

**ДЪРЖАВНО-ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАТИВНА КОМИСИЯ ПО ПРОБЛЕМИТЕ НА  
БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА**

**ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ,  
ЗАГИНАЛИ И РАНЕНИ ГРАЖДАНИ ПО  
ПЪТИЩАТА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ  
ПРЕЗ 2004 г.**

**СОФИЯ**

## ПЪТНОТРАНСПОРТНИТЕ ПРОИЗШЕСТВИЯ И ЖЕРТВИТЕ ПРИ ТЯХ ПО ПЪТИЩАТА НА СТРАНАТА

През 2004 г. по пътищата и улиците на страната са регистрирани общо 80 153 ПТП, 943 убити и 9308 ранени участници в пътното движение. Запази се тенденцията от предходните две години броят на загиналите да е под 1000. В сравнение със средните показатели за 13 годишния предходен период броят на жертвите е с 200 по-малък (*табл. 1*). Подобрили са относителните показатели на безопасността на движението. В същото време те са значително по-лоши от показателите във водещите в това отношение европейски страни като Великобритания, Холандия, Норвегия, Швеция, Дания, Финландия и др. (*табл. 2*). Огромни са загубите, които понасят хората и обществото като цяло в резултат на пътнотранспортните произшествия. Загинали, осакатени за цял живот, с временно влошено здравословно състояние, унищожени материални ценности и други общо възлизаци на 3% от брутния вътрешен продукт в държавата.

Анализът на ПТП и жертвите в пътното движение през 2004 г. показват, че съществени изменения в структурата на аварийността не са настъпили. Ситуациите, при които загиват хората се повтарят с тези от предишните години като по-голяма част от тях се дължат на човешки грешки. Сериозни са проблемите и по състоянието на пътните комуникации, изправността на автомобилния парк, после-аварийните действия на хората и институциите, и не на последно място - отсъствието на целеви инвестиции в тази насока.

### **Жертви на пътнотранспортните произшествия**

В резултат на пътнотранспортни произшествия през 2004 г. са пострадали 10251 граждани, от които 943 са загинали до 30 дни след настъпване на катастрофата. От тях 13.78% до 18 годишна възраст, 18.53% от 18 до 24 г., 55.71% от 24 до 64 г. и 11.90% над 65 годишна възраст.

-  
-  
-  
-

От пострадалите 10251 граждани 6783 са мъже, а 3468 жени.

**МЪЖЕТЕ** са по-често жертви на пътно транспортните произшествия. От пострадалите 10251 души, 66% са мъже и 34% - жени. Мъжете са 1.6 пъти по-уязвими от жените. От 9 пострадали при мъжете 1 загива, а при жените — 1 на всеки 15. Приблизително еднакъв е броят на пострадалите мъже и жени като пътници и пешеходци. (Вж. фиг. 1)

Най-голям е броят на пострадалите хора извън автомобила, известни още като **“уязвими участници в движението”**- 2615 (табл. 4)

Следват пътниците в превозните средства с 3537 пострадали, от които 270 загинали и водачите\* - 4099 пострадали с 430 загинали.

## ДЕЦАТА

В резултат на пътнотранспортни произшествия през 2004 година са пострадали **1414** деца от които **64** са загинали. Или всяка седмица през изминалия период са били блъскани и удряни над 27 деца.

В зависимост от възрастта пострадалите деца са: до 6 годишна възраст - 190 от които са загинали 17, от 6 до 9 г. - 265 със загинали 7, от 10 до 14 г. - 475, загинали 20, от 15 до 17 г. - 484 загинали 20.

Най-голям е броят на пострадалите деца като **пътници** в автомобилите - **551** от които **28** са загинали. В по-голямата част от случаите пострадалите деца са се возили в автомобилите на родителите си или в автомобилите на свои близки, без да са използвани обезопасяващи средства като колани и защитни седалки.

