

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

**СЪСТОЯНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА
НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА
НА БЪЛГАРИЯ ПРЕЗ 2008 г.**

София, 2009 г.

През 2008 година по пътищата на страната са регистрирани 99881 пътнотранспортни произшествия (ПТП), от които 8045 тежки. Загинали са 1061 и са ранени 9952 граждани. На фона на рязкото нарастване на интензивността на движението по пътищата бе регистрирано запазване на напрегната обстановка по пътищата и нарастване спрямо 2007 г. на леките пътнотранспортни произшествия с 8,3 %, на тежките ПТП - с 0,4%, на убитите - с 5,5% и на ранените - с 1,27%.

Регистрирано е известно изменение в структурата на пътнотранспортните произшествия. По отделни показатели ПТП бележат задържане без съществено изменение, по други известен спад на размера на последствията, а по трети се забелязва трайна тенденция на нарастване на произшествията и жертвите при тях.

Спрямо средните показатели на пътнотранспортните произшествия с фатален изход за периода 1968 - 2008 година броят на загиналите е с 49 по малко (фиг. 1).

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” (фиг. 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. Повисока смъртност на 1 млн. жители от нас в Европа имат Полша, Словения, Естония, Латвия, Украйна и Литва.

Голямата разлика в показателите за безопасността на движението в отделните европейски държави са вследствие и на сериозните различия в показателите на елементите на системата „водач - автомобил - път”. Различия по отношение обхвата на пътната мрежа със системи за контрол и управление на движението, по безопасността на пътната инфраструктура, по безопасността на автомобилния парк, в поведението на участниците в движението и не на последно място по бързина и качество на оказваната първа и специализирана медицинска помощ на пострадалите. По-добрите показатели по безопасност на движението на отделни страни са следствие от последователна политика на инвестиции в тази насока през последните години.

Каква е структурата на ПТП и жертвите при тях .

I. По възраст (фиг. 3).

През 2008 г. по пътищата на страната са загинали 74 деца до 18-годишна възраст, 187 младежи и девойки от 18 до 24-годишна възраст, 601 граждани от 25 до 64 години и 199 възрастни хора над 65 години. От тях 823 са мъже и 238 - жени.

1.1. Деца до 17-годишна възраст.

През 2008 г. при ПТП са пострадали 1469 деца, от които 74 са загинали. Относителните дялове на пострадалите при ПТП деца по възрастови групи са

показани на фиг. 4. Най-голям е броя на пострадалите деца като пътници - 48 убити и 655 тежко ранени (фиг. 5). Като пешеходци са пострадали 521 деца, от които 12 са загинали. Като водачи загиналите са 14, а ранените - 209

По-малко от 6% от пострадалите деца като пътници са били обезопасени.

Над 92% от пострадалите деца пешеходци са при ПТП, настъпили в населените места, в районите където живеят, и край учебните заведения.

Изключително тежки ПТП с 2 и 3 загинали, са реализирани през 2008 г. по вина на водачи на 16 и 17-годишна възраст, на които родителите или техни близки са предоставили автомобилите.

За периода от 2000 до 2008 година са загинали 566 и са пострадали 11455 деца. До 6 годишна възраст са загинали 94 деца и 1318 са били ранени, от 7 до 9 години - 85 загинали и 2339 ранени, от 10 до 14 години - 146 загинали и 3529 ранени и от 15 до 17 години - 241 загинали и 4269 са били ранени (фиг. 6).

През периода броя на жертвите деца от 15 до 17 годишна възраст е нараснал с 43% (фиг. 7).

Броят на пострадалите деца-пътници нараства.(фиг. 8).

1.2. Младежи от 18 до 24-годишна възраст.

През 2008 година, в резултат на ПТП са пострадали 2285 младежи от 18 до 24 годишна възраст, от които 187 са загинали. Над 92% от пострадалите младежи са станали жертви като водачи и пътници в и на моторното превозно средство (фиг. 9).

През периода 2000 - 2008 година са загинали 1384 и били ранени 15814 млади хора. От тях като водачи са загинали 668, като пътници - 636 и като пешеходци - 80 (фиг. 10). Броят на жертвите млади хора през периода е нараснал с над 40% (фиг. 11).

1.3. Пострадали участници в движението от 25 до 64-годишна възраст.

От тази възрастова група през 2008 година пострадалите са 6028 души, от които 601 са загинали. Като водачи на превозно средство са пострадали 2941 души, от които 319 са загинали. Следва групата на пострадалите пътници - 2039, от които 154 загинали и на пешеходците - 1048, от които 128 са загинали.

За периода 2000 - 2008 година при ПТП а загинали 5260 и ранени 45647 граждани на възраст от 25 до 64 години. Броят на жертвите от тази възрастова група постоянно нараства основно като водачи и пътници.(фиг. 12).

1.4. Пострадали участници над 65 години.

През 2008 година са пострадали 1241 граждани над 65 години, от които 199 са загинали. Най-голям е делът на загиналите пешеходци - 129 (64,8%), следват водачите 44 загинали (22,1%). Като пътници са загинали 26 души (13,1%) (фиг. 13).

За периода 2000 - 2008 година са загинали 1742 граждани над 65 годишна възраст, а 9100 са били ранени, като се запазва структурата по вид на участие (фиг. 14).

1.5. Жертви по пол.

През периода 2000 - 2008 година в резултат на ПТП са загинали 6750 (75,4%) мъже и 2202 жени (34,2%).

