

# **НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЯ**

## **ЗА ПОДОБРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ЗА ПЕРИОДА 2011 - 2020 г.**

одобрена с Решение № 946 на Министерския съвет  
на Република България на 22 декември 2011г.



ЗАЕДНО МОЖЕМ ДА  
СПАСИМ ЖИВОТА НА  
МИЛИОНИ ХОРА



## Съдържание

	стр.
1. УВОД	6
2. ПРЕДМЕТ НА СТРАТЕГИЯТА	7
3. ПРИНЦИПИ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО	7
3.1. Принцип на ограничените човешки възможности.	8
3.2. Човешкото тяло е лесно наранимо	8
3.3. Безопасността на движението е споделена отговорност	8
3.4. Транспортната система е приятел на човека	8
3.5. Нарастване употребата на общественя транспорт	9
4. ЦЕЛ И ВИЗИЯ	9
4.1. Визията за безопасно движение по пътищата	9
4.2. Цел на стратегията	9
4.3. Темп на намаляване на жертвите съгласно целите на стратегията	10
5. СТРАТЕГИЧЕСКИ НАПРАВЛЕНИЯ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО	10
5.1. Подобряване на управлението на безопасността на движението	10
5.1.1. Загуби от пътнотранспортните произшествия	10
5.1.2. Повишаване ролята на институциите за решаване проблемите на безопасността на движението.	10
5.1.3. Диалог с гражданското общество по проблемите на безопасността на движението	11
5.1.4. Активизиране на неправителствените организации за решаване на проблемите на безопасността на движението по пътищата.	11
5.1.5. Активизиране на здравната общност в решаване проблемите на безопасността на движението	11
5.1.6. Активна регионална политика за решаване проблемите на безопасността на движението.	11
5.1.7. Алтернативни форми на придвижване.	12
5.1.8. Корпоративна социална отговорност - обвързване на частния сектор и пазара с безопасността на движението.	12
5.1.9. Безопасно шофиране през работно време.	13
5.1.10. Разширяване на държавно-общественото начало при решаване на проблемите на безопасността на движението	13
5.1.11. Насърчаване провеждането на научноизследователска и развойна дейност по проблемите на безопасността на движението, както и изучаването и внедряването на положителните европейски и световни практики в тази насока.	14
5.1.12. Създаване на организация и условия за внедряване на международния стандарт за управление на безопасността на движението ISO 39001.	14
5.1.13. Подобряване на финансирането на безопасността на движението.	14
5.2. Подобряване образованието и уменията на участниците в движението	14
5.2.1. В семействата.	14
5.2.2. В детските градини.	15
5.2.3. В началното училище.	15
5.2.4. В средното образование.	15
5.2.5. В системата за подготовка на нови водачи на МПС.	15
5.2.6. Продължаващо обучение.	16
5.2.7. Кампании.	16

5.2.8.	Медии.	16
5.2.9.	Културни институции.	16
5.2.10.	Повишаване на застрахователната култура на участниците в движението	17
5.3.	Повишаване на контрола по спазване правилата за движение	17
5.4.	За по-безопасна инфраструктура	18
5.4.1.	Общи направления.	19
5.4.1.1.	извън населените места.	19
5.4.1.2.	в населените места.	20
5.4.2.	Ограничаване на ПТП	20
5.4.2.1.	от вида „напускане на платното за движение”.	20
5.4.2.2.	в зоните на хоризонталните криви.	21
5.4.2.3.	в зоните на кръстовищата.	22
5.4.2.4.	от вида „челен удар между МПС“	22
5.4.3.	Обезопасяване на местата и участъците с концентрация на ПТП.	23
5.5.	За по-безопасни пътни превозни средства.	23
5.5.1.	Провеждане на политика за обновяване на автомобилния парк преимуществено с по-безопасни автомобили.	24
5.5.2.	Повишаване и поддържане на техническата изправност на парка от ППС посредством всеобхватен и усъвършенстван технически контрол	25
5.5.3.	Създаване на условия за своевременно внедряване на положителните практики и международните стандарти	25
5.5.4.	Повишаване на безопасността на двуколесните превозни средства, не моторизирани превозни средства и селскостопанската и горската самоходна техника	25
5.5.5.	Повишаване и поддържане на техническата изправност на ППС чрез извършване на качествен ремонт и техническо обслужване	26
5.6.	Стимулиране използването на съвременни технологии за повишаване на пътната безопасност	26
5.7.	Подобряване на услугите за спешна помощ и грижите за намаляване на последствията от ПТП	26
5.7.1.	Усъвършенстване на системата за оповестяване за настъпилото ПТП с пострадали хора	27
5.7.2.	Усъвършенстване на системата за оказване на долекарска медицинска помощ.	27
5.7.3.	Оптимизиране времето за пристигане на екипите за оказване на специализирана медицинска помощ.	27
5.7.4.	Усъвършенстване на системата по оказване на болнична травматологична помощ и оценка на нейното качество.	27
5.7.5.	Усъвършенстване на системата за оказване на посттравматични грижи за пострадалите при ПТП.	27
5.7.6.	Разширяване на научните изследвания и прилагането на положителните световни практики.	28
6.	КЛЮЧОВИ ФАКТОРИ	28
6.1.	Ограничаване влиянието на превишената и несъобразена скорост	28
6.1.1.	Повишаване знанията на участниците в движението за влияние на скоростта върху безопасността на движението	29
6.1.2.	Оптимизиране на скоростните режими на движение по пътищата	29
6.1.3.	Ускорено изграждане на елементи от инфраструктурата, осигуряващи спазването на въведените скоростни режими	29

6.1.4.	Повишаване ефективността на контрола върху скоростните режими на движение	30
6.2.	Намаляване броя на водачите, управляващи под въздействието на алкохол, наркотици или други упойващи вещества	30
6.3.	Повишаване ползваемостта на обезопасителните колани, каски и детските обезопасителни системи	31
6.4.	Ограничаване на разсейването по време на шофиране	32
6.5.	Ограничаване влиянието на умората върху тежките ПТП	33
6.6.	Ограничаване на агресията по пътищата.	34
7.	ЦЕЛЕВИ ГРУПИ	34
7.1.	Пешеходци	34
7.2.	Велосипедисти	36
7.3.	Мотоциклетисти и мотопедисти	36
7.4.	Движение в градска среда	37
7.5.	Нови водачи	38
7.6.	Водачи в напреднала възраст	38
7.7.	Неправоспособни водачи	39
7.8.	Пътници	39
7.9.	Деца	40
7.9.1.	Общо	40
7.9.2.	Подобряване на безопасността на децата пешеходци	41
7.9.3.	Безопасен превоз на деца	41
7.9.4.	Безопасно управление на велосипед	41
7.10.	Водачи на МПС за превоз на пътници и товари	42
8.	УСЪВЪРШЕНСТВАНЕ НА НОРМАТИВНАТА УРЕДБА И ПОДОБРЯВАНЕ НА НАЦИОНАЛНАТА СИСТЕМА ЗА СЪБИРАНЕ, ОТЧЕТ И АНАЛИЗ НА ДАННИТЕ ЗА ПЪТНОТРАНСПОРТНОТО ПОВЕДЕНИЕ НА УЧАСТНИЦИТЕ	43
9.	ФИНАНСИРАНЕ	43
10.	МОНИТОРИНГ	44
11.	ЗАКЛЮЧЕНИЕ	44
12.	ПЪТНОТРАНСПОРТНА ОБСТАНОВКА	45
12.1.	Исторически преглед на жертвите от ПТП	45
12.2.	Брой на загиналите при ПТП по десетилетия	46
12.3.	Брой на загиналите в Европейските държави на 1 милион жители	46
12.4.	ПТП през 2010 г. - база за Десетилетието за действия за безопасност в движението по пътищата 2011-2020	47
13.	ПРЕГЛЕДЪТ НА СТАТИСТИЧЕСКИТЕ ДАННИ ЗА ПЪТНОТРАНСПОРТНИТЕ ПРОИЗШЕСТВИЯ И ЖЕРТВИТЕ ПРИ ТЯХ ДАВАТ ВЪЗМОЖНОСТ ДА СЕ НАПРАВЯТ НЯКОИ ОЦЕНКИ	55

Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 - 2020 г. е политически рамков документ, задаващ насоките за изпълнение на политиката за подобряване условията за движение по пътищата и намаляване на жертвите при пътнотранспортни инциденти.

Стратегическият документ е израз на политическата ангажираност на правителството на европейското развитие на България и е в съответствие с неговата програма 2009 - 2013 г. и Стратегията за национална сигурност на Република България 2011-2020г.

Стратегията се вписва в контекста на развитието на европейските политики в областта на безопасността на движението и обявеното от ООН „Десетилетие за активни действия за безопасност на движението по пътищата 2011-2020г.

## **1. УВОД**

Катастрофите по пътищата водят до огромни социални и икономически загуби за обществото. Пътнотранспортните инциденти все повече се превръщат в сериозен проблем на българското здравеопазване, тъй като оказват пряко влияние върху смъртността и заболяемостта на населението.

За периода 2000 - 2010 г. по пътищата на страната в резултат на ПТП са загубили живота си 10 627 граждани. 98 770 са получили специализирана медицинска помощ след сериозни наранявания, част от тях са останали с трайни увреждания за цял живот.

Съществува тенденция на ограничаване на тежките ПТП и жертвите при тях през периода. Най-малък е броят на загиналите през 2010 г. - 775, което представлява най-ниската стойност от 1966 г. до 2010 г.

Независимо от големия спад на жертвите през 2010 г. броят на загиналите - 102 на 1 000 000 души население, е висока смъртност, около 2,5 пъти по-висока от смъртността по пътищата в редица европейски страни, като Англия, Холандия, Швеция и др.

В резултат на пътнотранспортните произшествия националните икономики всяка година търпят загуби в размер над 2% от брутния вътрешен продукт. През 2009 г. в рамките на Европейския съюз са отчетени загуби от ПТП в размер на 130 млрд. евро.

Голяма част от пътнотранспортните произшествия са предотвратими и са отражение на съществуващото поведение на участниците в движението, нивото на конфликтност на пътната инфраструктура и нейната активна и пасивна безопасност, техническата изправност на автомобилния парк и неговата активна и пасивна безопасност, както и състоянието на долекарската и специализираната медицинска помощ.

Намаляването на жертвите и загубите в резултат на пътнотранспортните произшествия следва да се търси в изменението на тези определящи аварийността фактори, чиято промяна изисква целенасочени действия и адекватни инвестиции.

## **2. ПРЕДМЕТ НА СТРАТЕГИЯТА**

През изминалите години се запази тенденцията за абсолютизиране на грешките и нарушенията на участниците в движението като причини за ПТП, поради което усилията бяха насочвани предимно към увеличаване размера на санкциите и превенция за повишаване на познанията на участниците в движението.

Без да се омаловажава тази дейност, благодарение на която се постигнаха определени положителни резултати, следва да се отбележи, че процесът на пътното движение е непрекъснато взаимодействие между трите основни фактора, определящи движението и неговата безопасност - поведението на участниците в движението, безопасността на пътната инфраструктура и на автомобилния парк, както и особено важния показател за намаляване на последствията - своевременната долекарска и специализирана медицинска помощ.

Еднакво внимание следва да се отделя за усъвършенстване на всеки от тези показатели чрез разработване на цели и програми за постигането им.

Особено актуално е въвеждането на транспортна система, толерантна към грешките, безотказна към нарушенията и пазеща човешкото тяло от фатални наранявания. В тази насока определено значение имат дейностите по формиране на безопасно поведение на участниците в движението, изграждане и подържане на ниско конфликтна пътна инфраструктура, даваща ясни послания към участниците в движението и осигуряваща защитата им при фатални грешки, автомобилен парк с висока степен на техническа изправност, активна и пасивна безопасност и своевременната медицинска помощ.

Постигането на положителни резултати в тази насока изисква, от една страна, нов вид взаимодействие между държавните институции и неправителствения и частния сектор, а от друга - нов вид култура в управлението на безопасността на движението на национално, регионално и общинско ниво, в предприятията, учебните заведения и в семейството.

В този смисъл предмет на националната стратегия са обществените отношения, факти и обстоятелства, оказващи неблагоприятно влияние върху безопасността на движението, но същевременно и всичко онова, което притежава противодействащ ефект спрямо тежките ПТП и тежестта на последствията.

## **3. ПРИНЦИПИ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО**

В основата на настоящата стратегия за формиране на политиката по безопасността на движението стои тезата, че по-голямата част от катастрофите са предотвратими и че намаляването на загубите от пътнотранспортните

произшествия е преди всичко грижата за конкретния човек, бъдещето и просперитета на нацията. Намалването на нещастията по пътищата изисква обединяване на усилията на институциите и воля за провеждане на конкретни дейности за безопасно функциониране и намаляване на грешките на системата водач - автомобил - път. В тази връзка философията на настоящата стратегия е подчинена на следните принципи:

### ***3.1. Принцип на ограничените човешки възможности***

Човек естествено допуска грешки. Човешкият организъм е с ограничени възможности. Ние всички правим грешки и трябва добре да познаваме границите на нашите способности. За осигуряване безопасността на движението следва да се откриват, систематизират и анализират човешките грешки и да се прилагат подходи за тяхното елиминиране и смекчаване на тяхното действие.

### ***3.2. Човешкото тяло е лесно наранимо***

Човешкото тяло има ограничени възможности да понася удари. Превишаването пределите на тези възможности води до наранявания и смърт. Безопасността изисква създаването на такава пътнотранспортна система, при която усилията, които се получават при ПТП, да са в границите на възможностите на човешкото тяло да понася удари. Това означава, че пътното превозно средство трябва да защити пътниците и другите участници в движението. Проектантите на пътната инфраструктура и тези, които я експлоатират, трябва да отчитат тези ограничения. Следва да се отчитат и възможностите на уязвимите участници в движението като пешеходци, велосипедисти, мотористи да понасят удари без сериозни последствия.

### ***3.3. Безопасността на движението е споделена отговорност***

Безопасността на транспортната система е функция от отговорното поведение на участниците в движението, съчетано с експертните качества и усърдие на проектантите и инженерите на пътната инфраструктура, безопасността на автомобилния парк, качеството на долекарската и специализирана медицинска помощ.

Безопасното участие в движението е съвместна отговорност на неговите създатели, организатори и потребители. Политиката за пътна безопасност следва да се реализира и през отраслите като енергетика, околна среда, здравеопазване, наука и образование, нови технологии, застраховане, търговия, и др.

Споделената отговорност изисква конкретни действия на държавните институции, регионалните и общински власти, неправителствените организации, частния сектор и гражданското общество.

### ***3.4. Транспортната система е приятел на човека***

Пътнотранспортната система като жизнен фундамент е реална илюстрация на основните закони на природата, управляващи движението на обектите във времето и пространството.



Безопасността на транспортната система зависи от успешното изолиране на източниците на кинетичната енергия, с което се цели намаляване на силата на сблъсъка, а когато това е невъзможно да се постигне контролирано разпръскване на кинетичната енергия, така че да не бъде превишена критичната здравословна и жизнена граница на уязвимост на човешкото тяло.

### ***3.5. Нарастване употребата на общественя транспорт***

Автобусите и влаковете са по-безопасен транспорт от автомобилите и мотоциклетите. Метрополитенът няма конфликти с наземното движение. Колкото по-малко хора карат автомобили и мотоциклети, толкова по-малко катастрофи ще се случат. По-масовото използване на алтернативни видове транспорт ще намали задръстванията и вредните емисии и ще подпомогне устойчивото развитие.

## **4. ЦЕЛ И ВИЗИЯ**

### ***4.1. Визия за безопасно движение по пътищата***

Визията за безопасно движение по пътищата на България през периода 2011 - 2020 г. е „Безопасността на движението е право и отговорност на всички”.

Всеки гражданин притежава фундаменталното право и същевременно е отговорен пред другите за осигуряване на безопасно движение по пътищата.

Държавата носи отговорност нейните граждани да се чувстват в безопасност на обществени места и за безопасното им придвижване като участници в движението по пътищата.

### ***4.2. Цел на стратегията***

Целта на стратегията е намаляване на последствията от пътнотранспортните произшествия към 2020 г. спрямо показателите за 2010 г.

