

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

**СЪСТОЯНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА
НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА
НА БЪЛГАРИЯ ПРЕЗ 2007 г.**

София, 2008 г.

През 2007 г. по пътищата на страната са регистрирани 92 232 пътнотранспортни произшествия (ПТП), от които 8010 тежки. Загинали са 1006 и са ранени 9827 граждани. В сравнение с 2006 г. е регистрирано известно намаление по всички показатели. Тежките ПТП са с 2,56% по малко, убитите - с 3,54% и ранените - с 3,78%. През 2007 г. е преустановена установената през последните две години тенденция на постоянно нарастване на броя на тежките ПТП и жертвите при тях. Тенденция, наложена от резкия ръст на катастрофи по вина на млади хора (табл. 1).

Ефективното прилагане на новите текстове от Закона за движението по пътищата (ЗДВП) изигра определено задържаща роля. В случай, че се беше запазила тенденцията на нарастващия брой загинали лица, в края на 2007 г. техният брой щеше да надмине 1150. Определено въздействие оказва и активната позиция на медиите по отразяване на пътнотранспортната обстановка, както и разширеният кръг на ангажираните институции и неправителствени организации.

По данни от редица европейски държави размерът на загубите, които понася държавата като цяло, възлизат на около 2% от брутния вътрешен продукт. Това са цифри, които сухо статистически отразяват последствията от епидемията. Зад тях се крият огромни човешки трагедии, унищожен човешки потенциал, унищожени материални ценности и всичко това в известна степен възпрепятства общественото развитие.

Състоянието на безопасността на движението е отражение на поведението на участниците в движението, състоянието на пътната инфраструктура и нейното поддържане, техническата изправност, пасивната и активната безопасност на автомобилите, законодателството и неговото приложение и др. Определяща роля в тази насока има активната позиция на държавните институции, които изпълняват конкретни задължения за осигуряване на по-високо качество на елементите на системата водач - автомобил - път.

Каква е обстановката в България и къде сме по показатели, характеризиращи безопасността на движението, в сравнение с други държави в Европа?

Сравнението по показателя убити на един милион жители (табл. 2) показва, че страните с най-добри показатели по безопасност на движението в Европа като Холандия, Швеция, Англия, Дания, Финландия имат смъртност вследствие на ПТП около 2 - 2,5 пъти по ниска в сравнение с България. По-висока смъртност на 1 млн. жители от нас в Европа имат само Гърция, Полша и Естония.

Нивото на смъртност на 1 млн. жители като у нас отчитат Белгия преди 2002 г., Италия - 1992 г., Испания - 2002 г., Португалия - 2004 г., Австрия - 1998 г., Франция - 2002 г., Германия - 1992 г. и т.н. Страните с най-ниски нива на смъртност са отчитали като нашите показатели през 80-те години.

Различията в показателите за безопасността на движението са следствие и на сериозните различия в показателите на елементите на системата водач -

автомобил - път. При сравнението на числата не бива да се пропуска сравнение по показатели на отделните елементи на системата водач - автомобил - път. По-високите показатели на отделни страни са следствие от последователна политика на инвестиции в тази насока през последните 10 - 15 години.

Каква е структурата на пътнотранспортните произшествия и жертвите при тях през 2007 г.

I. Жертви на пътнотранспортните произшествия (фиг. 1)

През 2007 г. по пътищата на страната са загинали 61 деца до 18-годишна възраст, 186 младежи и девойки от 18- до 24-годишна възраст, 578 граждани от 25 до 64 години и 181 възрастни хора над 65 години. От тях 740 са мъже и 266 - жени.

Деца до 18-годишна възраст (фиг.2)

Най-голям е броят на децата, пострадали като пътници в автомобилите - 39 загинали и 633 тежко ранени. През последните няколко години броят на пострадалите деца пътници постоянно нараства. По-малко от 6% от пострадалите деца са били обезопасени.

Като пешеходци тежко са пострадали 506 деца, от които 11 са загинали. Над 92% са пострадалите деца пешеходци в резултат на ПТП в населените места, в районите, където живеят, и край учебните заведения.

Изключително тежки са ПТП по вина на водачи деца на 16- и 17-годишна възраст, на които родителите или техни близки предоставят автомобилите.