Най-много мъже са загинали като водачи на МПС - 3690 (54,7%), на второ място като пешеходци - 1567 (23,2%) и като пътници - 1493 (22,1%) (фиг. 15). Най-много жени са загинали като пътници в автомобилите - 1056 (48%), на второ място като пешеходци - 924 (42%), а като водачи на МПС загиналите жени са 222 (10%) (фиг. 16).

При мъжете на всеки 9 пострадали един загива, а при жените на 14 пострадали 1 загива.

И при мъжете и при жените има нарастване на жертвите - пътници в МПС (фиг. 17 и фиг. 18).

II. Жертви по вид на участие (фиг. 19).

Жертвите на ПТП като начин на участие се разделят на водачи на пътно превозно средство виновни или невинни, пътници в по голямата си част невинни и хора които се движат по пътищата и са извън превозното средство и са силно уязвими при удар.

2.1. Водачи на пътно превозно средство.

2.1.1. Общо пострадали водачи на ППС

През 2008 г. като водачи на пътно превозно средство са пострадали 4477 граждани от които 475 са загинали. Броят на пострадалите водачи е 40,65% от общия брой на пострадали при ПТП, а на загиналите водачи - 44,8% от общия брой на загиналите.

По възраст на загиналите водачи, 14 са били до 17 годишна възраст, 98 от 18 до 24 години, 319 от 25 до 64 години и 44 са били над 65 години (фиг. 20).

От загиналите водачи 36 са жени и 439 са мъже.

За периода **2000 - 2008** година са загинали при ПТП 3912 и са били ранени 31966 водачи на ППС, като техният брой непрекъснато нараства (фиг. 21).

2.1.2. Водачи пострадали по вида на ППС (фиг. 22.)

Най-голям е броят на пострадалите водачи на леки автомобили - 23674, от които 2636 са загинали. Следват водачите на товарни автомобили - 1759 пострадали, от които 220 загинали. Водачи на двуколесни моторни превозни средства - 5111 пострадали, от които 476 загинали. Водачи на каруци - 673 ранени и 73 загинали. Водачи на велосипеди - 3647 ранени и 436 загинали.

При водачите на леки автомобили броя на загиналите през 2008 година спрямо 2000 година е нараснал с 19,4% при убитите, а при ранените - с 26,7% (фиг. 23).

При водачите на мотоциклети този ръст е съответно 113,8% при убитите и 111,5% при ранените (фиг. 24).

Задържане на постоянно ниво на жертвите има при водачите на мотопеди и автобуси и намаление на случаите с водачи на товарни автомобили.

2.2. Пътници.

Като пътници през 2008 г. са пострадали 4006 души, от които 308 са загинали. Броя на пострадалите пътници представлява 36,4% от общия брой пострадали, а на загиналите - 29%.

От загиналите пътници 121 са били жени и 187 мъже.

По възраст загиналите пътници до 17 години са 48 (15,6%), от 18 до 24 години - 80 (26%), от 25 до 65 години - 154 (50%) и над 65 годишна възраст - 26 (8,4%) (фиг. 25).

Най-голям брой граждани през 2008 година са пострадали като пътници в леките автомобили - 3431 (85,65%), от които 278 (90,3%) са загинали. Следват пътниците в товарните автомобили - 138 пострадали, от които 15 са загинали (фиг. 26).

За периода 2000 - 2008 година в резултат на ПТП са загинали 2549 пътници в МПС и са били ранени 29401 (фиг. 27), броят на пострадалите пътници е нараснал с 32,6 %. Основно увеличението се отнася за пътниците в леките автомобили при които загиналите от 214 през 2000 г. са нараснали на 278 през 2008 г. или с 29,9% , а на ранените от 2198 на 3153 - с 43,45%.

2.3. Пешеходци.

През 2008 г. в следствие на ПТП са пострадали 2253 пешеходци, от които 278 са загинали. Броят на пострадалите пешеходци представлява 23% от общо пострадалите от ПТП, а загиналите пешеходци са 26,2%.

От загиналите пешеходци 81 са жени и 197 мъже.

До 17 годишна възраст през 2008 година загиналите са 12 (4,3%), от 18 до 24 години - 9 (3,2%), от 25 до 64 години - 128 (46,1%) и над 65 години - 129 (46,4%) (фиг. 28).

През периода 2000 - 2008 г. са загинали 2491 пешеходци и са били ранени 20641. Съществува известно намаление на пострадалите пешеходци в следствие на ПТП през този период (фиг. 29).

Разпределението на пострадалите пешеходци по възраст и по години показва, че през 2008 година броят на убитите и ранените е на средното ниво за периода 2000 - 2008 година. Най-застрашени да пострадат при пътнотранспортно произшествие са гражданите на възраст над 65 години. При тях и смъртността е най-висока. От 6 блъснати пешеходци от тази възрастова група 1 загива, докато от останалите на всеки 11,5 блъснати един загива.

Запазва се високата пешеходна аварийност спрямо тази в европейските държави.

III. По какъв начин загиват хората в пътното движение?

Над 96% от загиналите при ПТП се отнасят към три основни вида произшествия - сблъскване между моторни превозни средства, блъскане на уязвими участници в движението (пешеходци, велосипедисти и др.) и ПТП с един автомобил без други участници (фиг. 30).

3.1. Пътнотранспортни произшествия с едно МПС.

Сам катастрофира!

През 2008 г. са регистрирани 2151 тежки ПТП, при които водачите самостоятелно са катастрофирали поради загуба на управление. Загиналите са 361, а ранените са 2790 (фиг. 31). От тях, поради:

- блъскане в дърво са загинали 145 граждани и са ранени 743;
- преобръщане на МПС - загинали 137 и ранени 1303;
- блъскане в стълб - загинали 35 и ранени 334;
- блъскане в предпазни огради - 38 убити и 375 ранени.