#### ***4.2.1. Намаляване броя на убитите при ПТП с 50%.***

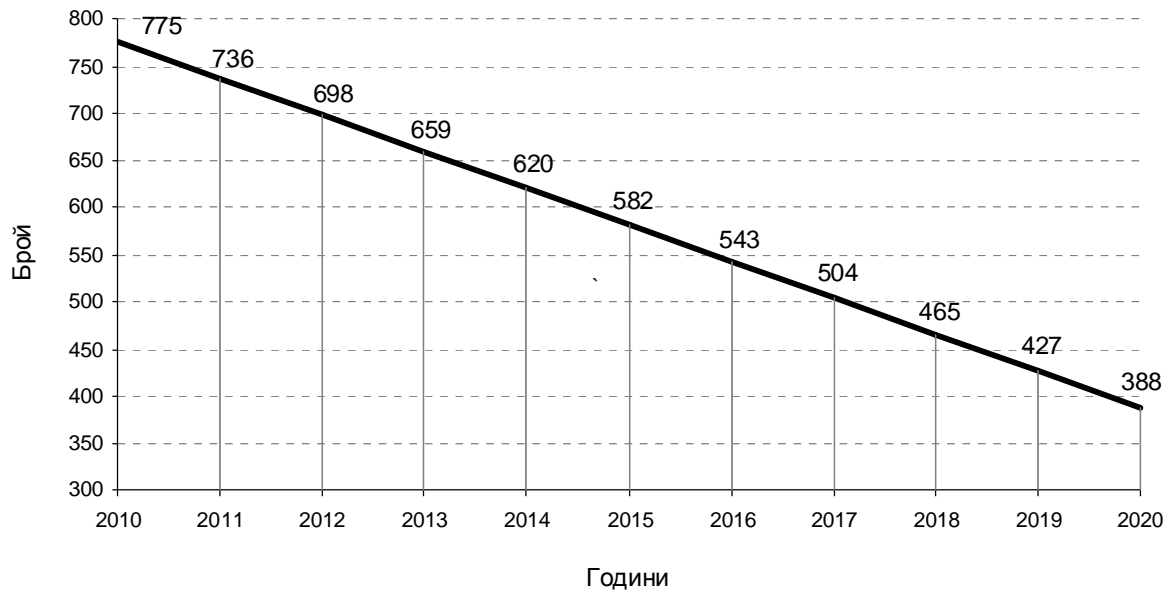
*През 2020 г. техният брой не трябва да надвишава 388.*

#### ***4.2.2. Намаляване броя на тежко ранените при ПТП с 20%.***

*През 2020 г. техният брой не трябва да надвишава 6363.*

### 4.3. Темп на намаляване на жертвите съгласно целта на стратегията

Темп на намаляване на броя на убитите, средно годишно, за да се изпълни поетия ангажимент за намалението им с 50% до 2020



## 5. СТРАТЕГИЧЕСКИ НАПРАВЛЕНИЯ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО

### 5.1. Подобряване на управлението на безопасността на движението

#### 5.1.1. Загуби от пътнотранспортните произшествия

Приблизителна стойност на материалната щета от един единствен загинал от ПТП на пътя, без да се отчитат неизмеримите стойности на емоционалната вреда, може да се изчисли, като се определят разходите: за спешна медицинска помощ; последващи медицински грижи и манипулации; от временната или постоянната загуба на работоспособност, социални разходи за подпомагане на инвалидите; посещение и първоначални процесуални действия; разследване и изясняване на обстоятелствата и отговорността за произшествието; разходи за наказателни и граждански съдопроизводства; по изпълнение на наказанията; унищожени и повредени превозни средства; повреди на пътната инфраструктура; задръствания; временно преустановяване на движението; разходи за застрахователния сектор и т.н.

По информация на ЕИК на ООН и ЕСПБ загубите от пътнотранспортните произшествия възлизат на 2% от brutния вътрешен продукт на държавата.

През 2009 г. загубите от пътнотранспортните произшествия в Европейския съюз надвишават 130 милиарда евро.

#### 5.1.2. Повишаване ролята на институциите за решаване проблемите на безопасността на движението

Постигането на трайни резултати за намаляване на жертвите от пътнотранспортните произшествия изискват конкретизиране на ангажиментите

на институциите по осигуряване на безопасността на движението по пътищата. В тази насока всяка една институция на централно, регионално, местно, отраслово и друго ниво следва да изпълнява своя собствена политика за постигане целите на стратегията за намаляване на жертвите при ПТП чрез реализацията на конкретни планове и програми за действие.

#### *5.1.3. Диалог с гражданското общество по проблемите на безопасността на движението*

Безопасността на движението изисква приобщаване на гражданското общество към проблема на пътния травматизъм и изграждането на активна мрежа от партньори. За целта са необходими конструктивен диалог, обмяна на опит и участие в съвместни проекти.

#### *5.1.4. Активизиране на неправителствените организации за решаване на проблемите на безопасността на движението по пътищата*

Неправителствените организации са основен проводник на обществената активност и форма на ангажираност. Те имат решаваща роля в изграждането на стабилна държавно-обществена коалиция, която да генерира полезни предложения, проекти, програми и инициативи за подобряване обстановката по пътищата. За активизиране на неправителствения сектор е необходимо да се подобри координацията с водещите държавни институции за постигане на ефективен, интензивен и ползотворен обмен и комуникация.

#### *5.1.5. Активизиране на здравната общност в процеса на решаване проблемите на безопасността на движението*

В повечето страни от Европейския съюз активна и дори водеща роля при решаване на проблемите на безопасността на движението има здравният сектор. В световен мащаб ООН е определила Световната здравна организация за главен координатор на дейността по намаляване на жертвите по пътищата.

Провеждането на политика за подобряването на спешната медицинска и долекарска помощ, рехабилитационните и следболничните мероприятия на социална реинтеграция определено може да повлияят върху тежестта на последствията от пътнотранспортните произшествия.

Здравния сектор ежедневно се бори за спасяването живота и здравето на пострадалите от пътнотранспортните произшествия. Свързването на последствията от пътнотранспортните произшествия с поведението на участниците в движението има определен въздържащ ефект към тежките пътнотранспортни произшествия.

#### *5.1.6. Активна регионална политика за решаване проблемите на безопасността на движението*

Националната политика по безопасност на движението се провежда реално в регионите. Неин проводник и изпълнител са областните управи и общинските администрации, чийто служебен приоритет е подобряване на жизнената

социална среда в интерес на териториалните общности, респективно на обществото в неговата цялост. Безопасността на движението е неизменен, жизненоважен, динамичен и характерен фактор за ежедневието на гражданите не само в урбанизираните райони с висока концентрация на населението, но и за жителите на извънградските населени места. Областните и общинските власти като непосредствен проводник и реализатор на държавната политика осъществяват в качеството си на администрация пряк контакт с гражданите. Местните власти най-добре познават характера и особеностите на движението по пътищата в региона, което безспорно обосновава потребността от активна и отговорна позиция и ангажираност по проблемите на безопасността на движението. За целта е нужна по-ефективна и целенасочена координация с местните власти за подобряване обстановката по пътищата, участие в съвместни проекти, осигуряване на съответна финансова подкрепа и методическа помощ, приобщаването на местни неправителствени организации и гражданите за намаляване на пътния травматизъм.

#### *5.1.7. Алтернативни форми на придвижване*

За насърчаване използването на алтернативни форми на придвижване е необходима рамкова политика на национално и местно ниво, за да възникне основание за промяна. За целта следва коренно да се промени качеството на алтернативните форми на придвижване, в това число и безопасността на движение. Основната цел, която се преследва с алтернативния транспорт, е да намалее ползването на личния автомобил. В тази връзка е нужно:

- повишаване качеството на обществения градски и железопътен транспорт по отношение на удобство, комфорт, точност и комуникативност;
- стимулиране на местните власти да развият обществения транспорт;
- ограничаване на вредните емисии, задръстванията и повишаване безопасността на движението;
- създаване на стандарти и предпоставки за екологични и транспортно ефективни инфраструктурни решения;
- приемане на система от санкции за опазване на околната среда от вредностите на автомобилния транспорт.
- насърчаване на пешеходното придвижване и карането на велосипед в контекста на предимствата за личното здраве и безопасността на движението.

#### *5.1.8. Корпоративна социална отговорност - обвързване на частния сектор и пазара с безопасността на движението*

Безопасността на движението не може да се постигне без участието на частния сектор. Частните организации притежават възможността да използват различни механизми за въздействие върху техните служители и партньори, като освен това могат да участват активно в подобряването на безопасността на движението и в качеството на капиталовложител. За привличане на бизнеса към проблема на пътния травматизъм следва да се провеждат целенасочени мероприятия:

- подобряване на взаимодействието между държавните институции и организациите от частния сектор за решаване проблемите на безопасността на движението;

- организиране на обществени мероприятия за популяризиране на публично-частното взаимодействие в областта на безопасността на движението.

#### *5.1.9. Безопасно шофиране през работно време*

В Европейския съюз 6 от 10 трудови злополуки, завършили с фатален край, са вследствие на ПТП, допуснати от водачи при отиване или връщане от работа или през работно време. В тази връзка следва да се контролира трудовата дисциплина при управление на МПС през работно време и спазване на правилата за движение, като се прилагат различни форми на въздействие:

- въвеждане на дисциплинарен механизъм за повишаване културата на водачите - държавни служители, към подобряване на личната и обществената безопасност на движението;

- подкрепа от частния сектор за подобряване и контрол върху културата на движение на служителите си, управляващи МПС през работно време, чрез въвеждане на механизми на въздействие;

- изучаване и прилагане на положителните практики в тази насока - Инструкцията на ООН за безопасно участие на техните служители в движението, разпореждането за забрана предаването и приемането на мобилни съобщения по време на движение за държавната администрация на САЩ, резултатите на проекта PRISE на Европейския съвет за пътна безопасност и др.

#### *5.1.10. Разширяване на държавно-общественото начало при решаване на проблемите на безопасността на движението*

- повишаване ролята на ДОККПБДП за координация между отделните институции и организации, по провеждане на политиката на Европейската комисия по безопасността на движението, стимулиране прилагането на положителните практики с доказана ефективност в европейските и други страни по света;

- повишаване ролята на областните комисии по проблемите на безопасността на движение по управление на процесите по безопасността на движението на областно ниво;

- повишаване ролята на общинските комисии по провеждане на политиката по безопасността на движението, определена в националните стратегии;

- повишаване ролята на училищните комисии по безопасността на движението за опазване живота и здравето на децата, създаване на безопасна инфраструктура в „училищните зони”, повишаване знанията и ангажиментите на родителите за безопасно движение и др.;

- административно укрепване на специализираните звена по безопасност на движението.

*5.1.11. Насърчаване провеждането на научноизследователска и развойна дейност по проблемите на безопасността на движението, както и изучаването и внедряването на положителните европейски и световни практики в тази насока.*

*5.1.12. Създаване на организация и условия за въвеждане на международния стандарт за управление на безопасността на движението ISO 39001*

*5.1.13. Подобряване на финансирането на безопасността на движението*

В тази насока следва да се търсят подходи както за целево финансиране, така и за имплантиране на проблемите на безопасността на движението в проектите, имащи отношение към основните фактори на транспортната система човек - автомобил - път. Доказано е, че 1 финансова единица, вложена в безопасността на движението, донася ползи в размер от 5 до 10 финансови единици.

***5.2. Подобряване на образованието и уменията на участниците в движението***

Участникът в пътното движение е първото звено от веригата на пътната безопасност и при него е най-голяма вероятността от грешки. Каквито и мерки да се прилагат, ефективността на политиката за пътната безопасност зависи от поведението на участниците в движението. В тази насока образованието, обучението и контролът по спазване правилата за движение са от съществено значение и следва да се осъществява през всичките етапи на човешкия живот.

Участниците в движението следва постоянно да се обучават по проблемите на безопасността по социални и училищни програми, служебни семинари, кампании и чрез медиите. Целта - предпазване на хората от пътни произшествия, изисква постоянно въздействие върху човешкото съзнание. Инициатори могат да бъдат правителствени и неправителствени организации, държавни предприятия и общини, търговски дружества и компании, училища, детски градини и др., а националната политика по осигуряване на безопасността на движението следва да насърчава и подкрепя дейността по непрекъснатото ограмотяване на обществото за постигане на адекватна реакция по проблема.

*5.2.1. В семействата*

- разработване на комплекс от средства и механизми за повишаване културата по безопасността на движението в семействата.

- систематизиране на опасностите, застрашаващи живота и здравето на децата в пътното движение, и използване на различни методи и средства опасностите да станат обект на ежедневно обучение в семействата.

- прилагане на личния пример на родителите за обучение на детето за безопасно участие в пътното движение.

Подкрепа за творчески изяви - създаване на разкази, стихотворения и песни за безопасно участие на децата в пътното движение.

#### *5.2.2. В детските градини*

- разработване на методи и средства и провеждане на единна политика за обучение на децата в детските градини.
- разпространяване на положителния опит по отношение на обучението за безопасно участие на децата от детските градини в пътното движение.
- организиране и провеждане на състезания, конкурси, викторини и др. по безопасност на движението за семейства с деца в предучилищна възраст.

#### *5.2.3. В началното училище*

- разработване и прилагане на единна политика за обучение на децата за формиране на знания и умения за опасностите в пътното движение, които застрашават здравето и живота;
- създаване на система за поетапна проверка на знанията и уменията и издаване на сертификат за безопасно участие като пешеходци и велосипедисти;
- обучение на децата в извънкласните форми - Национална викторина по безопасност на движението, Републикански комплекс по приложно колоездене, Деца обучават деца, Ученически патрули, Безопасен път „От дома до училище и обратно” и др.

#### *5.2.4. В средното образование:*

- изучаване на опасностите при управление на мотопеди, мотоциклети и автомобили;
- обучение по безопасно управление на МПС според възрастта на учениците;
- създаване на условия за обучение на учениците за придобиване на правоспособност за управление на МПС.

#### *5.2.5. В системата за подготовка на нови водачи на МПС*

- разработване на стратегия за усъвършенстване на системата за обучение и подготовка на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС въз основа на най-добрите европейски практики и директивите на ЕС;
- усъвършенстване на системата от програми за обучение на кандидатите на водачи и поетапното придобиване на пълни права за управление на МПС;
- усъвършенстване и обективизиране на процеса за провеждане на теоретичния и практическия изпит на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС. Необходими са по-широки познания и умения за оценка и избягване на рисковете в движението, за не агресивно, икономично и екологично шофиране;
- създаване на условия за обучение на лицата с ограничени възможности за водачи на МПС;
- създаване на система за повишаване знанията и уменията на новите

водачи след придобиване на правоспособност;

- създаване на система от критерии за оценка качеството на подготовката на водачите на МПС;

- Усъвършенстване на системата за обучение на преподавателите, които извършват обучението на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС

#### *5.2.6. Продължаващо обучение*

- създаване на организация и законови предпоставки за продължаващо обучение на водачите на МПС;

- поощряване повишаването на уменията на водачите за, управление при сложни условия и критични ситуации;

- подкрепа изграждането на полигони за управление при сложни условия и критични ситуации;

- усъвършенстване на системата за обучение на водачите, загубили правата си и част от контролните си точки;

- въвеждане на система за обучение на водачите през определен период от време;

- създаване на система за повишаване на знанията и уменията на водачите над 65 г. възраст;

- усъвършенстване на системата на проверочния изпит.

#### *5.2.7. Кампании*

- провеждане на кампании за повишаване знанията и отговорността на участниците в движението.

- поощряване създаването на коалиции на базата на публично-частното партньорство за провеждане на тематични кампании по безопасност на движението.

#### *5.2.8. Медии*

- целенасочена медийна политика за отразяване на опасностите по пътищата, повишаване познанията на участниците в движението и отговорността на отделните институции и организации за безопасно движение по пътищата;

- обобщаване и разпространение на положителните практики по отразяване на опасностите по пътищата и изясняване на причините за тежките ПТП със загинали и ранени хора;

- поощряване създаването на специализирани предавания по електронните и на поредици в печатните медии.

#### *5.2.9. Културни институции*

- създаване на организация за поощряване издаването на литературни, музикални и други произведения за повишаване на културата и промяна в менталитета на хората по отношение безопасността на движението.



### *5.2.10. Повишаване на застрахователната култура на участниците в движението*

- създаване организация за внедряване на системата бонус-малус за оценка поведението на участниците в движението и определяне премиите по застраховките на МПС и задължителната застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите.“

### **5.3. Повишаване на контрола по спазване правилата за движение**

Ефективността на политиката за осигуряване на безопасност на движението по пътищата до голяма степен зависи от интензивността на контрола по спазване на правилата за движение. Контролът по спазване на правилата за движение остава ключов фактор за създаване на условия за значително намаляване на смъртните случаи и нараняванията особено когато е широко оповестен.

Превишената скорост, шофирането след употреба на алкохол и не употребата на предпазните колани и каски се считат за трите основни фактора за смъртните случаи по пътищата.

