

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

**НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЯ**

**ЗА ПОДОБРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА**

**НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА**

**НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**

**ЗА ПЕРИОДА 2007-2010 Г.**

София  
ноември 2006

Съдържание:

<b>I. УВОД.....</b>	<b>5</b>
<b>II. ОСНОВНА ЦЕЛ НА НАЦИОНАЛНАТА СТРАТЕГИЯ.....</b>	<b>8</b>
<b>III. БЕЗОПАСНО ПОВЕДЕНИЕ НА УЧАСТНИЦИТЕ В ДВИЖЕНИЕТО .....</b>	<b>9</b>
<i>ВОДАЧИ НА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА .....</i>	<i>9</i>
<i>Кандидати за придобиване на правоспособност.....</i>	<i>9</i>
<i>Водачи със стаж до 2 години .....</i>	<i>10</i>
<i>Водачи в напреднала възраст .....</i>	<i>10</i>
<i>Водачи на МПС за обществен превоз на пътници и товари .....</i>	<i>10</i>
<i>Общо за водачите .....</i>	<i>10</i>
<i>Скорост.....</i>	<i>10</i>
<i>Алкохол, наркотици и други упойващи вещества .....</i>	<i>11</i>
<i>Обезопасителни системи.....</i>	<i>12</i>
<i>Умора при управление на моторно превозно средство.....</i>	<i>13</i>
<i>Дистанция.....</i>	<i>13</i>
<i>Използване на дневни или къси светлини на МПС при движение през светлата част от денонощието .....</i>	<i>14</i>
<i>Управление на МПС от неправолюбиви.....</i>	<i>14</i>
<i>ПЪТНИЦИ .....</i>	<i>15</i>
<i>УЯЗВИМИ УЧАСТНИЦИ В ДВИЖЕНИЕТО .....</i>	<i>15</i>
<i>Деца .....</i>	<i>15</i>
<i>Пешеходци.....</i>	<i>15</i>
<i>Велосипедисти.....</i>	<i>16</i>
<i>ППСЖТ и водачи на животни.....</i>	<i>17</i>
<i>Мотоциклетисти и мотопедисти .....</i>	<i>17</i>
<b>IV. ПОВИШАВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА .....</b>	<b>19</b>
<i>ИЗВЪН НАСЕЛЕНИТЕ МЕСТА .....</i>	<i>19</i>
<i>Обезопасяване на УКППП .....</i>	<i>19</i>
<i>Подобряване безопасността на републиканската пътна мрежа .....</i>	<i>19</i>
<i>Безопасност на общинските пътища.....</i>	<i>20</i>
<i>Безопасност в тунелите .....</i>	<i>20</i>
<i>Безопасност на ЖП прелезите .....</i>	<i>21</i>
<i>Подобряване на управлението на движението по автомагис-тралите и участъци от първокласната пътна мрежа.....</i>	<i>21</i>
<i>Безопасност в зони на ремонти .....</i>	<i>21</i>
<i>УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА В НАСЕЛЕНИТЕ МЕСТА .....</i>	<i>22</i>
<b>V. БЕЗОПАСНИ МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА.....</b>	<b>24</b>

<i>МПС ЗА ОБЩЕСТВЕН ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ И ТОВАРИ</i> .....	24
<i>ПОВИШАВАНЕ НА ТЕХНИЧЕСКАТА ИЗПРАВНОСТ НА МПС</i> .....	24
<b>VI. ЗАСИЛЕНА КОНТРОЛНА ДЕЙНОСТ</b> .....	<b>25</b>
<b>VIII. УСЪВЪРШЕНСТВАНЕ НА НОРМАТИВНА БАЗА</b> .....	<b>28</b>
<b>IX. ПОВИШАВАНЕ НА ГРАЖДАНСКАТА ИНФОРМИРАННОСТ-КАМПАНИИ, КОНКУРСИ, СЪСТЕЗАНИЯ, ВИКТОРИНИ</b> .....	<b>29</b>
<b>X. МЕЖДУНАРОДНА ДЕЙНОСТ</b> .....	<b>30</b>
<b>XI. ПОДОБРЯВАНЕ НА УПРАВЛЕНИЕТО НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО</b> .....	<b>30</b>
<b>XII. ПРИЛОЖЕНИЕ - ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПТП В БЪЛГАРИЯ</b> .	<b>31</b>
<i>ОБЩ ПРЕГЛЕД</i> .....	31
<i>АВАРИЙНОСТ В ЕВРОПЕЙСКИТЕ СТРАНИ</i> .....	31
<i>ПТП И ЖЕРТВИ ПО ВЪЗРАСТ И ВИД УЧАСТНИЦИ</i> .....	32
<i>Деца</i> .....	32
<i>Участници в движението от 18 до 24 г. възраст</i> .....	33
<i>Участници в движението от 25 до 64 г. възраст</i> .....	33
<i>Участници в движението над 65 г. възраст</i> .....	34
<i>ПТП И ЖЕРТВИ ПО ВИД НА КАТАСТРОФАТА</i> .....	35
<i>ПТП И ЖЕРТВИ ПО ПРИЧИНИ</i> .....	38
<i>ПТП И ЖЕРТВИ ПО МЯСТО</i> .....	39
<i>ПТП И ЖЕРТВИ ПО ВРЕМЕ</i> .....	40
<i>Час от денонощието</i> .....	40
<i>Ден от седмицата</i> .....	41
<i>По месец от годината</i> .....	41
<i>ПТП И ЖЕРТВИ ПО ВИД НА ППС</i> .....	42

Използвани съкращения:

БД - безопасност на движението

ПТП - пътнотранспортно произшествие

ППС - пътно превозно средство

МПС - моторно превозно средство

ППСЖТ - пътни превозни средства с животинска тяга

УКПТП - участък с концентрация на пътнотранспортни произшествия

## I. УВОД

Катастрофите по пътищата повличат след себе си огромни социални и икономически загуби за обществото. Те все повече се превръщат в сериозен проблем на българското здравеопазване, тъй като оказват пряко влияние на смъртността и заболяемостта на населението.

Ежегодно по пътищата на страната настъпват над 80000 пътнотранспортни произшествия при които загиват около 1000 души и над 9000 биват наранявани.

От 1990 г. насам има забележима низходяща тенденция и задържане на броя на жертвите. Същевременно броят на нараняванията и ПТП през последните години нарастват. **За периода 2002-2005 г. средния брой на загиналите е с 19.3 % по-нисък спрямо същия показател за периода 1990-2001 г. без да има обаче тенденция за по нататъшно намаление.**

В сравнение с европейските държави по показателя убити на 1 млн. жители състоянието на безопасността на движението, България заема средна позиция. Страните с най-добри показатели по БД в Европа имат смъртност вследствие на ПТП приблизително два пъти по-ниска от тази у нас.

За периода 2000-2005 г. по пътищата на страната вследствие на пътнотранспортни произшествия са загинали 5842 и били ранени 52022 граждани. От тях до 18 г. възраст са пострадали 7663 деца от които са загинали 371, от 18 до 24 г. възраст са пострадали 10544 младежи и девойки от които са загинали 826, от 25 до 64 г. възраст са пострадали 32610 от които са загинали 3467 и над 65 г. възраст жертви са станали 7046 от които са загинали 1178.

В резултат на сблъсъци между моторните превозни средства са пострадали 22062 водачи и пътници от които са загинали 1780.

Поради загуба на управление и напускане платното за движение са пострадали 15518 от които 1866 са загинали. От загиналите 710 са следствие на удар в дърво, 594 следствие преобръщане извън пътя и 453 поради блъскане в стълб и други препятствия на и извън пътя.

От немоторизираните участници в движението вследствие на удар от моторно превозно средство са пострадали 21815 души , при което са загинали 2026 пешеходци, 299 велосипедисти и 103 придвижващи се с каруца граждани.

Над 85 % от тежките пътнотранспортни произшествия и жертвите при тях са вследствие на нарушения и грешки на водачите на моторни превозни средства. Основно нарушение по пътищата водещо до пътнотранспортни произшествия е превишената и несъобразена скорост следствие на което са загинали 2837 души,

поради неправилно изпреварване и навлизане в лентата за насрещно движение са загинали 753, поради неспазване на предимство- 417, неправилни маневри - 360, поради употреба на алкохол-326.

По пътната мрежа извън населените места са пострадали 21234 души от които 3209 са загинали. От тях по пътищата първи клас са загинали-1171, втори клас-749 , трети клас - 488 , общинските пътища-559 и по автомагистралите- 210.

В населените места са пострадали 36815 граждани, от които 2642 са загинали. О тях в градовете са били убити 2000 души , а в селата 642.

По час от денонощието най смъртоносен е интервала от 17 до 20 часа през който са загинали 1585 души.

През тъмната част от денонощието са пострадали 21394 граждани, 2672 от които са загинали.

Над 50% от тежките пътнотранспортни произшествия са регистрирани в дните петък, събота и неделя.

Най-висока смъртност следствие на пътнотранспортни произшествия е регистрирана през месеците август и октомври.

Следствие пътнотранспортни произшествия с леки автомобили са загинали 4126 души, с участие на товарни автомобили- 551, автомобили за превоз на пътници-5001, мотоциклите и мотопеди -178 и др.

Всяко ПТП влече след себе си определени социално-икономически разходи, свързани с медицинското обслужване, загуба на икономически потенциал, болки и страдания, имуществени щети, юридически разходи, разходи за полицията, пожарната и др.

Статистиката на страните от Европейския съюз показва, че преките загуби от ПТП възлизат минимум на около 2% от брутния вътрешен продукт на страната. Или общо загубите от ПТП в нашата страна възлизат на около 1 млрд. лв. годишно.

Голяма част от тези показатели са планирани в държавния бюджет разходи, които при една целенасочена политика би могло да бъдат намалени значително.