През периода 2000 - 2008 година при единични ПТП са загинали 2869 и били ранени 16618 души. През годините този вид ПТП бележи задържане, с изключение на преобръщанията и блъсканията в дърво (фиг. 32).

За последните 9 години са регистрирани 9493 тежки ПТП от блъскане в различни препятствия край пътя, при които са загинали 1815 граждани и са ранени 12293 души.

Само вследствие на удари в дървета край пътя са пострадали 7098 граждани, от които 1126 са загинали.

Голяма част от неподвижните препятствия са в непосредствена близост до активните ленти за движение, поради което и най-малкото отклонение на вниманието 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 движение ще спаси много хора от нараняване или смърт.

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.

3.2. Сблъскване между МПС.

Сблъскването между две и повече МПС е групата ПТП с най-голям дял пострадали граждани. През 2008 година са пострадали 4464, от които 359 са загинали. Спрямо 2000 година има нарастване на убитите с 33,9% и на ранените с 39,1% (фиг. 33).

За периода 2000 - 2008 година поради сблъскване между МПС са загинали 2847 и били ранени 32571 граждани. Нараства броят на пострадалите в следствие този вид ПТП (фиг. 34).

3.2.1. Сблъскване между две и повече МПС поради неспазването на предимство и различни видове неправилни маневри.

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 9 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.

3.2.2. Блъскане в движещо се отпред МПС (дистанция).

Поради неспазване на дистанция между МПС и удар между тях през 2008 година са пострадали 409, от които 31 са загинали. Най-голям е броят на регистрираните ПТП поради неспазване на дистанция по автомагистралите.

За периода 2000 - 2008 година в следствие на неспазване на дистанция са регистрирани 2173 произшествия, при които са загинали 254 и са получили различни видове наранявания 2896 лица.

3.2.3. Блъскане в спряло МПС 14 убити, 259 ранени.

За периода 2000 - 2008 г. са регистрирани 1910 тежки ПТП от този вид, при които са загинали 170 и били ранени 2442 души.

3.3 Уязвими участници в движението.

3.3.1. Блъскане на пешеходец.

През 2008 година са регистрирани 2369 ПТП с пешеходци, като загиналите са 268, а ранените - 2225. На всеки 3,5 часа е блъскан един пешеходец. Най-често жертви на ПТП като пешеходци стават възрастните хора над 65 години. От загиналите 199 души на възраст над 65 години 64,8% са пешеходци. От всички загинали пешеходци 46,4% са от тази възрастова група.

По възраст на загиналите пешеходци най-голям е абсолютният брой на групата над 65 години - 129, следва групата от 25 до 64 - със 128 убити.

Различна е и смъртността на блъснатите пешеходци. В групата от 1 до 18 години от 43,08 пострадали пешеходци 1 загива, от 18 до 24 г. на 20,11 пострадали 1 загива, от 25 до 64 г. на 8,3 блъснати пешеходци 1 загива и за групата над 65 години на 6 пострадали 1 загива. Вижда се че при нарастване на възрастта на блъснатите пешеходци намалява вероятността те да преживеят удара.

Над 74,3% от пострадалите пешеходци са в резултат на произшествия в населените места.

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

Пешеходната аварийност в нашата страна и една от най-високите в европейските страни.

За периода 2000 - 2008 година са пострадали 23129 пешеходци, от които 2491 са загинали. Забелязва се известна тенденция на намаляване на тежките ПТП с участието на пешеходци (фиг. 35).

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. 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 самосъхранение у пешеходците, поради непознаване на опасностите в пътното движение които застрашават техния живот и здраве.

3.3.2. Блъскане на велосипедист.

През 2008 година са регистрирани 347 произшествия от вида „Блъскане на велосипедист”, при които са загинали 32 души и 326 са били ранените.

Над 86% от ударите на велосипедисти са реализирани в населените места.

За периода 2000 - 2008 година са регистрирани 3671 произшествия от вида „блъскане на велосипедист”, при които са загинали 413 и са ранени 3389 велосипедисти. Блъскането на велосипедист през последните години бележи задържане на тежките ПТП (фиг. 36).

Високата смъртност на блъснатите велосипедисти е в резултат на тежките черепно-мозъчни травми. На 9 блъснати велосипедисти 1 загива. За ограничаване на ПТП с участие на велосипедисти в много европейски държави се отделя голямо внимание за повишаване на използването на обезопасителните каски, създаване на самостоятелни ленти за движение и повишаване видимостта на велосипедистите.

3.4. Блъскане на каруца.

В резултат на сблъсъци между МПС и каруци през 2008 година са пострадали 117 души, от които 8 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.

За периода от 2000 до 2008 година, в резултат на сблъсък между МПС и каруца, са пострадали 1314 граждани от които 136 са загинали.

По години този вид ПТП е една почти постоянна величина (фиг. 37).

Един от пътищата за намаляване на този тип ПТП е подобряване на видимостта както на превозното средство, така и на пътуващите в каруцата водач и пътници. В по-голямата част от случаите водачите на този вид превозни средства са непълнолетни и не познават правилата за движение.

3.5. Блъскане на МПС от влак.

ПТП от този вид са с изключително голяма тежест. През 2008 г. са регистрирани 7 тежки пътнотранспортни произшествия при които са загинали 2 и били ранени 12 души.

За периода 2000 - 2008 г. са регистрирани 59 тежки пътнотранспортни произшествия при които са пострадали 112 души от които 35 са загинали.