Мерките за засилване на контрола по спазване правилата за движението по пътищата включват:

- усъвършенстване на стратегията и тактиката за осъществяване на контрол по спазване на правилата за движение по време и място в съответствие с резултатите от аварийността и потенциално опасните участъци и интервали;
- изграждане на национална система от технически средства и системи за контрол за автоматично регистриране на нарушенията на правилата за движение по пътищата;
- своевременно адаптиране и прилагане на най-добрите европейски практики за контрол върху процеса по спазване на правилата за движение;
- изменение на свидетелството за управление с цел създаване на възможности за записване на наложените наказания в него;
- повишаване дисциплината и отговорността на участниците в движението чрез създаване на единна база данни на нарушенията като водачи, пешеходци, пътници и други участници в движението;
- изграждане на системата за осигуряване на трансграничен контрол за обмен на информация в областта на безопасността на движението;
- разработване на стратегия и тактика и осигуряване на необходимото техническо и законодателно обезпечаване на дейността по ограничаване на случаите на управление на МПС от водачи под въздействието на наркотични вещества;
- популяризиране на системата „Вие употребявате алкохол - ние управляваме“;
- усъвършенстване на системата за контрол на умората на водачите на МПС;
- усъвършенстване на системата за контрол по спазването на скоростните режими за движение в населените и извън населените места;

- усъвършенстване на контрола по ползването на обезопасителните средства в МПС - обезопасителни колани, обезопасителни каски и детски задържащи системи;
- усъвършенстване на системата и законодателството с цел ограничаване на случаите на разсейване на водачите на МПС - ограничаване ползването на мобилни устройства по време на движение, пушене, хранене, пиене и други действия, разсейващи водача на МПС;
- повишаване на ефективността на провежданите кампании относно спазването на правилата за движението. Насърчаване по широкото участие на медиите и неправителствените организации;
- стимулиране прилагането на нови технологии, предоставящи в реално време информация за ограниченията на скоростта, оборудване на МПС с ограничители на скоростта, блокиращи устройства при употреба на алкохол и др.;
- усъвършенстване на системата за контрол и на законодателството за ограничаване на случаите на управление на нерегистрирани МПС и МПС, управлявани от неспособни водачи;
- повишаване ефективността на контрола по отношение техническото състояние и оборудването на МПС;
- целенасочен контрол с цел намаляване на броя на МПС, управлявани от водачи без сключена задължителна застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“;
- усъвършенстване на системата и повишаване ефективността на действие на точковата система;
- усъвършенстване на системата и разширяване приложението на механизма на проверочния изпит;
- подобряване на координацията и повишаване на ефективността от взаимодействието между структурите на контролните органи на различните институции.

#### ***5.4. За по-безопасна инфраструктура***

Пътната инфраструктура е един от основните елементи на транспортната система, който осигурява мобилността на хората и същевременно оказва влияние върху безопасността на движението. Тя следва да осигурява оптимални условия за придвижване на всички участници в движението, да изпраща ясни и разбираеми послания към тях, да ги предпазва от грешки, и в случай на такива – нараняванията да са минимални.

При планирането, проектирането, изграждането, ремонта и поддържането на пътната инфраструктура, следва да се спазват изискванията, произтичащи от директиви и регламенти на Европейския съюз в тази област, на действащите технически стандарти и норми, както и да се отчитат и прилагат най-добрите практики, доказали своята ефективност в други страни по света. С цел постигане на по-ефективни резултати при подобряване на характеристиките на пътната инфраструктура за осигуряване на по-голяма безопасност на движението, следва

също така да се организира и провежда целева научноизследователска дейност, да се предприемат по приоритетност мерки за оптимизация на пътната инфраструктура в участъците от пътната мрежа с регистрирани високи стойности на ПТП, както и да се осъществява постоянен мониторинг за своевременно откриване, сигнализиране и обезопасяване на съответните участъци. В тази връзка следва да се развият последователни политики за устойчиво развитие на пътната инфраструктура с цел гарантиране на по-голяма безопасност на движението и да се предприемат действия за осигуряване на необходимите финансови средства.

#### *5.4.1. Общи направления*

##### *5.4.1.1. извън населените места:*

- подобряване по приоритет на безопасността на пътните инфраструктури - част от трансевропейската пътна мрежа - чрез прилагане на процедурите, свързани с оценка на въздействието върху безопасността в съответствие с Наредба № РД-02-20-14 от 29.09.2011 г. за обхвата и съдържанието на оценката на въздействието върху пътната безопасност и на одита за пътна безопасност, условията и реда за извършването им и за придобиване и признаване на професионална квалификация “одитор по пътна безопасност” ;

- периодично извършване на инспекции на републиканската пътна мрежа;

- усъвършенстване на нормативната уредба с цел гарантиране прилагането на високоефективни технологични решения за пътна безопасност в зависимост от класа и предназначението на пътя;

- предприемане на действия за извършване на анализ относно необходимостта от определяне на нов вид класификация на пътищата според тяхното предназначение и интензивност на движение;

- обобщаване на добрите европейски практики по обезопасяване на пътната инфраструктура, изследване на възможностите и рационалността от тяхното интегриране в нормативната и техническа уредба, както и предприемане на последващи действия в тази връзка;

- анализиране с цел квалифициране на пътищата от републиканската пътна мрежа според нивото на тяхната безопасност;

- извършване на анализи на регистриращите се тежки пътнотранспортни произшествия от гледна точка на влиянието на пътната инфраструктура върху тяхното настъпване с цел предприемане на мерки за ограничаване на тяхната повторемост;

- разработване на краткосрочни и дългосрочни мерки за обезопасяване на крайпътното пространство, осигуряване на т.нар. “свободна от препятствия крайпътна зона” с цел намаляване на ПТП от вида “напускане на платното за движение”, “челен удар между МПС”, ПТП в зоните на хоризонталните криви и в зоните на кръстовищата и др.;

- предприемане на действия за ангажиране на специализираните висши и средни учебни заведения, научни институти, неправителствени и браншови организации по темата за повишаване на безопасността при движение по

пътищата, включително и за безопасността на пътната инфраструктура, както и за осъществяване на устойчива политика и дейност от страна на общинските власти по отношение обезопасяване на общинската пътна мрежа;

- насърчаване изграждането на републиканска велодрежа и интегрирането ѝ към общоевропейската;

- анализ и подготовка на програма за обезопасяване на железопътните прелези по пътищата в населените и извън населените места.

#### *5.4.1.2. в населените места:*

- разработване на нова и подобряване на съществуващата нормативна уредба за качествено проектиране и изграждане на транспортно-комуникационни мрежи и техните елементи в населените места от гледна точка на безопасността на движение;

- разработване на нормативна уредба, стратегически документи и инвестиционни планове за изграждане на зони с успокоен трафик, „зони 30”, училищни зони, пешеходни зони, жилищни зони;

- разработване на насоки и прилагане на мерки за намаляване на пешеходните злополуки в населените места;

- ограничаване на възможностите за движение с високи скорости на транзитно преминаващите МПС по републиканската пътна мрежа през урбанизираните територии (приоритетно в случаите когато отделни пътни участъци се пресичат на едно ниво с други видове пътища).

- изграждане на подземни, наземни и надземни паркинги с цел освобождаване на пътното платно от спрели и паркирани автомобили, за намаляване на задръстванията и ускоряване придвижването на МПС.

#### *5.4.2. Ограничаване на ПТП*

##### *5.4.2.1. от вида „напускане на платното за движение”:*

Когато МПС напусне платното за движение резултатите често са пагубни. Повече от 30% от всички жертви по пътищата през 2010 г. са в резултат на излизане на МПС от пътя с последващи преобръщания или удари в неподвижни препятствия. За намаляване на пътнотранспортните произшествия с фатален край или тежки наранявания вследствие напускане на платното за движение от МПС, трябва да се положат усилия за оптимизация на пътната инфраструктура, за минимизиране на риска от преобръщане или удар в неподвижно препятствие и др.

Според статистиката вероятността от напускане на платното за движение през нощта е три пъти по-голяма в сравнение с тази през деня. За повишаване на риска от ПТП допринася липсата на видимост, която може да бъде компенсирана чрез по-добрата маркировка на платната и лентите за движение. Във връзка с това се препоръчва:

- разработване на програма за подобряване на информираността на водачите на МПС за пътната обстановка;

- въвеждане на стандарти за безопасност при планиране на крайпътни участъци и прилагане на мерки за ефективен контрол относно спазването на изискванията;
- използване на съоръжения и подходяща маркировка за успокояване на движението при навлизане в опасни зони от пътя /напр.: изпълнение на тресящи полоси в края на платното за движение и др./;
- укрепване на банкетите, разширяване на свободните от препятствия зони;
- избиране на подходящи скоростни режими, гарантиращи устойчивостта на автомобила;
- изпълнение на програми за подобряване на пътното поддръжане;
- подобряване на практиките за подбор, инсталиране и поддръжка на защитни съоръжения;
- прилагане на екологично приемлив начин за обезопасяване или отстраняване на опасни дървета и други неподвижни препятствия с цел осигуряване на свободна крайпътна зона съгласно експертни препоръки и международни практики в тази област;
- разработване и прилагане на насоки за подобряване обезопасяването в зоната на канавките и обратните наклони с цел намаляване на преобръщанията.

#### *5.4.2.2. в зоните на хоризонталните криви:*

В зоните на хоризонталните криви (завоите) през 2010 г. вследствие на ПТП са загинали 180 и са били ранени 1675 души. В извън населените места всеки четвърти загинал е при произшествие, което е настъпило в зона на хоризонтална крива. Наред с постоянна работа за повишаване на знанията на водачите по отношение опасностите в тези зони и развитие на уменията им за правилно преодоляване на тези криви предвид особеностите на физическите процеси, които се развиват там, следва паралелно да се работи за повишаване безопасността от гледна точка на подобряване на пътната инфраструктура в следните насоки:

- подобряване на видимостта в зоните на хоризонталните криви;
- подобряване на сигнализацията с цел своевременно предоставяне на информация на водачите на ППС за характера на кривата;
- поддръжане в изправност на пътната маркировка в зоните на опасните криви;
- разработване и включване на конкретни проекти за реконструкция или ново строителство в инвестиционните планове за развитие и поддръжка на отделните пътни мрежи, целящи подобряване на пътното трасе в отделни участъци чрез намаляване или премахване на отделни хоризонтални криви, както и други в този аспект;
- поставяне на предупреждения за водачите за кривите с регистрирани множество тежки пътнотранспортни произшествия;

- мероприятия за разделяне на насрещно движещите се автомобилни потоци в зоните на хоризонталните криви, при които са регистрирани множество тежки пътнотранспортни произшествия;
- поощряване изграждането на т.нар. „тресящи полоси“;
- създаване на организация за постоянен контрол на аварийността в зоните на хоризонталните криви;
- периодично обобщаване и ускорено прилагане на добрите европейски практики по обезопасяване на хоризонталните криви.

#### *5.4.2.3. в зоните на кръстовищата.*

В зоните на кръстовищата през 2010 г. са загинали 80 и са били тежко ранени 1883 граждани. Значително намаляване броя на загиналите и на ранените, вследствие на пътнотранспортни произшествия в зоните на кръстовищата, може да бъде постигнато чрез предприемане на мерки за понижаване на скоростта на движение на МПС в подходите към кръстовищата, изграждане на защитни съоръжения за отделните участници в движението и др. Пътнотранспортните произшествия в зоните на кръстовищата могат да бъдат намалени и чрез:

- реконструкция на съществуващи кръстовища в кръгови кръстовища, което следва да доведе до намаляване броя на конфликтните точки, намаляване на скоростта на движение при приближаване и преминаване през кръстовищата и др.;
- осигуряване на независим контрол и технически проверки от гледна точка на пътната безопасност на проектите за изграждане на нови и рехабилитация или реконструкция на съществуващи пътища;
- изграждане на повдигнато пътно платно при отделни кръстовища с цел намаляване на скоростта при преминаване, предимно в населените места;
- изграждане на обезопасени спомагателни острови за осигуряване на безопасно пресичане на платното за движение от пешеходците;
- механично предупреждение на водачите за приближаване към кръстовище, при което пресечният път е с предимство;
- проучване и прилагане на мерки за успокояване на движението.

#### *5.4.2.4. от вида „челен удар между МПС“*

Челните удари между МПС са едни от най-тежките пътнотранспортни произшествия, при които смъртността е изключително висока. Често те са в резултат от неправилни решения от страна на водачите на МПС за извършване на изпреварване, но също така не бива да се подценяват и навлизанията в лентата за насрещно движение поради разсеяност, умора или загуба на контрол вследствие на техническа неизправност на автомобила. Особено тежък е проблемът с високите скорости по двулентовите пътища с интензивно движение. Съществуват и следва да се прилагат различни мерки, които могат да доведат до намаляване на опасностите от челни удари по тези пътища, като:

- въвеждане на разделителни елементи, които да възпрепятстват навлизането в насрещното движение на МПС;

- изграждане на допълнителна лента за движение и изпреварване (приоритетно в участъците с наклон при изкачване);
- разделяне на насрещно движещите се потоци с по-широка разделителна ивица, очертана с маркировка;
- ограничаване на възможностите за навлизане в насрещните ленти за движение в зоните на хоризонталните и вертикалните криви и др.

#### *5.4.3. Обезопасяване на местата и участъците с концентрация на ПТП:*

- управление на безопасността на пътната инфраструктура чрез мерки за отстраняване на недостатъци на участъци с висока аварийност и места с концентрация на пътнотранспортни произшествия;
- извършване на инспекции на пътната инфраструктура с цел превантивно откриване и намаляване на рисковете от катастрофи чрез прилагането на ефективни мерки и добри практики;
- създаване на организация за изпълнение на изискванията, произтичащи от директива 2008/96/ЕО относно откриването, обезопасяването и отстраняването на местата с концентрация на ПТП;
- участие в реализацията на проекти на ЕС, в това число и проекти за класификация на пътната мрежа по степента на нейната аварийност;
- своевременно специфично сигнализиране и маркиране на местата, на които са настъпили тежки пътнотранспортни произшествия със значим относителен дял на загинали и ранени участници в движението;
- обозначаване с пътни знаци и маркировка на опасни участъци ;канавки, дървета, рекламни табели и др.) в близост до пътя, в случай че отстраняването им е невъзможно или предстои;
- повишаване на видимостта при завои чрез поставяне на пътни огледала и др.;
- систематизиране, популяризиране и прилагане на добрите практики и съвременни решения за обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия по пътищата, които осигуряват безопасност на всички участници в движението.

#### *5.5. За по-безопасни пътни превозни средства*

Техническото състояние, пасивната и активната безопасност на парка от пътни превозни средства оказва съществено влияние върху броя на пътнотранспортните произшествия и последствията от тях. Подобренията в безопасността на пътните превозни средства могат да спомогнат за намаляване на жертвите и нараняванията по пътищата. Стабилен напредък в безопасността на движението оказват новият дизайн на МПС, по-добрата защита на пътниците, ефективното спиране, подобряването в осветлението, новите системи за предупреждение и контрол на устойчивостта, скоростта, системите на обезопасителните колани и въздушните възглавници и др.

Автомобилният парк в страната към 2010 г. наброява 3 284 916 пътни превозни средства. От тях до 5 години от датата на производство са само 8,4%,

от 5 до 10 години - 9,5%, от 10 до 15 - 24,3%, от 15 до 20 - 30,5% и над 20 г. - 27,3%. Всяко второ превозно средство, движещо се по пътищата на страната, е на възраст над 15 години. Делът на леките автомобили представлява 79,22%, на товарните - 11,1%, на мотоциклетите и моторните - 3,7% и на автобусите - 0,7%. Няма данни за броя на велосипедите и каруците, които се движат по пътищата на страната.

У нас има една изключително разнообразна гама от товарни автомобили. През последните години нараства броят на регистрираните мотоциклети.

Рискът от участие в ПТП с тежки последици на старите автомобили е значително по-голям. Изследване на тежки ПТП, завършили със смърт на място, през първото шестмесечие на 2011 г. показва, че близо 60% от автомобилите са били над 20 години.

Повишаването на безопасността на парка от пътни превозни средства е ключов фактор за постигане целите на националната стратегия за подобряване на безопасността на движението. Изследване сочи, че ако автомобилният парк се подмени с автомобили последно производство с висока степен на пасивна и активна безопасност, броят на жертвите по пътищата ще намалее веднага с 30%.

#### *5.5.1. Провеждане на политика за обновяване на автомобилния парк преимуществено с по-безопасни автомобили*

- утвърждаване на национална политика за обновяване на автомобилния парк с МПС с висока степен на активна и пасивна безопасност, особено тези, закупвани с държавни средства;

- насърчаване и подкрепа на гражданите за закупуване на нови по-безопасни автомобили, с повече системи за активна и пасивна безопасност. Стимулиране закупуването на МПС с безопасен дизайн и висока категоризация за безопасност по системата на EuroNCAP.

- насърчаване инсталирането на повече системи за безопасност, вкл. за напомняне ползването на обезопасителните колани, странични въздушни възглавници, подобряване защитата на пешеходците, електронни системи за контрол на стабилността, системи срещу задремване и др.;

- поетапно въвеждане на ограничения за регистрация на автомобили, които не притежават определени системи за безопасност. Постепенно въвеждане на задължително изискване при регистрация на МПС всички нови превозни средства да бъдат оборудвани с електронна стабилизираща система, като въвеждането на мярката следва да се извърши поетапно, като се започне от МПС за превоз на пътници и товари, и към 2014 г. за всички нови леки автомобили;

- въвеждане на строги правила за ограничаване монтирането на различни видове допълнителни съоръжения като решетки, ролбани и др., които застрашават безопасността на другите участници в движението.