Структурата на пътнотранспортните произшествия през разглеждания период се запазва и тя е непосредствено отражение на съществуващото поведение на участниците в движението, нивото на конфликтност на пътната инфраструктура и нейната активна и пасивна безопасност, техническата изправност на автомобилния парк и неговата активна и пасивна безопасност, както и състоянието на долекарската и специализираната медицинска помощ.

Намаляването на броя на пътнотранспортните произшествия и последствията от тях може да се търси в изменението на тези определящи аварийността фактори, чието изменение изисква постоянно внимание и съответни инвестиции. В центъра на вниманието следва да се постави задачата за опазването на човешкото тяло от получаването на животонесъвместими травми.

Едва ли съществува мярка за повишаване на БД, която да трябва да се преоткрива. С нарастване на моторизацията нарастваше и броят на катастрофите, а с тях и огромният брой мерки, които се предприемаха за тяхното ограничаване. През изминалите години се наблюдаваше тенденция за фокусиране върху човешките и техническите грешки като причини за ПТП. Днес е актуално въвеждането на транспортна система, толерантна към грешки и безотказна към нарушенията. Отговорността за ПТП не бива да се хвърля единствено върху шофьорите, но и върху други елементи, които съставляват транспортната система, като например планирането и поддръжката на инфраструктурата, организацията и условията за движение в населените места, неотменимостта на наказанията, всеобхватният контрол, повишаване познанията на населението и др., които определят хармонията в движението и степента на конфликтност на инфраструктурата. От съществено значение за последствията от ПТП са нивото на пасивна безопасност на ППС, пътната инфраструктура, а не на последно място и съвременната долекарска и специализирана медицинска помощ.

В дългосрочните принципи на настоящата стратегия за формиране на политиката по безопасността на движението стои тезата, че по-голямата част от катастрофите са предотвратими, и че намаляването на загубите от пътнотранспортните произшествия е преди всичко грижа за конкретния човек, грижа за бъдещето и просперитета на нацията.

Намаляването на нещастията по пътищата изисква обединяване на усилията на голям брой институции и воля за провеждане на конкретни мероприятия за по-добро функциониране и намаляване на грешките на системата “водач – автомобил – път“.

## II. ОСНОВНА ЦЕЛ НА НАЦИОНАЛНАТА СТРАТЕГИЯ

Основна цел на Националната стратегия е постоянното ограничаване на броя на пътнотранспортните произшествия и броя на загиналите и ранените граждани от тях.

Към края на 2010 г. броят на загиналите да бъде намален до 700, а броят на ранените – до 25 % спрямо средните показатели за периода 2002 – 2005 г.

За постигане на основната цел е необходима ясно обоснована философия, определяне на измерими и управляеми цели, тясно сътрудничество между властите на различни нива, конкретен бюджет - национален, областен и общински, установяване на постоянна комуникационна рамка между институциите и гражданите, определяне на проблемно-ориентирани мерки, за намаляване степента на нарушаемост, редовно събиране на данни за индикатори за безопасността на движението и др.. За постигане целта на стратегията основно вниманието ще бъде съсредоточено за работа по следните приоритети.

### **Приоритети за постигане на основната цел на Националната стратегия:**

- Безопасно поведение на участниците в движението;
- Повишаване безопасността на пътната инфраструктура;
- Безопасни моторни превозни средства;
- Засилена контролна дейност;
- Усъвършенстване системата за медицинска помощ;
- Усъвършенстване на нормативната база;
- Повишаване на гражданската информираност - кампании, конференции, конкурси, състезания и т. н.;
- Разширяване взаимодействието с международни структури по безопасност на движението;
- Подобряване управлението на безопасността на движението.



### III. БЕЗОПАСНО ПОВЕДЕНИЕ НА УЧАСТНИЦИТЕ В ДВИЖЕНИЕТО

#### *Водачи на моторни превозни средства*

##### **Кандидати за придобиване на правоспособност**

- Повишаване качеството на обучението на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС;
- Повишаване качеството на изпитите на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС;
- Проучване на добрите практики в областта на процеса на обучение на нови водачи и подобряване квалификацията на правоспособните водачи, както и внедряването им в практиката;
- Подобряване на практическото обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност с оглед изграждане на защитно поведение на пътя;
- Изменение и допълнение на нормативната уредба с цел издигане нивото на обучението на кандидатите за придобиване на правоспособност в посока изграждане на “защитно поведение” при участие в движението: увеличаване броя на задължителния минимум часове при практическо управление на МПС; въвеждане на задължителни междинни контролни изпити на кандидатите по време на обучението;
- Разработване на схема за запознаване на кандидатите за придобиване на правоспособност с най-характерните ситуации, при които загиват хора в резултат на ПТП;
- Въвеждане на продължаващо обучение на преподавателите, които от своя страна обучават кандидатите за придобиване на правоспособност, и на председателите на изпитните комисии
- Разработване на система за регистрация и отчет на ПТП, за обвързване на разпределението на ПТП по вина на водачи със стаж до 2 г. с учебните форми, в които са се обучавали с цел оценка на качеството на обучението. Предоставяне на информация на учебните форми за ПТП по вина на техни водачи.

### **Водачи със стаж до 2 години**

Над 25 % от пътнотранспортните произшествия по вина на водачите са в резултат на грешки и нарушения, допускани от водачи със стаж до 2 години.

- Въвеждане на система от завишени изисквания спрямо поведението на водачите със стаж до 2 г.

### **Водачи в напреднала възраст**

- Провеждане на кампании и различни форми на допълнително обучение на водачите в напреднала възраст относно необходимостта от промяна в стила на управление във връзка с промяната на физическите и психическите възможности за своевременна реакция при критични ситуации;
- Огласяване чрез медиите характерните на особености на ПТП, допускани от водачи в напреднала възраст.

### **Водачи на МПС за обществен превоз на пътници и товари**

- Въвеждане на продължаващо обучение на водачите, които извършват обществен превоз на пътници и товари;
- Въвеждане на система от завишени изисквания по отношение дисциплината на водачите на МПС за обществен превоз на пътници и товари.

### **Общо за водачите**

- Усъвършенстване на учебния процес за допълнително обучение по системата за възстановяване на контролните точки;
- Въвеждането на система за ефективно и небюрокраптизирано преследване на рисковите шофьори;
- Въвеждане от страна на застрахователите на адекватни системи за отчитане на рисковите/добрите водачи при сключване на застрахователни договори;
- Извършване на психологически изследвания на водачите, които по силата на Наказателния кодекс са лишени от право да управляват моторно превозно средство.

### **Скорост**

Над 50 % от ПТП по вина на водачите на МПС са поради превишена и несъобразена скорост. Скоростта оказва двустранно въздействие върху БД. Първо

по отношение устойчивостта на автомобила и възможността да се спре своевременно и второ на силата на удара а от там и на величината на последствията. Намаляването на честотата на нарушенията и размера на средното превишаване на скоростта могат окажат съществено влияние върху честотата на ПТП и намаляване на последствията от тях.

- Въвеждане на система за диференциран подход при определяне на наказанията за превишаване на скоростта от водачите на МПС в зависимост от мястото на нарушението, вида на МПС, стажа на водача, системността на нарушенията и др.;
- Въвеждане на система от мерки за ограничаване и намаление на превишаването на скоростта в населените места, по републиканската и общинската пътна мрежа;
- Въвеждане на система от мерки за ограничаване различията в скоростните режими по републиканската пътна мрежа поради различни крайпътни обекти;
- Въвеждане на системи за контрол на скоростта на движението в тунели, участъци в ремонт и др.;
- Въвеждане на системи за регистрация на превишаването на скоростта и предупреждаване на водачите чрез звук, светлинен сигнал или друг начин за превишаването;
- Въвеждане на система от мерки за повишаване познанията на водачите за влиянието на скоростта върху спирачния път и силата на удара при ПТП.

### **Алкохол, наркотици и други упойващи вещества**

Управлението на МПС от водач под влиянието на алкохол, наркотици или други упойващи вещества сериозно застрашава останалите участници в движението и представлява голям риск за обществото.

- Разработване на цялостна система за контрол за управление след употреба на алкохол в съответствие с разпределението на ПТП по тази причина по време, участъци и региони;
- Създаване на организация за проверка наличието на употреба на алкохол на всички водачи на МПС, които участват в ПТП, превишават скоростта и не ползват обезопасителни колани;
- Организиране и провеждане на кампании за повишаване познанията на хората за влиянието на алкохола върху възможностите на водача,

за ПТП поради употреба на алкохол и необходимостта зад волана да седи трезвен водач;

- Повишаване на използваемостта и подкрепа на инициативите за използване на вградения в автомобила “детектор за алкохол”, който принуждава шофьора да се подложи на тест за алкохол преди да потегли;
- Създаване на система за контрол за управление на МПС от водачи, употребили наркотици;
- Специално обучение на полицаите за разпознаване на белезите на наркотичното влияние и засилване на полицейския контрол;
- Поетапно екипиране на контролните органи с технически средства за установяване употребата на алкохол и наркотични вещества от водачите на МПС;
- Изграждане на система за изследване и установяване на употребата на наркотични вещества от водачи на МПС.

### **Обезопасителни системи**

Ежегодно в резултат на ПТП загиват над 250 пътуващи в купето на автомобила граждани, които не са ползвали обезопасителни колани. Към 2005 г. ползваемостта на коланите на предните седалки възлиза на 65%, на задните седалки е 3%, а на детските обезопасителни столчета - 2%. Повишаването на ползваемостта на коланите в автомобилите на предните седалки над 90 %, на задните седалки над 65 % и на детските обезопасителни столчета реално може да намали броя на жертвите с над 100 души ежегодно.