Голяма част от водачите подценяват опасността на нарушението при

преминаване през железопътен превоз. Този вид пътнотранспортни произшествия са с изключителна тежест почти винаги завършват със смърт на хората, които са в автомобила

3.6. Падане на пътник.

От този вид през 2008 г. са регистрирани 88 тежки ПТП, при които са загинали 3 и били ранени 97 души.

За периода 2000 - 2008 г. в резултат на този вид пътнотранспортни произшествия са пострадали 670 души, от които 37 са загинали.

3.7. Блъскане на животно.

През 2008 г. са регистрирани 24 тежки пътнотранспортни произшествия при които са загинали 5 и били наранени 33 души.

Общо за 9-годишния период са регистрирани 190 тежки ПТП следствие на блъскане в животно, при които са пострадали 238 души от които 21 са загинали.

IV. Причини за пътнотранспортните произшествия.

Разпределението на ПТП по причини показва, че 94 % от пътнотранспортните произшествия са регистрирани по вина на водачите на МПС, 5,3% поради нарушения на пешеходците, 0,5% по техническа неизправност и 0,1% поради недостатъци на пътя.

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.

4.1. По вина на водачите на МПС (фиг. 38).

4.1.1. Неправилен избор на скорост.

През 2008 година по тази причина са регистрирани 3161 ПТП, с 507 загинали и 3903 ранени.

Поради неправилния избор на скорост за периода 2000 - 2008 година са настъпили 27404 тежки ПТП, при които са загинали 4357 и са били наранени 33241 граждани. Броят на пътнотранспортните произшествия, ранените и убитите при тях се изменят през годините (фиг. 39).

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 над 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. Неправилният 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, особено на новите и младите шофьори както и ограничаване възможностите за превишаване на скоростта чрез инфраструктурата.

4.1.2. Неправилно изпреварване, неправилни маневри и навлизане в лентата за насрещно движение.

През 2008 година са регистрирани 557 ПТП поради неправилно изпреварване и навлизане в лентата за насрещно движение, със 145 загинали и 963 ранени. По-голямата част от ПТП са челни удари поради изпреварване при насрещно движение, навлизане в насрещната лента за движение вследствие отклоняване на вниманието или изпускане на управлението в хоризонталните криви. Тежестта на тези ПТП е много висока - на всеки 4 ПТП се пада по 1 убит.

За периода 2000 - 2008 г. поради тази причина са пострадали 8711 души, от които 1184 са загинали. Броят на жертвите при този вид нарушения се изменя през годините, като след 2002 година непрекъснато нараства, макар и с известни колебания (фиг. 40).

4.1.3. Отнемане на предимство на ППС.

По тази причина през 2008 година са регистрирани - 1213 ПТП, със 77 загинали и 1629 ранени.

За периода 2000 - 2008 година по тази причина са регистрирани 10142 тежки ПТП при които са загинали 624 и са били ранени 13643 граждани. Броят на убитите при този вид нарушения се изменя през годините, като от 2006 година непрекъснато нараства (фиг. 41).

Най-често отнемането на предимство с участие на две и повече МПС се извършва в зоната на кръстовищата.

4.1.4. Отнемане предимство на пешеходец.

Поради тази причина през 2008 година са регистрирани 694 ПТП с пешеходци, при които 38 са загинали и 688 ранени.

За периода 2000 - 2008 г. поради тази причина са загинали 318 и били ранени 4847 граждани (фиг. 42).

4.1.5. 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 през 2008 година са регистрирани 373 тежки ПТП, при които са загинали 45 и са ранени 471 граждани. Над 70% от тежките ПТП поради употреба на алкохол настъпват в тъмната част от денонощието.

За периода 2000 - 2008 г. поради употреба на алкохол са регистрирани 3536 тежки ПТП, при които са загинали 455 души и 4484 са били тежко ранени (фиг.43).

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.

4.2. Неправоспособни водачи.

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

През 2008 г. са регистрирани 676 ПТП, със 107 убити и 839 ранени, като техният брой постоянно нараства. Спрямо 2000 г. броят на убитите е нараснал със 107,8%, а на ранените - с 79,7%. В над 80% от случаите неправоспособните водачи са управлявали чужд автомобил, предоставен от собственика и в него са се возели пътници.

Над 50% от неправоспособните водачи се били млади хора от 17 до 25 годишна възраст.

За периода 2000 - 2008 г. по вина на неправоспособни водачи са регистрирани 4766 ПТП, при които са загинали 656 и били ранени 6023 граждани (фиг. 44).

Има региони, в които броят на ПТП и пострадалите при тях по вина на неправоспособни водачи е традиционно висок. Такива са: Пловдив, Бургас, Стара Загора Враца, Варна, Благоевград, Русе, Добрич, Шумен и др. (фиг. 45).

След 2000 година съществува ясно изразена тенденция на нарастване на жертвите на ПТП по вина на неправоспособни водачи на МПС. Такива са регистрирани навсякъде - и в големия град, и по републиканската пътна мрежа, но най-голяма част са настъпили в селските райони и райони, традиционно непокрити с контролна дейност. Много малка част от тежките ПТП са в резултат на първо нарушение от страна на виновния водач. По-голямата част са в резултат на системно управление на автомобил от страна на неправоспособния и с мълчаливата и безотговорна подкрепа на близкото обкръжение - родители, роднини, близки и познати.

Много ниски са наказанията за това нарушение както към неправоспособните, така и към тези, които им предоставят автомобили, в сравнение с високата обществена опасност на това нарушение.

