

FRI-2.203-2-TMS-04

A STUDY OF THE DRIVING LICENSE EXAMS IN RUSE DISTRICT TO IMPROVE ROAD TRAFFIC SAFETY ¹

Polina Atanasova, PhD student

Department of Transport,
"Angel Kanchev" University of Ruse
Phone: (+359) 082 888 605
E-mail: patanasova@uni-ruse.bg

Assoc. Prof. Daniel Lyubenov, PhD

Department of Transport,
"Angel Kanchev" University of Ruse
Phone: (+359) 082 888 605
E-mail: dliubenov@uni-ruse.bg

***Abstract:** This report presents information from a conducted study on the success of the exams for drivers and the mistakes made during the practical exams of the applicants for drivers in the Ruse district. Data from the Regional Directorate "Automobile Administration" Ruse was used. The most common mistakes of the applicants for drivers are identified. Suggested are ways to reduce the number of errors of practical examinations of applicants for drivers.*

***Keywords:** Traffic safety, exams for drivers, driving license.*

ВЪВЕДЕНИЕ

Безопасността на движението възниква още с появата на първите автомобили. Днес тя е световен проблем. Ежегодно по пътищата на планетата загиват над един милион и двеста хиляди души (Data from World Health Organization). Броят на смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия в България е около три пъти по-голям от броя на страните в Европейския съюз (Atanasova-Petrova P., Lyubenov D., Kostadinov S., 2016.). Разпределението на произшествията по основни причини показва, че най-висок дял (в последните години над 90 - 95% от общия брой ПТП) имат тези, настъпили поради нарушения на водачите. Това определя, че от множеството научни и практически въпроси по осигуряване безопасността на автомобилното движение в настоящия момент особено важен е проблема за подготовка на водачите на МПС.

Обучението на участниците в движението се провежда по комплексни програми още от най-ранна възраст. При подготовката на водачите се търсят съвременни принципи и технологии. Съвременни методи и средства за обучение, които водят по повишаване на знанията и уменията на обучаемите в областта на транспорта са обобщени в [Asenov A., 2016].

Изследването на обучението и изпитите на кандидатите за водачи на МПС би допринесло за подобряване на безопасността на автомобилното движение. Ето защо целта на тази работа е да се изследват допуснатите грешки на практическите изпити от кандидатите за водачи на МПС.

ИЗЛОЖЕНИЕ

Обучението на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС в Република България включва теоретична и практическа част. Теоретичната част включва два модула – *Безопасност на движението по пътищата* и *Общо устройство на МПС*. Теоретичните изпити в *Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация"* се провеждат

¹ Докладът е представен на пленарната сесия на 26 октомври 2018 с оригинално заглавие на български език: Изследване и моделиране на пътното движение в зоната на кръстовища в град Русе

чрез решаване на тест на електронен носител, като резултатите от тях се отчитат по електронен начин.

Практическата част се състои от 31 учебни часа по управление на МПС. След преминаване на предвиденото теоретично и практическо обучение, се полагат вътрешни изпити, по методика, утвърдена от *Министерство на образованието и науката* и *Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията*. При успешно положен вътрешен изпит, кандидатите се допускат до изпит, организиран от *Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация"* (Naredba № 37, 2002).

По време на практичкия изпит се проверява поведението на кандидата: при потегляне за напускане мястото на паркиране и след спиране на платното за движение; при излизане от платното за движение; при движение по прав път с разминаване, включително разминаване в стеснени участъци от пътя; при движение в завой; на кръстовище – приближаване и преминаване през него /при пресичане и вливане/; при промяна посоката на движение – завиване наляво или надясно, преминаване в съседна пътна лента; при навлизане и напускане на автомагистрала (автомобилен път, скоростен път) - използване на лентата за ускоряване и лентата за забавяне; при изпреварване и заобикаляне на препятствия или паркирали автомобили; при преминаване през кръстовище с кръгово движение, железопътен прелез, пешеходна пътека, покрай спирка на превозните средства от редовните линии за обществен превоз на пътници – ако има такива; при изкачване или спускане по наклон; за вземане на необходимите предпазни мерки при слизане от превозното средство (Naredba № 38, 2004).

Проведено е изследване по данни от *Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация"* за 2018 година в област Русе. Изследвани са допусканите грешки на практически изпити от кандидатите за водачи на МПС. В Табл. 1 са представени десетте задачи които трябва да изпълнят кандидатите по време на практичкия изпит, като при всяка задача биват следени осем действия на водача.