Младежи и девойки от 18- до 24-годишна възраст (фиг.3)

Запазва се високият дял на пострадалите от тази възрастова група. През 2007 г. в резултат на ПТП са загинали 186 и са тежко ранени 1948 младежи и девойки. Над 91,5% от загиналите млади хора са били водачи и пътници. Като водачи са пострадали 961, от които 84 са загинали. Като пътници са пострадали 992, от които 96 са загинали.

Като пешеходци са пострадали 8,5% от жертвите от тази възрастова група. На 100 000 жители младежите загиват 2,5 по-често от останалите.

Пострадали участници в движението от 25- до 64-годишна възраст (фиг.4)

От тази възрастова група пострадалите са 5987 души, от които 578 са загинали. Като водачи на превозно средство са пострадали 2967 души, от които 294 са загинали. Следва групата на пострадалите пътници - 1942, от които 162 загинали, и на пешеходците - 1179, от които 122 загинали.

Пострадали участници над 65 години (фиг.5)

През 2007 г. са пострадали 1289 граждани над 65 години, от които 178 са загинали. Най-голям е дялът на пешеходците - 73% от всички пострадали. Всеки 5-ти блъснат пешеходец от тази възрастова група е загинал.

Постепенно нараства и дялът на ПТП по вина на водачи от тази възрастова група. Пострадали са 268 водачи, от които 33 са загинали.

Жертвите на ПТП са сериозен проблем на българското здравеопазване поради значително влияние, което те оказват върху здравословното състояние на нацията и смъртността сред различните възрастови групи.

Размерът на последствията от пътнотранспортните произшествия е в пряка връзка от своевременно оказаната доболнична и специализирана медицинска помощ. От загиналите при пътнотранспортни произшествия граждани 199 (19,8%) са допълнително починали. Най-голям е броят на допълнително починалите в селските райони.

II. Къде загиват хората(фиг.6)

Най-голям брой тежки ПТП са регистрирани в населените места. Извън населените места техният брой е по-малък, но пък последствията са значително по-тежки. На всеки 15 пострадали в населените места един умира, докато извън населените места на всеки 7 пострадали загива един.

Населени места(фиг.7)

През 2007 г. в резултат на 5598 ПТП в населените места са загинали 475 (47,2%) и са тежко наранени 6469 (65,82%) граждани. Високият травматизъм в населените места се запазва трайно през последните години. В градовете са загинали 354 граждани и са ранени 5560. В селата са пострадали 1030 души, от които 121 са загинали.

Основните видове ПТП(фиг.8), при които загиват хора в населените места, са блъскане на пешеходец - над 49%, единични произшествия от вида блъскане на МПС в стълбове и огради - 24%, сблъскване между МПС - предимно на кръстовищата - 17% , блъскане на велосипедист - 5% и т.н.

Места с повишена аварийност в населените места са спирките за обществен превоз на пътници и пешеходните пътеки, където са регистрирани 770 ПТП с 54 загинали и 795 ранени. Тази аварийност остава постоянна през последните години.

Най-често ПТП с пешеходци настъпват в зоните между кръстовищата вследствие на неправилно движение по платното, внезапно слизване на платното и внезапно появяване между паркирани автомобили. Особено остър е конфликтът пешеходец - МПС в големите градове.

Голяма част от пострадалите в селата са в резултат на ПТП с транзитно преминаващи МПС с висока скорост, поради което и тежестта на тези ПТП е два пъти по-висока.

Над 90% от блъснатите пешеходци са в населените места. Пешеходната

аварийност в населените места в България е една от най-високите в европейските страни. У нас през 2007 г. делът на загиналите пешеходци към общия брой на загиналите от ПТП е 26,9%, докато в Австрия е 11,7%, в Белгия - 9,9%, Финландия - 11,1%, Германия - 12,8%, Италия - 12,4%, Испания - 15,4%, Швеция - 16,4%.

Причините за високата пешеходна аварийност могат да бъдат подредени в три направления:

първо - поведението на водачите на МПС, които се движат с превишена скорост, при маневри не осигуряват предимство на пешеходците - особено в районите на пешеходните пътеки, спирките на МПС за обществен превоз на пътници, зоните около учебните заведения, кръстовищата и др.

второ - изключително ниска транспортна култура и дисциплина на пешеходците, както и липса на каквото и да е притеснение за собствения им живот; ниската видимост на пешеходците в тъмната част от денонощието.