Втората по големина група пострадали деца са **пешеходците** с **581** пострадали, от които **21** загинали. До 6 годишна възраст са били блъснати 110 деца, от които 11 са загинали, от 6 до 9 г. - 142 от които 2 загинали, от 10 до 14 г. - 224 от които 7 загинали, и от 15 до 17 г. - 105 с 1 загинал.

**Като** водачи на велосипеди, мотопеди и мотоциклети са пострадали 197 деца, от които 8 са загинали. (Вж. фиг. 2)

## МЛАДЕЖИ (До 24 г.)

При пътнотранспортни произшествия през периода са пострадали **1899** младежи и девойки от 18 до 24 годишна възраст от които **139** са загинали. Като **водачи** на превозно средство са пострадали 834 души, от които са загинали 71. Висок е процентът на пострадалите младежи като **пътници** в превозните средства — 879, от които 64 са загинали. Най-малък е делът на пострадалите младежи като **пешеходци** - 186, от които 4 загинали. (Вж. фиг. 3)

### **ПОСТРАДАЛИ УЧАСТНИЦИ В ДВИЖЕНИЕТО ОТ 25 до 65 г.**

От тази група са пострадали **5711** души от които **569** са загинали. Най-голям е делът на пострадалите от тази възрастова група като **водачи** на превозно средство - **2767 /48.5%/**, от които **304** са загинали. Следва групата на пътниците - **1858 /32.5%/** от които **158** загинали и на пешеходците - **1086 /19%/** от които **107** загинали. (Вж. фиг. 4)

### **ПОСТРАДАЛИ НАД 65 г.**

От тази възрастова група като участници в движението са загинали **171** човека и са били тежко ранени **1049**. Най-голям е делът на пострадалите като **пешеходци** - **759 /62%/** със **111 /65%/** загинали. Следват водачите **254** пострадали с **40** загинали и пътниците **207** с **20** загинали. (Вж. фиг. 5)

### **КАК ЗАГИВАТ ХОРАТА В ПЪТНОТО ДВИЖЕНИЕ**

Три са основните групи катастрофи, към които се отнасят над 97% от убитите при ПТП. Това са първо - **единичните ПТП**, второ - **сблъсъците между две и повече МПС** и трето - **блъскането на участници в движението извън автомобила** като - **пешеходци, велосипедисти, каруцари** и др.

Видът на произшествието показва как завършва движението и настъпва ударът, при който биват наранявани и загиват хората. (Вж. Фиг. 6)

#### **Единични ПТП**

Това са ПТП, при които се нарушава устойчивостта на системата “водач - автомобил - път”, вследствие на което автомобилът се преобръща или се блъска в различни препятствия и прегради извън пътното платно.

За периода са регистрирани **1912** тежки ПТП (25.3%) при което са убити **329** (34.8%) и били ранени **2513** (27%).

Във всички тези случаи непосредствено преди катастрофата е налице нарушение на правилата за движение и грешка от страна на водача на МПС, при неправилно избрана скорост на движение. В редица случаи загубата на управление е свързана с умора, задремване и заспиване на волана, разсейване, загуба на ориентация в тъмната част поради липса на маркировка, сигнализация, защитни съоръжения и други.

(табл. 5)

По-голямата част от единичните ПТП са настъпили извън населени места, където скоростите на движение са по-високи. Над 50% от този вид ПТП настъпват в **тъмната част** от денонощието. Характерно за този вид пътнотранспортни произшествия е че водача е сам или превозва свои близки или познати.

При мъжете най-голям дял от пострадалите при тези произшествия са от възрастовата група от 18 до 29 год., а при жените от 25 до 34 год.

- **Сблъскване между МПС**

Сблъскването между две и повече МПС е групата ПТП с най-голям дял пострадали граждани — общо **3865** от които **277** са убити. Най-често тези произшествия се случват през часовете “пик” от 15 до 20 ч. Честотата на катастрофите в този период е 2 пъти по-голяма в сравнение с останалата част от денонощието. Повечето от сблъскванията стават при дневно осветление.