4.3. Нови водачи.

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. (фиг. 46).

През 2008 година пострадалите са - 1800, от които 173 са загинали (фиг. 47).

През последните години постоянно нараства делът на тежките произшествия по вина на нови водачи със стаж до 2 години.

По вина на такива водачи за периода 2003 - 2008 година са пострадали 8874 души, 812 от които са загинали.

Най-често младите водачи не спазват скоростните режими на движение. Поради превишена и несъобразена скорост от страна на младите водачи загинали 1424 (53,1%) и са били ранени 13481 (43,0%) (фиг. 48).

V. Пътнотранспортни произшествия по вид на моторното превозно средство.

5.1. Леки автомобили.

През периода 2000 - 2008 г. с участие на леките автомобили са регистрирани 48746 ПТП, при които са загинали 6398 и били ранени 61978 души. Постоянно нараства броят на пострадалите с участието на леки автомобили (фиг. 49). През 2008 броят на загиналите, спрямо 2000 година, е с 14,86% повече, а на ранените с 33,45%.

5.2. Товарни автомобили.

Товарните автомобили през 2008 година са участвали в 543 ПТП, при които са загинали 94 и са били ранени 677 души.

Произшествията с товарни автомобили са с най-голяма тежест - на всеки 5 ПТП се пада по един убит.

Най-тежките ПТП по вина на водачи на тежкотоварни МПС са свързани с техническата им изправност, неправилната експлоатация и с умората на водачите.

За периода 2000 - 2008 година с участие на товарни автомобили са регистрирани 4583 ПТП, с 895 убити и 5383 ранени граждани.

5.3. Автобуси.

През 2008 г. са регистрирани 163 ПТП с участие на автобуси, при които са загинали 15 души.

За периода 2000 - 2008 година са регистрирани 1560 ПТП, при които са загинали 245 и ранени - 1988 лица.

5.4. Мотоциклети.

През 2008 г. с участие на мотоциклети са настъпили 417 ПТП, при които са загинали 57 и са ранени 435 души.

За периода 2000 - 2008 година с участието на мотоциклети са настъпили 2758 ПТП с 344 убити и 2960 ранени.

Броят на жертвите мотоциклетисти постоянно нараства, като загиналите през 2008 година спрямо 2000 са станали два пъти повече, а ранените са нараснали със 183% (фиг. 50).

5.5. Велосипеди.

През 2008 година са загинали 32 велосипедисти и са били ранени 326.

За периода 2000 - 2008 година са убити 413 велосипедисти и били ранени 3389.

5.6. Заключение.

Разпределението на жертвите на ПТП за периода 2000 - 2008 година по вина на водачите на различните видове МПС, показва непрекъснато нарастване

на пострадалите при произшествия с леки автомобили, мотоциклети и велосипеди, докато при товарните автомобили - след непрекъснатото нарастване до 2006 година - през 2007 и 2008 година има намаление, като броя на убитите през 2008 година спрямо 2006 е намален с 50%. Произшествията с товарни автомобили и автобуси са с изключително висока потенциална опасност.

Голяма част от автомобилния парк са стари автомобили с ниска степен на пасивна и активна безопасност.

VI. Обезопасителни системи.

Съществен резерв за намаляване на последствията от ПТП е ползването на обезопасителните системи - каски, колани и детски обезопасителни колани.

През последните години нараства ползването на коланите от страна на водачите на МПС, участващи в ПТП (фиг. 51).

През 2008 г. от всички участвали в ПТП водачи и пътници над 68% (фиг. 52) са ползвали обезопасителните системи, като този процент в населените места е 56%, а извън населените места - 89% (фиг. 53).

От пострадалите при ПТП 43 % от водачите (фиг. 54) и 39 % от пътниците (фиг. 55) не са ползвали обезопасителни системи. От загиналите граждани в автомобилите 366 не са ползвали обезопасителни колани, а при тежко ранените техният брой е 2127.

Изключително слабо е ползването на обезопасителните колани (7 - 8%) от пътниците на задните седалки, които все по-често стават жертви, а в отделни случаи нараняват или убиват пътуващите на предните седалки. От загиналите 116 пътници на задните седалки през 2008 г. 108 не са ползвали обезопасителни колани. Още по-ниско е ползването на детските обезопасителни седалки.

По данни от краш-тестовите на автомобилните производители от 35 до 50% от пътуващите в автомобилите биха се спасили от смърт и наранявания, ако са ползвали обезопасителните системи по време на ПТП. Така например ако тези 366 загинали водачи и пътници в автомобила бяха ползвали коланите над 150 биха останали живи, а над 850 души биха получили по-леки наранявания.

Повишаването на ползваемостта на обезопасителните средства над 90 - 95%, както е в по-голямата част от европейските страни, би довело до намаляване на убитите и ранени граждани в резултат на пътнотранспортни произшествия.

VII. Къде загиват хората (фиг. 56)

Най-голям брой тежки ПТП са регистрирани в населените места. Извън населените места техният брой е значително по-малък, но пък последствията са значително по-тежки. На всеки 15 пострадали в населените места един умира, докато извън населените места на всеки 6 пострадали загива един. Тежестта на последствията е свързана с различната скорост на движение на превозното средство в момента на удара при ПТП.

7.1. Населени места.

През 2008 г. в резултат на 5377 ПТП в населените места са загинали 443 и са тежко наранени 6265 граждани. В градовете са загинали 343 граждани и са ранени 5338. В селата са пострадали 1034 души, от които 100 са загинали.

