Голяма част от тези специалисти работят в големите общини. От голямо значение по време на шофиране са рефлексите на шофьора и неговата наблюдателност. ПТП се дължат най-често на психичното състояние на шофьора, неговото държане и действия.

Заклучение от извършеното в трета глава

1. Разработен е адаптиран модел за условията на Република Турция на Академия на транспорта за обучение на водачи на МПС и за управление на дейността по безопасност на движението.

2. Обосновани са основните цели на Академията на транспорта. Описани са елементите на предлагания модел на обучение сравнени с добрите практики на немския модел.

3. Дефинирани са обхватът на обучението и тестването, методите на обучението в академията и тестването за правоспособност, психотестовите. Анализирани са потенциалните секторни ползи на академията.

ГЛАВА 4. РЕЗУЛТАТИ И ПРЕПОРЪКИ

Според декларацията на Европейския парламент от 2000 г. не е оправдано загиването дори на 1 човек по пътищата на Европа. Целта на дългосрочната наредба е нито един от гражданите на Европа да не умира и да се наранява по пътищата. На конференция във Верона, Италия на 24 Октомври 2003 година бе направено следното изявление: „Много хора по пътищата умират и се нараняват. Това е много висока цена, която плащаме, и затова избавлението от тази мъчителна ситуация е приоритетно и е на дневен ред в политическата сфера”.

Според доклада на ООН и според съществуващите данни през 2030 година смъртните случаи и ранените при ПТП ще бъдат като едно глобално заболяване. За да се намали броя на смъртните случаи, броя на ранените в ПТП и да се стабилизира сигурността на пътя беше създаден 10 годишен план (Decade of Action for Road Safety/2011 - 2020) . Специалистите смятат, че този план ще спаси около 5 милиона човешки живота и ще спаси 50 милиона души от тежки наранявания.

В 15 държави от ЕС на година при ПТП умират 45000 души, ранените са 1,6 милиона. Най-много пострадали в ПТП са на възраст между 15-24 години. Водачите на мотоциклети и велосипеди са между най-пострадалите. Според последните данни един от 80 европейци умира при ПТП. Всеки един европейец през живота си поне веднъж е раняван. Според статистиката на Европейската комисия за петте години, в периода 2010-2015, разходите от ПТП на държавите от Европейския съюз са 45 милиарда евро. Ако се намали броят на починалите в ПТП, то тогава обществото ще спечели по 1 милион евро от всеки спасен човешки живот. В списанието „Пътна безопасност” длъжностно лице в транспортната сфера на ЕС KINNOCK твърди, че правилото е: един милион евро осигурява пътна безопасност и подчертава, че това е едно от новите движения и подход. „KINNOCK "2001 твърди, че то ще намали с 18000 броя на смъртните случаи в страните от ЕС.

Република Турция също ще направи първите си крачки, свързани с тези цели. Според възможностите на страната, в рамките на общия бюджет, ще се заделени бюджет и за намаляването на ПТП.

4.1. РЕЗУЛТАТИ

МПС в Република Турция са 18.6 милиона броя. 9.7 милиона броя от тях са от различни видове МПС, които извършват някаква дейност с цел услуга. Тези водачи, които управляват такъв вид МПС, са професионални водачи. ПТП, които стават с тези МПС се смятат за трудови злополуки и засягат безопасността на работното място. В Република Турция всяка година по пътищата, вследствие на ПТП, умират около 3500 души. Като се отчете и броя на тежкоранените се смята, че техният брой възлиза на 5000 души.

ПТП трябва да се разглеждат като безопасност и сигурност на труда. Независимо от взетите мерки през годините, броя на ПТП се увеличава. Това е един важен проблем на обществото и той трябва да бъде на дневен ред в парламента за разглеждане.

Според изнесените данни за ПТП 95% от тях са вследствие на човешка грешка. Останалата част на допуснатите грешки може да се намали със съдействието на КАТ. Това се дължи на вижданията и отношенията на тези които се движат по пътищата. Това може да бъде осигурено само от схемата на пътната мрежа. Тези, които се движат по пътищата, са тясно свързани с вида на ползвания път, качеството на изработка на пътя и оборудването на пътя, както и сигнализацията (вертикална, хоризонтална, светлинна). От тази гледна точка при построяването на пътища трябва да се предотвратят човешките грешки.