#### *5.5.2. Повишаване и поддържане на техническата изправност на парка от ППС посредством всеобхватен и усъвършенствен технически контрол*



- усъвършенстване на качеството и обхвата на периодичните технически прегледи, както и повишаване на отговорността на пунктовете и ангажираните лица в тази насока;

- повишаване качеството на предпътните прегледи и повишаване отговорността на работодателите по отношение на техническите неизправности на МПС;

- усъвършенстване на системата и повишаване на обхвата за контрол на техническата изправност на пътните превозни средства на пътя с цел намаляване на броя на движещите се технически неизправни и необорудвани МПС;

- усъвършенстване на критериите за техническа изправност на ППС според спецификите на времето и сезона по отношение оборудването и видимостта;

- усъвършенстване и разширяване обхвата на контрола по изправността на ограничителите на скоростта, дигиталните тахометри, мъртвите зони при автомобилите за превоз на пътници и товари и др.;

- поощряване осигуряването на независим текущ и последващ мониторинг на дейността по проверка техническото състояние на МПС.

#### *5.5.3. Създаване на условия за своевременно внедряване на положителните практики и международните стандарти*

- създаване на условия и критерии за въвеждане на електронната заключалка за контрол употребата на алкохол от водачите за обществен превоз на пътници и товари;

- въвеждане на системи за своевременно автоматично уведомяване централите за спешна медицинска помощ за настъпило тежко ПТП;

- създаване на организация за своевременно адаптиране и прилагане на европейските директиви и международни стандарти, свързани с безопасността на пътните превозни средства;

- разработване на стандарти относно обезопасителните каски за мотоциклетисти и мотопедисти;

- усъвършенстване на изискванията относно пожарогасителните устройства в автомобилите и аптечките за долекарска медицинска помощ;

- разработване на стандарти за оборудване на облеклото на водачите на мотоциклети с елементи за безопасност.

#### *5.5.4. Повишаване на безопасността на двуколесните превозни средства, не моторизирани превозни средства и селскостопанската и горската самоходна техника*

- разработване на нормативи относно оборудването и видимостта на тези превозни средства.

#### *5.5.5. Повишаване и поддържане на техническата изправност на ППС чрез извършване на качествени ремонт и техническо обслужване*

- повишаване качеството на ремонтите и техническото обслужване на ППС, както и завишаване на отговорността на сервизите и ангажираните с тази дейност лица;

- създаване на условия и критерии за повишаване качеството на ремонтите и техническото обслужване на ППС;

- създаване на организация за контрол на извършваните ремонти.

### ***5.6. Стимулиране използването на съвременни технологии за повишаване на пътната безопасност***

Интелигентните транспортни системи притежават значителен потенциал за подобряване на безопасността на движението, тъй като предоставят изпреварваща информация за пътнотранспортната обстановка, подпомагат водача и намаляват вероятността от допускане на грешки, съкращават времето на откриване на настъпили тежки ПТП и др. Интелигентните транспортни системи предоставят възможности за по-ефективно използване на съществуващата пътна инфраструктура, подобряване на екологията, намаляване на задръстванията и повишаване на безопасността на движението. При тяхното проектиране и изграждане следва да се осигурява необходимата приемственост и съвместимост.

- създаване на организация и условия за изпълнение на изискванията на Европейската директива за интелигентни транспортни системи (ИТС);

- създаване на организация за изучаване и прилагане на положителните практики по използването на ИТС в дългосрочен план;

- разработване на различни форми на сътрудничество между държавата, индустрията, научните звена, неправителствените организации по прилагането на интелигентните транспортни системи;

- поощряване навлизането на пазара на МПС със системи подпомагащи безопасността на движението;

- създаване на предпоставки и условия за внедряване на системи, осигуряващи надеждна комуникация между самите МПС и между МПС и пътната инфраструктура;

- създаване на дългосрочни условия за внедряване на системи за управление на обществения транспорт, пешеходното и велосипедното движение.

### ***5.7. Подобряване на услугите за спешна помощ и грижите за намаляване на последствията от ПТП***

След настъпване на ПТП от съществено значение за спасяване на живота и намаляване на тежестта на последствията от нараняванията на пострадалите е своевременната и качествена доболнична и специализирана медицинска помощ. В тази връзка следва да се повиши оперативността при реагиране при тези ситуации, да се подобри способността на системата на здравеопазване и на другите системи за осигуряване на подходяща неотложна помощ и по-продължителна рехабилитация на жертвите на катастрофите. В тази насока следва да се отдели подходящо внимание за:

#### *5.7.1. Усъвършенстване на системата за оповестяване за настъпилото ПТП с пострадали хора*

- създаване на организация за подобряване на ефективността и бързината на спасителните операции при тежки ПТП чрез въвеждане на общоевропейската бордова система eCall за спешни повиквания от превозни средства;
- повишаване познанията на водачите относно необходимите действия в случай на тежко ПТП с ранени хора;
- провеждане на кампании за повишаване знанията и отговорността на хората за възможностите за бърза връзка при тежки ПТП, вкл. предварително записване в мобилните си устройства на телефоните 112 и на близки.

#### *5.7.2. Усъвършенстване на системата за оказване на долекарска медицинска помощ*

- разширяване интензивността и практическата насоченост на курсовете за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС;
- повишаване квалификацията на служителите от различните служби, които първи пристигат на ПТП - пътна полиция, пожарна безопасност, пътна помощ, крайпътни заведения и др.;
- създаване на условия за повишаване на квалификацията на водачите на МПС за обществен превоз на пътници и товари;
- създаване на условия за продължаващо обучение на водачите на МПС по оказване на доболнична помощ;
- разработване на норми и стандарти за различни по вид оборудвания (медицински чанти) за оказване на долекарска помощ в зависимост от МПС.

#### *5.7.3. Оптимизиране времето за пристигане на екипите за оказване на специализирана медицинска помощ*

- разработване на съответни стандарти, осигуряващи своевременното пристигане на специализираните екипи според времето и мястото на настъпване на ПТП;
- разработване на различни транспортни схеми, вкл. и с въздушен транспорт;
- повишаване на административния капацитет чрез използване на различни форми на публично-частното партньорство.

#### *5.7.4. Усъвършенстване на системата по оказване на болнична травматологична помощ и оценка на нейното качество*

#### *5.7.5. Усъвършенстване на системата за оказване на посттравматични грижи за пострадалите при ПТП*

- осигуряване на рехабилитация на ранен етап и подкрепа на пациентите с травми както и на лицата загубили роднини в резултат на ПТП, с цел свеждане до минимум както физическите така и психологическите травми;

- поощряване създаването на надлежни системи за застраховане на участниците в движението с цел финансиране рехабилитацията на жертвите на пътнотранспортните произшествия;

- подкрепа провеждането на задълбочено разследване на пътнотранспортните произшествия и приемане на ефективни правни мерки в случай на смърт и наранявания в резултат на ПТП с цел справедливо урегулиране и осигуряване на правосъдие за близките на загиналите и наранени хора;

- поощряване и стимулиране на работодателите които наемат на работа инвалиди пострадали от ПТП.

#### *5.7.6. Разширяване на научните изследвания и прилагане на положителните световни практики*

- поощряване на научните изследвания и разработки в областта на усъвършенстване на системата от мерки, свързани с нараняванията при ПТП;

- повишаване осведомеността на обществото относно видовете травми и последствията за хората, пострадали от ПТП, и отговорността на участниците в пътното движение.

## **6. КЛЮЧОВИ ФАКТОРИ**

### ***6.1. Ограничаване влиянието на превишената и несъобразена скорост***

Превишената и несъобразена скорост е основната, най-често срещана причина за загуба на управление на МПС, за удължения спиращен път и тежестта на повреди на човешкото тяло при ПТП. Най-често поради несъобразена и превишена скорост водачът на МПС не е в състояние да осъществи основното си задължение съгласно чл.20, ал. 2 от ЗДвП „да контролира непрекъснато пътното превозно средство, което управлява”. Правилният избор на скоростта за пътуване гарантира качеството на придвижване. Много често водачите забравят, че човешкото тяло трудно понася механични удари, лесно е ранимо и има праг на поносимост. Шансовете за оцеляване при катастрофа намаляват при определени скорости в зависимост от удара. При блъскане на автомобил и пешеходец тази скорост е 30 км/час, автомобил и велосипедист - 30 км/час, автомобил в дърво - 40 км/час, два автомобила при страничен удар - 50 км/час, автомобил - автомобил при челен удар - 70км/час.

Намаляването на скоростта на движение само с 5% може да доведе до намаляване броя на смъртните случаи с 20% и на ранените с 10%. Най-голямото намаление на броя на загиналите във Франция е постигнато вследствие намаление на средната скорост на движение с 10 км/час.

За постигане на по-безопасна скорост на движение по пътищата в страната се изисква прилагане на системен подход за оказване въздействие върху всички елементи на движението.

### *6.1.1. Повишаване знанията на участниците в движението за влияние на скоростта върху безопасността на движението*

- създаване на организация за провеждане на национални информационни кампании за ползата от пътуването с подходяща скорост, особеностите на движението по скоростните пътища и в населените места;

- повишаване на знанията и уменията на водачите при спиране и движение в хоризонтални криви;

- повишаване на знанията на участниците в движението по отношение повредите, които се нанасят на човешкото тяло при различни скорости при ПТП;

- организиране и провеждане на национален диалог за обяснение и обосновка на ползата от намалението на скоростта за безопасността и допълнителните екологични и икономически ползи, отнасящи се до намаляване на емисиите, разхода на гориво и шума.

- инициране на дискусия със застрахователите за насърчаване на доброволното монтиране на интелигентни системи за контрол на скоростта, устойчивостта и др. чрез по-ниски застрахователни премии, особено за младите шофьори;

- въвеждане на информационни системи за регистрация на скоростта на движение на МПС.

### *6.1.2. Оптимизиране на скоростните режими на движение по пътищата*

- актуализиране на скоростните режими по пътната мрежа в зависимост от функционалното предназначение на отделните участъци;

- актуализиране на скоростните режими по пътищата с недобро техническо състояние и елементи за по-ниски скорости, както и участъци с повишена концентрация на ПТП;

- изследване възможностите за въвеждане на диференцирано ограничение на скоростта за новите водачи при влошени метеорологични условия, през тъмната част от денонощието, при превоз на хора и др.

### *6.1.3. Ускорено изграждане на елементи от инфраструктурата, осигуряващи спазването на въведените скоростни режими*

- стимулиране и подкрепа на местните и общинските власти за увеличаване броя и обхвата на зони с ограничена скорост на движение, където има интензивно пешеходно и велосипедно движение;

- усъвършенстване на нормативната база с цел ускорено въвеждане в пътната инфраструктура на елементи и решения, ограничаващи скоростта на движение - кръгови кръстовища, изкуствени неравности, изнесени бордюри, повдигнати кръстовища, повдигнати пешеходни пътеки, зони 30 и др.;

- прилагане на различни форми на въздействие върху водачите чрез използване на различни форми на хоризонтална маркировка и вертикална сигнализация.

#### *6.1.4. Повишаване ефективността на контрола върху скоростните режими на движение*

- разработване на глобален план за изграждане на интегрирана национална система от технически средства и системи за контрол на скоростните режими по републиканската пътна мрежа, общинската мрежа и в населените места;

- разширяване използването на системи за „секционен” контрол на скоростта;

- усъвършенстване на организацията, тактиката и стратегията на контрол над скоростните режими, чрез използване на автоматичен и ръчен начин за регистрация на нарушенията, явни и неявни форми за контрол за по-висока разкриваемост на нарушенията;

- усъвършенстване на законодателството по отношение на контрола по спазване на скоростните режими, съкращаване на времето за административно обслужване и бърза събираемост на наложените глоби;

- създаване на организация и условия за прилагане на публично-частното партньорство при изграждане на системи за контрол на скоростните режими;

- усъвършенстване на системата за контрол на скоростните режими на МПС за обществен превоз на пътници и товари (включително изправността на ограничителите на скорост, показанията на цифровите тахографи и др.) и хармонизация на законодателството с цел подпомагане на трансграничния контрол;

#### *6.2. Намаляване броя на водачите, управляващи под въздействие на алкохол, наркотици или други упойващи вещества*

Алкохолът е един от основните фактори за ПТП с особено тежки последствия. Редица научни изследвания показват, че рискът от участие в катастрофа с жертви се увеличава с бързи темпове с увеличаване нивото на алкохола в кръвта на водача.

Проучвания в Швеция показали, че при намаляване на допустимата концентрация на алкохол в кръвта от 0,05 до 0,02 г/на хиляда е намалял броят на ПТП със загинали хора с 10%. Определено нулевият лимит е за предпочитане, за да не се разчита на собствената преценка на водачите относно количеството на консумирания алкохол.

Не е създадена обществена нетърпимост към управление на МПС от водач под въздействие на алкохол. Почти няма случай на тежко ПТП, при което пияният водач да е бил сам. Поради това и броят на загиналите пътници в автомобилите, управлявани от пияни шофьори, е по-голям от броя на загиналите шофьори. За ограничаване броя на ПТП с тежки последици по вина на водачи под въздействие на алкохол следва да се предприемат конкретни действия за:

- организиране на национални кампании и инициативи за повишаване познанията на населението относно опасностите, свързани с управлението на МПС от водачи под въздействие на алкохол, както и последиците при ПТП поради тази причина;

- усъвършенстване на нормативната база за противодействие на управлението на МПС от водачи под въздействие на алкохол с цел повишаване на нейната ефективност и прилагане на принципа на споделената отговорност към тези, които предоставят МПС, които се возят в него, които сервират алкохол;
- активизиране и техническо обезпечаване на дейността по противодействие на управлението на МПС от водачи под въздействие на алкохол с цел повишаване на разкриваемостта на този вид нарушение или престъпление;
- създаване на организация за широко обществено обсъждане за необходимостта от намаляване на допустимата граница на алкохол в кръвта на водача, особено на новите водачи и водачите за обществен превоз на пътници и товари;
- създаване на организация и определяне на случаите, при които в МПС се монтират задължително детектори за проверка употребата на алкохол от водача;
- създаване на организация за своевременно изучаване и внедряване у нас на положителните практики в европейските страни за противодействие на управлението на МПС от водачи под въздействието на алкохол;
- създаване на условия за даване на по-голяма обществена гласност за случаите на управление на МПС или причиняване на ПТП от водачи под въздействие на алкохол;
- разработване на цялостна нормативна база за противодействие на случаите на управление на МПС от водачи под въздействието на наркотици;
- разработване на програма за снабдяване на контролната система с необходимите технически средства за предварителен контрол и доказване наличието на наркотични вещества в кръвта на водачите на МПС;
- повишаване информираността относно лекарствата, при вземането на които управление на МПС е недопустимо.

### ***6.3. Повишаване ползваемостта на обезопасителните колани, каски и детските обезопасителни системи***

Ползваемостта на обезопасителните средства от водачите и пътниците оказва непосредствено влияние върху тежестта на нараняванията при ПТП на пътниците в автомобила или на мотоциклета. Изследвания на автомобилните производители показват, че обезопасителните колани намаляват с 30% броя на тежките наранявания и предотвратяват смъртните случаи до 50%. Децата, които не са обезопасени, са застрашени седем пъти повече при произшествие, отколкото при ползване на колани и детски седалки. През 2010 г. проверките относно ползваемостта на обезопасителните колани показаха, че 54,7% от водачите в леките автомобили използват колани, 51,4% - пътниците на предните седалки, а пътниците на задните седалки - 7,5%. Това са показатели, значително по високи в сравнение с ползваемостта през 2001 г., но са значително по-ниски от редица европейски страни, където ползваемостта е над 95%. През 2010 г. 3071 от пострадалите и пътуващите с автомобил и мотоциклет водачи и пътници не са ползвали обезопасителни средства, като 239 са загинали.

За да се повишат показателите при ползване на обезопасителни средства, следва да се предприемат действия за:

- провеждане на мащабни кампании за повишаване познанията на гражданите, като се търси широка обществена подкрепа от неправителствения и частния сектор;

- организиране на системен мониторинг на нивото на ползване на обезопасителните колани, каски и детски обезопасителни системи по региони и предприемане на система от мерки за повишаване на ползваемостта;

- организиране и провеждане на открити контролни проверки с участието на обществени организации и медии по отношение ползването на обезопасителните средства от водачите и пътниците в и на МПС;

- организиране и провеждане на обществени обсъждания за травмите, които се получават при не ползване на обезопасителни колани, каски и детски обезопасителни седалки;

- насърчаване закупуването на превозни средства, напълно оборудвани с обезопасителни средства, за защита от различни удари (въздушни възглавници за странични удари), системи за напомняне за поставяне на обезопасителните колани и др.;

- провеждане на кампании с акцент върху необходимостта от използване на обезопасителни каски при управление на двуколесни ППС и повишаване на видимостта им в тъмната част от денонощието.