Основните видове ПТП (фиг. 57), при които загиват хора в населените места, са блъскане на пешеходец - 45,5%, единични произшествия от вида блъскане на МПС в стълбове и огради - 23,8%, сблъскване между МПС - предимно на кръстовищата - 20,8% , блъскане на велосипедист - 5,6% и т.н.

Места с повишена аварийност в населените места са спирките за обществен превоз на пътници и пешеходните пътеки, където са регистрирани 623 ПТП с 45 загинали и 645 ранени.

От регистрираните ПТП в населените места през 2008 година 1928 са настъпили на кръстовищата и 3239 в участъците между тях.

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.

Над 93% 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 2008 г. делът на загиналите пешеходци към общия брой на загиналите от ПТП е 25,2%, 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%.

През периода 2000 - 2008 година в населените места са загинали 3924 и били ранени 53031 граждани (фиг. 58).

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.

7.1.1. В градовете.

През 2008 г. в градовете са регистрирани 4590 ПТП, при които са загинали 343 и 5338 са били ранени. За периода от 2000 до 2008 г. в градовете на нашата страна са регистрирани 39786 ПТП, при които са загинали 2970 и са били ранени 45476 души (фиг. 59).

През последните две години броят на произшествията и пострадалите при тях е значително над средния за периода, като през 2008 година ПТП са със 169 повече, на убитите - с 13, на ранените - с 285 повече.

Над 65% от загиналите в градовете през периода 2000 - 2008 година, са вследствие на ПТП в градски условия на областите София-град, Пловдив, Бургас, Варна, Стара Загора, Хасково и Сливен (фиг. 60).

7.1.2. В селата.

В селата през изминалата година са регистрирани 787 ПТП при които са загинали 100 и са били ранени 934 души.

През 2008 година броят на убитите в селата бележи значително намаление в сравнение с предходната година - 21, а спрямо средния брой за периода - 6.

За периода от 2000 до 2008 г. в селата на нашата страна са регистрирани 6503 ПТП, при които са загинали 954 и са били ранени 7555 души (фиг. 61).

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.

7.2. Извън населените места.

Извън населените места през 2008 година са регистрирани 2668 ПТП, при които са загинали 618 и са тежко ранени 3680 души.

В резултат на по-високите скорости извън населените места, смъртността е значително по-висока. При ПТП от вида „Сблъскване между МПС” и ПТП с 1 МПС на всеки 7 пострадали - 1 умира, а при блъсканията на пешеходец на всеки 2 пострадали 1 умира.

За периода 2000 - 2008 година извън населените места а загинали 5028 и били ранени 28985 души.

От разпределението по клас на пътя, се вижда, че най-голям е броят на загиналите по пътищата първи клас (фиг. 62).

7.2.1. По автомагистралите

По автомагистралните участъци през 2008 година, са регистрирани 150 произшествия с 38 убити и 212 ранени.

За периода 2000 - 2008 година броя на произшествията е 993 с 305 убити и 1298 ранени (фиг. 63).

7.2.2. По пътищата от републиканската пътна мрежа - първи, втори и трети клас, през 2008 година са регистрирани общо 1989 тежки ПТП, при които са загинали 479 и са ранени 2756 граждани.

За периода 2000 - 2008 година по пътищата от републиканската пътна мрежа - първи, втори и трети клас са регистрирани общо 15409 произшествия, с 3805 убити и 21128 ранени.

7.2.2.1. По първокласната пътна мрежа, загиналите са 189, а ранените - 1118.

През периода 2000 - 2008 година по пътищата първи клас са регистрирани 6583 ПТП, при които са загинали 1793 и са ранени 8971 граждани (фиг. 64).

7.2.2.2. По пътищата втори клас, жертвите са 1099, от които 171 са загинали.

През периода 2000 - 2008 година по пътищата втори клас са регистрирани 4986 ПТП, при които са загинали 1200 и са ранени 6916 граждани (фиг. 65).

7.2.2.3. По третокласната пътна мрежа, броят на загиналите е 119, а на ранените - 710.

През периода 2000 - 2008 година по третокласната пътна мрежа са регистрирани 3840 ПТП, с 812 загинали и 5241 ранени (фиг. 66).

7.2.3. По общинската пътна мрежа.

По общинската пътна мрежа през 2008 година са регистрирани 529 ПТП със 101 загинали и 712 ранени граждани.

За периода 2000 - 2008 година пътнотранспортните произшествия са 4419, убитите - 860 и ранените - 5992 (фиг. 67).

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.

7.3. Общини (табл. 1).

Под управлението и във възможностите на общините са населените места и общинската пътна мрежа на тяхна територия. 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 - Ст. Загора, Бургас, Сливен, Родопи, Пловдив, Нова Загора, Варна и Шумен, броят на убитите надвишава 15, което представлява приблизително 18,9% от всички загинали. Голяма част от проблемите на безопасността на движението на територията на общините, особено в населените места, са вследствие на подценяване от страна на общинските власти на проблема за безопасността на движението, както и на липсата на условия за безопасно движение на всички участници в движението.

7.4. Области (фиг. 68).

Разпределението на ПТП и пострадалите при тях граждани показва, че най-голям е броят на убитите на територията на столицата - 1640 ПТП със 130 убити и 1981 ранени, следват Бургаска област - 91 убити и 397 ранени, Пловдивска - 85 убити и 1054 ранени, Софийска - 69 убити и 287 ранени, Сливенска - 63 убити и 362 ранени, Варненска област - 60 убити и 713 ранени,

Старозагорска - 60 убити и 661 ранени и т.н.

Структурата на аварийността в отделните области е различна.