На първо място като причина за тези ПТП са **неправилното изпреварване, престрояване и навлизане в лентата за насрещно движение по отсечки** от пътната мрежа. С изключително тежки последици са **челните удари** между моторните превозни средства. При 652 челни сблъсъка са пострадали 1153 със 116 загинали. На второ място е неспазването на предимство при преминаване през кръстовище. Следва групата блъскане в движещо се отпред МПС поради неспазване на дистанция и блъскането в спряло МПС, предимно в тъмната част от денонощието или в участък с ограничена видимост.

- **Блъскане на пешеходец**

При **2458** регистрирани тежки произшествия са загинали **239** и са били тежко ранени **2339** пешеходци. През годината на всеки 4 часа е блъскан един пешеходец. Близо **80%** от убитите и **95 %** от ранените са в

резултат на произшествия настъпили в населените места. Високата конфликтност в отношенията “пешеходец-моторно превозно средство”, особено в населените места, е отражение на пропуските в организацията на движението, високата и несъобразена скорост на движение от страна на водачите на МПС, внезапната поява на платното на пешеходци от всички възрасти, особено в тъмната част от денонощието. От загиналите пешеходци над 63% са пресичали платното за движение в отсечките между кръстовищата, 29% са се движели и стояли на платното за движение и 9% са пресичали на кръстовищата и по пешеходните пътеки.

В интервала между 16 и 20 часа са регистрирани 770 блъскания на пешеходци, което е 31% от общия брой произшествия с пешеходци. Опасността от блъскане на пешеходец през този интервал от денонощието е два пъти по-голяма. По дни от седмицата най-много пешеходци загиват в петък. Най-голяма е опасността от произшествия с пешеходци през месеците октомври, ноември и декември.

В редица Европейски страни като Финландия, Швеция, Дания, Германия, Великобритания и други делът, на този вид произшествия е от 10 до 17%, докато в нашата страна този процент надвишава 25.

- **Блъскане на велосипедист**

За периода са били блъснати 467 велосипедисти, от които 54 са загинали. През последните 5 години са регистрирани 1986 ПТП със 246 убити и 1817 ранени, като има тенденция на увеличение броя на произшествията с участие на велосипедисти. Предвид тенденциите за рязко нарастване интензивността на велосипедното движение като алтернативен транспорт, така както е в редица европейски страни, осигуряването на безопасността на велосипедистите изисква разработване на комплексни мерки по отношение на тяхното обучение, оборудване на велосипедите и по осигуряване условия за безконфликтно движение.

- **Блъскане на каруца**

През 2004 година в резултат на сблъсъци между МПС и каруца са пострадали 152 души, от които 13 са загинали. Над 80% от пътнотранспортните произшествия от този вид са настъпили в тъмната част от денонощието. Една от основните причини за тези произшествия е безразборното движение на необорудвани със светлоотразителни елементи каруци и неспособността на техните водачи и несъобразената скорост на водачите на МПС в условията на намалена видимост.

- **Други видове ПТП**

При 210 други ПТП са загинали 24 и са ранени 243 души. (Табл. 6)

Напоследък все по-често се регистрират тежки ПТП поради неправилно движение на заден ход. Жертвите при тях са предимно деца и възрастни хора.

## **Причини за пътнотранспортните произшествия**

В разпределението на пътнотранспортните произшествия по причини най-голям е относителният дял на произшествията, отнасяни към нарушенията и грешките на водачите на МПС - 93%, (Вж. Фиг. 13, 14, 15) като на първо място е:

### **Превишената и несъобразена скорост**

Най-голям дял от катастрофите по вина на водачите се отнася към неправилния избор на скоростта на движение на МПС /превишена и несъобразена/. Поради тази причина са настъпили 3116 произшествия, при които са загинали 485/51.5%/ и са били ранени 3742 души. Превишената и несъобразена с конкретните условия скорост, възможностите на водача и автомобила в отделни случаи не дава никаква възможност на водача да удържи автомобила на завоя, да спре пред внезапно появилия се пешеходец, велосипедист или каруца в тъмното. В условията на превишената и несъобразена скорост всяка грешка е фатална. От скоростта, с която се движи автомобилът зависи дължината на спирачния път и степента на увреждане на човешкото тяло при удар. Колкото е по-висока скоростта, толкова ударът е по-силен.