- Обезопасителни колани
  - Организиране и провеждане на широкомащабни разяснителни кампании за повишаване ползваемостта на обезопасителните системи с ангажиране на всички медии и осъществяване на засилен полицейския контрол.
  - Специално внимание трябва да се обърне на насърчаването на пътниците на задните седалки да ползват коланите си.
  - Организиране на системен мониторинг на нивото на ползване на обезопасителните колани по региони и предприемане на система от мерки за повишаване на ползваемостта.
- Детски обезопасителни системи

- Провеждане на кампании за повишаване знанията на родителите относно опасностите, които застрашават здравето и живота на децата, когато при пътуване в автомобил не се ползват детски обезопасителни системи.

- Засилване на полицейския контрол по правилния превоз на деца в автомобилите.

- Обезопасителни каски

Основно място в смъртността и нараняванията при ПТП с двуколесните ППС заемат черепно-мозъчните травми. В много случаи тежестта на такава травма е вследствие на неползване на обезопасителни каски както от водача, така и от пътника.

- Контрол по ползването на обезопасителни каски от водачите и пътниците на мотоциклети и мотопеди.

- Провеждане на кампании за повишаване знанията на населението по опасностите при управление на двуколесни ППС без обезопасителни каски и последствията от настъпилите ПТП.

### **Умора при управление на моторно превозно средство**

Умората е невидим убиец на пътя. Поради незнание много хора подценяват собственото си моментно състояние, включващо бодрост, здравословно състояние, зрение, хронични заболявания и др. Определена обществена опасност представлява управлението на МПС за превоз на пътници и товари от уморени водачи.

- Създаване на организация за интензивен контрол по спазване на режимите на работа и почивка от водачите на МПС за обществен превоз на пътници и товари;
- Организиране и провеждане на кампании за разясняване на опасностите при управление на МПС от водач в уморено състояние и определяне на признаците на умората.

### **Дистанция**

Неправилният избор на дистанция между движещи се МПС често пъти завършва с тежки ПТП от вида “блъскане отзад”, “напускане на платното за движение” или челен удар с насрещно движещ се. В редица случаи неспазването на дистанция с причина верижни ПТП.

- Въвеждане на технически системи за контрол на дистанцията и засилване на полицейския контрол;
- Провеждане на медийни кампании за повишаване познанията на населението за опасностите, свързани с неспазването на дистанцията между МПС.

### **Използване на дневни или къси светлини на МПС при движение през светлата част от денонощието**

Едно европейско изследване доказва, че включените фарове през деня имат положителен ефект върху намаляването на ПТП. Наблюдава се съществен спад в честотата на грешките на водачите при изпреварване на МПС и по спазването на правилата за предимство на кръстовищата.

- Засилен контрол по изпълнението на задължението за водачите на МПС да се движат със включени светлини през светлата част от денонощието;
- Провеждане на кампании за ползата от движението със запалени фарове, сравнителен анализ на пътнотранспортните произшествия и поощряване ползването на устройства за дневни светлини.

### **Управление на МПС от неправопособни**

През последните години постоянно нараства броят на тежките ПТП по вина на неправопособни водачи. Деца, младежи, възрастни - неправопособни водачи масово управляват МПС със или без знанието на собствениците на автомобилите или на родителите.

Жертвите от пътнотранспортните произшествия по вина на неправопособни водачи надвишават тези по вина на водачи, употребили алкохол, поради което този вид нарушение е престъпление и изисква специално внимание.

- Засилване на контрола в областите с концентрация на ПТП по вина на неправопособни водачи;
- Завишаване на отговорността на лицата, предоставили МПС на неправопособен водач;
- Организиране и провеждане на кампании за опасностите и последствията от управлението на МПС от неправопособни водачи.

## ***Пътници***

Близо една трета от жертвите при ПТП са пътници. Много често те стават жертва на МПС, управлявано от неспособен или водач, употребил алкохол, грубо нарушаващ правилата за движение, уморен и т. н. Голямата тежест на последствията за пътниците при пътнотранспортни произшествия е свързана и с недостатъчното ползване на безопасителните средства.

- Засилен контрол по ползването на безопасителните системи - колани, каски и детски седалки и по правилния превоз на пътниците;
- Организиране и провеждане на кампании за повишаване познанията на пътниците за опасностите при непълзване на безопасителните системи, от ползването на автомобил, който бива управляван от “пияни”, неспособни, уморени и други водачи с нарушено внимание и възможности.

## ***Уязвими участници в движението***

### **Деца**

Основна отговорност за големия брой деца жертви на пътнотранспортни произшествия носят възрастните - родители, учители, възрастни участници в движението, държавни институции, организатори на движението, общински власти и др. В три основни направления може да се търси промяна на броя на жертвите деца - обучение и формиране на навици за безопасно участие в движението, правилен превоз на децата, и създаване на безопасна инфраструктура, съобразена с възможностите на децата.

- Да продължи работата по изпълнение на Националната стратегия за опазване живота и здравето на децата в пътното движение и конкретно разработваните въз основа на нея програми по направления на дейност.

### **Пешеходци**

Относителният дял на загиналите пешеходци при ПТП в нашата страна е един от най-високите спрямо страните от Европейския съюз и е обусловен преди всичко от високата конфликтност на пътната инфраструктура в населените места, слабото разделение на транспортните от пешеходните потоци, ниската

транспортна култура и дисциплина на пешеходците, неадекватната скорост на движение от страна на водачите на МПС и др. За ограничаване на този вид ПТП:

- Организиране и провеждане на засилен общински и полицейски контрол по изпълнението на разпоредбите за паркиране и спазването на предимството в зоните на пешеходни пътеки, спирките на МПС за обществен превоз на пътници с цел повишаване на безопасността на пешеходците и информираността на обществото, както и за опасностите при пешеходно движение;
- Усъвършенстване на нормативната база, регулираща отношенията в зоните на пешеходните пътеки и поддържане в постоянна изправност на сигнализацията, осветлението и маркировката на съществуващите пешеходни пътеки;
- Разработване на мерки за завишаване размера на наказанията спрямо водачите за нарушаване режимите на движение в зоните на пешеходните пътеки, спирките, както и за пешеходците, нарушаващи правилата за движение;
- Провеждане на разяснителни кампании на тема “Уважение към пешеходеца - равноправен участник в пътното движение” и за опасностите за пешеходното движение;
- Подобряване на видимостта между пешеходците и водачите на превозните средства;
- Създаване на организация за повишаване на информираността на обществото относно опасностите за пешеходното движение, за механизма на ПТП с участие на пешеходци над 65-годишна възраст;
- Провеждане на информационни кампании и други форми за обучение на по-възрастните пешеходци;
- Разработване на система от мерки за изграждане на адекватна транспортна система за осигуряване на мобилност за хората с увреждания;
- Повишаване на ползваемостта от страна на пешеходците на светлоотразителни елементи за по-добра видимост в тъмната част от денонощието.

## **Велосипедисти**

Велосипедното движение като алтернативен начин на придвижване ще продължи да се развива като екологичен транспорт, повишаващ физическата



активност на хората, и изискващ много малки лични разходи. В тази връзка на велосипедистите следва да се обръща още по-голямо внимание в насока осигуряване на безопасни условия за придвижване. За целта:

- Създаване на условия за отделяне на велосипедното движение от това на останалите превозни средства. Въпросът за велосипедното движение да стане неразделна част от транспортно-комуникационните планове и планове за организация на движението в населените места;
- Провеждане на кампании за повишаване на ползваемостта на защитните каски;
- Повишаване познанията на водачите относно опасностите, свързани с велосипедното движение;
- Въвеждане на по-високи изисквания и завишаване на контрола по спазване на правилата за движение от страна на велосипедистите;
- Повишаване на видимостта на велосипедите и велосипедистите при движение през тъмната част от денонощието.

### **ППСЖТ и водачи на животни**

- Въвеждане на система за осигуряване на минимални познания по правилата за движение от водачите на ППСЖТ;
- Разработване на система от мерки за подобряване на видимостта на водачите, пътниците и на ППСЖТ;
- Усъвършенстване на системата за регистрация и засилен контрол по оборудване на ППСЖТ;
- Разработване на система за контрол по спазване на правилата от страна на водачите на ППСЖТ.

### **Мотоциклетисти и мотопедисти**

За периода жертви на пътнотранспортни произшествия са станали 3723 водачи и пътници на мотоциклети и мотопеди, от които 345 са загинали. Изследванията показват, че мотоциклетистите и мотопедистите имат специфичен проблем с контролирането на своите МПС и с високата уязвимост при ПТП. Често мотоциклетистите не обръщат голямо внимание на много изисквания, като например управление на мотоциклета със скорост, която ще им позволи да спрат в

рамките на видимата отсечка пред тях, движение в крайната дясна част на пътя, изискванията за шум и др.

- Организиране и провеждане на кампания за безопасно управление на мотоциклети и мотопеди при различни условия за движение и огласяване на последиците от ПТП с участието на мотоциклетисти и мотопедисти;
- Повишаване на продължителността и обхватността на обучението за получаване на правоспособност за управление на мотоциклет и мотопед и усъвършенстване на изпита за получаване на правоспособност;
- Провеждане на засилен полицейски контрол по спазване на правилата от страна на водачите на този вид МПС, техническата изправност, оборудването и нивото на шума.

## IV. ПОВИШАВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

### *Извън населените места*

Натрупването на ПТП в определени участъци от републиканската пътна мрежа е пряко свързано и с пропуски в организацията на движението, липсата на вертикална сигнализация и пътна маркировка, нивото на коефициента на сцепление на пътното покритие, състоянието на пътните съоръжения и др. В определена връзка с тежестта на последствията от ПТП е и нивото на пасивната безопасност на определени пътни участъци. В редица случаи пропуските в тази насока са свързани с факта, че при решаване на проблемите на пътната инфраструктура въпросите за опазване живота и здравето на ползвателите на пътя са далеч от приоритетните задачи.

### **Обезопасяване на УКПТП**

По пътищата извън населените места  $\frac{1}{4}$  от всички ПТП стават на УКПТП.