Таблица 1. Задачи/ситуации, в които трябва да бъдат проверени изпитваните.

Задача/Ситуация									
Подготовка за потегляне	Потегляне, включване, излизане от движението	Преминаване от една лента в друга	Изпреварване, заобикаляне, разминаване	Завиване	Престой, паркиране, спиране за предимство	Кръстовища	Пешеходни пътеки, спирки на градски транспорт	Пътен възел, еднопосочно движение	Железопътен прелез, трамвайни линии
Поведение/ Действия									
1. Разположение върху платното за движение.									
2. Съобразяване със средствата за регулиране на движението									
3. Осигуряване на предимство.									
4. Съобразяване със скоростта.									
5. Осигуряване на дистанция и странично разстояние.									
6. Органи за управление и владеење на МПС.									
7. Техника на управлението.									
8. Съобразяване с пътните условия и другите участници.									

По време на изпита за всяка неправилно изпълнена задача, кандидатите са точкувани съответно с 1, 3 или 10 наказателни точки. Изследвани са общо и поотделно успешно издържалите кандидати и тези, които не са положили успешно практичкия изпит. Направена е и класификация на мъже спрямо жени.

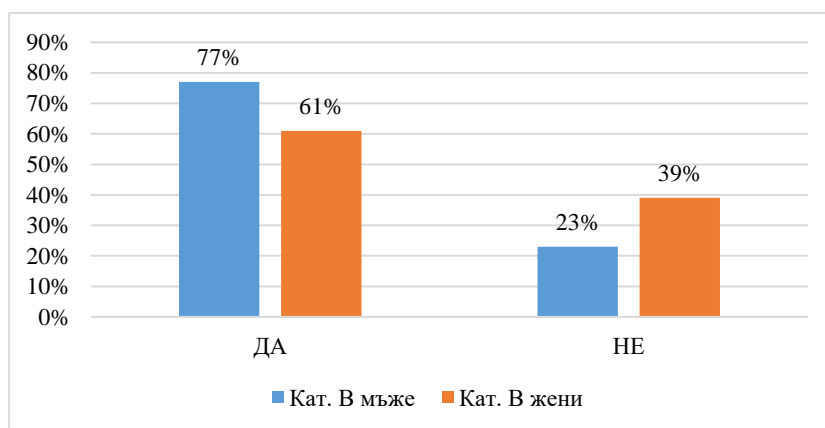
При провеждането на практическия изпит по път в населено място се отбелязват два вида грешки от изпитващия – основни и второстепенни. За всяка допусната основна грешка се начисляват по 3 наказателни точки, а за всяка второстепенна – по 1 наказателна точка – грешките се отразяват в информационната система.

Изпитът се прекратява и се поставят 10 наказателни точки в следните случаи:

- когато изпитваният навлезе при забраняващ сигнал на светофар или регулировчик;
- когато изпитваният навлезе срещу движението на пътен възел или път с еднопосочно движение;
- когато изпитваният не спре при наличието на пътен знак Б2;
- при намеса на комисията за предотвратяване на действия на изпитвания, които са опасни за другите участници в движението;
- при допускане на ПТП.

Резултати от проведеното изследване

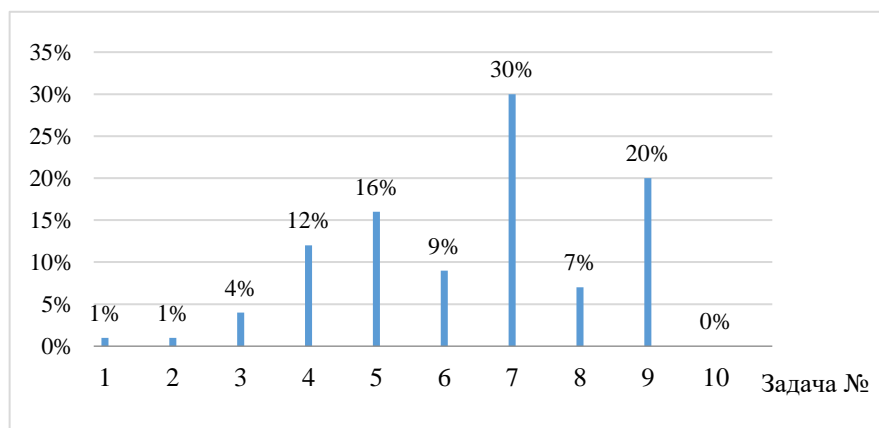
Данните за изследването на практическите изпити са взети от пролетно-летния период на 2018 г, където успеваемостта на изпитваните кандидати има съответните стойности:



Фиг. 1. Обща успеваемост на изследваните кандидати

Общата успеваемост на кандидатите в изследвания период е 69%. При изследването е отчетено и по отделно жени и мъже, съответно 61% и 77% успеваемост на изпита по практика. Резултатите показват 16% по-висока успеваемост при мъжете спрямо жените.