Водачите, които се движат с превишена и несъобразена скорост най-често напускат платното за движение-49.7% от случаите и блъскат пешеходец, велосипедист или каруца - 32.8% от случаите.

Най-голям брой тежки пътнотранспортни произшествия с загинали граждани поради превишена и несъобразена скорост са допуснали водачите на възраст от 21 до 24 години и тези над 65 годишна възраст.

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

Поради тези нарушения са настъпили 541 ПТП, със 118 загинали и 888 ранени граждани. Спрямо предходната година е регистрирано увеличение на ранените с 77 души.

Най-голям брой пътнотранспортни произшествия със загинали граждани поради горните причини са допуснали водачите на възраст от 25 до 35 годишна възраст.

- **Отнемане на предимство**

На следващо място по брой на ПТП е нарушението отнемане на предимство - 1125 ПТП, с 70 загинали и 1534 ранени, като има увеличение и по трите показателя. Най-много загинали поради неспазване на предимство са в резултат на действия на водачи над 55 годишна възраст-47% от всички загинали поради тази причина.

- **Отнемане предимство на пешеходец**

Поради тази причина са били блъснати 562 пешеходци от които 34 са загинали. Най-голям брой пътнотранспортни произшествия със загинали граждани тук са реализирани от водачи на възраст над 65 години - **58.8%**.

- **Неправилни маневри**

Поради тези нарушения са пострадали при пътнотранспортни произшествия 812 души от които 59 са загинали.

- **Употреба на алкохол**

Поради управление на МПС от водачи, употребили алкохол са регистрирани 416 ПТП, при които са загинали 43 и са били ранени 539 граждани. Над 50% от пострадалите граждани поради тази причина са поради нарушения на водачите на възраст от 21 до 34 години.

Най-голям брой ПТП поради управление от водач след употреба на алкохол са регистрирани в областите Стара Загора — 44, Сливен-27, Бургас — 24, Благоевград-24, Пазарджик -24 и други.

#### **Неправоспособни водачи**

Особено опасни са случаите на управление на МПС от неправоспособни водачи. Техният дял е по-голям от катастрофите поради употреба на алкохол.

През периода са регистрирани **541** ПТП, с **71** убити и **694** ранени от неправоспособни водачи.

Най-голям брой ПТП от неправоспособни водачи са регистрирани в регионите Стара Загора-54, Благоевград- 53, Русе - 41, Бургас и София по 38, Хасково -29, Враца - 26, Шумен и Добрич по 21 и др.

## **РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ПТП ПО МЯСТО НА НАСТЪПВАНЕ**

### **Области**

Разпределението на пътнотранспортните произшествия и пострадалите при тях граждани (*табл. 7*) показва, че най-голям е броят на тежките произшествия на територията на Столицата-1704 ПТП, със 104



убити и 2082 ранени, следват Пловдивска област с 569 ПТП, 76 убити и 708 ранени, Старозагорска област-453 ПТП с 64 убити и 598 ранени, Софийска област-244 ПТП с 63 убити и 146 ранени, Бургаска област-386 ПТП, 54 убити и 477 ранени, Варненска област-360 ПТП, с 50 убити и 194 ранени, Благоевградска област- 375 ПТП с 50 убити и 398 ранени, Русенска област-455 ПТП, с 41 убити и 563 ранени. В тези области са регистрирани 52% от загиналите в страната граждани.