- Усъвършенстване на нормативната база за установяване на наличието на УКПТП и процедурата за тяхното откриване и обезопасяване;
- Подобряване на сътрудничеството между Министерството на регионалното развитие и благоустройството, Министерството на вътрешните работи, фонд “Републиканска пътна инфраструктура” и компетентните органи на регионално и местно равнище и осигуряване на постоянно наблюдение на ефективността на въведените мерки.

### **Подобряване безопасността на републиканската пътна мрежа**

- Създаване на организация и нормативно осигуряване на поддържането на сигнализацията, маркировката, разстоянията за видимост по отделните участъци от пътната мрежа в съответствие със заложените в проектите показатели;
- Повишаване пасивната безопасност на пътните участъци, където автомобилите напускат платното за движение и се блъскат в дървета, огради, стени, попадат в пропасти, реки и др.;

- Механично разделяне на транспортните потоци на участъци с интензивни челни сблъсъци;
- Нормативно решаване на използването на огледала за повишаване на видимостта в опасни участъци;
- Ограничаване на възможностите за рязка промяна в скоростните режими за движение по републиканската пътна мрежа вследствие на изграждане на крайпътни обекти.

### **Безопасност на общинските пътища.**

За разглеждания период по общинските пътища в резултат на ПТП са пострадали 5255 граждани, от които 577 са загинали. В редица случаи пътнотранспортните произшествия са вследствие на пропуски при сигнализацията, изправността на пътното платно, резките промени в скоростните режими и отсъствието на регулярен контрол в тези райони. Този проблем може да бъде решен чрез интегриран набор от мерки, насочени към предотвратяване на ПТП, а когато те все пак се случат, да се намалят отрицателните им последици.

- Засилване на контрола на регионалните служби на Контролно-техническата инспекция при движението на извънгабаритна селскостопанска техника по общинските пътища;
- Създаване на “благоприятна крайпътна среда” от общинските администрации чрез системно поддържане на озеленяването съгласно нормативните документи и инструкции за ландшафтно оформяне на автомобилните пътища и контрол на дейностите в обхвата на пътя и ограничителната строителна линия;
- Обезопасяване на рисковите кръстовища по общинските пътища и при възможност преустройването им в кръгови;
- Разработване на програми с конкретни мерки за обезопасяване на УКПТП по общинските пътища, включително и участъци в населените места.

### **Безопасност в тунелите**

Тунелите са място с повишена опасност от ПТП с особено тежки последиствия. Ето защо е необходимо да се създаде пакет от мерки за безопасно движение в тунелите, свързани с вентилацията, осветлението, маркирането на аварийните изходи, хоризонталната маркировка (особено за средната линия при тунели за движение в двете посоки), подобряване на радиовръзките и др.

- Поддържане в добро състояние на маркировката и радио- и телефоните връзки, маркирането на входа на тунела, водещите странични светлоотразители и аварийните изходи;
- Изграждане на системи за наблюдение и контрол на скоростта и дистанцията на МПС преди влизане и при движение в тунелите;
- Организиране и провеждане на информационни кампании за повишаване на познанията на водачите относно опасностите и правилата за безопасно движение в тунел и поведението им в случай на авария в тунела;
- Разработване и изграждане на съвременни противопожарни системи в тунелите и системи за евакуация.

### **Безопасност на ЖП прелезите**

- Ежегодно категоризиране и при необходимост пресъоръжаване и реконструкция на прелезите за общо ползване и местните прелези в съответствие с нормативните изисквания.

### **Подобряване на управлението на движението по автомагистралите и участъци от първокласната пътна мрежа.**

- Изграждане на системи за наблюдение, контрол и управление на движението по автомагистралите и участъци от първокласните пътища;
- Създаване на организация за изграждане на системи за предоставяне на своевременна информация за водачите при промяна условията за движение - задръствания, произшествия, заледяване, мъгла и др. чрез използването на модерни информационни технологии.

### **Безопасност в зони на ремонти**

Високата аварийност в зоните на ремонт по пътищата предполага завишено внимание за подобряване безопасността в тези участъци.

- Усъвършенстване на нормативната база и организацията на движението на участъците от пътната мрежа, по които се извършват строително-ремонтни работи;
- Преимуществено използване на разделителни бариери за разделяне на насрещните потоци на участъците в ремонт от републиканската пътна мрежа и задължително по автомагистралите;

- Създаване на организация за използване на различни системи за контрол на скоростта на движение по участъците в ремонт;
- Изграждане на системи за непрекъснато наблюдение и логистика на организацията на движението в периода на ремонтите.

### ***Управление на безопасността в населените места***

Над 70 % от тежките ПТП с пострадали граждани са регистрирани на територията на населените места. За изминалия период в резултат на ПТП в населените места са загинали 2642 граждани, от които 2000 в градовете и 642 в селата. Хората стават жертва на ПТП там, където живеят, работят, пазаруват, посещават културни и спортни събития и др. В голяма част от населените места няма условия за равнопоставено ползване на пътната мрежа от всички участници в движението - автомобилисти, пешеходци, велосипедисти и др. В редица случаи при изграждане на пътната инфраструктура проблемите на БД се подценяват. Като правило за подобряване на БД и намаляване на жертвите от ПТП финансови средства не достигат. Проблемите на БД не присъстват в дневния ред на общинските съвети.

- Разработване на система от стимули за постигане на добри резултати по безопасността на движението в населените места. Организиране и провеждане на конкурси за населено място или община с най-добра организация на движението и най-добри относителни показатели по БД;
- Разработване на насоки с цел подпомагане на местните управи за успешното планиране и изпълнение на програми за БД;
- Актуализиране на нормативната база по отношение на реда, условията и техническите изисквания за ползване на пътни елементи за принудително намаляване на скоростта на движение на пътните превозни средства;
- Разработване на програми с конкретни мерки за подобряване на организацията на движението;
- Включване на проблемите на безопасността на велосипедното и пешеходно движение в населените места като неразделна част от планирането и изграждането на населените места в транспортно-комуникационно отношение и организация на движението;
- Изграждане на системи за регулиране, контрол и управление на движението в населените места;

- Изграждане на система за констатиране и регулярно експедитивно отстраняване на недостатъците в организацията на движението и пътните условия, предизвикващи конфликтни ситуации;
- Изграждане на система на национално и регионално ниво за документиране на ПТП и конфликтните места по пътната и уличната мрежа с цел тяхното огласяване сред населението за целите на превенцията;
- Усъвършенстване на нормативната база по транспортно-комуникационното изграждане на населените места. Въвеждане на задължителни показатели: “транспортно обслужване” при изграждане на обекти за масово привличане на хора с решаване на проблемите на пешеходното движение и велосипедното движение и паркирането.

### ***Управление на безопасността на пътната инфраструктура***

- Обучение на одитори със задължително изискване за опит в областта на проектирането на пътища, инженерна безопасност на пътя и анализ на пътни злополуки по осигурени програми и придобиване на сертификат за компетентност;
- Осигуряване на независим контрол и технически проверки на проектите за нов път или рехабилитация на съществуващ път;
- Управление на безопасността на пътната инфраструктура, с цел прилагане на мерки за отстраняване на недостатъци на участъци с висока аварийност и места с концентрация на пътнотранспортни произшествия;
- Инспекции на безопасността за откриване и намаляване по превантивен начин рисковете от катастрофи чрез прилагането на ефективни мерки.

## V. БЕЗОПАСНИ МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

### ***МПС за обществен превоз на пътници и товари.***

- Поетапно въвеждане на ограничителите на скоростта за превозните средства, които извършват обществени превози на пътници и товари и превози за собствена сметка;
- Въвеждане на антиблокиращи системи на спирачната уредба и забавители на скоростта на превозните средства, превозващи опасни товари;
- Въвеждане на повишени изисквания към дисциплината на водачите на МПС за превоз на пътници и товари. Осъществяване на систематичен контрол.

### ***Повишаване на техническата изправност на МПС***

- Прилагане на съответстващ ефективен контрол по спазването на нормите за техническа изправност и екологичност на МПС;
- Въвеждане на задължително изискване пунктовете за периодични прегледи на техническата изправност на превозните средства да бъдат сертифицирани по системата за качество ISO 9001/2000;
- Осигуряване на подвижни лаборатории за извършване контрол над техническата изправност на МПС на пътя;
- Усъвършенстване на схемата за внезапен технически контрол на пътя и в пунктовете за провеждане на периодичен технически контрол;
- Разработване на система и провеждане на кампании за сезонни проверки на показателите за техническа изправност на МПС;
- Подобряване на видимостта на голямогабаритните МПС за превоз на товари;
- Разработване на система от мерки за стимулиране на обновяването на автомобилния парк с автомобили, притежаващи по-високи показатели на пасивна и активна безопасност.



## VI. ЗАСИЛЕНА КОНТРОЛНА ДЕЙНОСТ

Контролната система на БД е с ниска степен на техническа обезпеченост. Преобладаващата част от техническите средства са силно зависими от субективния фактор. Системите за автоматичен контрол на нарушенията са единици. Разкриваемостта на нарушенията в отделни райони и периоди на денонощието е много ниска. Не е достатъчна координацията между контролните органи на отделните институции. В общия случай контролът има формален характер и не е свързан с конкретната пътнотранспортна обстановка.