#### ***6.4. Ограничаване на разсейването по време на шофиране***

Управлението на МПС изисква постоянно внимание и следене на пътнотранспортната обстановка, сигнализацията и маркировката, поведението на останалите участници в движението, показанията на различните прибори и т.н. Източниците за отвлечане на вниманието на водача, както в рамките на превозното средство, така и в околната среда са се увеличили значително през последните години. Съвременните превозни средства са съоръжени със сателитна навигация, сложни звукови системи, климатичен контрол, както и звуков и визуален сигнал за повреда на превозното средство, които се конкурират за вниманието на водача. Въпреки че е много трудно да се определи ефектът на всички тези източници на разсейване върху тежките произшествия по пътищата, те са признати като основен и потенциално нарастващ проблем. Конкретна статистика за броя на пътнотранспортните произшествия и пострадали хора поради разсейване на водача не се води. Изследване в Съединените американски щати показва, че през 2008 г. 6000 души са загинали в момента на приемане и предаване на мобилни съобщения. В инструкция на Организацията на обединените нации се посочва, че към разсейващите фактори се числят пушенето, пиенето и храненето по време на движение.

Използването на мобилни телефони води до значително увеличение на риска от катастрофи, независимо дали телефонът да се държи в ръка, или се използва устройството свободни ръце. Рисковете са по-високи за начинаещите шофьори. През 2010 г. са установени от контролните органи 22 694 случая на



разговор по мобилен телефон от водач по време на движение. Има доказателства в подкрепа на всички забрани за използването на мобилни телефони по време на шофиране.

Вредите от разсейване при шофиране могат да бъдат минимизирани, като се създадат възможности за:

- провеждане на информационни и контролни кампании за повишаване познанията на участниците в движението за опасностите от разсеяното шофиране;

- стимулиране вграждането в превозното средство на технологии, които помагат на водачите да избягват вредните последици от разсейването;

- активна контролна дейност по отношение ползването на мобилни телефони по време на движение;

- информацията от крайпътното пространство да бъде насочена предимно към управлението на пътните превозни средства и постепенно да се ограничават и премахват рекламните пана.

### ***6.5. Ограничаване влиянието на умората върху тежките ПТП***

Ефектът от умората върху тежките произшествия по пътищата е трудно да се определи, но е признат като голям и непрекъснато нарастващ проблем. Умората е фактор, допринасящ за катастрофите при дълги и кратки пътувания. Има доказателства, че лишаването от сън може да има същите опасни последици както при консумацията на алкохол. Шофьори, които са били будни от 17 до 19 часа, се представят по-лошо при управление на МПС, отколкото тези с наличие на алкохол в кръвта в рамките на 0,05 промила. След 21 часа безсъние изпълнението им е приблизително същото като при шофиране с алкохол 0,15. Умората прераства най-често в тъй нареченото дремливо шофиране. При високи скорости всяко задремване на волана е фатално. Ограничаване влиянието на умората върху тежките ПТП може да се постигне чрез различни подходи:

- повишаване познанията на участниците в движението за влиянието на умората върху способността за шофиране;

- разпространение на доказано ефективните инфраструктурни и технологични решения - тресящи полоси на пътя, електронните системи за следене будността на водача и направлението на движение на автомобила и др.;

- завишаване санкциите при неспазване предписанията за почивка от професионалните водачи;

- засилване контрола по спазване на режимите на движение и на почивките от професионалните водачи.

### ***6.6. Ограничаване на агресията по пътищата***

Агресията по пътищата е проявление на безотговорно, лекомислено и пренебрежително отношение към правилата за движение по пътищата, физическите закони, етиката спрямо другите участници в движението, както и

към собствения живот, здраве и свобода. Намаляването на агресията по пътищата изисква преди всичко системен подход за повишаване на отговорността за безопасно движение както на отделните участници, така и непримиримостта на обществото към нарушаване на правилата за движение. Ефективно законодателство спрямо системните нарушители и своевременното и неотменно изпълнение на наказанията също са средства за превенция. В тази насока:

- издигане ролята на семейството, училището и институциите за формиране на култура за безопасно движение по пътищата;
- усъвършенстване на законодателството за по-ефективно противодействие на системните нарушения;
- разработване на система за извеждане на системните и груби нарушители на правилата за движение и предизвикващи тежки пътни инциденти от анонимност;
- разработване на система от мерки, включително и инфраструктурни за предпазване на гражданите от последствията от агресивното поведение на водачите;
- проучване и своевременно адаптиране на добрите европейски практики за въздействие върху агресивното поведение по пътищата;
- провеждане на научни изследвания, обществени дискусии във връзка с психологията и мотивите за агресивното поведение по пътищата.

## **7. ЦЕЛЕВИ ГРУПИ**

Систематизацията на целевите групи се обуславя приоритетно според степента на тяхната уязвимост, според честотата на участието им в пътния травматизъм и необходимостта от конкретна превенция.

### ***7.1. Пешеходци***

Рискът за пешеходеца да бъде убит при произшествие на един пропътуван километър е 9 пъти по-висок, отколкото за пътника в моторно превозно средство. Пешеходците и велосипедистите са най-уязвимата група участници в движението. В европейски план усилията се концентрират във въвеждане на стандарти за автомобилен дизайн по отношение на качеството на пасивната безопасност и в изграждане на подходяща инфраструктура за намаляване на честотата и тежестта на ПТП с участието на пешеходци.

През 2010 г. по пътищата на страната при ПТП са загинали 174 и били тежко наранени 2030 пешеходци. Основният брой тежки произшествия са регистрирани в големите населени места. Повече от 50% от жертвите на ПТП са хора на възраст над 65 години. Голяма част от ПТП с пешеходци настъпват в тъмната част от денонощието. Висока е пешеходната аварийност в зоните на пешеходните пътеки и спирките за МПС за обществен превоз на пътници.

Относителният дял на загиналите пешеходци при ПТП в нашата страна е един от най-високите спрямо страните от Европейския съюз и е обусловен преди всичко от високата конфликтност на пътната инфраструктура в населените

места, слабото разделение на транспортните от пешеходните потоци, ниската транспортна култура и дисциплина на пешеходците, неадекватната скорост на движение и др. За ограничаване и намаляване на пешеходната аварийност следва да се предприемат мерки за:

- усъвършенстване на законодателството за защита на пешеходците, създаване на равноправни условия за движение и освобождаване на тротоарите от МПС;

- организиране и провеждане на национални кампании за опазване живота и здравето на пешеходците в пътното движение, формиране на уважение към пешеходеца, към възрастните, децата и подобряване на контакта пешеходец-водач;

- усъвършенстване на контрола по спазване на правилата за движение от пешеходците и даване на гласност на нарушенията, които застрашават техния живот и здраве;

- завишаване размера на наказанията спрямо водачите за нарушаване режимите на движение в зоните на пешеходните пътеки, спирките, както и за пешеходците, нарушаващи правилата за движение;

- повишаване на видимостта на пешеходците в тъмната част от денонощието;

- повишаване инициативата на общините за разработване на програми за създаване на по-добри и безопасни условия за движение на пешеходците в населените места: изграждане на зони 30 км, училищни зони, пешеходни зони, повдигнати пешеходни пътеки и кръстовища, изкуствени неравности, тротоарни стеснения и др.;

- въвеждане на стандарти за строителни продукти в областта на пътното строителство, които обезпечават висока степен на безопасност на пешеходното движение;

- разработване на система от мерки за изграждане на адекватна транспортна система за осигуряване на мобилност за хората с увреждания;

- премахване на допълнително монтираните метални съоръжения и решетки в предната част на автомобилите;

- въвеждане на по-безопасен стандарт за инфраструктурно моделиране на местата, където пресичат пешеходци;

- поощряване на общинските ръководства в големите населени места за разработване на комплексни програми за опазване живота и здравето на пешеходците.

## ***7.2. Велосипедисти***

Велосипедното движение като алтернативен начин на придвижване ще продължи да се развива като екологичен транспорт, повишаващ физическата активност и здраве на хората и изискващ минимални лични разходи, решаващ някои проблеми на задръстванията и т.н. В сравнение с водачите и пътниците в

автомобилите при ПТП рискът за велосипедистите да бъдат убити е 7 пъти по висок. За осигуряване на безопасни условия за придвижване на велосипедистите е целесъобразно:

- създаване на нормативни условия за отделяне на велосипедното движение от това на останалите превозни средства. Велосипедното движение да стане неразделна част от транспортно-комуникационните планове и плановете за организация на движението в населените места;

- подкрепа на общинските структури за проектиране и изграждане на велосипедни алеи, пътеки и зони;

- създаване на предпоставки за обучение на децата за управление на велосипед като елемент от общото обучение за безопасно участие в пътното движение;

- стимулиране и разширяване на обхвата на децата в състезанията по приложно колоездене;

- провеждане на кампании за повишаване ползваемостта на обезопасителните каски от велосипедистите, особено от децата до 14 години;

- повишаване на видимостта на велосипедите и велосипедистите при движение през тъмната част от денонощието;

- подкрепа създаването на национална вело mreжа по пътищата на нашата страна като част от европейската вело mreжа.

### ***7.3. Мотоциклетисти и мотопедисти***

Друга уязвима група участници в движението е тази на мотоциклетистите. Мотоциклетистите имат специфичен проблем с контролирането на своите МПС и с високата уязвимост при ПТП. Често мотоциклетистите не обръщат достатъчно внимание на редица правила за движение като например управление със скорост, която ще позволи спиране в рамките на видимата дистанция, движение в крайната дясна част на пътя, изискванията за шум и др. Сходна на мотоциклетистите е групата на мотопедистите, които са по-крехки физически поради по-ниската законоустановена възраст. За намаляване броя на убитите и ранените мотоциклетисти и мотопедисти е необходимо:

- организиране и провеждане на кампании за безопасно управление на мотоциклети и мотопеди при различни условия за движение и огласяване на последиците от ПТП с участието на мотоциклетисти и мотопедисти;

- разработване на стандарти за безопасно облекло на мотоциклетистите, както и стандарт за обезопасителните каски за мотоциклетистите;

- изменение на законодателството по отношение контрола на скоростните режими и видимостта на регистрационните номера. Повишаване на продължителността и обхвата на обучението за получаване на правоспособност и усъвършенстване на изпита;

- изграждане на системи от технически средства за автоматично документиране на нарушенията, допускани от мотоциклетистите;

- адаптиране и подобряване на безопасността на пътната инфраструктура чрез добавяне на система за защита на мотоциклетистите, която се монтира заедно с пътно ограничителната система за задържане на МПС в обхвата на пътя;
- провеждане на засилен полицейски контрол по спазване на правилата за движение от мотоциклетистите, техническата изправност, оборудването и нивото на шума на мотоциклетите.
- усъвършенстване на нормативната база относно скоростните режими и зоните на движение на мотоциклетистите, мотопедистите, АТВ машините, самоходните машини и др.

#### ***7.4. Движение в градска среда***

Повече от 2/3 от нараняванията и около 40% от смъртните случаи в резултат на ПТП са регистрирани в населените места. През 2010 г. в населените места вследствие на ПТП са загинали 312 души и са били ранени 5081. Високата аварийност в населените места е отражение на редица пропуски в организацията на движението, изправността на пътното платно, нарушаването на скоростните режими и отсъствието на регулярен контрол. В големите населени места особено остър е конфликтът пешеходец - превозно средство. Няма създадени условия за равноправно и безопасно участие на всички участници в движението - пешеходци, велосипедисти, хора с ограничени възможности др. Съществуват редица пропуски в организацията и управлението на движението. На много места няма актуални транспортно-комуникационни и генерални планове за организация на движението. Системите и елементите за успокояване на движението с доказан ефект върху безопасността на движението в редица европейски населени места отсъстват. Мерките в тази насока са:

- актуализиране на транспортно-комуникационните и генералните планове за организация на движението в населените места по отношение на създаване на условия за равноправно и безопасно участие на всички участници в движението, осигуряване безопасността на уязвимите участници в движението и предимството на обществения транспорт, намаляване на задръстванията, ограничаване на скоростните режими, внедряване на положителните практики;
- подкрепа инициативите на общинските власти за разработване и реализация на проекти в тази насока;
- разработване на конкретни планове за намаляване на пешеходната аварийност в големите населени места;
- обезопасяване на зоните около учебните заведения, местата с интензивно смесено движение, спирките за обществения транспорт, пешеходните пътеки, кръстовищата и други участъци с повишена опасност.

#### ***7.5. Нови водачи***

За младите шофьори на възраст от 18 до 24 години съществува значително по-голям риск да попаднат в тежко ПТП. Този риск е до 4 пъти по-голям в сравнение с водачите на възраст 30 до 59 години.

Редица фактори допринасят за относително високия процент на участие в ПТП на младите и новите шофьори и тяхното опасно поведение на пътя. Те са свързани преди всичко с неопитността и младежката възраст: психическа и физическа незрялост, склонност да рискуват, стремеж за доказване, употреба на алкохол, наркотици и умора, липса на рутина и автоматизъм, ограничен капацитет за откриване и предпазване от опасни ситуации, надценяване на собствените възможности, подценяване на ситуациите и др.

По-високата аварийност и смъртност по вина на млади водачи не е български феномен. В редица страни по света съществува този проблем и за неговото ограничаване се предприемат различни мерки за:

- усъвършенстване на програмите за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС и тяхното по-силно обвързване с опасностите в пътното движение, ПТП и начините за тяхното предотвратяване;

- усъвършенстване на системата за обучение на кандидатите за водачи на МПС въз основа на най-добрите европейски и световни практики: по-ранно обучение, етапно придобиване на правоспособност, управление с придружител, ангажиране на родителите и др.;

- поощряване изграждането на специализирани полигони за обучение по управление в усложнени условия и критични ситуации;

- усъвършенстване на нормативната база за завишаване на изискванията и отговорността към новите водачи: по-малък първоначален брой контролни точки, нулев толеранс по отношение допустимия минимум на алкохол, по-ниски скорости на движение първоначално, ограничения за движение през нощта и превоз на пътници, ограничение към мощността на автомобила, обозначаване на автомобила и др.;

- провеждане на информационни кампании, свързани с безопасното участие в движението на младите водачи, повишаване ангажиментите на семействата и институциите, имащи отношение към проблема;

- усъвършенстване на системата за оценка качеството на работата на различните институции, ангажирани с обучение и проверка на уменията и знанията на младите водачи.

### ***7.6. Водачи в напреднала възраст***

Безопасността на движението е от жизненоважно значение за всички възрасти. По-възрастните шофьори обаче получават физически промени които могат да повлияят на възможността им за безопасно управление. Лещите на окото губят способност бързо да променят фокуса, периферното зрение се стеснява, ретината става по-малко чувствителна към светлината и др. Удължава се времето на мозъка за обработка на информацията, което значително удължава времето на реакция при поява на опасности. Значително по-ниска е физическата възможност на възрастните хора да понасят удари поради което при ПТП с относително ниска тежест нараняванията са фатални. За безопасно участие на възрастните водачи в движението следва да се акцентира върху:

- провеждане на информационни кампании за повишаване познанията на участниците в движението за промените в техните възможности които настъпват след определена възраст. Оценка влиянието им върху безопасността на движението, както и осъзнаване на необходимостта от промяна на стила на управление;

- анализиране на тежките ПТП по вина на водачи над 65 години и периодично предоставяне информация на медиите;

- поощряване на възрастните водачи да управляват автомобили с адаптирани за възрастовата група електронни системи за безопасност.

### ***7.7. Неправоспособни водачи***

През последните години постоянно нараства броят на тежките ПТП по вина на правоспособни водачи. Деца, младежи, възрастни - правоспособни водачи, масово управляват МПС със или без знанието на собствениците на автомобилите или на родителите. В отделни населени места управлението на МПС от правоспособни водачи се приема безкритично и често с одобрение. Всеки 10-и загинал по пътищата е по вина на правоспособен водач. В тази насока е необходимо както със на по-голяма обществена нетърпимост спрямо тези нарушения, така и усъвършенстване на законодателното въздействие и осъзнаване на опасностите, които застрашават живота и здравето на хората, в насока към:

- усъвършенстване на законодателството за по-ефективно въздействие срещу всички фактори, способстващи за този вид нарушения и престъпления;

- разработване на нова стратегия и тактика на контрол за повишаване разкриваемостта на този вид нарушение или престъпление;

- организиране и провеждане на кампании за запознаване с опасностите и резултатите от тежките ПТП с цел повишаване на обществената отговорност и непримириемост.

### ***7.8. Пътници***

Близко една трета от жертвите при ПТП са пътници. Твърде често те стават жертва на неразумно поведение на водачи - близки и познати, правоспособни, пияни, уморени, нарушаващи правилата за движение и т.н. Голямата тежест на последствията за пътниците при ПТП е свързана и с недостатъчното използване на обезопасителните средства. За подобряване безопасността на пътниците по нашите пътища е необходимо:

- организиране и провеждане на кампании за повишаване знанията на пътниците за опасностите, които ги застрашават от неразумно поведение на водачите и не ползването на обезопасителните средства;

- повишаване отговорността на водачите за безопасен превоз на пътниците в автомобилите, които управляват;

- усъвършенстване законодателството и контрола за повишаване ползваемостта на обезопасителните системи - колани, каски и детски седалки от пътниците и отговорността им по принципа на споделената отговорност.