Над 70% от пътнотранспортните произшествия са в резултат на нарушения на участници в пътното движение от областта. На територията на Столицата само 9.2% от регистрираните пътнотранспортни произшествия са по вина на водачи от други региони, докато поради нарушения на софийски водачи на територията на страната са регистрирани 875 ПТП със 150 загинали и 1131 ранени. В резултат на нарушения на софийски водачи на територията на цялата страна са регистрирани 1950 /32.7%/ с 221/25.5%/ убити и 2528/33.8%/ ранени. На второ място по “износ на катастрофи” са варненските водачи с 169 ПТП, 36 убити и 215 ранени. Следват пловдивските водачи със 117 ПТП 22 убити и 146 ранени и водачите от Хасковска област с 55 ПТП, 10 убити и 68 ранени. Само водачите на тези четири региона са реализирали 45.56% от всички пътнотранспортни произшествия на територията на страната с 44.67% от всички загинали и 45.87% от ранените. Има области където по-голямата част от загиналите са по вина на чужди водачи като Видинска област-100%, Софийска област-55.3%, Ловешка област 51.6%, Ямболска област 52.6% и Шуменска област -36.8%.

### **Общини**

Разпределението на пътнотранспортните произшествия по общини (табл. 8) отразява състоянието на пътната мрежа и автопарка, съществуващата организация на движението, натовареността на трасетата, спазването на правилата на територията на общината от местните жители и транзитно преминаващия транспортен поток. Броя на убитите от пътнотранспортни произшествия надвишава 15 в седем общини. От 10 до 14 са убитите в 19 общини, от 8 до 9 е броят на убитите в 15 общини и над 5 са убитите в 23 общини. Общо в тези 64 общини са загинали 610 души или 64.7% от всички загинали в страната.

### **Разпределение на пътнотранспортните произшествия, убитите и ранените при тях по пътната и улична мрежа.**

В населените места са регистрирани 66.6% от произшествията, 40.9% от убитите и 62.3% от ранените, като се запазва съотношението от последните години между населени и извън населени места. От тежките

произшествия над 3/4 са регистрирани в населените места, но тези извън населените места със значително по-висока тежест. (Вж. Фиг. 8)

- **Извън населени места**

Извън населените места са регистрирани 2540 пътнотранспортни произшествия при които са загинали 557 и били тежко ранени 3512 души. Тежестта на тези произшествия е значително по-голяма. Докато в населените места на 12.6 тежки ПТП 1 човек загива, то тук на 4.6 произшествия се пада един загинал. С най-тежки последствия тук са единичните пътнотранспортни произшествия .

В зависимост от класа на пътя, разпределението на ПТП е следното (табл. 9):

Значително увеличение на загиналите при пътнотранспортни произшествия има по първокласната пътна мрежа- с над 18% спрямо 2003 година и по автомагистралите. (Вж. Фиг. 9) —

- **Населени места**

Основният вид ПТП в населените места е “**блъскане на пешеходец**” - 42% от загиналите. Изключително голям е броят на сблъскванията между МПС, но те са със значително по-ниски последици.

Места с повишена аварийност в населените места са **спирките** за обществен превоз на пътници, където са регистрирани 420 ПТП, загинали са 36 и 450 са ранени.

Най-често ПТП с пешеходци настъпват в **зоните между кръстовищата**, следствие неправилно движение по платното, неправилно пресичане между паркирани автомобили. Особено остър конфликт пешеходец - МПС има в градовете София, Пловдив, Бургас, Стара Загора, Варна, Враца, където са регистрирани 57.4% от смъртните случаи с пешеходци.

Голяма част от ПТП в селата (фиг. 10) са в резултат на движение с превишена скорост на транзитно преминаващите през тях МПС.

## **РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ПТП ПО ВРЕМЕ**

- **По часове от денонощието**

Аварийността през втората половина от денонощието в интервала от 12 до 22 часа е съществено по-висока, като най-конфликтен е интервала от 16 до 18 часа. Между 16 и 20 часа през годината са загинали

230 души и са били ранени 2544. Интервалът от 0 до 6 часа е най-опасен в събота и неделя. (фиг. 11)

- **По дни от седмицата**

Най-голям брой загинали (фиг. 12) при ПТП са регистрирани в дните петък, събота и неделя - 474 /50.2%/. В София в петъчните дни са станали 270 произшествия с 20 убити и 321 ранени, а в съботните дни най-голям брой загинали има в София-21 убити и 306 ранени, в Стара Загора-19 убити и 114 ранени, в Пловдив -14 убити и 115 ранени, в Бургаска област -13 убити и 71 ранени. В неделя най-много загинали са регистрирани в София, Пловдивска област, Софийска област Пазарджишка област, Старозагорска област и Благоевградска област.