- Разработване и изпълнение на система от мерки за намаляване нарушаемостта на правилата за движение от различните участници в движението и изваждане от движението на системните и груби нарушители;
- Повишаване на качеството и обема на проверките на пътя и в предприятията, които извършват обществен превоз на пътници и товари;
- Повишаване на качеството и обема на проверките на пунктовете, които извършват периодични прегледи за техническата изправност на превозните средства и учебната форма за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС;
- Подобряване на координацията в работата на отделните контролни органи чрез създаване на съвместни екипи на службите за контрол и общ план за целогодишна дейност;
- Засилване на административния потенциал на контролните органи по безопасността на движението по пътищата;
- Създаване на организация за периодично повишаване на квалификацията на контролните органи и усвояване технологията на работа на новите системи за контрол;
- Създаване на организация за поетапно екипиране на контролните органи с модерни системи и технически средства за контрол, осигуряващи висока разкриваемост на нарушенията на Закона за движението по пътищата;
- Внедряване на стационарни и мобилни системи за видеонаблюдение и контрол, документиращи нарушенията на водачите по конфликтните участъци по пътищата в населените места и извън тях;

- Обезпечаване с технически средства и реализиране на обхвaten контрол за спазване нормите на натоварване на МПС по основните пътища;
- Разработване и прилагане на система за обществен контрол над нарушителите на правилата за движение и над работата на контролните органи по безопасност на движението;
- Разработване на механизъм за влияние върху дисциплината на водачите чрез информиране на служебните им и фирмени ръководства;

## VII. УСЪВЪРШЕНСТВАНЕ НА СИСТЕМАТА ЗА ОКАЗВАНЕ НА МЕДИЦИНСКА ПОМОЩ НА ПОСТРАДАЛИТЕ ОТ ПТП И ПОСЛЕДВАЩАТА ПОМОЩ ЗА ЖЕРТВИТЕ ОТ ТЯХ

- Подобряване в значителна степен на възможността за съкращаване на времето за подаване на съобщение за настъпилото пътнотранспортно произшествие към специализираните структури за оказване на спешна медицинска помощ / безплатни връзки на БТК и мобилните оператори / и изграждане на единна информационна система;
- Усъвършенстване на програмата за обучение на водачите на МПС по оказване на първа долекарска помощ при ПТП;
- Обновяване на материалния ресурс на центрoвете за спешна медицинска помощ;
- Изграждане на система за оптимизиране и координиране действията на екипите на центрoвете за спешна медицинска помощ, структурите на служби “Полиция” и “Противопожарна охрана” и общинските власти с цел осигуряване на бързо придвижване на автомобилите на спешна медицинска помощ до пострадалите от пътнотранспортни произшествия;
- Усъвършенстване на системата за продължителна квалификация на медицинските специалисти, оказващи спешна медицинска помощ на пострадали от ПТП;
- Повишаване на контрола по изпълнение на поетите обществени задължения на здравноосигурителната и застрахователна сфера;
- Изграждане на система за социално подпомагане на пострадалите от пътнотранспортните произшествия, получили временна или трайна инвалидизация, подпомагане на техните семейства, както и семействата на загиналите.

## VIII. УСЪВЪРШЕНСТВАНЕ НА НОРМАТИВНА БАЗА

- Прилагане на най-добрите практики по безопасността на движението в европейските държави;
- Изменение и допълнение на Правилника за приложение Закона за движение по пътищата;
- Актуализиране на подзаконовите нормативни актове, регламентиращи дейността на пътната полиция в съответствие с измененията в българското законодателство и европейските стандарти и практики;
- Изготвяне на единен протокол за поведение и взаимодействие между различните служби при възникване на ПТП.

## IX. ПОВИШАВАНЕ НА ГРАЖДАНСКАТА ИНФОРМИРАНост-КАМПАНИИ, КОНКУРСИ, СЪСТЕЗАНИЯ, ВИКТОРИНИ

- Организиране и провеждане на национални и регионални кампании по проблемите на БД;
- Усъвършенстване на специализираната превенция за намаляване на травматизма с децата, юношите, младите водачи и другите рискови групи участници в движението;
- Провеждане на информационни кампании със съпътстващ адекватен контрол по ползване на предпазните колани от пътниците на задните седалки, седалките за деца в автомобилите, предпазни каски от водачите на двуколесни ППС, светлоотразителни жилетки за деца, пешеходци и водачи;
- Ежегодна оценка на ефективността на провежданите кампании.

## X. МЕЖДУНАРОДНА ДЕЙНОСТ

- Задълбочаване на взаимодействието с чуждестранните структури, които работят по проблемите на безопасността на движението по пътищата;
- Провеждане на територията на нашата страна на международни кампании, контролни проверки, конференции и др.;
- Включване в европейски организации на административните структури за пътен контрол.

## XI. ПОДОБРЯВАНЕ НА УПРАВЛЕНИЕТО НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО

- Укрепване на административния капацитет на специализираните звена по БД;
- Изграждане на областни и общински комисии по проблемите на БД;
- Разработване на национални, областни, общински и ведомствени програми за подобряване на БД;
- Усъвършенстване на системата за изследване на анализ на причините за ПТП;
- Създаване на организация за постоянна оценка на изпълнението на задачите в Националната стратегия и влиянието им върху БД.

## ХІІ. ПРИЛОЖЕНИЕ - ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПТП В БЪЛГАРИЯ

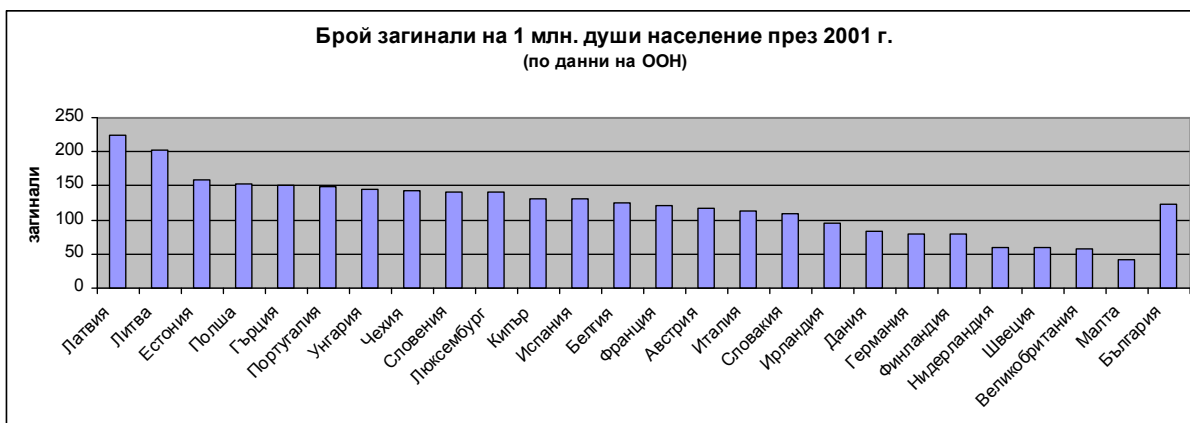
### *Общ преглед*

От 1990 г. насам има забележима низходяща тенденция и задържане на броя на жертвите. Същевременно броят на нараняванията и ПТП през последните години нарастват. За периода 2002-2005 г. средният брой на загиналите е с 19,3 % по-нисък спрямо средния брой за периода 1990-2001 г. без да има тенденция за намаление.



### *Аварийност в Европейските страни.*

В сравнение с европейските държави по относителни показатели за състоянието на безопасността на движението, България заема средна позиция. Страните с най-добри показатели по БД в Европа имат смъртност вследствие на ПТП приблизително с 50% по-ниска от тези в България.



## ***ПТП и жертви по възраст и вид участници***

### **Деца**

За периода 2000-2005 г. са пострадали 7663 деца от които 371 са загинали. От тях до 6 г. възрастпострадалите са 806, от 7 до 9 г. - 1569 г. от 10 до 14 г. - 2496, а от 15 до 17 г. - 2793 пострадали.

Като пешеходци са пострадали 3254 деца, като пътници в превозните средства са пострадали 3078, а като водачи на различни видове пътни превозни средства - 1331 деца.

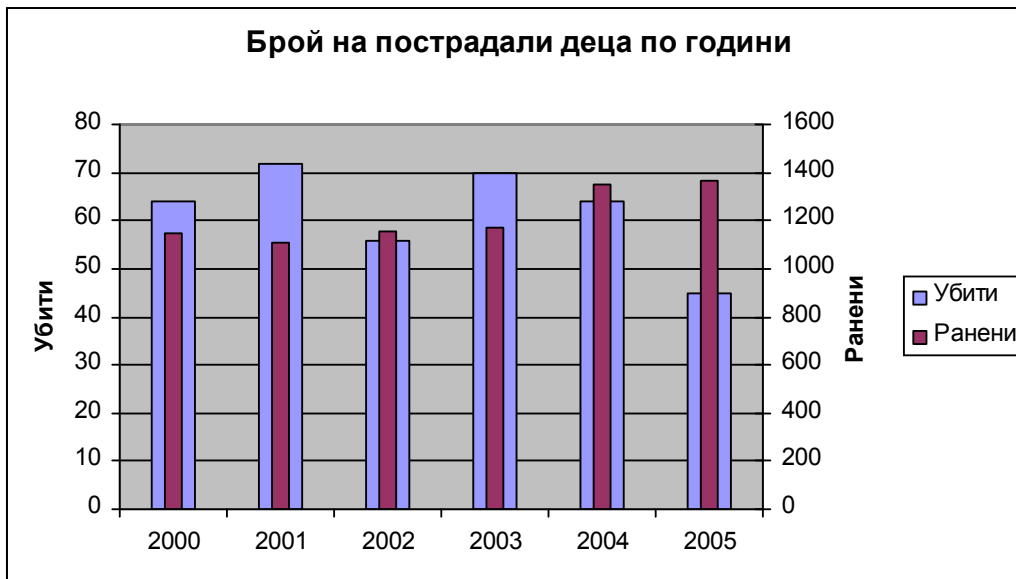
Най-голяма е смъртността при децата-пътници. Пострадалите като пътници деца най-често са били в автомобилите на своите родители, на близки или познати и в над 90% от злополуките са били необезопасени.

От произшествията с пострадали деца 95.3% са настъпили в населените места. От тях - 87.7% са регистрирани в градовете и 12.3% в селата.

89.5% от ПТП с блъснати от автомобили деца-велосипедисти са настъпили в населените места. От тях 74.5% в градовете и 25.5% в селата.