Ръководителите на държавата трябва да гледат позитивно и да вземат мерки за предотвратяване на ПТП със смъртни случаи и намаляване на техния брой. Качеството на обучението на всички водачи трябва да се подобри и да се увеличи възискателността при тестовете за внимание, психотестовете и практическото управление. Водачите на МПС трябва да имат познания в даване на първа помощ.

4.2 ПРЕПОРЪКИ

Към министерството на транспорта трябва да се създаде служба, наречена „Генерална дирекция на транспорта” и тук да работят специалисти, които ще инициират предлаганите реформи.

Трябва да се създаде дългосрочна програма ”Безопасност и култура на движението”. В началното училище трябва да има задължителна дисциплина, свързана с движението по пътищата. Това от гледна точка на информиране на

населението ще бъде едно ново начало. За намаляване на ПТП много важно е оградяването на населението в сферата на безопасност на движението.

За предотвратяване на ПТП е много важно семействата да преминават цялостно обучение, за да обучат и децата си, които са в начална възраст за търгване на училище и това е една от важните стъпки.

В Германия през 1980 с помощта на "Германския клуб на автомобилистите" е стартирало обучение на семействата. С помощта на детската градина и на децата, обучаващи се там, в рамките на всяка година са създадени връзки с 200 000 родители. Целта на тази програма е останалите деца и семейства, които са изложени на потенциална опасност, да бъдат информирани. Целта на децата по време на игра ще бъде да си изберат подходящо място за игра.

По примера на дейността на "Германския клуб на автомобилистите", свързана с безопасността и културата на движението в Германия, на подобно обучение се даде старт и започна организация от различни цивилни групи и в Република Турция от 2000 г. „Младежките движения“, които стартираха в началните и средните училища, организират събрания на семействата на учениците и на водачите на МПС, които осъществяват училищния превоз. Това се възприема като едно ново и важно начало в тази сфера. Министерството на транспорта, производителят на гуми Good Year, и TÜVTÜRK (технически контрол) заедно с "Младежките движения" организират обучителни програми, които все още продължават. Безопасността и културата на движението е дисциплина, която ще продължава да се развива и разпространява между учениците.

Много водачи са взели книжка преди 50 години, техните рефлексии са забавени, нямат информация за новите технологии. Заболявания като катаракта на очите, отслабналото зрение, вземането на медикаменти, сънната апнея, не различаването на пътя, са причина за ПТП. Всички такива водачи трябва да минат през тест и тези, които преминават успешно теста, трябва да минат курс на обучение. На неуспешно завършилите курса на обучение им се отнема правоспособността.

Водачите на МПС с търговска цел, таксиметровите шофьори, които са участвали в ПТП след употреба на алкохол, които не са спазили правилата на движение, задължително трябва да си правят гражданска отговорност и застраховка Каско на по-висока стойност. Фирмите трябва да провеждат интервюта преди да наемат водачи на работа. Фирмите, след като въведат изискване за висока стойност на застраховане на МПС, ще създадат

трудности в заетостта и самите кандидати ще се откажат, тъй като няма да могат да спазят изискванията.

За да се осигури безопасност на пътя и сигурност при шофиране, трябва да се вземат най важните радикални мерки, изброени по долу. За да се обезпечат всички теми, засягащи безопасността, е нужно държавни институции и учреждения да заделят бюджет за това и да инвестират в тази насока за обучение.

4.2.1. ОСНОВНИ ЕЛЕМЕНТИ ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕТО НА ПТП:

- Междуградска безопасност на движението (инфраструктура)
- Безопасност на местния/градския трафик (инфраструктура)
- Обучение по безопасност на движението в училище
- Шофьорски курсове
- Шофьорски курсове на високо ниво
- Пътна информация за безопасност
- Правила за безопасност (скорост, алкохол, колан за безопасност)
- Пътна безопасност на професионални шофьори
- Пътна безопасност във фирмата
- Услуги за първа помощ