Успешно положили практически изпит

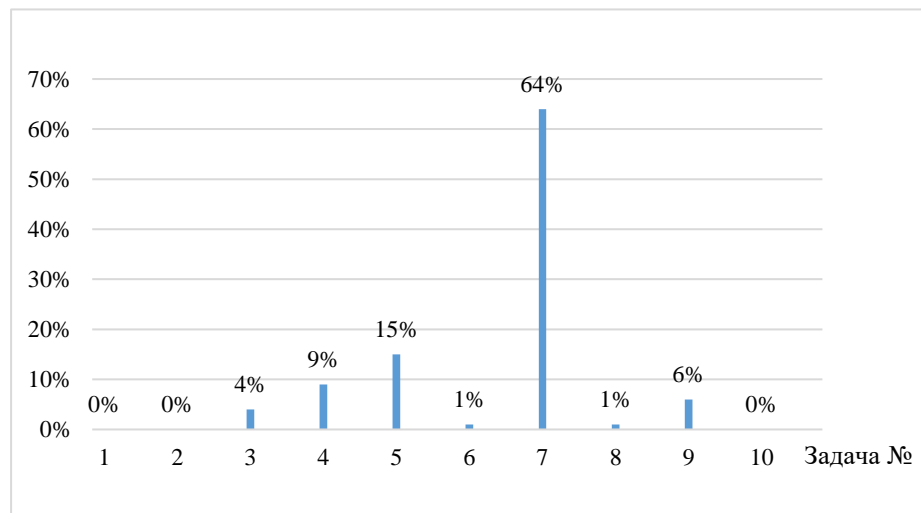


Фиг. 2. Допуснати грешки на практически изпити от кандидати, успешно положили изпита

Анализът на резултатите показва, че най-много допуснати грешки има при ситуации на кръстовища – 30%. На второ място и трето място са грешките допуснати на пътен възел, еднопосочно движение – 20% от изследваните кандидати и при осигуряване на дистанция и странично разстояние – 16%.

При кръстовищата, погрешните действия са най-много при поведението и съобразяването с разположението на платното за движение – 34%. На пътен възел наказателни точки с най-голяма численост се получават при съобразяване с органите за управление – при 37% от кандидатите. При завиване също са отчетени най-много наказателни точки относно уменията за владеене на ПС и органите за управление.

Отрицателен резултат на практически изпит



Фиг. 3. Допуснати грешки на практически изпити от кандидати, получили оценка НЕ.

Отчетени са допуснатите грешки при десетте задачи, които трябва да бъдат изпълнени от изпитваните (табл. 1).

Когато изпитваните са получили оценка НЕ, то в 64% от случаите, това са ситуации на кръстовище, 15% при завиване (надясно, наляво, обр. посока), и 9% при изпреварване, заобикаляне, разминаване.

На кръстовище, отрицателен резултат на изпита е получен най-често – в 37% от случаите, когато кандидата трябва да се съобрази със средствата за регулиране на движението.

Проблемите на безопасността се пораждат по следните основни причини: недостатъчно съответствие между параметрите на автомобилното движение и на пътищата; съвместно участие в движението на различни превозни средства и пешеходци; слаба квалификация и ниска култура на част от участниците в движението.

Един от основните проблеми са недостатъчните знания и умения на участниците в движението. Особено внимание трябва да се обърне на “новите” водачи предвид броя на ПТП по вина на водачи с недостатъчен опит. Необходими са промени в съответните закони с цел оказване на положително въздействие върху поведението на младите участници в пътното движение, а също така да бъдат ангажирани и родителите с цел по-голямо внимание към водачите с недостатъчен опит. За да се осигури висока ефективност и безопасност на автомобилното движение, е необходима координирана съвместна работа на обществени и държавни институции относно проблемите за подготовка на водачите на МПС.