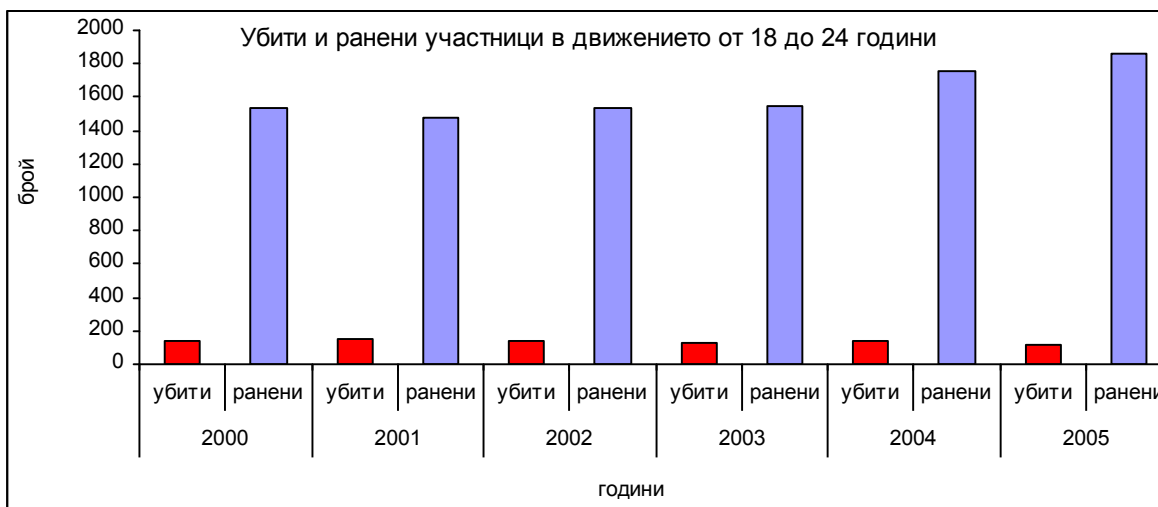
Делът на загиналите деца пешеходци е 30.7 %.





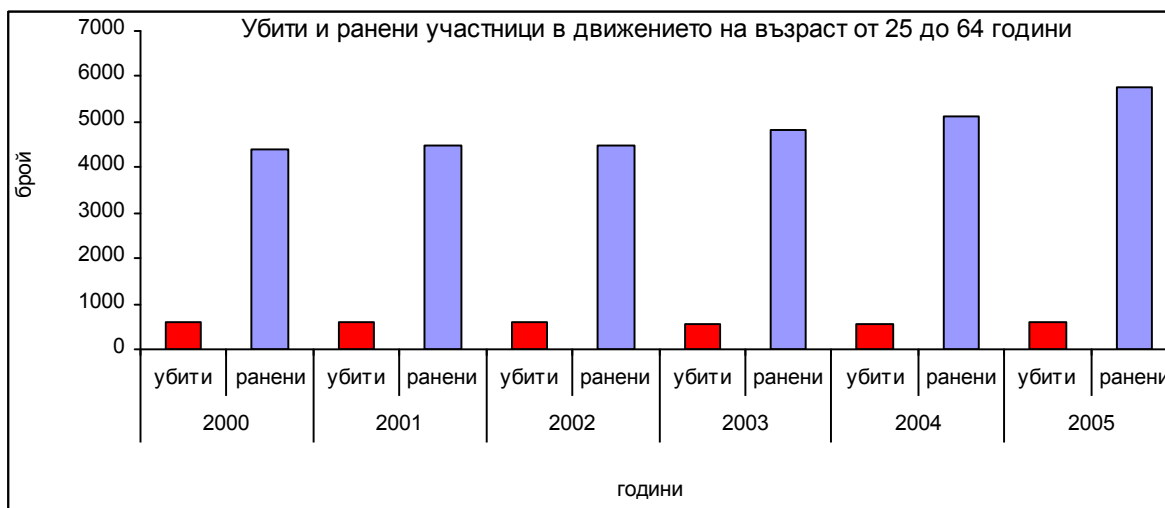
### Участници в движението от 18 до 24 г. възраст.

За периода жертви на ПТП са станали 10544 младежи и девойки, от които 826 са загинали. Над 93.3 % от тях са водачи и пътници. Делът на пешеходците е под 7 %.



### Участници в движението от 25 до 64 г. възраст.

От тази възрастова група жертви на пътнотранспортни произшествия са станали 32610 граждани. Делът на загиналите пешеходци е 21.23 %, а на пътниците - 25.67 %.



### Участници в движението над 65 г. възраст.

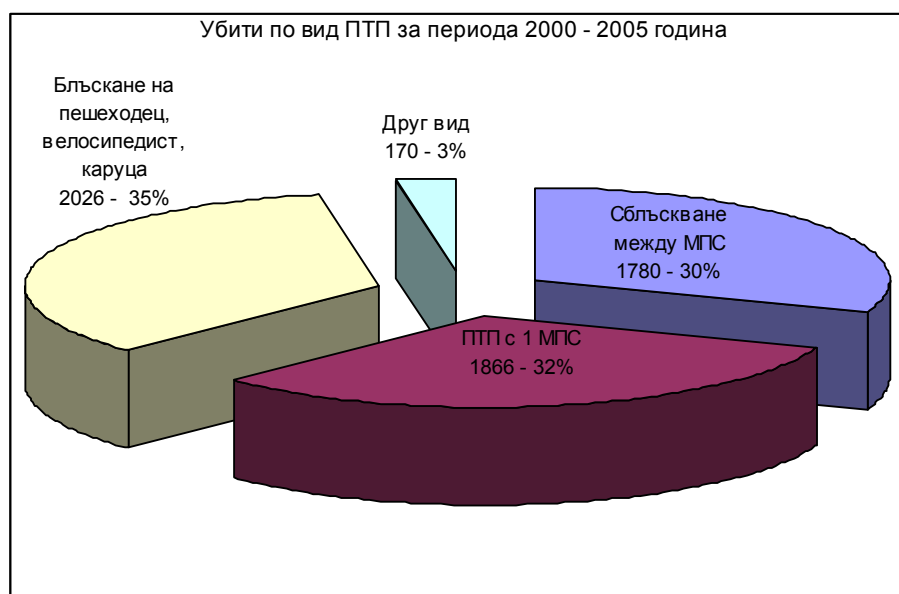
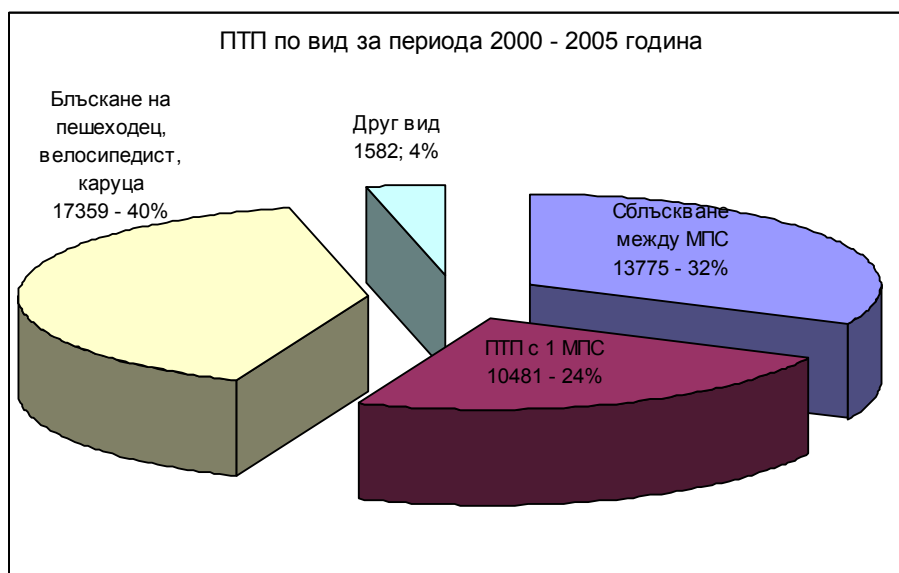
Жертви на пътнотранспортни произшествия са станали 7046 участници в движението. Делът на загиналите пешеходци при тази възрастова група е 64.68 %.

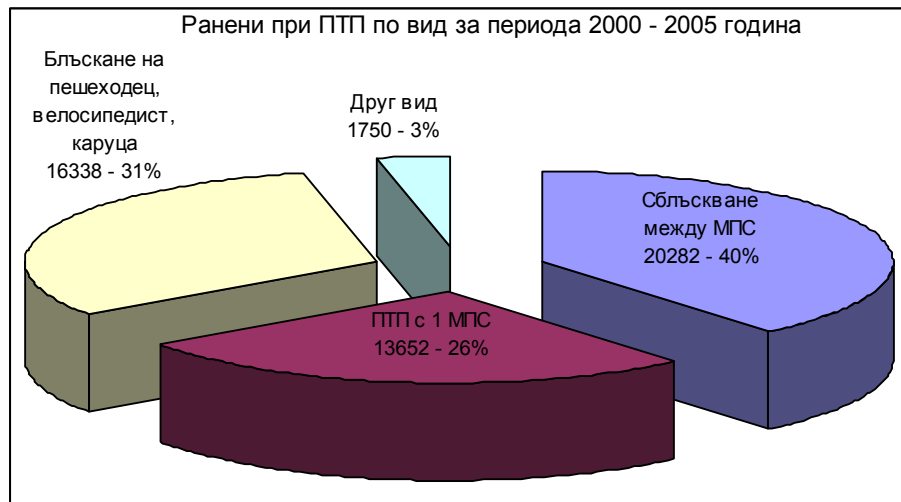


В зависимост от възрастта на пострадалите се наблюдава различна смъртност. Така например при децата до 18 г. на всеки 20 пострадали загива 1, при групата от 18 до 24 г. на всеки 12 пострадали един загива, от 25 до 64 г. на всеки 9 пострадали 1 загива, а при групата над 65 г. на всеки 6 пострадали 1 загива.