трето - изключително висока е конфликтността на пътната инфраструктура. Основно отсъстват средства и решения за успокояване на движението и осигуряване условия за безопасно движение на пешеходните потоци. Изключения са пешеходните острови за безопасност, кръговите кръстовища, успокоените зони в жилищните райони, средства, гарантиращи спазването на правилата за движение в зоните около учебните заведения. Съществуват пропуски в организацията на движението в населените места, липсват условия за равноправно безопасно участие в движението на пешеходците и велосипедистите.

На безопасността на движението в населените места през настоящата година е посветен Европейския ден за пътна безопасност който ще се проведе на 13 октомври под девиза "Безопасно движение в нашия град".

Извън населените места(табл.3)

Извън населените места са регистрирани 2412 ПТП, при които са загинали 531 и са тежко ранени 3358 души.

С най-тежки последствия тук са челните удари и единичните ПТП(фиг.9). Голяма част от тежките ПТП се реализират в участъци с концентрация на произшествия и при ремонтно-възстановителни работи по републиканската пътна мрежа. Ниската обезпеченост с пасивни защитни съоръжения по републиканската пътна мрежа определя и високата тежест на ПТП по нея.

Изключително висока е аварийността вследствие на големия брой неподвижни препятствия в зоната на пътя извън активните ленти, в резултат на което са многобройни ударите в дървета, билбордове, подпорни колони и др. От удари в дървета, стълбове, билбордове са загинали 218 и са ранени 1348 души. Няма нормативи за въвеждане на „тресящи полоси” срещу заспиване и отклоняване на вниманието, разделителни защитни прегради срещу навлизането в насрещната лента, за обезопасяване на неподвижните прегради в зоната на пътя, за полагане и освежаване на маркировката и т.н., поради което тези средства се прилагат като голямо изключение.

По автомагистралните участъци са регистрирани 146 произшествия с 36 убити и 187 ранени.

По републиканската пътна мрежа са регистрирани 1777 тежки ПТП, при които са загинали 391 и са ранени 2462 граждани. По първокласната пътна мрежа загиналите са 186, а ранените - 1016. По пътищата втори клас жертвите са 953, от които 121 са загинали. По третокласната пътна мрежа броят на загиналите е 89, а на ранените - 614.

По общинската пътна мрежа са регистрирани 493 ПТП със 104 загинали и 709 ранени граждани. По голямата част от тази пътна мрежа е без маркировка и с многобройни неизправности. Определено съществува анонимност по отношение отговорностите за изправността на отделните участъци.

Общини(табл.4)

Разпределението на ПТП по общини отразява състоянието на пътната мрежа, организацията на движението, натовареността на трасетата, спазването на правилата на територията на общината от местните жители и транзитно преминаващия транспортен поток.

Има общини с традиционно висока аварийност и голям брой загинали при ПТП. В някои от тях основният дял тежки ПТП е в резултат на нарушения на водачи от други райони и транзитно преминаващ транспорт, в други - поради липса на безопасни условия на движение на пешеходци и велосипедисти и др. В отделни общини аварийността е традиционно висока. В 8 общини броят на убитите от ПТП надвишава 15, което представлява приблизително 18,5% от всички загинали. Голяма част от проблемите на безопасността на движението на територията на общините особено в населените места са резултат на упоритото им подценяване от общинските власти, както и на липсата на съответните норми и стандарти за осигуряване на безопасността на движението.

Области(табл.5)

Разпределението на пътнотранспортните произшествия и пострадалите при тях граждани (табл. 14) показва, че най-голям е броят на убитите на територията на столицата - 1723 ПТП със 114 убити и 2027 ранени, следват Бургаска област - 91 убити и 424 ранени, Пловдивска област - 87 убити и 1005 ранени, Софийска област - 69 убити и 329 ранени, Варненска област - 67 убити и 713 ранени, Старозагорска област - 49 убити и 597 ранени. Структурата на аварийността в отделните области е различна. Съществуват сериозни пропуски в координацията между отделните институции, от които зависи безопасността на движението на територията на областта.

Водачите на четири области - София град, Бургас, Пловдив, София област и Варна са причинили тежки ПТП, при които са загинали 42,5% от всички загинали граждани.

На територията на някои области по-голямата част от убитите граждани са поради нарушения на водачи от други области. Така например на територията на област Видин 88% от загиналите са по вина на водачи от други области; в област Бургас - 78%, София - 71% и т.н.