В събота аварийността е висока през цялото денонощие. Най-ниска е аварийността в понеделник между 4 и 6 часа, във вторник между 2 и 4 часа, сряда от 2 до 4 и от 22 до 24 ч., в четвъртък от 2 до 4 ч., петък от 2 до 4, събота от 10 до 12 часа и неделя от 4 до 6 часа. (Вж. Фиг. 13)

- **По месеци**

През изминалия период най-висока аварийност и най-много жертви са регистрирани през месеците юли, август, октомври и ноември.

Различните сезони определят и различна структура на аварийността. Установява се, че най-висока пешеходна аварийност има през месеците октомври и ноември.

В зависимост от метеорологичните условия се наблюдава по-високата аварийност при неясно време през месеците октомври, януари, декември и когато видимостта е значително по-ниска. Именно в този период от годината в редица Европейски държави е въведено задължение за движение на МПС със запалени фарове. (Вж. Фиг. 14)

## **Пътнотранспортните произшествия в тъмната част от денонощието**

През последните години непрекъснато нараства дялът на ПТП в тъмната част от денонощието. През 2004 г. броят на загиналите през тъмната част от денонощието надвишава 44%, като през есенно-зимния период техния дял е значително по-висок. Произшествията по тъмно са с 1.6 пъти по-голям брой пострадали от тези през деня, а за пътуващите през нощта опасността от попадане в катастрофа е 5 пъти по-голяма.

За определени видове пътнотранспортни произшествия честотата на настъпване е по-висока през тъмната част от денонощието. Такива са единичните произшествия - 53% от загиналите, блъскането на пешеходци - 52%, блъскането на каруци - 71% и др. Броят на загиналите по

третокласната пътна мрежа в резултат на пътнотранспортни произшествия е по голям през тъмната част от денонощието-59.3%.

От загиналите поради управление след употреба на алкохол 73.6% са през тъмната част от денонощието. (Вж. Фиг. 15)

Изключително високата конфликтност през тази част от денонощието е породена на първо място от намалената видимост и несъобразяване на скоростта с опасностите през нощта, както и особеното състояние на човека през тази част от денонощието.

### **ПТП в зависимост от вида на МПС**

Най-голям брой ПТП и жертви са допуснати от водачите на леки автомобили (табл. 10). На следващо място по брой на ПТП и последствията от тях са товарните автомобили. Следват ги съответно водачите на автобуси, мотоциклетистите и мотопедистите, велосипедистите, водачите на каруци, и на последно място, с най-малко причинени ПТП и жертви, са трактористите.

От изброените ПТП в зависимост от вида на МПС с най-голяма опасност (от гледна точка на броя потенциални преки пострадали) са тези с автобуси. В голяма част от тях поради щастлива случайност не се е стигнало до масово загиване на хора в нашата страна.

В статистиката на пътно транспортните произшествия почти не се отчита техническото състояние на автомобила, състоянието на гумите, спирачната система, осветителните прибори и др. Техническото състояние в по-голямата част от случаите се отнася към поведението на водача, който би трябвало да го отчита при избора на скоростта и начина на управление. Поради техническа неизправност са регистрирани 39 ПТП с 7 убити и 50 ранени.

По марка на автомобила най-голям брой произшествия са регистрирани по вина на водачи на автомобил Лада. По честота на участие в катастрофи в зависимост от броя на регистрираните автомобили на първо място са водачите на автомобили марка БМВ.