## **7.9. Деца**

Основна отговорност за големия брой деца - жертви на ПТП, носят родители, учители, участници в движението, държавни институции, организатори на движението, общински власти и др. В три основни направления може да се търси промяна на броя на жертвите деца - обучение и формиране на навици за безопасно участие в движението, правилен превоз на децата и създаване на безопасна инфраструктура, съобразена с особеностите на детската възрастова група и добър личен пример от стана на възрастните участници в движението. За намаляване броя на децата - жертви на ПТП, е необходимо изпълнение на комплекс от мерки на национално и местно ниво.

### **7.9.1. Общо**

- усъвършенстване на системата за обучение на децата в детските градини и училищата за формиране на нова култура за безопасно участие в движението по пътищата;
- създаване на организация за привличане на културната и научна общественост, неправителствените организации и частния сектор за създаване на помагала, художествени и музикални произведения, компютърни игри и др. за обучение на децата за безопасно участие в пътното движение;
- разработване на програми, чиято цел е да предотвратят загубата на детски живот и нараняванията на деца от ПТП. Разширяване приложението на публично-частното партньорство за осигуряване безопасността на децата;
- усъвършенстване на пътната инфраструктура в районите на детските и учебните заведения и местата с интензивен детски пътнико поток;
- разясняване на ползата от това, детето да бъде видимо на пътя като участник в движението със светлоотразителни елементи, светли дрехи;
- провеждане на национални ученически викторини, състезания, конкурси и др. по безопасност на движението;
- организиране на ежегодни кампании за опазване живота и здравето на децата в пътното движение;
- разработване и прилагане на програми за обучение на родители и водачи със съдържание, включващо усвояване на знания за възрастовите особености на децата (какво могат и какво не могат децата в качеството им на велосипедисти, скейтбордисти, мотоциклетисти и др.);
- подкрепа участието в международни проекти за обучение и предпазване на децата от нараняване в пътното движение;
- поощряване разработването на учебни филми, учебно-помощна литература и помагала, компютърни игри и др. по безопасността на движението;
- провеждане на национални ученически викторини и състезания;
- провеждане на национални конкурси за детска рисунка и есета по безопасност на движението;
- усъвършенстване на законодателството и засилване на контрола по опазване живота и здравето на децата в пътното движение;



- периодично информирание на обществеността за причините и условията за настъпване на всяко ПТП със загинало дете.

#### *7.9.2. Подобряване на безопасността на децата пешеходци*

- разработване, огласяване и разпространение на тематични програми за обучение на родители и водачи относно възможното поведение и реакциите на децата като пешеходци. Провеждане на тематични конференции по проблемите на безопасността на децата като пешеходци;

- насърчаване на структурите на образованието, неправителствените организации, общините и други институции за разработване на безопасни маршрути за придвижване дом-училище-дом за всяко дете;

- създаване на поведенчески индикатори, които могат да спомогнат за определянето на момента, когато детето вече е готово да пресече улица само;

- систематизиране и популяризиране на добри практики за предпазване на децата пешеходци от ПТП;

- разширяване приложението на движението „училищни патрули”;

- разработване, реализиране и оценяване на програми на принципа „Деца обучават деца”;

- разработване на системи за наблюдение на локалните рискови фактори, които да проследяват причините за нараняванията на децата пешеходци и да определят евентуални промени в околната среда и поведението, които биха предотвратили тези наранявания;

- извършване на изследвания с цел измерване на нивата на детския пешеходен травматизъм и определяне на рисковите фактори, които оказват влияние върху него. Определяне и проверка на косвени показатели, чрез които могат да се прогнозираят случаи на детски пешеходен травматизъм.

#### *7.9.3. Безопасен превоз на деца*

- провеждане на национални и местни кампании за повишаване информираността на обществото, родители, възпитатели, роднини и други за безопасните начини за превоз на деца, възможните рискове при неправилен превоз, при слизане и качване в автомобила, престой в автомобила и други;

- усъвършенстване на контрола за безопасен превоз на деца в пътните превозни средства.

#### *7.9.4. Безопасно управление на велосипед*

- провеждане на информационни кампании за разясняване на обществото за ползите от употребата на обезопасителните каски и защитно облекло от децата велосипедисти, скейтбордисти, мотоциклетисти, мотопедисти и др.;

- организиране на обучението на децата в принципите на безопасността на движението от гледната точка на водача от най-ранна възраст;

- усъвършенстване на пътната инфраструктура за по-добри условия за управление на велосипеди, каране на ролери и скейтбордове;

- засилване на сътрудничеството с общинските власти за осигуряване на

безопасни места за каране на скейтборд и ролери, а също така за строеж на безопасни велосипедни алеи;

- повишаване на видимостта на велосипедите и децата велосипедисти в пътното движение;

- разширяване обхвата на националното състезание по приложно колоездене, майсторско управление, правила за движение, технически познания и оказване на първа медицинска помощ на пострадали от ПТП.

### ***7.10. Водачи на МПС за превоз на пътници и товари***

Професионалните водачи ежедневно участват в движението по пътищата и в голяма степен формират и ритъма на движението със своята дисциплина и умения. Едни от най-тежките ПТП с голям брой жертви са реализирани поради грешки и нарушения и с участието на МПС за обществен превоз на пътници и товари. С особено висока обществена опасност са произшествията с участие на МПС за превоз на опасни товари. Тежката професия на професионален водач изисква повишени знания и умения, етика и дисциплина за спазване на правилата за движение и режимите на работа на работа и почивка. В тази насока следва да продължи работата за ограничаване на грешките и нарушенията, допускани от тези водачи.

- усъвършенстване на продължаващото обучение на водачите, които извършват обществен превоз на пътници и товари;

- въвеждане на система от завишени изисквания по отношение дисциплината на водачите на МПС за обществен превоз на пътници и товари;

- повишаване познанията по оказване на долекарска медицинска помощ;

- усъвършенстване на системата за извършване на технически и служебните разследвания на тежките ПТП по вина на професионални водачи, като се адаптират за автомобилния транспорт принципите и методите, използвани за другите видове транспорт;

- повишаване ролята на работодателите за повишаване професионалното майсторство и дисциплината на водачите на МПС за обществен превоз на пътници и товари;

- разширяване на ролята на браншовите организации за ограничаване и намаляване на пътнотранспортните произшествия по вина на професионалните водачи;

- извършване на анализи на тежките ПТП с автомобили за превоз на пътници и товари и популяризиране на изводите.

## **8. УСЪВЪРШЕНСТВАНЕ НА НОРМАТИВНАТА УРЕДБА И ПОДОБРЯВАНЕ НА НАЦИОНАЛНАТА СИСТЕМА ЗА СЪБИРАНЕ, ОТЧЕТ И АНАЛИЗ НА ДАННИТЕ ЗА ПЪТНОТРАНСПОРТНОТО ПОВЕДЕНИЕ НА УЧАСТНИЦИТЕ**

Успешното постигане на определените цели за постоянно намаляване на жертвите от пътнотранспортните произшествия изисква адекватна нормативна база, съответстваща на настъпилите промени в пътнотранспортната обстановка, на приетите директиви по безопасността на движението от Европейски съюз, както и улесняваща своевременното прилагане на положителните практики, доказали своята ефективност в други страни. Това изисква:

- създаване на организация за своевременно транспониране в националното законодателство на изискванията на Европейските директиви в областта на движението по пътищата;
- изменение на законодателството и поднормативната база за създаване на условия за прилагане на положителните практики, доказали своята ефективност в други страни;
- усъвършенстване на законодателството за по-ефективно противодействие на причините и условията за настъпване на тежки ПТП;
- усъвършенстване на системата за отчет и анализ на статистически данни за ПТП и поведението на участниците в движението по пътищата;
- усъвършенстване на системата за регистрация и анализ на травмите и инвалидизацията на пострадалите от ПТП.

## **9. ФИНАНСИРАНЕ**

Финансовото обезпечаване на политиката за безопасност на движението играе ключова роля за постигане на определените цели. В доклада на Световната банка от юни 2009 г. препоръка № 4 очертава рамките на механизма за финансиране дейността на водещата национална структура за подобряване безопасността на движението. Според световните финансови експерти, финансирането наред с високите професионални качества на привлечените експерти по безопасност на движението е основната движеща сила на прогреса в намаляването на пътния травматизъм. Крайно наложително е да се положат основите на стабилен държавен механизъм за финансиране на различните дейности и инициативи в областта на безопасността на движението, което може да се постигне чрез:

- създаване на организация за най-ефективно реализиране на средствата чрез финансиране на проекти по безопасността на движението от Националния фонд „Безопасност на движението” и Гаранционния фонд;
- финансиране на системите и елементите на безопасността на движението като неразделна част от проектите за пътната инфраструктура;
- финансиране на обучението на учениците и децата от детските градини като част от общото финансиране на програмите за обучение;
- финансиране на отделни проекти по системата за публично-частното партньорство;
- създаване на организация за кандидатстване за финансиране на национални и международни проекти по безопасността на движението по европейска програми;
- проучване на възможностите за осигуряване на алтернативни източници

за финансиране на безопасността на движението.

## **10. МОНИТОРИНГ**

- организиране на дейността по изпълнение на националната стратегия посредством изготвяне на краткосрочни, средносрочни и дългосрочни програми от централните, регионалните, общински и местните институции;

- разработване на стратегии и програми за изпълнение на Националната стратегия на функционален принцип по направление на дейност;

- утвърждаване на практика за проследяване процеса по реализиране на залегналите в стратегията мерки и тяхното влияние върху пътнотранспортната обстановка;

- създаване на организация за ежегодна оценка на изпълнението на задачите на националната стратегия и влиянието им върху безопасността на движението;

- създаване на организация за оценка приноса на отделните институции за изпълнение целите на стратегията и намаляване на жертвите по пътищата;

- организиране и провеждане на обществени дискусии за изпълнение на стратегията и изменение на пътнотранспортната обстановка;

- провеждане на междинна оценка за изпълнение целите на стратегията и постигнатите резултати през 2014 г.;

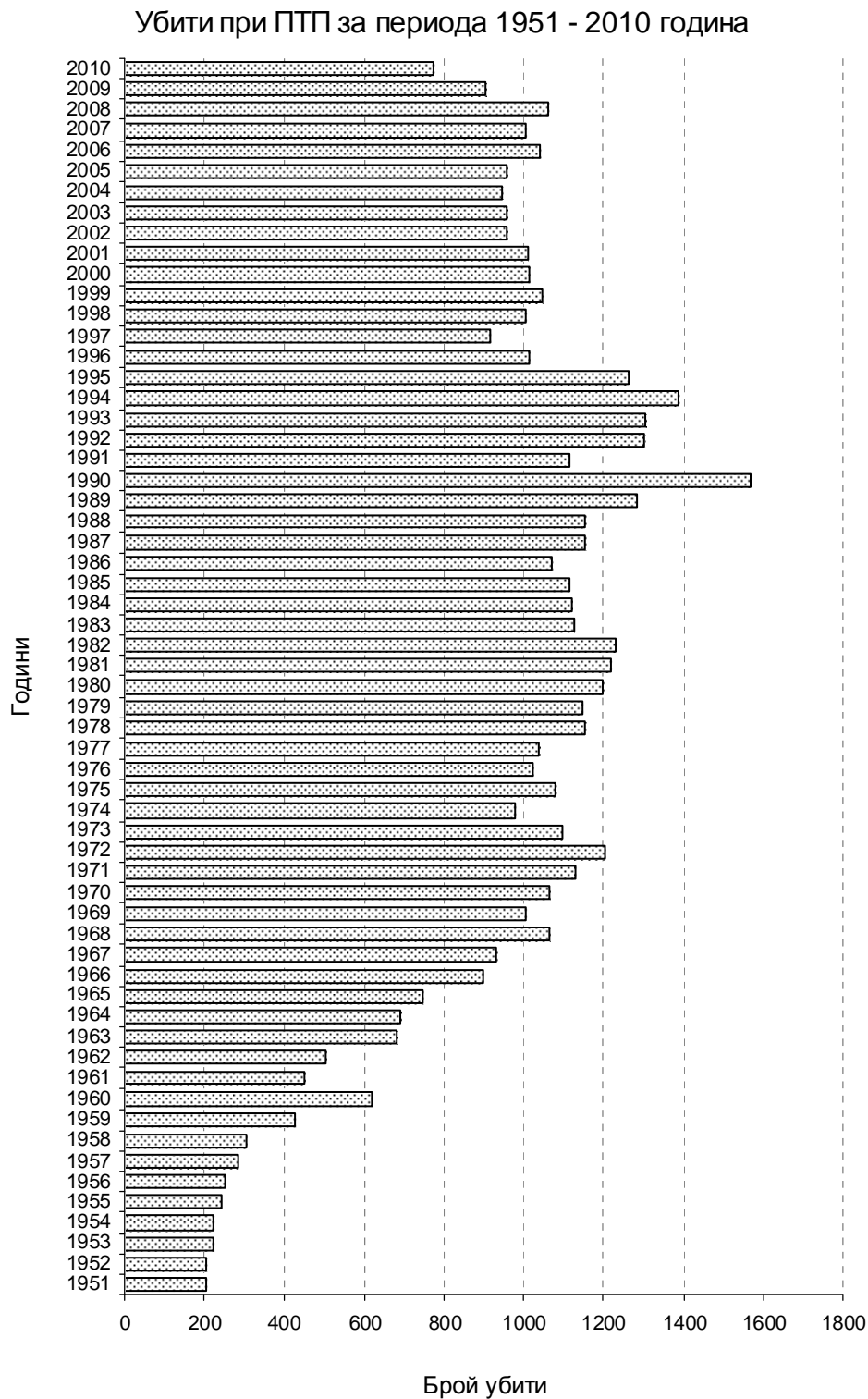
- разработване и поддържане на интернет страница за изпълнението на националната стратегия и оценка на пътнотранспортната обстановка по пътищата на страната.

## **11. ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Настоящата стратегия изразява политическата воля на държавата и обществения сектор за намаляване на жертвите на пътнотранспортните произшествия. Поставената рамка е добра основа за предприемане на конкретни мерки от заинтересованите и ангажирани страни на национално, регионално, общинско и местно ниво. Крайният успех ще зависи от готовността на отделните институции, организации и гражданското общество за подкрепа на промените, които са необходими за подобряване на безопасността на движението по пътищата.

## 12. ПЪТНОТРАНСПОРТНА ОБСТАНОВКА

### 12.1. Исторически преглед на жертвите от ПТП

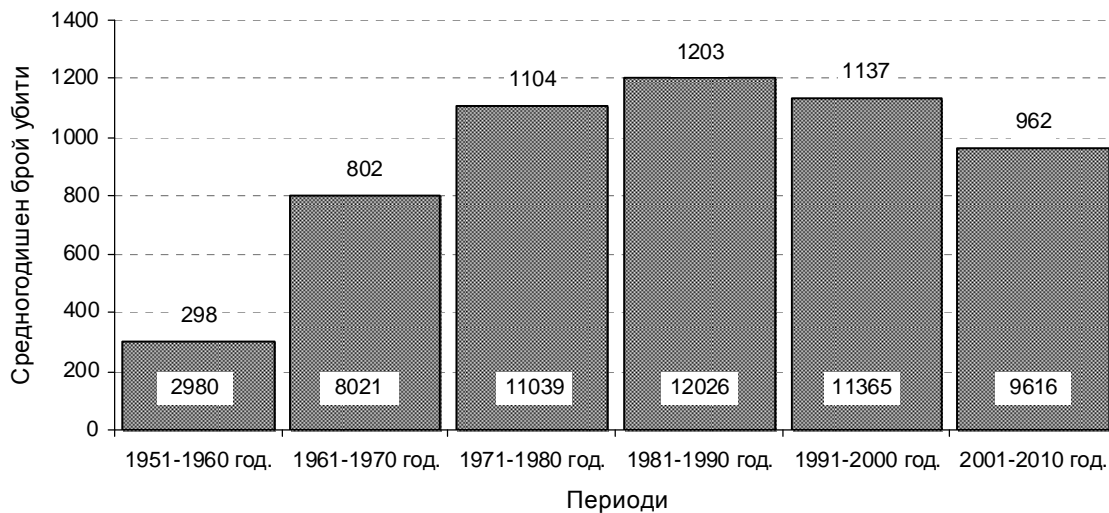


В изпълнение на поставените цели за намаляване на жертвите от пътнотранспортните произшествия в Националната стратегия 2007 - 2010 г. през

2010г. броят на убитите е намалял с 31,8%, като основно намалението бе постигнато през последните две години.