III. По какъв начин загиват хората в пътното движение?

Уязвими участници в движението(табл.6)

Блъскане на пешеходец

През 2007 г. са блъснати от МПС 2465 пешеходци, като загиналите са 265, а ранените - 2340. На всеки 3,5 часа е блъскан един пешеходец. Над 93% от пострадалите пешеходци са в резултат на произшествия в населените места. Най-често жертви на ПТП като пешеходци стават възрастните хора над 65 години. От загиналите 181 души на възраст над 65 години 73% са пешеходци. От всички загинали пешеходци 49% са от тази възрастова група.

По-голямата част от блъснатите пешеходци са в резултат на превишаване на скоростта. Масово не се спазва предимството на пешеходеца на пешеходните пътеки, в районите на спирките на обществен транспорт, при завиване на кръстовищата. Контролът на правилата за движение в населените места има епизодичен характер. Високата конфликтност е и в резултат на недостатъци и пропуски в организацията на движението в населените места, липсата на условия за движение на пешеходците по пътищата. Създадени са преимуществено условия за по-удобно движение на автомобилите. Съществен проблем представлява липсата на чувство на съхранение у пешеходците, което предполага обучение за участие в движението от най-ранна възраст.

Над 51% от загиналите пешеходци са следствие на блъскане в тъмната част от денонощието.

Блъскане на велосипедист

През 2007 г. са блъснати 442 велосипедисти, от които 45 са загинали и 409 са ранени. Над 83% от ударите на велосипедистите са реализирани в населените места. През последните 7 години са загинали 336 и са ранени 2654 велосипедисти, като тенденцията е към нарастване. Една от причините за тази аварийност е липсата на условия за движение на велосипедистите в населените места. Високата смъртност на блъснатите велосипедисти е в резултат на тежките черепно-мозъчни травми. Поради тази причина в много европейски държави се отделя голямо внимание върху превенцията - ползване на обезопасителни каски, създаване на условия безопасно движение, повишена видимост на велосипедистите.

Блъскане на каруца

В резултат на сблъсъци между МПС и каруци са пострадали 140 души, от които 16 са загинали. Над 80% от ПТП от този вид са настъпили в тъмната част на денонощието. Голяма част от каруците се движат необорудвани съгласно

Закона за движението по пътищата, много често се управляват от лица, които не познават правилата за движение.

Пътнотранспортни произшествия с едно МПС(фиг.10)

През 2007 г. са регистрирани 1981 тежки ПТП, при които водачите самостоятелно са катастрофирали поради загуба на управление. Загиналите са 331, а ранените - 2604. От тях поради блъскане в дърво са загинали 131 граждани и са ранени 687. Поради блъскане в стълб са загинали 48 и са ранени 328, поради преобръщане извън пътя - 92 убити и 962 ранени, вследствие на блъскане в предпазни огради - 39 убити и 333 ранени. За последните 7 години са регистрирани 42839 удари в неподвижни препятствия край пътя, при които са загинали 1349 граждани и са ранени 9245 души.

Основно тези ПТП са вследствие загуба на управлението на МПС от страна на водача. 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 и които са пряко свързани със знанията и уменията на водача, неговото състояние и възможности да избере правилната скорост. 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. Малко са защитните съоръжения, които биха задържали автомобила да не напусне платното, и няма норми за тяхното изграждане.

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.

Голяма част от неподвижните препятствия са в непосредствена близост до активните ленти за движение, поради най-малкото отклонение на внимание от страна на водача завършва с удар в неподвижно препятствие. Премахването и обезопасяването на неподвижните препятствия които са в непосредствена близост до активните ленти за движението ще спаси много хора от нараняване или смърт.

Сблъскване между две и повече МПС(табл.7)

Сблъскването между две и повече МПС е групата ПТП с най-голям дял пострадали граждани - 3997, от които 325 убити.

Основна причина за този вид ПТП са неправилното изпреварване, престрояване и навлизане в лентата за насрещно движение - 3823 пострадали, от които - 309 загинали. С изключително тежки последици са челните удари между моторните превозни средства. (За последните 7 години вследствие на челни удари са загинали 1202 и са ранени 8259 граждани. В резултат на странични удари между автомобилите в зоните на кръстовищата са загинали 421 и ранени 9750 граждани.)

