

ОБОБЩЕН ДОКЛАД

Безопасност на движението по пътищата
и пътнотранспортна обстановка в
Република България

[01.07.2019 – 31.12.2019]



2019

II ПОЛУГОДИЕ

НА ПЪТЯ ЖИВОТЪТ Е С ПРЕДИМСТВО!

*Докладът е разработен на основание чл. 13, ал. 1, т. 4 от
Устройствения правилник на ДАБДП*

СЪДЪРЖАНИЕ

1.	ВЪВЕДЕНИЕ	8
2.	ПЪТНОТРАНСПОРТЕН ТРАВМАТИЗЪМ ПРЕЗ ВТОРОТО ПОЛУГОДИЕ НА 2019 Г.	8
2.1	МЕТОДИ И ИЗТОЧНИЦИ ЗА СЪБИРАНЕ НА ДАННИТЕ	8
2.2	ОБОБЩЕНИ ДАННИ ЗА ТРАВМАТИЗМА И БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА	8
2.2.1	ДИНАМИКА НА ТЕЖКИТЕ ПТП В НАСЕЛЕНИ И ИЗВЪН НАСЕЛЕНИ МЕСТА	11
2.2.2	ДИНАМИКА НА ТЕЖКИТЕ ПТП ПО КЛАС НА ПЪТЯ: РЕПУБЛИКАНСКА ПЪТНА МРЕЖА И ОБЩИНСКА ПЪТНА МРЕЖА	11
2.2.3	УЧАСТЪЦИ ОТ РЕПУБЛИКАНСКАТА ПЪТНА МРЕЖА С НАЙ-ВИСОК ТРАВМАТИЗЪМ В СТРАНАТА	12
2.2.4	РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ТЕЖКИТЕ ПТП ПО МЕСЕЦИ	13
2.2.5	РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ТЕЖКИТЕ ПТП ПО ДНИ	15
2.2.6	ТЕЖКИ ПТП С ДЕЦА И ВЪЗРАСТНИ	15
2.2.7	ОСНОВНИ ВИДОВЕ ТЕЖКИ ПТП	16
2.2.8	СЪСТОЯНИЕ НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА	19
2.2.9	АДМИНИСТРАТИВНОАКАЗАТЕЛНА ДЕЙНОСТ, ОСЪЩЕСТВЯВАНА ОТ МВР	20
2.2.10	РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ТЕЖКИТЕ ПТП ПО СТАЖ НА ВОДАЧА	21
2.2.11	СЪСТОЯНИЕ НА АВТОМОБИЛНИЯ ПАРК	21
2.2.12	РЕГИСТРИРАНЕ НА МПС, ТЕХНИЧЕСКИ ПРЕГЛЕДИ И НОВИ ВОДАЧИ	24
3.	ЗАКЛЮЧЕНИЕ	26
3.1	ТЕНДЕНЦИИ	26
3.2	ИЗВОДИ	27

СЪКРЪЩЕНИЯ

ААП	Асоциация на автомобилните производители
АНД	Административнонаказателна дейност
АПИ	Агенция „Пътна инфраструктура“
АТСС	Автоматизирани технически средства и системи
БДП	Безопасност на движението по пътищата
ГКПП	Гранично контролно-пропускателен пункт
ГФ	Гаранционен фонд
ДАБДП	Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“
ЕК	Европейска комисия
ЕС	Европейски съюз
ЗАНН	Закон за административните нарушения и наказания
ЗАП	Закон за автомобилните превози
ЗДвП	Закон за движението по пътищата
ИААА	Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“
ЛР	Леко ранен
МВР	Министерство на вътрешните работи
МПС	Моторно превозно средство
МРРБ	Министерство на регионалното развитие и благоустройството
МС	Министерски съвет
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
НАП	Национална агенция по приходите
НКЦ	Национален координационен център
ОДМВР	Областна дирекция на МВР
ОКБДП	Областна комисия по безопасност на движението по пътищата
ОПУ	Областно пътно управление
ППС	Пътно превозно средство
ПТП	Пътнотранспортно произшествие
РСОД	Работна станция за отдалечен достъп
СЗО	Световна здравна организация
ТПТП	Тежко пътнотранспортно произшествие
ТР	Тежко ранен
УС	Управителен съвет