ИЗВОДИ

Разпределението на произшествията в България по основни причини показва, че най-висок дял около и над 90 % от общия брой ПТП имат тези, настъпили поради нарушения на водачите.

Общата успеваемост на кандидатите на изпита по практика за изследвания период е 69%. Успеваемостта при жените е 61%, а при мъжете - 77%

Установени са най-често допусканите грешки на практически изпити от кандидатите за водачи на МПС.

Най-много допуснати грешки при успешно положилите изпита има при ситуации на кръстовища – 30%. На второ място и трето място са грешките допуснати на пътен възел, еднопосочно движение и при осигуряване на дистанция и странично разстояние. При кръстовищата, погрешните действия са най-много при поведението и съобразяването с разположението на платното за движение – 34%. На пътен възел наказателни точки с най-голяма численост се получават при увладяване на МПС – при 37% от кандидатите.

Най-много допуснати грешки при неуспешно положилите изпита - 64% от случаите, са ситуации на кръстовище, 15% при завиване (надясно, наляво, обр. посока), и 9% при изпреварване, заобикаляне, разминаване. На кръстовище, отрицателен резултат на изпита е получен най-често – в 37% от случаите, когато кандидата трябва да се съобрази със средствата за регулиране на движението.

Докладът отразява резултати от работата по проект № 2018 - ФТ - 02, финансиран от фонд „Научни изследвания“ на Русенския университет.

Изследванията са подкрепени по договор на Русенски университет "Ангел Кънчев" с № BG05M2OP001-2.009-0011-C01, „Подкрепа за развитието на човешките ресурси в областта на научните изследвания и иновации в Русенски университет "Ангел Кънчев", финансиран по Оперативна програма „Наука и образование за интелигентен растеж“ 2014-2020”, съфинансирана от Европейския социален фонд на Европейския съюз“.

REFERENCES

Atanasova-Petrova P., Lyubenov D., Kostadinov S., Kirilov F.: ROAD TRAFFIC SAFETY ANALYSIS IN RUSE DISTRICT, BULGARIA FOR THE PERIOD 2012 – 2016, PART 1: Conference University of Ruse Union of Scientists - Ruse, Proceedings volume 56, book 4, Ruse, 2017, ISBN 1311-3321.

Atanasova-Petrova P., Lyubenov D., Kostadinov S. (2016). “A study of driving simulator to improve road traffic safety”. Conference University of Ruse Union of Scientists - Ruse, Proceedings volume 50, book 4 1311-3321.

Asenov A., V. Pencheva, D. Lyubenov. Organization Of The Educational Process And Methods And Means To Enhance The Students Training. IN: World Congress on Education Research (WCER2016), Barcelona, 2016, pp. 72-78, ISBN 2258-6987.

Data from the Regional Directorate "Automobile Administration" Ruse

Data from World Health Organization (GHO) data / road_safety, URL: http://www.who.int/gho/road_safety/en/

Kostadinov S., Atanasova-Petrova P., Lyubenov D., Kirilov F.: ROAD TRAFFIC SAFETY ANALYSIS IN RUSE DISTRICT, BULGARIA FOR THE PERIOD 2012 – 2016, PART 2: Conference University of Ruse Union of Scientists - Ruse, Proceedings volume 56, book 4, Ruse, 2017, ISBN 1311-3321.

Lyubenov D., “Possibilities to improve road safety in Ruse district” (2012). Conference University of Ruse Union of Scientists - Ruse, Proceedings volume 50, book. ISSN 1311-3321.

Naredba № 38 от 16.04.2004 г. за условията и реда за провеждането на изпитите за придобиване на правоспособност за управление на МПС и реда за провеждане на проверочните изпити. https://rta.government.bg/images/Image/n_uredba/n38.pdf (Оригинално заглавие: НАРЕДБА № 38 от 16.04.2004 г. за условията и реда за провеждането на изпитите на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и реда за провеждане на проверочните изпити).

Naredba № 37 от 2002 г. за usloviqta I reda za obuchenie na kandidatite za pridobivane na pravospobnost za upravlenie na MPS i reda za izdavane na razreshenie za tqhnoto obuchenie. https://rta.government.bg/images/Image/n_uredba/n37.pdf (Оригинално заглавие: НАРЕДБА № 37 от 2002 г. за условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и условията и реда за издаване на разрешение за тяхното обучение).