Поради неспазване на дистанция между МПС и удар между тях са пострадали 449, от които 30 са загинали. Най-голям е броят на регистрираните ПТП поради неспазване на дистанция по автомагистралите.

IV. Разпределение на ПТП по време

По дни от седмицата(табл.8)

Най-голям е броят на пострадалите граждани в петък и събота, когато са пострадали 3560 души, от които 354 са загинали.

По час от денонощието(табл.9)

Най-авариен е периодът от 17 до 20 часа, през който са пострадали 2960 души, от които 253 са загинали .

По месеци(табл.10)

Най-голям брой убити са регистрирани през септември и октомври.

По осветеност(фиг.11)

През тъмната част от денонощието са пострадали 3814 души, от които 475 са загинали. Произшествията по тъмно са с по-голяма тежест от тези през деня. За пътуващите през нощта опасността от попадане в катастрофа и от нараняване е 5 пъти по-голяма.

Най-застрашени през тъмната част от денонощието са пешеходците, велосипедистите, каруцарите.

За определени видове ПТП честотата на настъпване е по-висока през тъмната част от денонощието. Такива са единичните произшествия - 53% от загиналите, произшествията поради управление под въздействието на алкохол - над 70% и др.

Броят на загиналите по третокласната пътна мрежа в резултат на ПТП е по-голям през тъмната част от денонощието.

V. Причини за пътнотранспортните произшествия(табл.12)

В разпределението на пътнотранспортните произшествия по причини най-голям е относителният дял на произшествията по вина на водачите на МПС - 93% (табл.13). Основният дял за ПТП се отнася към грешките и нарушенията на водача и на пешеходеца, доколкото в законодателството недостатъците на пътната инфраструктура, пасивната и активна безопасност както и техническото състояние на МПС се приемат като даденост и не се свързват с конкретното ПТП.

Превишена и несъобразена скорост

Най-големият убиец по пътищата е превишената и несъобразена скорост. Поради тази причина са настъпили 3205 произшествия, при които са загинали

493 и са ранени 4014 души. Най-голям е дялът на пострадалите поради несъобразена скорост с конкретните пътни условия - 2849, от които 347 са загинали.

Проблемът несъобразена скорост се отнася до уменията на водача да избира правилно скоростта съобразно конкретните условия и опасностите в пътното движение. Най-често поради неправилно избрана скорост водачите загубват управление на автомобила и напускат платното за движение или се блъскат в насрещно движещи се МПС. В населените места "скоростта" е една от основните причини за блъскането на пешеходци и велосипедисти. Неправилния избор и превишаването на скоростта през тъмната част от денонощието е причина за над 50% от смъртните случаи. Вниманието следва да се концентрира върху повишаване на квалификацията на водачите, знанията им за опасностите, интензивен контрол по голяма разкриваемост на нарушенията на скоростта и по високи наказания.

Неправилно изпреварване и навлизане в лентата за насрещно движение

Регистрирани са 530 ПТП поради неправилно изпреварване и навлизане в лентата за насрещно движение, със 129 загинали и 892 ранени. По-голямата част от ПТП са челни удари поради умишлени действия на водача и са следствие на неумението му да задържа автомобила в лентата, в която се движи.

Отнемане на предимство на ППС

По тази причина са регистрирани - 1291 ПТП, с 70 загинали и 1689 ранени.

Отнемане предимство на пешеходец

Поради тази причина са блъснати 724 пешеходци, от които 44 са загинали.

Употреба на алкохол

При управление под въздействието на алкохол рязко се изменят възможностите на човека за оценка на обстановката и за своевременно реагиране.

Поради управление на МПС от водачи под въздействието на алкохол са регистрирани 309 тежки ПТП, при които са загинали 44 и са ранени 368 граждани. Над 70% от тежките пътнотранспортни произшествия поради употреба на алкохол настъпват в тъмната част от денонощието.

Управлението под въздействие на наркотични вещества или други медикаменти не се отчита, поради отсъствие на система и технически средства. Вън от статистиката остават редица фактори, които оказват въздействие върху възможностите на водача адекватно да управлява - умора, депресия, различни заболявания, природни аномалии и др.

Неправоспособни водачи(фиг.12)

Особено опасни са случаите на управление на МПС от неправоспособни водачи.

През 2007 г. са регистрирани 611 ПТП, с 92 убити и 800 ранени, като техният брой постоянно нараства. Спрямо 2001 г. броят на убитите е нараснал с 80,4%, а на ранените - с 71,3%. В над 90% от случаите неправоспособните водачи са управлявали чужд автомобил, предоставен от собственика.