4.2.2. ОБРАЗОВАНИЕТО „ИНЖЕНЕР” В СФЕРАТА НА ТРАНСПОРТА

В Република Турция, за да си специалист в сферата на транспорта, трябва да си работил в държавни институции от тази сфера. В съществуващите ни университети, където срокът на обучението е 4 години, все още няма обучение по специалност „Инженер” в сферата на транспорта. Това може да се осъществи във факултетите по строително инженерство в последните години на браншовата специализация. Това ще позволи да се дипломират специалисти по безопасност на движението или транспорт. В университетите трябва да се открият специалности като инженер по безопасност на движението и инженер в транспорта(транспортен инженер). Необходимо е тези специалисти да имат възможност с подкрепата на държавата да направят докторантура в Германия и САЩ. Тези специалисти и докторанти трябва да бъдат стимулирани да работят по специалността си, като се включат в различни програми за стимулиране.

4.2.3. РАЗВИТИЕ И ПРИОРИТЕТИ В БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО

Ако разгледаме по-горе споменатите теми става ясно, че във всички развити страни се заделя значителен бюджет. За да се осигури безопасност и сигурност най-важен елемент в тази сфера е да се гарантира спазването на правилата за безопасност. Обучен гражданин е този гражданин, който спазва обществените правила. В обучението по безопасно шофиране от шофьорите се очаква да изменят нравите и поведението си при шофиране. Новите програми при шофиране също са необходими за постигане на добри резултати. Разрешаването на въпроса за безопасност на движението означава, че се прави инвестиция в човешкия фактор. За да се постигнат добри резултати в безопасното шофиране, всеки шофьор трябва да премине опреснителни курсове; трябва да положи устен, писмен и практически изпит. На тези, които покажат пропуски трябва да се отнемат шофьорските книжки и отново да карат курса за правоспособност. Това трябва да се превърне в едно обществено движение и му се даде начален старт.

РЕЗЮМЕ

Шофьорски книжки в Република Турция се издават от 1920 година. Оттогава не е имало никакви тестове на притежателите на шофьорски книжки, свързани с шофьорските им умения и здравословното им състояние. Не е възможно да се направи научен коментар на профила на средно статистическия шофьор, защото няма данни за здравословното състояние, информация за новите технологии на превозните средства, умения за повишаване вниманието по пътищата и психологически профил на много шофьори по турските магистрали.

В продължение на много години системата издава неправилно шофьорски книжки, за което се съди по 5000 смъртни случая от пътно-транспортни произшествия годишно. Дори и с изграждането на нови пътища, с увеличаване броя на превозните средства, произшествията със смъртни случаи и наранявания все още се увеличават всяка година. Има стотици школи за водачи на превозни средства в Република Турция. Липсата на култура на движението и липсата на достатъчно опит на ръководителите на тези курсове, както и липсата на одити и обучения според международните норми се очертават като важни проблеми, които предизвикват пътнотранспортни произшествия и влияят върху безопасността на движението.

Безопасността на движението зависи от това, какви методи обществото използва, за да управлява своите транспортни системи, използването на земята, развитието на градската среда, как те се свързват с целите за безопасност на движението и как те балансират всичко с икономическите, социалните и екологичните изисквания.

За предотвратяване на пътнотранспортни произшествия и осигуряване на безопасността на движението е необходимо да се създаде транспортна академия :

1. За нови водачи на МПС
2. За всички досегашни водачи на МПС – за да минават шофьорите през периодични теоретични и практически обучения и квалификации и да бъдат оценявани отново.

Основни приносни моменти на работата са:

Научно приложни приноси

1. Създаден е модел по аналогия на немския модел на обучение на водачи на МПС за управление дейността по безопасност на движението.

2. Предложен е адаптиран модел на Академия на транспорта, съобразно условията в Република Турция.

Приложни приноси

1. Създадена е методика за „Измерване на ефективността на мерките на модела след адаптиране на реформата”.

2. Създадени са форми за събиране на информация от участници в движението и оцелели след ПТП инциденти.

3. Разработени са таблични приложения за събиране и обработка на информация за „Измерване на ефективността на мерките на модела след адаптиране на реформата”

4. Обогаляване на съществуващите знания с нови изследвания, сравнителни анализи и предложения;

5. Приложение на научните постижения в практиката и внедряване на чужд опит и добри практики.

Приноси за внедряване

1. Разработена е методика за събиране и обработка на информация от участници в движението и оцелели след ПТП инциденти.