### **Обезопасителни колани**

Съществен резерв за намаляване тежките последици от ПТП е ползването на обезопасителните колани и каски. От участвалите в ПТП през 2004 г. водачи на МПС обезопасителни колани са ползвали 54.22% като този процент постепенно е нараствал през последните години от 22.1% през 2000 г. на 27.9% през 2001 г., 39.6% през 2002 г. и 48% през 2003г. Опасността от смъртен изход при пътнотранспортно произшествие за водачите и пътниците които не ползват обезопасителни колани е

значително по-висока. От пострадалите при пътнотранспортно произшествие водачи ползвали обезопасителни колани на всеки 13.7 един загива, а от тези които не са ползвали на всеки 7.7 един загива или опасността е с 43.8% по-висока. Подобна е тенденцията и при пътниците където за ползувалите колани на всеки 14.16 един загива, а от неползувалите на всеки 10.94 или по-висока опасност 22.74%. От ползувалите колани водачи 2.43% са загинали, 36.3% са пострадали. От неползувалите колани 7.86% са загинали и 47.3% са ранени. Сравнението между мъже и жени водачи показва че мъжете ползват с 3% по-често обезопасителни колани. Важен резерв за намаляване на броя на катастрофите със смъртен изход и тежки наранявания е повишаване ползваемостта на обезопасителните колани.

Почти не се използват детски обезопасителни седалки независимо че най-голям брой деца са пострадали като пътници в автомобилите. Този проблем няма нормативно решение както е в много други страни и за него не се води статистика.

На базата на статистиката от ПТП през 2004 г. и периода 2000 — 2004 г. могат да бъдат дефинирани следните основните причини и условия за аварийността:

1. На първо място те са свързани с **поведението на водачите на МПС**
  - превишената и несъобразена скорост, като причина за загуба на управлението на автомобила и блъскането в препятствия и на хора;
  - агресивно поведение на част от участниците в движението незачитане на правилата, пътните знаци и сигнали;
  - изменение на състоянието и възможностите на водача поради употреба на алкохол, дрога, медикаменти, стрес, умора, разсеяност и др.;
  - лоша видимост между участниците в движението;
  - пропуски в знанията и уменията на водачите при първоначалното обучение, непознаване на опасностите по пътищата, и др.;
2. **Поведението на пешеходци, велосипедисти и каруцари.**
  - Непознаване на правилата за движение и опасностите по пътищата от голяма част от пешеходците, велосипедистите, каруцарите и други;
  - безразборно движение по пътното платно, внезапно пресичане между паркирани автомобили, зад и пред спрели превозни средства за обществен превоз и др.
  - недостатъчна видимост на уязвимите участници в движението през тъмната част от денонощието.

**3. По състоянието на автомобилния парк.** Постоянно застаряващ автомобилен парк с ниска степен на активна и пасивна безопасност и техническа изправност на автомобилния парк;

- движение с неподходящи и повредени гуми,
- недостатъчно използване на обезопасителните колани и каски и защитни устройства за превоз на деца в леките автомобили;

**4. Изостанала и висококонтликтна пътна инфраструктура** и пропуски в организацията на движението

- висока конфликтност между транспортните и пешеходни потоци в населените места,
- наличие на голям брой необезопасени места с концентрация на пътнотранспортни произшествия в населените и извън населените места,
- сериозни пропуски в организацията и обезопасяването на движението в зоните около училищата,
- слабо приложение на маркировката за канализиране и направляване на движението,
- недостатъчна степен на разделяне на транспортните потоци по категории участници. Отсъствие на условия за безопасно движение на велосипедистите;

**5. Недостатъчна всеобхватност на контрола по спазване на правилата за движение** поради слабо техническо въоръжение за обективно документиране на нарушенията,

**6. По медицинското обслужване на пострадалите.**

- не са обхванати някои категории активни участници в движението за обучение по оказване на първа долекарска помощ като, водачите на МПС за обществен превоз на хора и товари, специализираните органи на пътната полиция, пътна помощ и др.
- липса на система за противодействие на епидемията наречена пътнотранспортен травматизъм.

**7. Липса на целево финансиране на дейността по опазване живота и здравето на хората** в пътното движение, както и недостатъчна степен на ангажиране на институциите на областно и общинско ниво.