Много ниски са наказанията за това нарушение както към неправоспособните така и към тези които му предоставят автомобила в сравнение с високата обществена опасност на това нарушение

Запазва се големият брой на ПТП, допуснати от неправоспособни водачи в регионите Стара Загора, Благоевград, Русе, Бургас, Пловдив, Варна.

Нови водачи(табл.13)

През последните години постоянно нараства делът на тежките произшествия по вина на нови водачи със стаж до 2 години. По вина на такива водачи са пострадали 1710 души, 157 от които са загинали. Над 2,5 пъти е по-висока аварийността и жертвите при ПТП по вина на водачите през първата година от получаване на свидетелство за управление.

Сравнението на организацията на подготовката на новите водачи, както и законодателните изисквания спрямо тях с тези в редица европейски страни показва сериозни различия. В Австрия например от 3 до 9 месеца след първоначално получаване на свидетелство за правоуправление на автомобил водачите са задължени да преминават курс за практическо обучение на специален полигон. Съществуват и други ограничения спрямо новите водачи като първоначално получаване на по-малък брой контролни точки, ограничение за превозване на повече от двама пътници, по-ниска максимално разрешена скорост за движение, ограничение за движение през тъмната част от денонощието, каквито в нашето законодателство няма.

VI. Пътнотранспортни произшествия по вид на моторното превозно средство (табл. 14)

Най-голям е делът на загиналите граждани с участие на леки автомобили - 735, следват товарните автомобили - 99, мотоциклетите - 39, мотопедите, автобусите и тролейбусите - 24 и др.

С най-голяма тежест са произшествията с товарни автомобили, където на всеки 5 ПТП се пада по един убит.

През 2007 г. са регистрирани 184 ПТП с участие на автобуси и тролейбуси при които са загинали .

Голяма част от автомобилния парк са стари автомобили с ниска степен на пасивна и активна безопасност. Най тежките пътнотранспортни произшествия по вина на водачи на тежкотоварни МПС са свързани с техническата им изправност и с умората на водачите.

Като пътуващи в автомобилите водачи и пътници 75% са пострадали в леките автомобили, от които 563 са загинали.

VII. Обезопасителни системи

Съществен резерв за намаляване на последствията от ПТП е ползването на безопасителните системи - каски, колани и детски безопасителни колани. През 2007 г. от всички участвали в ПТП водачи и пътници над 54%(фиг.14) са ползвали безопасителните системи, като този процент в населените места е 48,2%, а извън населените места - 85,4%.(фиг.15) От пострадалите при ПТП водачи(фиг.16) и пътници(фиг.17) 2237 не са ползвали безопасителни системи, от които 288 са загинали и 1949 са тежко наранени(табл.18). Изключително слабо е ползването на безопасителните колани (до 15%) от пътниците на задните седалки, които по-често стават жертви, а в отделни случаи нараняват или убиват пътуващите на предните седалки. Още по-ниско е ползването на детските безопасителни седалки. По данни от краш тестовете на автомобилните производители от 35 до 50% от пътуващите в автомобилите биха се спасили от смърт и наранявания, ако са ползвани безопасителните системи по време на ПТП. Повишаването на ползваемостта на безопасителните средства над 90 - 95%, както е в по-голямата част от европейските страни, би довело до намаляване на жертвите с над 120 и на ранените с над 950 души.

Анализът на пътнотранспортните произшествия и жертвите при тях показва, че през 2007 г. съществени изменения в структурата на аварийността не са настъпили. Запазват се ситуацията от предишните години, при които загиват хора. Трудно настъпват промени в поведението на участниците в движението. Нарастнал е броя на жертвите по вина на новите водачи и неправолюбивите и на децата пътници в автомобилите.

Запазва се високата пешеходна аварийност в населените места. Всеки втори загинал в населените места е пешеходец.

Сериозни са проблемите по състоянието на пътните комуникации, изправността на автомобилния парк, след аварийните действия на хората и институциите и не на последно място отсъствието на достатъчно целеви инвестиции в тази насока.