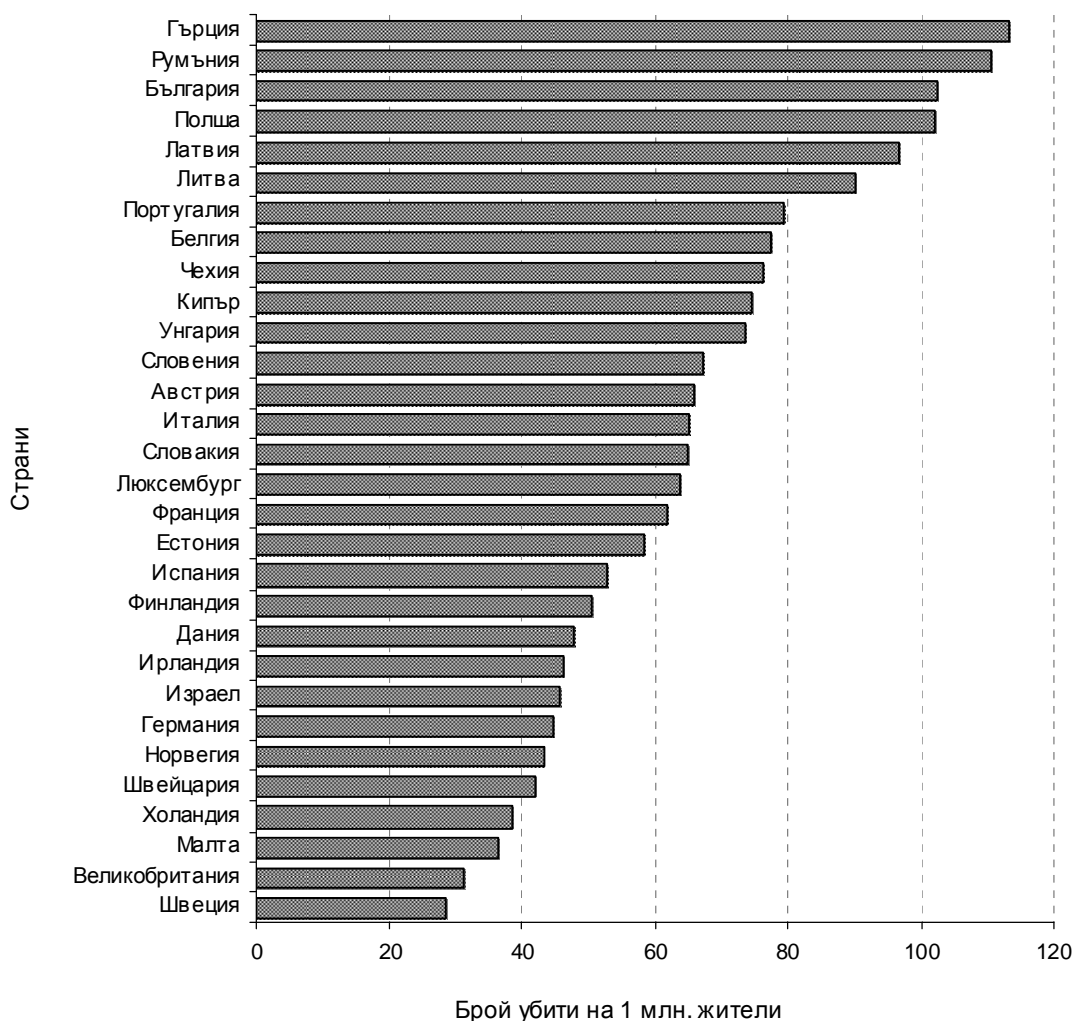
### ***12.2. Брой на загиналите при ПТП по десетилетия.***

Убити при ПТП, общ и средногодишно, за 10 годишни периоди, от 1951 до 2010 година



### ***12.3. Брой на загиналите в европейските държави на 1 милион жители***

### Убити на 1 милион жители в някои страни през 2010 година



#### ***12.4. ПТП през 2010 г. - базова за Десетилетието за действия за безопасност в движението по пътищата 2011-2020***

През 2010 г. по пътищата на страната вследствие на ПТП са загинали 775 граждани и са били наранени 8080 души. Това означава, че всяка седмица жертвите са 15, а други 155 тежко ранени са попадали в болничните заведения.

##### *12.4.1. Жертви на ПТП по възраст*

###### *12.4.1.1 Деца до 17 годишна възраст*

загинали - 38, ранени - 1001, от тях:

до 6 г.	- 6 убити,	- 164 ранени,
от 6 до 9 г.	- 3 убити,	- 246 ранени,
от 10 до 14 г.	- 9 убити,	- 319 ранени
от 15 до 17 г.	- 20 убити,	- 320 ранени.

###### *12.4.1.2 Младежи и девойки от 18- до 24-годишна възраст,* загинали - 113, ранени - 1277.

Над 95% от пострадалите младежи и девойки са станали жертви като водачи и пътници в МПС.

*12.4.1.3 Участници в движението от 25- до 64-годишна възраст,*  
загинали - 465, ранени - 4585, от тях:

водачи	- 281 убити,	- 2211 ранени
пътници	- 124 убити,	- 1517 ранени
пешеходци	- 58 убити,	- 846 ранени

*12.4.1.4 Участници над 65 години,*

загинали - 155, ранени - 1150, от тях:

водачи	- 30 убити,	- 210 ранени
пътници	- 27 убити,	- 246 ранени
пешеходци	- 98 убити,	- 594 ранени

*12.4.1.5 Жертви по пол,*

мъже: загинали - 578, ранени - 4981, от тях:

водачи	- 336 убити,	- 2802 ранени
пътници	- 140 убити,	- 1297 ранени
пешеходци	- 102 убити,	- 884 ранени

жени: загинали - 197, ранени - 3094,

от тях:

водачи	- 25 убити,	- 415 ранени
пътници	- 100 убити,	- 1533 ранени
пешеходци	- 72 убити,	- 1145 ранени.

Броят на жените, пострадали като пътници и пешеходци, е по-голям от този на мъжете. Над 94% са загиналите жени като пътници и 83,3% от наранените са пътували в леки автомобили.

*12.4.2. Пострадали по вид на участие в движението*

*12.4.2.1 Водачи.*

загинали - 361, ранени - 3218, от тях:

леки автомобили	- 256 убити,	- 1847 ранени
товарни автомобили	- 29 убити,	- 190 ранени
мотоциклетисти	- 38 убити,	- 443 ранени
мотопедисти	- 6 убити,	- 150 ранени
велосипедисти	- 27 убити,	- 395 ранени
каруци	- 4 убити,	- 56 ранени

*12.4.2.2 Пътници,*

загинали - 240, ранени - 2832, от тях:

в леки автомобили	- 219 убити,	- 2388 ранени
в автобуси	- 3 убити,	- 151 ранени
в товарни автомобили	- 8 убити,	- 111 ранени
на мотоциклети	- 4 убити,	- 60 ранени

*12.4.2.3. Пешеходци*



загинали - 173, ранени - 2020, от тях:

до 18 г.	- 9 убити,	- 421 ранени
от 18 до 24 г.	- 5 убити,	- 158 ранени
от 25 до 64 г.	- 58 убити,	- 848 ранени
над 64 г.	- 98 убити,	- 594 ранени.

Водачите на леки автомобили са блъснали най-голям брой пешеходци, при което са загинали - 107 и били ранени 1479, на товарни автомобили - 27 убити и 161 ранени, на автобуси - 9 убити и 35 ранени, на мотоциклет и мотопед - 6 убити и 43 ранени.

Между кръстовища от блъскане на ППС са загинали 139 (80,3%) и наранени 1365 (67,6%) пешеходци. През тъмната част от денонощието са загинали 82 (47,4%) и са били наранени 585 (29%).

Съществено по-висока е смъртността вследствие блъскане на пешеходец през тъмната част от денонощието и между кръстовищата.

#### *12.4.3. Основни видове ПТП*

Над 97% от загиналите при ПТП се отнасят към три основни вида произшествия - блъскане между МПС, произшествие с едно ППС и блъскане на участници в движението извън МПС.

##### *12.4.3.1 ПТП с едно МПС*

загинали - 293, ранени - 2412, от тях:

преобръщане	- 102 убити,	- 960 ранени
блъскане в дърво	- 103 убити	- 532 ранени
блъскане в стълб	- 23 убити,	- 232 ранени
в предпазна ограда	- 28 убити,	- 245 ранени
в крайпътно съоръжение	- 11 убити,	- 76 ранени.

Основно тези ПТП са вследствие загуба на управлението на МПС поради неумението на водача да контролира МПС. В редица случаи загубата на управление е свързана с умора, задремване или заспиване, разсейване, загуба на ориентация в тъмната част поради липса на маркировка или сигнализация и др.

През тъмната част от денонощието при единични ПТП са загинали 130 (48,1%) души и са били ранени 913 (42,4%).

##### *12.4.3.2 Сблъскване между МПС,*

загинали - 262, ранени - 2900, от тях:

при челен удар	- 164 убити,	- 1091 ранени
страничен удар	- 78 убити,	- 1348 ранени
дистанция	- 20 убити,	- 383 ранени
блъскане в спряло и паркирано МПС	- 14 убити,	- 221 ранени.

Основни причини за челните удари са неправилното изпреварване, навлизането в лентите за насрещно движение поради разсейване и загуба на

контрол над автомобила, включително и в зоните на хоризонталните криви. Особено тежки са последствията на сблъсъците в спрели МПС по пътната мрежа извън населените места в тъмната част от денонощието.

#### *12.4.3.3 Блъскане на пешеходец,*

загинали - 173, ранени - 2021,

в населените места загинали - 128, ранени - 1881, от тях:

в градове - 103 убити, - 1733 ранени

в села - 25 убити, - 148 ранени

извън населените места - 45 убити - 140 ранени.

Делът на загиналите пешеходци -22.32% спрямо общия брой на жертвите на ПТП, е един от най-високите в сравнение със страните от Европейския съюз.

#### *12.4.3.4 Блъскане на велосипедист,*

загинали - 26, ранени - 388.

#### *12.4.3.5 Блъскане на каруца,*

загинали - 3, ранени - 113.

Над 54% от ПТП от този вид са настъпили в тъмната част на денонощието.

#### *12.4.3.6 Блъскане на МПС от влак*

Загинали - 7, ранени - 10.

#### *12.4.3.7. Падане на пътник*

загинали - 3, ранени - 104.

#### *12.4.4. Поведение на водача.*

##### *12.4.4.1. Превишена и несъобразена скорост на движение на МПС.*

загинали - 380, ранени - 3100.

Всеки втори загинал по вина на водачите на МПС е поради несъобразяване на скоростта с конкретната обстановка и превишаване на разрешената скорост. Над 79% от загиналите поради превишена и несъобразена скорост са по вина на водачите на леки автомобили. Поради превишена и несъобразена скорост са загинали 76 пешеходци, 202 души - вследствие блъскане в дървета, стълбове, преобръщане и други видове единични ПТП и 80 - при сблъскване между МПС.

##### *12.4.4.2 Неправилно изпреварване и навлизане в лентата за насрещно движение,*

загинали - 101, ранени - 640.

От загиналите 70 (69,3%) са при челен удар между МПС, 18 са загинали при страничен удар под ъгъл, 5 са загинали при страничен удар.

##### *12.4.4.3 Отнемане на предимство на ППС,*

загинали - 58, ранени - 1171, от тях:

на кръстовища	- 25 убити,	- 495 ранени
при престорояване	- 13 убити,	- 107 ранени
при завиване	- 7 убити,	- 333 ранени
при разминаване	- 5 убити,	- 66 ранени.

*12.4.4.4 Отнемане предимство на пешеходец,*  
загинали - 28, ранени - 236

*12.4.4.5 Управление на МПС под въздействие на алкохол,*  
загинали - 25, ранени - 313

Над 63% от тези ПТП са регистрирани през тъмната част от денонощието. От загиналите 15 са пътници, 6 водачи, 3 пешеходци и 1 работник при ремонт на пътя.

*12.4.5. По вина на водачи на:*

леки автомобили	- 517 убити,	- 6103 ранени
товарни автомобили	- 82 убити,	- 610 ранени
автобуси	- 13 убити,	- 126 ранени
мотоциклети	- 35 убити,	- 323 ранени
мотопеди	- 6 убити,	- 102 ранени
велосипеди	- 4 убити,	- 136 ранени.
МПС - собственост на фирми	- 133 убити,	- 1352 ранени.

*12.4.6. Място на настъпване.*

*12.4.6.1. Населени места,*  
загинали - 312, ранени - 5081

*12.4.6.1.1. В градовете:*

загинали - 217, ранени - 4292, от тях:

блъскане на пешеходец	- 103 убити,	- 1733 ранени
сблъскване м/у МПС	- 45 убити,	- 1360 ранени
единични ПТП	- 47 убити,	- 558 ранени
блъскане на велосипедист	- 10 убити,	- 277 ранени.

*12.4.6.1.2. В селата:*

загинали - 95, ранени - 776, от тях:

блъскане на пешеходец	- 25 убити,	- 149 ранени
сблъскване м/у МПС	- 17 убити,	- 215 ранени
единични ПТП	- 39 убити,	- 275 ранени
блъскане на велосипедист	- 4 убити,	- 46 ранени

*12.4.6.2 Извън населените места,*  
загинали - 463, ранени - 2999.

*12.4.6.2.1. На автомагистралите,*

загинали - 36, ранени - 169.

*12.4.6.2.2. На път първи клас,*

загинали - 190, ранени - 949, от тях:

сблъскване м/у МПС	- 106 убити,	- 474 ранени
единични ПТП	- 54 убити,	- 382 ранени
блъскане на пешеходец	- 22 убити,	- 41 ранени.

*12.4.6.2.3. На път втори клас,*

загинали - 96, ранени - 774, от тях:

сблъскване м/у МПС	- 46 убити,	- 405 ранени
единични ПТП	- 30 убити,	- 283 ранени
блъскане на пешеходец	- 14 убити,	- 21 ранени.

*12.4.6.2.4 На път трети клас*

загинали - 95, ранени - 732, от тях:

сблъскване м/у МПС	- 26 убити,	- 303 ранени
единични ПТП	- 62 убити,	- 369 ранени
блъскане на пешеходец	- 11 убити,	- 26 ранени.

*12.4.6.2.5 На общински път,*

загинали - 46, ранени - 369, от тях:

сблъскване м/у МПС	- 19 убити,	- 174 ранени
единични ПТП	- 35 убити,	- 297 ранени
блъскане на пешеходец	- 4 убити,	- 20 ранени.

*12.4.6.3. На хоризонтални криви,*

загинали - 180, ранени - 1530, от тях:

сблъскване м/у МПС	- 76 убити,	- 618 ранени
единични ПТП	- 80 убити,	- 696 ранени.

Над 23% от общия брой загинали са в резултат на ПТП в зоната на хоризонталните криви.

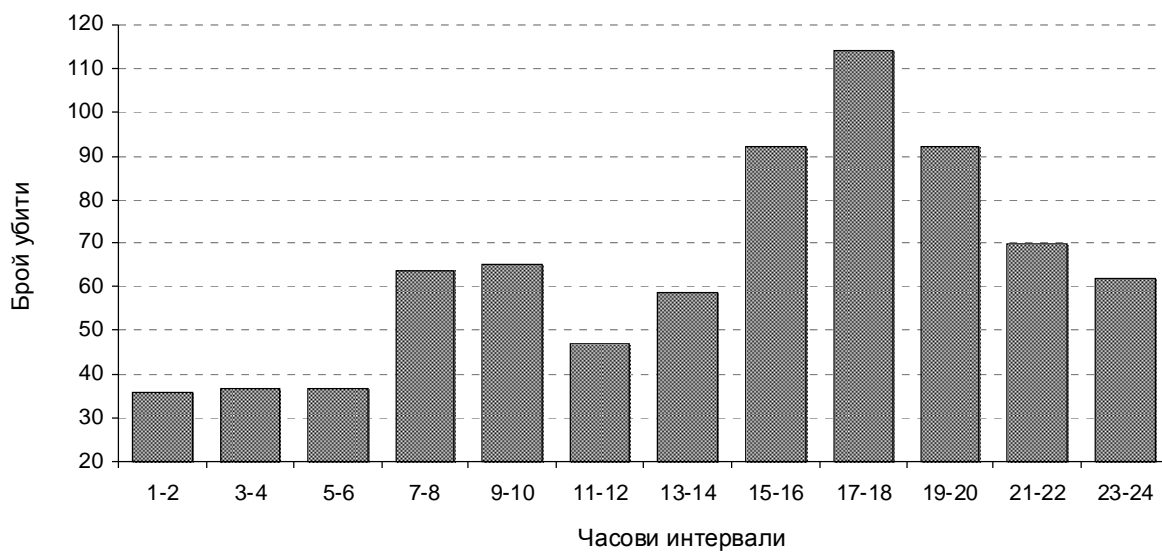
*12.4.7. ПТП, убити и ранени по време на настъпване*

*12.4.7.1 По дни от седмицата*

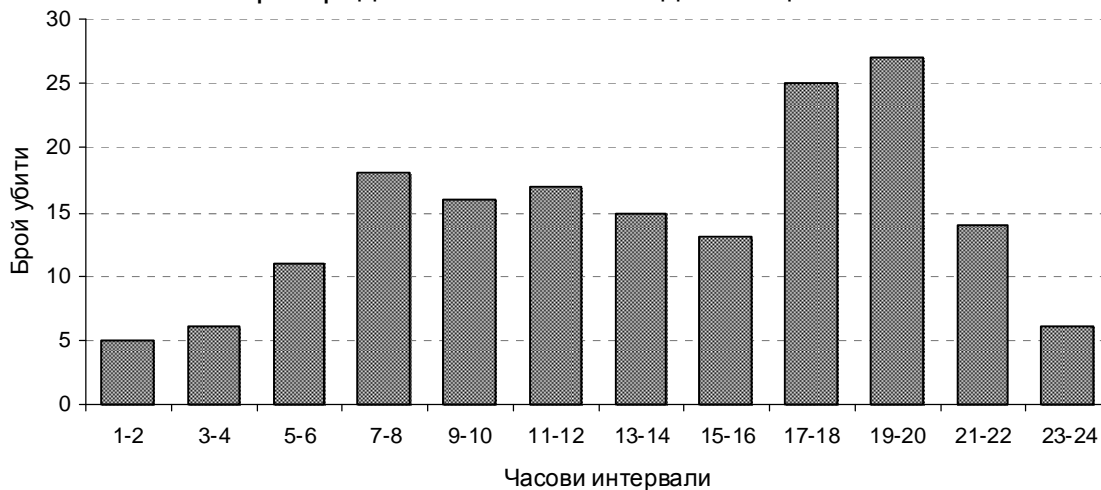
понеделник	- 114 убити,	- 1158 ранени
вторник	- 88 убити,	- 1071 ранени
сряда	- 96 убити,	- 1128 ранени
четвъртък	- 95 убити,	- 1158 ранени
петък	- 105 убити,	- 1242 ранени
събота	- 109 убити,	- 1218 ранени
неделя	- 168 убити,	- 1105 ранени.