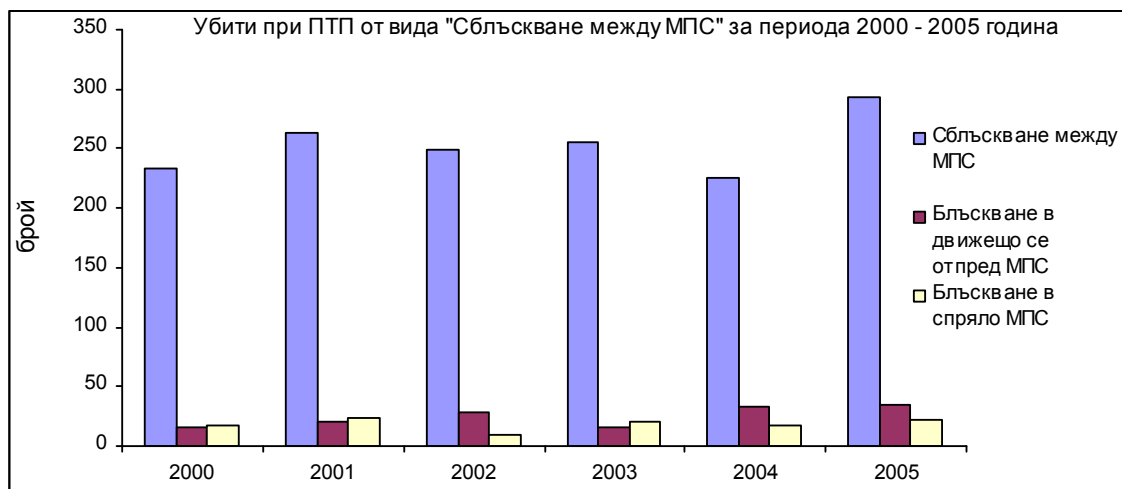
## *ПТП и жертви по вид на катастрофата*

Три са основните групи ПТП, към които се отнасят над 97% от убитите. Първо - блъскането на хора извън автомобила - пешеходци, велосипедисти, каруцари и др., второ - различните видове удари между две и повече МПС и трето - единичните пътнотранспортни произшествия, когато автомобилът напуска платното за движение и се блъска в огради, стълбове, дървета, пада в пропасти и др.

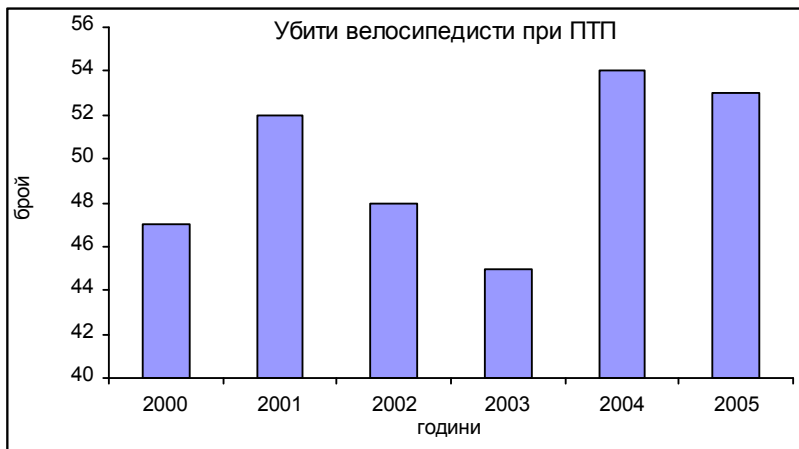
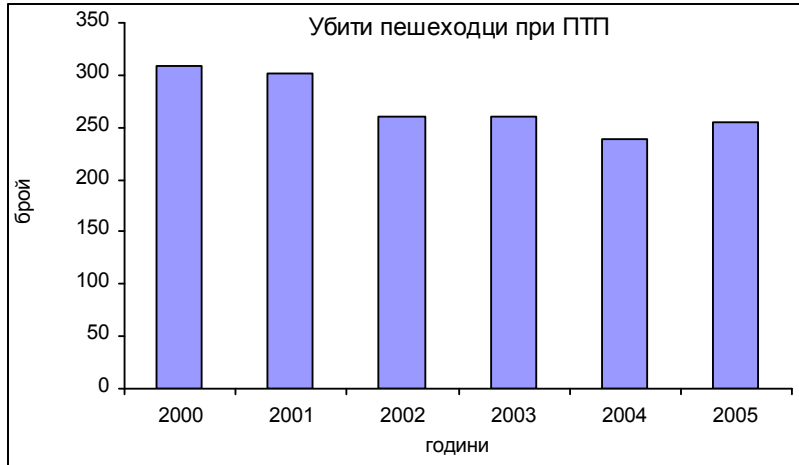




В резултат на сблъсъци между моторните превозни средства за разглеждания период са загинали 1780 и били ранени 20282 граждани.



От немоторозираните участници в движението най-голям е броя на пострадалите пешеходци 18364, от които 2026 са загинали, следват велосипедистите - 2551 пострадали, от които 299 загинали, и хората придвижващи се с каруци - 900 пострадали, от които 103 загинали.



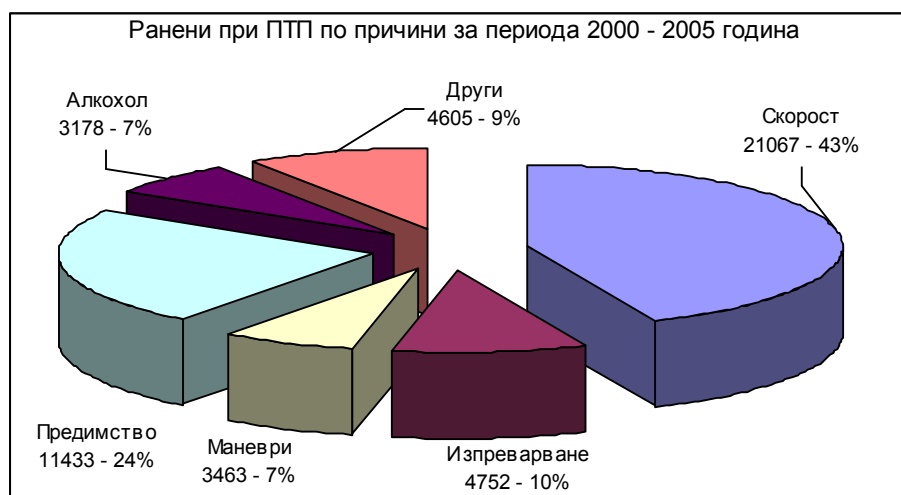
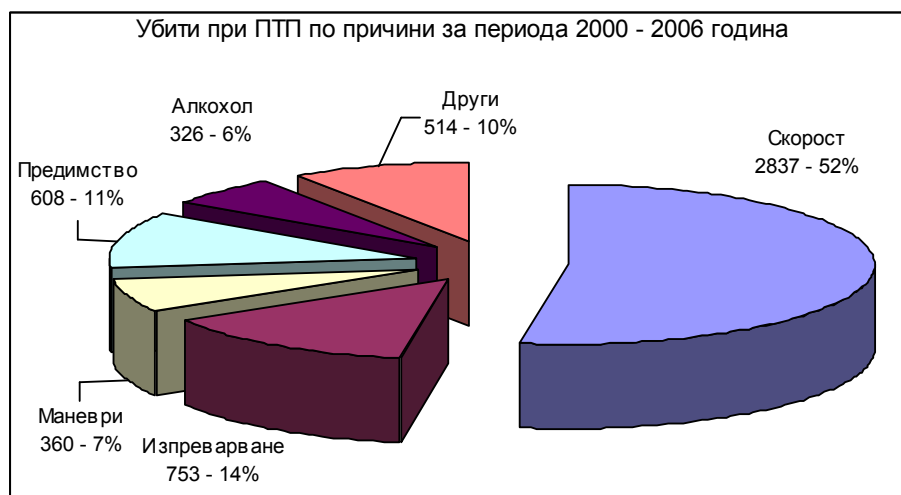
В резултат на загуба на управление и напускане платното за движение са пострадали 15518, от които 1866 се убити. От тях 710 са загинали от блъскане на МПС в дърво, 594 вследствие преобръщане извън пътя, 453 от блъскане в стълб и други препятствия на и извън пътя.



## ***ПТП и жертви по причини***

Над 85% от загиналите при пътнотранспортни произшествия са поради грешки на водачите на моторни превозни средства.

Основното нарушение на водачите което води до пътнотранспортни произшествия е превишената и несъобразена скорост - 23904 пострадали, от които 2837 загинали, следва неправилното изпреварване и навлизането в насрещна лента - 5505 пострадали, от които 753 загинали, неправилните маневри - пострадали 3823, от които 360 загинали, неспазването на предимство - 9074 пострадали, от които 417 загинали, употреба на алкохол -3504 пострадали и 326 загинали и други.