Въз основа на резултатите от пътнотранспортните произшествия през 2007 г. могат да се направят следните изводи и препоръки:

1. Нараства броят на пострадалите деца като пътници в автомобила. В резултат на ПТП са пострадали като пътници 672 деца, от които 39 са загинали предимно в автомобилите на своите родители и близки. Децата се превозват необезопасени на предните и задните седалки, в скута на възрастните, при което при всеки сблъсък са застрашени от нараняване.

2. Изключително висока е аварийността при новите водачи на МПС. По вина на нови водачи със стаж до две години са загинали 157 души и са ранени 1553 граждани. Смъртността от ПТП на младите хора от 18 до 24 години е 2,5 по-висока в сравнение с останалите възрастови групи. Най-тежките ПТП с 3 и повече загинали с леки автомобили са регистрирани по вина на нови водачи. В нормативно отношение не съществуват специални текстове за повишено внимание към новите водачи и младите хора. Много положителни практики в европейските държави по отношение на подготовката и формирането на умения у новите водачи, за по-високи изисквания към дисциплината на новите водачи не се прилагат у нас.

3. Пешеходната аварийност в нашата страна е най-висока в сравнение с останалите страни от Европейския съюз. Над 26 % от загиналите вследствие на ПТП у нас са пешеходци. В Белгия например този процент е 9,9, във Финландия - 11.1%, в Австрия - 11,7%, Италия - 12,4%, Германия - 12,8 и др.

Над 90% от загиналите пешеходци са блъснати в населените места, а останалите - в близост до населените места, където определено липсват условия за безопасно движение на пешеходци.

Над 70% от пешеходците са блъснати през тъмната част от денонощието, поради движение с тъмни дрехи, без светлоотразителни елементи, поради което много късно биват забелязвани от водачите и сблъсъкът е неизбежен.

4. Неприемливо висока е аварийността в населените места. През 2007 г. в резултат на ПТП са пострадали 6074 граждани, от които 475 са загинали. Хората загиват и биват наранявани в селището, където живеят, работят, пазаруват, учат, поради възможности за грубо нарушаване на правилата за движение от водачите на МПС, липса на условия за безопасно движение на всички участници в движението. По-високата смъртност в населените места в България в сравнение с редица европейски страни се определя и от големите различия в пътните инфраструктури. У нас рядко се срещат кръгови кръстовища, острови за безопасност на пешеходците, зони с успокоено движение - 30 км/час, велосипедни алеи и др. За използване на тези решения, осигуряващи по-голяма сигурност в движението, няма нормативна база.

5. Голям е броят на ПТП и жертвите при тях вследствие на напускане на платното за движение и удари в крайпътни препятствия. В резултат на загуба на управление са пострадали 2659 граждани, от които са загинали 311 души. Високата смъртност при тези ПТП е следствие от изключително големия брой неподвижни необезопасени твърди препятствия - дървета, стълбове, подпорни прегради, билбордове, в непосредствена близост до платното за движение. Напускането на платното за движение в резултат на загуба на управление е вследствие на неумението на водачите правилно да избират режима на движение съобразно конкретните условия и собствените се възможности.

6. Най-тежките ПТП се регистрират вследствие на челни удари поради навлизане в лентата за насрещно вследствие на неправилно изпреварване, загуба на управление поради слаба квалификация и заспиване, навлизане в насрещната лента в хоризонталните криви поради по-висока скорост и др. За

нарушенията, водещи до навлизане в насрещната лента и застрашаващи сериозно живота и здравето на останалите участници в движението, в нашето законодателство са предвидени значително по-ниски наказания в сравнение с по-голямата част от европейските държави.

7. Постоянно нараства броят на ПТП, причинени от неправоспособни водачи. За последните 6 години броят на тежките ПТП и жертвите при тях се е удвоил. Всеки ден по вина на неправоспособни водачи се регистрират 2 тежки ПТП с пострадали хора, което означава, че по пътищата на страната ежедневно се движат стотици МПС, управлявани от неправоспособни водачи, предоставени им от близки и познати. Изключително ниски са санкциите за този вид нарушения, които са с висока обществена опасност.

8. Изключително висока е смъртността през тъмната част от денонощието. В резултат на ПТП в тъмната част от денонощието, по здрач и на изкуствено осветление са загинали 475 души и са ранени 3814. Някои видове ПТП настъпват по-често през тъмната част от денонощието - блъскане на пешеходци, напускане платното за движение, блъскане на велосипедист и каруца. Над 70% от произшествията по вина на водачи, употребили алкохол, са настъпили през тъмната част от денонощието. По-голям е техният брой и по третокласната пътна мрежа. Наред със затруднените възможности за адекватно възприемане на пътната обстановка и умората една от основните причини е слабата видимост на уязвимите участници в движението и много често загуба на ориентация по трасето поради недостатъчна сигнализация.