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 Бургас 95,6% от загиналите са по вина на водачи от други области, на територията на област Видин - 88, 2 %, Ловеч - 60,0 % и т.н.

Най-голям брой тежки пътнотранспортни произшествия на територията на цялата страна са допуснали водачите от областите - София-град, Благоевград, Бургас, Варна, Пловдив, Сливен, Стара Загора и Хасково. Те са причинили смъртта на 53,8 % от всички загинали граждани.

Съществува тенденция на увеличаване на тежките ПТП и жертвите при тях в областите Бургас, Варна и Сливен (фиг. 69).

Аварийността се задържа на едно и също ниво без подобрение в областите Варна, Велико Търново, Видин, Кърджали, Кюстендил, Ловеч, Перник, Пловдив, Смолян, Стара Загора и Хасково.

В областите Враца, Габрово и Русе се забелязва задържане и слаба тенденция на намаляване на аварийността .

VIII. Кога загиват хората?

8.1. По дни от седмицата.

Най-голям е броят на пострадалите граждани в събота и неделя - 3501, от които 364 са загинали.

В дните сряда, четвъртък и петък през 2008 година се наблюдава съществено увеличение на убитите при ПТП спрямо 2007 година - съответно с 14, 12 и 22,2 %.

За периода 2000 - 2008 година най-голям е броя на загиналите от ПТП в дните събота и неделя, съответно 1488 и 1434 (фиг. 70).

8.2. По час от денонощието.

През 2008 година най-авариен е бил интервалът от 17 до 20 часа, през който са пострадали 2968 души, от които 253 са загинали.

Броят на убитите в интервала от 13 до 22 часа се е увеличил общо с 96.

За периода 2000 - 2008 година броят на убитите в интервала 17 - 18 часа е най-голям - 1221, следва 19 - 20 с 1207 убити (фиг. 71).

8.3. По месеци.

През 2008 година най-голям брой убити са регистрирани през месеците юли, август и ноември.

За периода 2000 - 2008 година най-голям брой загинали са регистрирани през месец октомври - 934, следват август - 922, юли - 886, септември - 868 и ноември 822 (фиг. 72).

8.4. По осветеност.

През 2008 година в тъмната част от денонощието при ПТП са пострадали 3822 души, от които 495 са загинали (фиг. 73). Произшествието 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.

През периода 2000 - 2008 година при здрач са загинали 496, на изкуствено осветление - 763, през тъмната част от денонощието - 2927 и при дневно осветление - 4766 души.

При нарушена видимост - тъмнина, здрач и изкуствено осветление за периода са пострадали 32780 души, от които 4186 са загинали.

Нараства броят на пострадалите при изкуствено осветление (фиг. 74).

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

Анализът на пътнотранспортните произшествия и жертвите при тях показва, че през 2008 г. съществени изменения в структурата на аварийността не са настъпили. Запазват се ситуациите от предишните години, при които загиват хора. Трудно настъпват промени в поведението на участниците в движението. Нараснал е броят на жертвите по вина на новите водачи и неправоспособните 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, следват аварийните действия на хората и институциите и не на последно място отсъствието на достатъчно целеви инвестиции в тази насока.

Въз основа на резултатите от ПТП през 2008 г. и периода 2000-2008 г. могат да се направят следните изводи и препоръки:

1. Запазва се тенденцията на нарастване на ПТП и жертвите при тях по вина на нови водачи на МПС. По вина на нови водачи със стаж до две години са загинали 173 души и са ранени 1727 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. Също така

познанията за опасностите застрашаващи живота, здравето и свободата на младите водачи на родителите и близките са много слаби.

2. Постоянно нараства броят на ПТП, причинени от неправопособни водачи. За последните 9 години броят на тежките ПТП и жертвите при тях се е удвоил. Всеки ден по вина на неправопособни водачи се регистрират 2 тежки ПТП с пострадали хора, което означава, че по пътищата на страната ежедневно се движат стотици МПС, управлявани от неправопособни водачи, предоставени им от близки и познати. Изключително ниски са санкциите за този вид нарушения, които са с висока обществена опасност.

3. Най-голям брой ПТП и жертви при тях са вследствие на превишаване и несъобразяване на скоростта. Поради тази причина са пострадали 4410, от които 507 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 условията.

4. Голяма част от пътуващите в автомобила пътници и водачи, пострадали при ПТП, не са били обезопасени. През 2008 г. 366 от загиналите граждани пътници и водачи в автомобилите не са ползвали обезопасителни колани. Броят на ранените, които не са били обезопасени, е 2127.

Значително по-слабо се ползват обезопасителните колани на задните седалки (около 7 - 8%).

В случай, че се повиши ползваемостта на обезопасителните средства до 90 - 95%, реално може да се очаква спасяване на 150 граждани от смърт и над 850 от раняване.

Нараства броят на пострадалите деца като пътници в автомобила. В резултат на ПТП са пострадали като пътници 703 деца, от които 48 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 раняване.

5. В населените места през 2008 г. в резултат на ПТП са пострадали 6715 граждани, от които 443 са загинали. Високата аварийност през годините се запазва.

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.

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 т.н.

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.

Над 86% от ударите на велосипедисти са реализирани в населените места.

През последните 9 години са регистрирани 3671 произшествия от вида „блъскане на велосипедист“, при които са загинали 413 и са ранени 3389 велосипедисти. Високата смъртност на блъснатите велосипедисти е в резултат на тежките черепно-мозъчни травми. За ограничаване на ПТП с участие на велосипедисти в много европейски държави се отделя голямо внимание за повишаване ползваемостта на обезопасителните каски, създаване на самостоятелни ленти за движение и повишаване видимостта на велосипедистите.