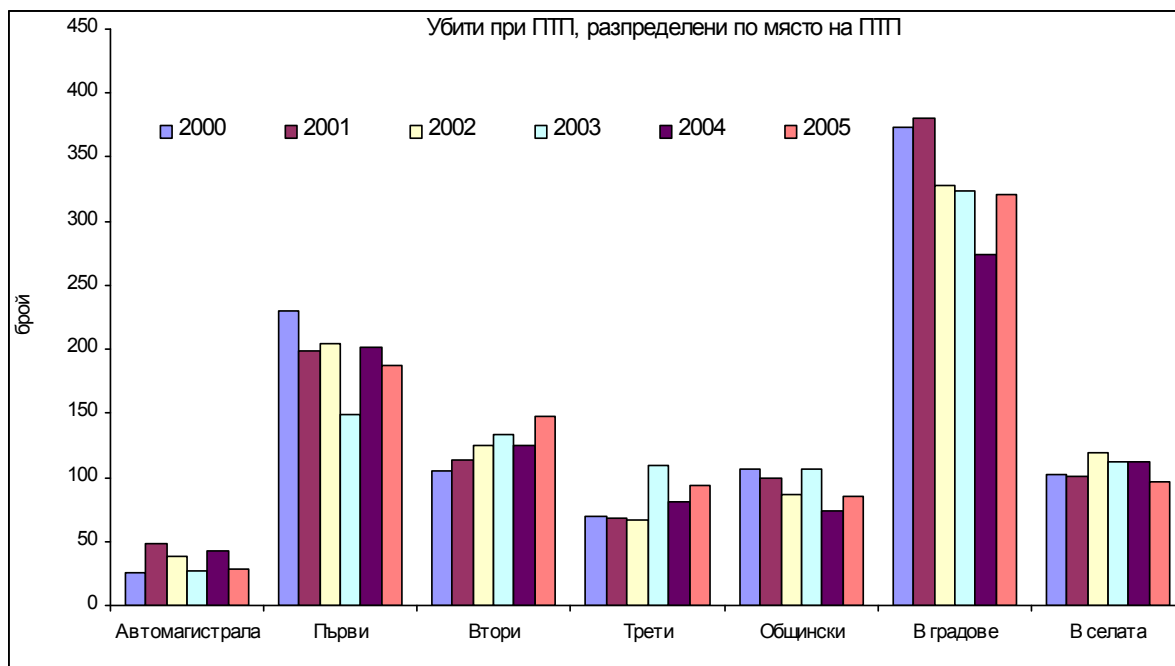


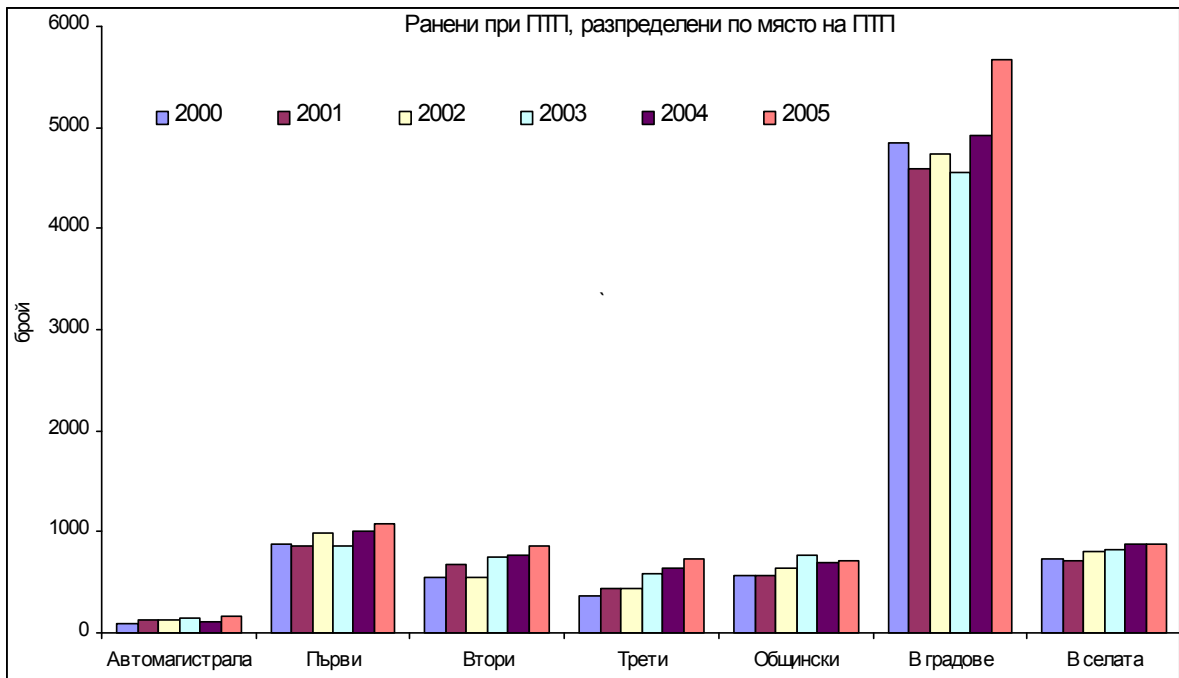
## ***ПТП и жертви по място***

Две трети от пострадалите са следствие на пътнотранспортни произшествия настъпили в населените места. Смъртността при произшествията извън населените места е значително по-висока и то е следствие от по високите скорости при които се реализират произшествията.

По републиканската пътна мрежа са пострадали общо 20914 души, от които загиналите са 3177. По автомагистралите са загинали 210 души, а по общинските пътища 559.

В населените места за разглеждания период са регистрирани 29945 ПТП, с 2642 загинали и 34173 ранени граждани. От тях в градовете са настъпили 25750 ПТП, с 2000 убити и 29334 ранени, а в селата - 4195 ПТП, 642 убити и 4839 ранени.

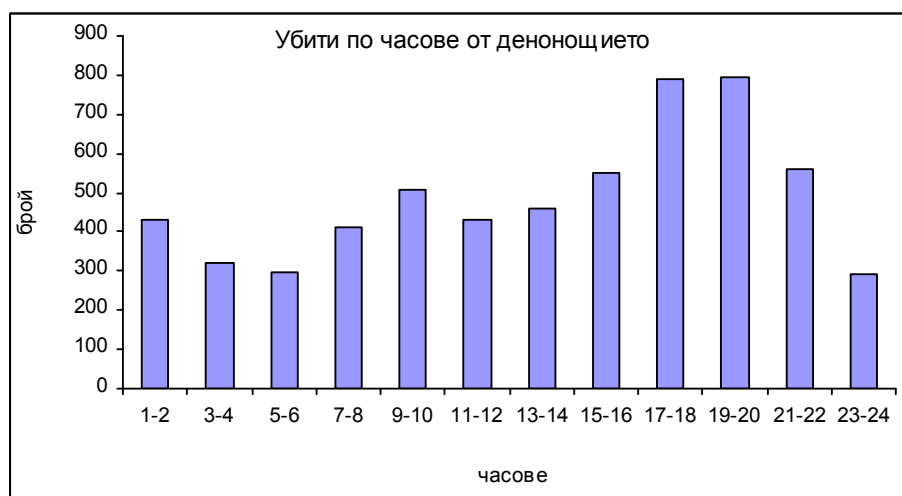




## *ГТП и жертви по време*

### **Час от денонощието**

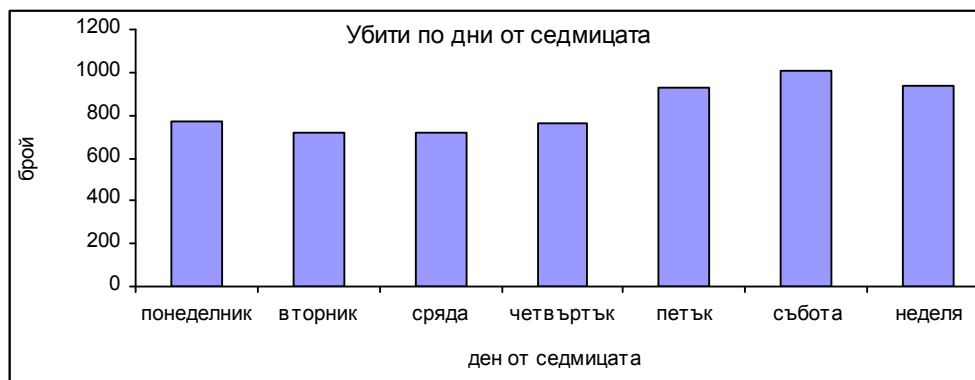
Най-аварийния интервал от денонощието е между 17 и 20 часа през който са загинали 1585.





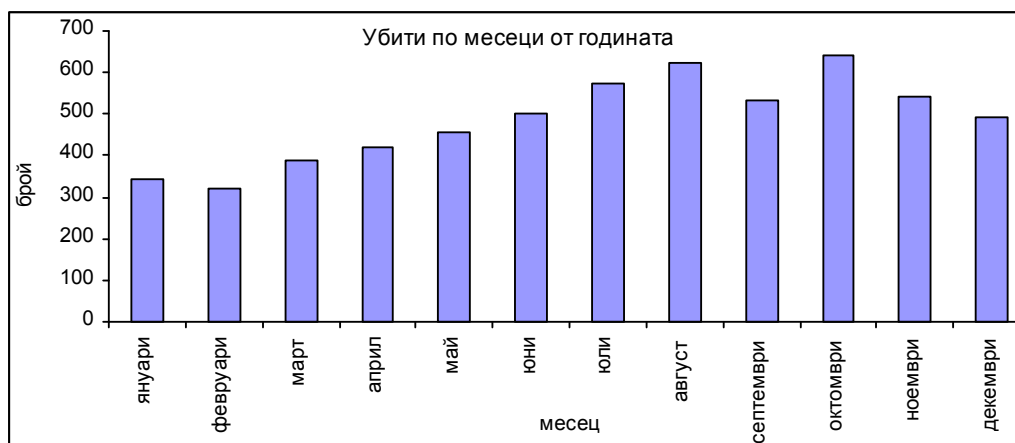
### Ден от седмицата

Значително по-висока е аварийността през дните петък ,събота и неделя когато се реализират над 50% от тежките пътнотранспортни произшествия.



### По месец от годината

Най-висока е смъртността вследствие на пътнотранспортни произшествия през месеците август и октомври.



### ***ПТП и жертви по вид на ППС***

Най-голям брой пътнотранспортни произшествия са настъпили с участие на леки автомобили 11692 пострадали, от които 4126 загинали, следват различните видове товарен транспорт 1563 пострадали с 551 загинали, превозни средства за превоз на хора 501, от които 178 загинали, мотоциклети и мотопеди и др.