9. Голяма част от пътуващите в автомобила пътници и водачи, пострадали при ПТП, не са били обезопасени. През 2007 г. 46% от пътуващите в автомобила водачи и пътници на предните седалки, участвали в ПТП, не са ползвали обезопасителни колани, което представлява 1949 от ранените и 288 от убитите. Значително по-слабо се ползват обезопасителните колани на задните седалки /около 10%/ и детските обезопасителни седалки. В случай че се повиши ползваемостта на обезопасителните средства на 90-95%, реално може да се очаква спасяване на 120 граждани от смърт и над 950 от нараняване.

10. Най-голямата група ПТП са вследствие на превишаване и несъобразяване на скоростта. Поради тази причина са пострадали 4507, от които 493 са загинали. Скоростта на движението участва на два пъти в ПТП - първо, като причина на загуба на управление на МПС и второ, в тежестта на последствията за хората. Намаляването на ПТП по причина превишена и несъобразена скорост е възможно да бъде постигнато с динамичен и повсеместен контрол по спазване на скоростните режими и с повишаване на знанията и уменията на водачите за правилен избор на скоростта в съответствие с опасностите и конкретните условия.

Отчитайки Националната стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата за периода 2007 - 2010 г. и целите, поставени от Европейския съюз за намаляване на жертвите от пътнотранспортните

произшествия с 50% към 2010 г., през 2008 г. специално внимание следва да се отдели на :

1. Повишаване ползваемостта на обезопасителните колани, каски и детски седалки до 90 - 95%.

2. Намаляване на броя на участващите в движението МПС с неправопособни водачи и водачи под въздействието на алкохол.

3. Намаляване на броя на нарушенията от водачи, управляващи МПС за обществен превоз на пътници и товари.

4. Усъвършенстване на системата за подготовка на кандидатите за водачи на МПС чрез въвеждане на най-добрите европейски практики с цел повишаване знанията и уменията за управление в реални условия и повишаване изискванията към новите водачи.

5. Разработване на правила и стандарти за безопасност на пътната инфраструктура въз основа на най-добрите практики в Европа и въвеждането им като задължителни при изграждане и усъвършенстване на пътната инфраструктура в населените и извън населените места.

6. Ограничаване на аварийността в населените места чрез въвеждане на комплекс от мерки: разширяване на видео контрола, ускорено въвеждане на най-добрите практики за организация и успокояване на движението в населените места като кръгови кръстовища, изкуствени неравности, обезопасителни острови за пешеходци и др.

7. Привеждане на законодателството в съответствие на мерките, предприемани в Европейския съюз. Повишаване на отговорностите към умислените нарушения, които реално застрашават живота и здравето на другите участници в движението, конкретизиране отговорностите и санкциите за неизправностите на пътната инфраструктура, сигнализацията и маркировката, както и по-точно формулиране на отговорностите на отделните институции за създаване на условия за безопасно движение.

8. Разработване на система от стимули за обновяване на автопарка с автомобили от по-горен клас показатели за безопасност.

9. Разработване на система на финансиране на мероприятията за повишаване на безопасността на движението на централно и регионално ниво въз основа на приходите от налаганите глоби за нарушения на правилата за движение.

10. Създаване на организация за провеждане на конкретни мероприятия по институции и организации за отбелязване на Европейския ден за пътна безопасност 13 октомври 2008 г. под девиза „Безопасно движение в нашите селища”.

11. Провеждане на научноприложни конференции, семинари, конкурси, състезания и дискусии по проблемите на безопасността на движението.

12. Активно медийно отразяване на проблемите на безопасността на движението с цел повишаване познанията на населението по отношение на

постоянно повтарящите се грешки на участниците в движението, водещи до ПТП.

13. Разширяване кръга на ангажираните институции при решаване проблемите на безопасността на движението чрез изграждане, укрепване и активизиране на областните, общинските и училищните комисии.

14. Повишаване приноса на отделните министерства, областните управи и кметовете за подобряване безопасността на движението съобразно задълженията по Закона за движението по пътищата.