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/ч, велосипедни алеи и др. За използване на тези решения, осигуряващи по-голяма сигурност в движението, няма нормативна база.

Пътната инфраструктура в населените места не предоставя еднакви условия за безопасно движение на всички участници в движението. Хората загиват и биват наранявани в селището, където живеят, работят, пазаруват, учат, и поради липса на условия за безопасно движение на всички участници в движението.

6. 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 495 души и са ранени 2676. 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. Сравнително голям е техният брой и по третокласната пътна мрежа. Наред със затруднените възможности за адекватно възприемане на пътната обстановка и умората, едни от основните причини са слабата видимост на уязвимите участници в движението, съчетана с висока скорост и загуба на ориентация по трасето поради недостатъчна сигнализация.

7. 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 1711 граждани, от които са загинали 224. Високата смъртност при тези ПТП е следствие от изключително големия брой неподвижни необезопасени твърди препятствия в непосредствена близост до платното за движение - дървета, стълбове, подпорни прегради, билбордове.

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 си възможности.

8. Най-тежките ПТП се регистрират вследствие на челни удари поради навлизане в лентата за насрещно движение 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. На редица места с леки криви, където съществува повишена опасност за навлизане в лентата за насрещно движение, липсват разделителни съоръжения.

9. Особено остър е конфликтът “пешеходец - МПС”. Пешеходната аварийност в нашата страна и една от най-високите в европейските страни.

За периода 2000 - 2008 година са пострадали 23129 пешеходци, от които 2491 са загинали. 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. 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.

Най-често жертви на произшествията стават пешеходците над 65годишна възраст при които се наблюдава и изключително висока смъртност.

10. Автомобилният парк в нашата страна е с ниска степен на пасивна и активна безопасност. Над 85% от автопарка е без въздушни възглавници, системи за спиране и устойчивост, което определя и по високата аварийност и тежест на последствията.

Отчитайки изменението в структурата на пътнотранспортните произшествия и жертвите при тях, насоките в националните стратегии, програмите и директивите на по безопасност на движението на Европейския съюз с цел постигане на трайна тенденция на намаляване на жертвите по пътищата на нашата страна през 2009 г. специално внимание следва да се отдели в следните насоки:

1. Намаляване на ПТП по вина на нови водачи чрез прилагане на комплекс от мерки - законодателни и превантивни, повишаване познанията на населението за повтарящите се грешки от младите водачи, както и разработване

на цялостна стратегия за усъвършенстване на системата за обучение и проверка на знанията и уменията на кандидатите за водачи на моторни превозни средства както и система на продължаващо обучение.

2. Намаляване на броя на случаите на управление на МПС от неспособни водачи и водачи под въздействието на алкохол. Завишаване на отговорностите за тези нарушения и нормативно ангажиране на семействата и близкото обкръжение чрез активиране на тяхното възпиращо въздействие. Повишаване на познанията на населението по отношение опасността от участие в движението на неспособни и пияни водачи.

3. Повишаване ползваемостта на обезопасителните колани, каски и детски седалки до 90 - 95%. Завишаване на отговорността на водачите за безопасния превоз на пътници. Повишаване познанията на водачите и пътниците за опасностите за тяхното здраве и живот при ПТП, когато не са обезопасени.

4. Ограничаване на нарушенията на скоростните режими чрез завишаване на отговорностите на нарушителите, внедряване на автоматични средства за контрол и повсеместно въвеждане на съоръжения за успокояване на движението в населените места. Проектиране и изграждане на кръгови кръстовища на селищата от линеен тип.

5. Подобряване на безопасността на пътната инфраструктура чрез усъвършенстване на нормативната база в съответствие с директивите на Европейския съюз, разделяне на транспортните потоци на участъците с концентрация на челни удари, реконструиране на "кръстовищата-гилотини" с 3 и повече загинали през последните 3 години в кръгови кръстовища.

6. Ограничаване на аварийността в населените места чрез въвеждане на комплекс от мерки: разширяване на видеоконтрола, ускорено въвеждане на най-добрите практики за организация и успокояване на движението в населените места като кръгови кръстовища, изкуствени неравности, обезопасителни острови за пешеходци, пешеходни ограждения, пешеходни зони, велосипедни алеи и др. Изменение на нормативната база относно категоризацията и улична мрежа, както и по отношение организацията на движението в урбанизираните територии.

7. Усъвършенстване на нормативната база с цел завишаване на отговорностите за умишлените нарушения, които реално застрашават живота и здравето на другите участници в движението, конкретизиране на 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. Провеждане на конкретна разяснителна работа за опасностите в пътното движение и пътнотранспортните произшествия с мотоциклетисти. Усъвършенстване на контролната дейност по спазване на правилата за движение от мотоциклетистите.

9. Разработване на система от стимули за обновяване на автопарка с автомобили с по-добри показатели по безопасността на движението като по примера на Дания, Швеция и др.

10. Обобщаване и разпространяване на добрите практики по осигуряване на безопасността на движението.

11. Повишаване на активността на местните структури по безопасност на движението за планиране и реализация на мероприятия по безопасността на движението.

12. Провеждане на научно-приложни конференции, семинари, конкурси, състезания и дискусии по проблемите на безопасността на движението.

13. Активно медийно отразяване на проблемите на безопасността на движението с цел повишаване на познанията на населението по отношение на постоянно повтарящите се грешки на участниците в движението, водещи до ПТП.

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

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

м. май 2009 г.