Направената оценка на аварийността по пътищата на нашата страна на национално ниво дава най-обща представа за това постоянно бедствие за здравето на хората. То обаче има ясно определени специфични характеристики за регион, сезон, група участници в движението, които следва да се отчитат при набелязването на конкретни мерки за ограничаване на тежките пътнотранспортни произшествия.

Отчитайки основните задачи, произтичащи от Националната програма за подобряване състоянието на безопасността на движението по пътищата на нашата страна за периода 2004-2006г., програмата на Европейския съюз за ограничаване на броя на жертвите по пътищата на Европа с 50% към 2010г., Веронската декларация за безопасността на движението и решенията на ДОККПБДП, специално внимание през 2005 г. следва да се отдели на:

***Първо: За опазване на живота и здравето на децата в пътното движение.***

1. Създаване на организация за повишаване знанията, транспортната култура и дисциплина на децата, чрез подобряване на обучението, ангажиране на семействата, провеждане на състезания, семинари, конкурси и др.

2. Подобряване на организацията на движението и обезопасяване на зоните около училищата както и гарантиране спазването на правилата за движение.

3. Провеждане на национална кампания за повишаване на познанията на населението по опазване на децата в пътното движение с широко ангажиране на специализираните структури, неправителствените организации, застрахователи, медии и др.

***Второ: Създаване на организация за доразвиване и усъвършенстване на нормативната база.***

1. Въвеждане на транспортното обслужване на населението и безопасността на движението като приоритет при изграждане на обекти в населените места, при решаване на транспортно комуникационни проблеми за осигуряване на нормални условия за движение на пешеходци и велосипедисти.

2. Разработване и приемане на Правилник за приложение на Закона за движение по пътищата.

3. Нормативно решаване на проблема за безопасен превоз на деца.

4. Нормативно решаване на въпроса за създаване на областни и общински комисии по безопасност на движението и определяне на отговорността на отделните институции.

5. Нормативно решаване на въпроса за създаване на Фонд за безопасно движение в изпълнение решението на Веронската среща на Министрите на транспорта на страните членки на Европейския съюз и на кандидатките.

***Трето: По намаляване конфликтността на пътната инфраструктура.***

1. Разширяване на дейността по откриване и обезопасяване на местата с концентрация на пътнотранспортни произшествия.

2. Разделяне на пешеходното и велосипедно движение чрез изграждане на велосипедни алеи, пешеходни зони и др.

3. Разширяване на използването на изкуствените ограничители на скоростта особено в населените места.

**Четвърто: Прилагане на нови технологии в контролната дейност по спазване на правилата за движение по пътищата.**

1. Разработване и прилагане на нови технологии за контрол на скоростните режими, използването на обезопасителните колани, управлението на МПС след употреба на алкохол и от неспособни.

2. Внедряване на нови технически средства за обективно документирание на нарушенията на скоростта, преминаването на червен сигнал на светофара и др.

3. Завишаване отговорността на водачите по спазването на скоростните режими в населените места.

4. Активизиране на системата за контрол на техническата изправност на МПС.

5. Системно предоставяне на резултатите от контролната дейност по спазване правилата за движение за огласяване по средствата за масово осведомяване.

6. Провеждане на масирани проверки с участие на представители на масмедията, застрахователи, неправителствени организации и др.

**Пето: Определяне на реалните загуби от пътнотранспортните произшествия по направления на дейност:**

- медицинско обслужване,

- обслужване от полицейските органи, пожарната, следствието, прокуратурата, съдилищата и др.

- изплатени обезщетения за живот, инвалидност, травми на хората, повреди по автомобилите и съоръженията.

**Шесто: Привличане на научния потенциал на страната за научно осигуряване на дейността по осигуряване безопасността на движението по пътищата. Провеждане на национални кампании, конференции, семинари, конкурси с привличане на широк кръг експерти по безопасността на движението у нас и от чужбина, представители на различни институции за оценяване на положителните практики и набелязване на стратегически мерки за подобряване състоянието на безопасността на движението.**

28.02.2005г.

София

ДОККПБДП



Приложение: Таблицы и диаграммы.