### 12.4.7.2. По час от денонощието

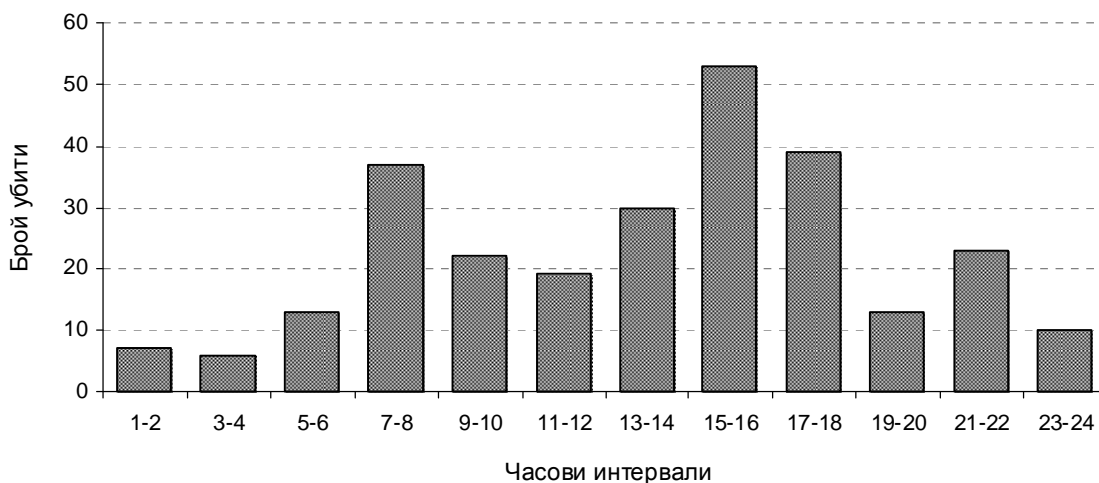
Убити при ПТП през 2010 година, разпределени по часове от денонощието



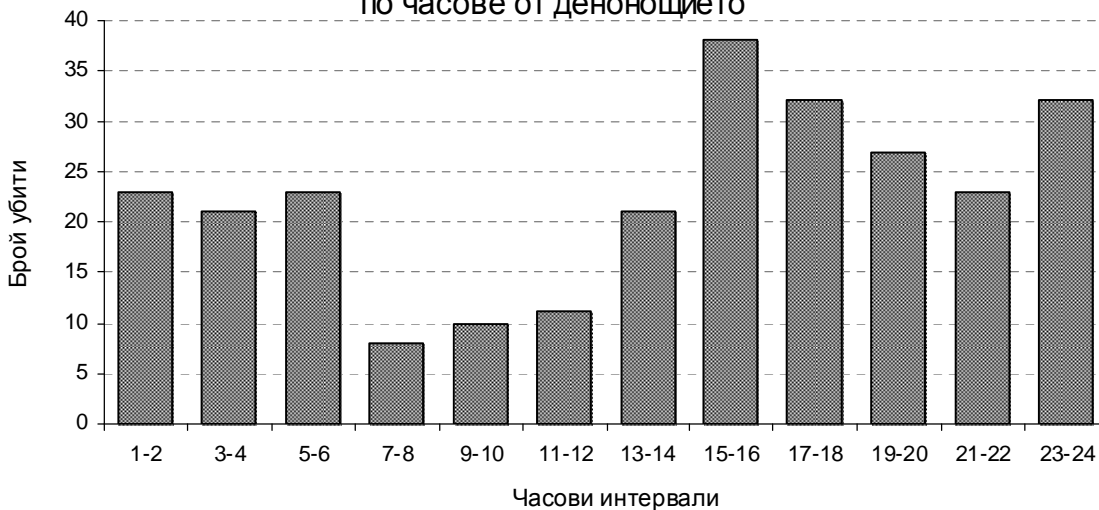
Убити при ПТП от вида "блъскане на пешеходец" през 2010 година, разпределени по часове от денонощието



Убити при ПТП от вида "сблъскване между МПС" през 2010 година, разпределени по часове от денонощието

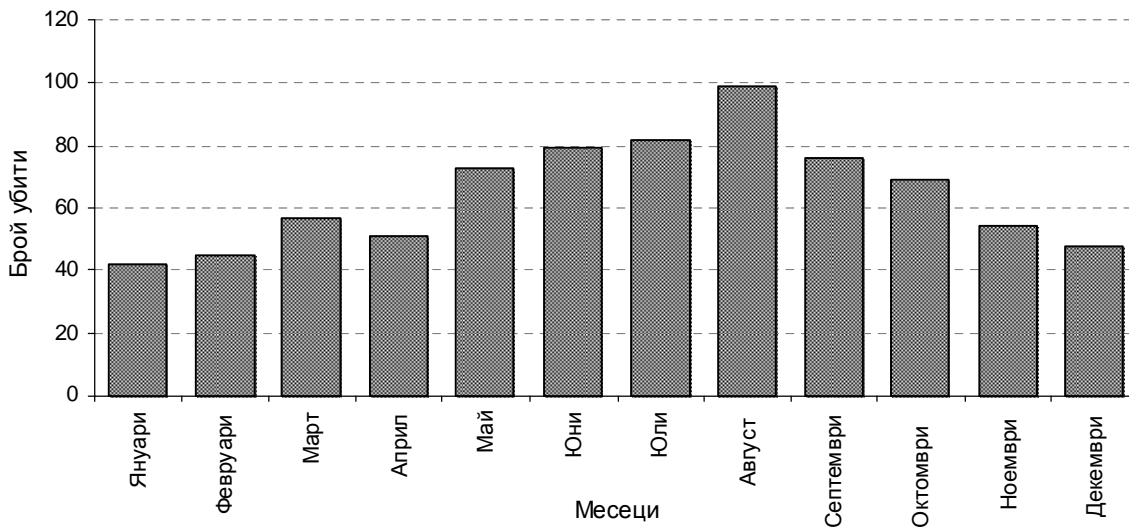


Убити при ПТП с 1 МПС през 2010 година, разпределени по часове от денонощието

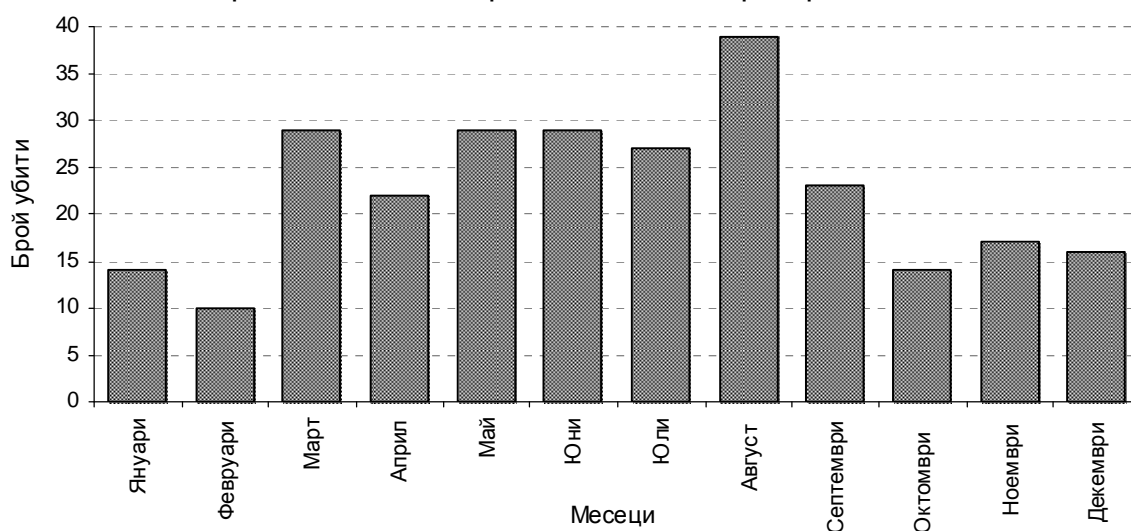


#### 12.4.7.3. По месеци

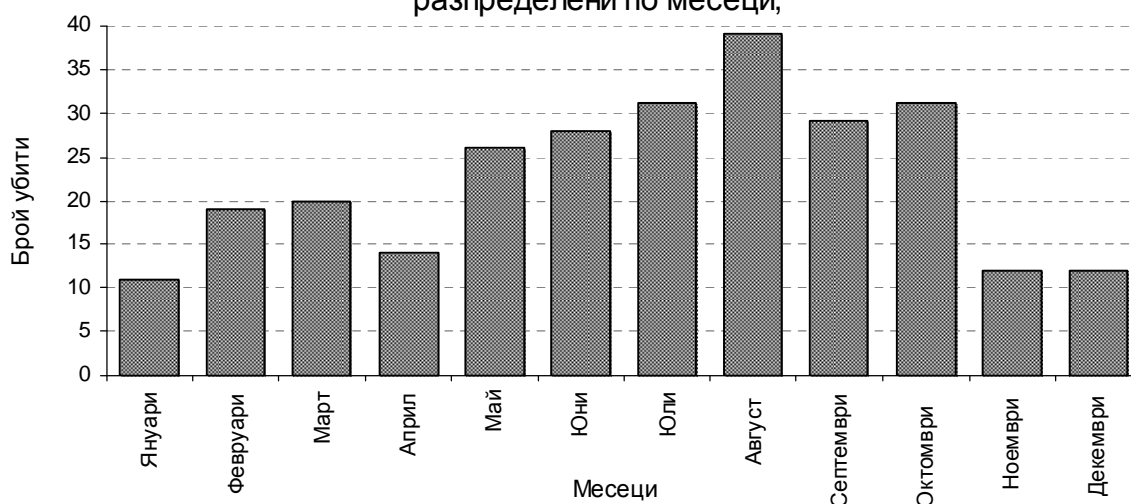
Убити при ПТП през 2010 година, разпределени по месеци



Убити при ПТП с 1 МПС през 2010 година, разпределени по месеци



Убити при ПТП от вида "сблъскване между МПС" през 2010 година, разпределени по месеци,



#### 12.4.7.4. През тъмната част от денонощието загинали - 296, ранени - 2640

Най-застрашени през тъмната част от денонощието са пешеходците, велосипедистите и каруцарите. За определени видове ПТП броят на загиналите е по-голям през тъмната част от денонощието. Такива са преобръщанията извън пътя - 41 (51,4%), блъсканията в дърво - 52 (50,5%), в стълб - 13 (56%). Над 72% от пострадалите при блъскане на каруца са при ПТП през тъмната част от денонощието. Значително по-високи са последствията за блъснатите пешеходци - 605 (28%), от които са загинали 82 (47,4%)

#### 12.4.7.5. При мъгла, снеговалеж, дъжд и проливен дъжд загинали - 119, ранени - 1136, от тях:

при мъгла	- 13 убити,	- 110 ранени
при дъжд	- 71 убити	- 727 ранени

при снеговалеж - 35 убити - 299 ранени.

Най-голям е броят на загиналите при тези условия от челни удари между превозните средства - 46 загинали и 263 ранени, следват блъснатите пешеходци - 22 убити и 220 ранени.

***12.5 Прегледът на статистическите данни за пътнотранспортните произшествия и жертвите при тях дават възможност да се направят някои оценки:***

1. Най-голям е броят на пътнотранспортните произшествия и жертвите при тях поради превишена и несъобразена скорост - 380 загинали и 3100 ранени (38,4%). Всеки втори загинал по вина на водачите на МПС е поради несъобразяване на скоростта с конкретната обстановка и превишаване на разрешената скорост.

2. Неправилното изпреварване и навлизане в лентата за насрещно движение ежедневно дава жертви - 101 загинали и 640 ранени.

3. Отнемането на предимство води до тежки последици - 58 загинали и 1171 ранени.

4. Висока е смъртността при младите хора от 18- до 24-годишна възраст - 113 са загиналите и 1277 са с наранявания.

5. Поради загуба на управление и самостоятелни ПТП са загинали 293 души и са били ранени 2412.

6. С най-тежки последици са челните удари между МПС - 164 загинали и 1091 ранени.

7. Запазва се високият дял на пешеходната аварийност - 173 загинали пешеходци и 2020 ранени.

8. При различни видове ПТП са загинали 240 пътници и са били ранени 2832.

Като пътници в леките автомобили са загинали 220 (91.6%) души.

Броят на пострадалите жени като пътници в автомобилите е по-голям от броя на пострадалите мъже като пътници.

9. Използването на обезопасителните колани от пътуващите в моторните превозни средства и попаднали в пътнотранспортно произшествие е сравнително ниско.

Общо от загиналите водачи и пътници при ПТП над 60% са били необезопасени, а при ранените - над 53%.

Общо 347 загинали и 2890 ранени пътници и водачи са били необезопасени.

10. По вина на водачи, управляващи автомобили - собственост на фирми, са загинали 133 и са били ранени 1352 души.

11. Запазва се високата аварийност по първокласната пътна мрежа. По пътищата първи клас, които са и част от трансевропейската пътна мрежа, са загинали 190 души и са били ранени 1139, или всеки 4-ти загинал при ПТП е намерил смъртта си по първокласната пътна мрежа.



12. Изключително висока е концентрацията на тежки ПТП в зоната на хоризонталните криви. На тези участъци от пътната мрежа вследствие на ПТП са загинали 180 и са били ранени 1530 души.

13. В резултат на ПТП в тъмната част от денонощието, по здрач и на изкуствено осветление са загинали 296 души и са ранени 2640.

14. По време на мъгла, снеговалеж и дъжд при тежки ПТП са загинали 119 и са били ранени 1255 граждани.

15. В населените места са регистрирани 4452 (67,3%) ПТП, при които са загинали 312 (40,25%) и били тежко наранени 5081 души (62,8%).

В градовете са загинали 217 и са били ранени 4292 души. В селата са загинали 95 и са били ранени 776 лица.

Статистическите данни далеч не са изчерпателни, но показват сложността на катастрофите по пътищата и широкия кръг фактори, които трябва да бъдат анализирани за определяне на най-точните и ефективни мерки, чиято реализация ще доведе до значително намаляване на жертвите по пътищата. Те също така посочват като преобладаващи три основни типа катастрофи: напускане на платното за движение, блъскане при пресичане и челно сблъскване.

Голяма част от усилията за подобряване на пътната безопасност в предходния период бяха съсредоточени върху борбата с нарушителите на правилата за движение. Анализът на данните сочи, че голяма част от произшествията са в резултат на грешки на шофьорите или другите участници в пътното движение, от пропуските в безопасността на пътната инфраструктура, нивото на безопасност на автомобилния парк, полаганите грижи за спасяване и оказване на помощ на пострадалите от пътнотранспортните произшествия. За успешното решаване на проблемите по опазване живота и здравето на хората в пътното движение следва непрекъснато да се разширява кръгът на ангажираните институции от държавния сектор, неправителствените организации, частния сектор, гражданското общество за изпълнение на принципа на споделената отговорност. Крайната цел за нула убити на пътя към 2050 г.е зададена в Бялата книга по безопасността на движението.

Безспорно успехът за намаляване на жертвите по пътищата се съдържа в посланието във връзка с Десетилетието за активни действия за безопасност по пътищата 2011-2020:

**Заедно всички ние  
можем да спасим живота  
на милиони хора.**