СПИСЪК НА ГРАФИКИТЕ И ТАБЛИЦИТЕ

- G1** Загинали в тежки ПТП по месеци за 2019 г.
- G2** Тежки ПТП по месеци за 2019 г.
- G3** Разпределение по стаж на водачите, участвали в тежки ПТП през второ полугодие на 2019 г.
- G4** Възрастова структура на автомобилния парк в България
- G5** Леки автомобили и ПТП през 2019 г.
- G6** Дял на пострадалите в ПТП с участие на леки автомобили, разпределени по година на първа регистрация на превозното средство
- G7** Разпределение по групи по година на първа регистрация на автомобилите, участвали в тежки ПТП
- T1** Пътнотранспортни произшествия със загинали и ранени през второ полугодие на 2018 г. и на 2019 г.
- T2** Загинали и ранени по области за второ полугодие на 2019 г.
- T3** Тежки ПТП по вид на пътя за второ полугодие на 2018 г. и на 2019 г.
- T4** Тежки ПТП за пропътувано разстояние
- T5** Тежки ПТП с деца и възрастни за второ полугодие на 2019 г.
- T6** ПТП вследствие на сблъсък между МПС за второ полугодие на 2018 г. и на 2019 г.
- T7** ПТП по първоначално определени вероятни нарушения на водачите за второ полугодие на 2018 г. и на 2019 г.
- T8** ПТП с уязвими участници за второ полугодие на 2018 г. и на 2019 г.
- T9** Разпределение по опасни елементи на пътната инфраструктура на ПТП с уязвими участници, загинали и ранени за второ полугодие на 2018 г. и на 2019 г.
- T10** Сблъсък на ППС в обекти, предмети и съоръжения за второ полугодие на 2018 г. и на 2019 г.
- T11** Преминали МПС през ГКПП за 2019 г.
- T12** Придобиване на правоспособност за управление на МПС за 2019 г.
- T13** ППС, преминали през периодични прегледи и проверка на техническата изправност за 2019 г.
- T14** Регистрирани превозни средства по области за 2019 г.

1. Въведение

Този доклад предоставя информация за пътнотранспортната обстановка и безопасността на движение по пътищата в Република България за периода 01 юли – 31 декември 2019 г.

Представената информация включва данни, основни тенденции и изводи, свързани с пътнотранспортния травматизъм, които следва да послужат на компетентните институции в управлението на БДП като комплексна система, позволяваща анализ на всички етапи от планирането и изпълнението на политиката в областта.

Държавната политика на Република България по БДП е съобразена със световната и европейската по отношение на цели, приоритети и визия.

Българското правителство е отделило специално внимание на темата с изготвянето на Национална стратегия за подобряване на БДП за периода 2011-2020 г., Програма за управление на правителството на Р. България 2017-2021 г. и Пакет от мерки за ограничаване на пътнотранспортния травматизъм до 2020 г., приет с Решение № 16/17.01.2019 г. на МС, насочен към създаване на допълнителна организация за постигане на заложените цели към 2020 г. МС прие подход „Безопасна система“ с визия нула загинали и тежко ранени за национална политика за постигане на висока степен на безопасност по пътищата и обяви 2019 г. за година на активна работа по опазване живота и здравето на участниците в движението по пътищата под мотото „Пази семейството си на пътя“.

С Постановление № 156/27.06.2019 г. на МС (обн. ДВ, бр. 52/2019 г.) е създаден Национален координационен център за безопасно движение по пътищата. Той осъществява дейността си чрез координация и взаимодействие между Главна дирекция „Национална полиция“ (ГДНП), Главна дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“ (ГДПБЗН), Дирекция „Национална система 112“ (ДНС 112) на МВР, Агенция „Пътна инфраструктура“ към министъра на регионалното развитие и благоустройството, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ (ИААА) към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата (ДАБДП).

За подобряване на пътнотранспортната обстановка в страната служителите на НКЦ за БДП осигуряват оперативната координация и взаимодействие между компетентните държавни структури при прилагане на мерки за превенция; въвеждат временни организации на движението при усложнени пътни и метеорологични условия, затруднения или блокиране на движението, включително при тежки пътнотранспортни произшествия; осигуряват оперативната координация и взаимодействие между компетентните държавни структури при пътнотранспортни произшествия, пожари, бедствия и извънредни ситуации.

2. Пътнотранспортен травматизъм през второто полугодие на 2019 г.

2.1 Методи и източници за събиране на данните

Докладът е изготвен на база предоставена информация на ДАБДП от:

- АПИ: от Системата за преброяване на трафика за броя на преминалите ППС за натовареността на автомагистралите и главните пътища в Р. България;
- МВР: от АИС „Пътна полиция“ за тежки ПТП със статус „приключен“;
- МВР: от АИС „Административнонаказателна дейност“ за наложените от органите наказания;
- ИААА: от информационните масиви за извършените технически прегледи и положените изпити за придобиване на квалификация на водачи;
- ГФ: информация за прекратените регистрации на ППС без сключена задължителна застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ и за двустранни констативни протоколи за ПТП.

2.2 Обобщени данни за травматизма и БДП

Пътнотранспортният травматизъм през второто полугодие на 2019 г. се повишава спрямо същия период на 2018 г. При съпоставяне на данните се отчита ръст на ТПП с 211, на загиналите с 10, а на ранените с 315.

Области	Второ полугодие на 2019 г.			Второ полугодие на 2018 г.			Разлика		
	ПТП	З	Р	ПТП	З	Р	ПТП	З	Р
Благоевград	175	9	218	170	7	217	5	2	1
Бургас	257	20	336	230	16	292	27	4	44
Варна	336	22	428	419	34	513	-83	-12	-85
Велико Търново	150	16	210	129	13	172	21	3	38
Видин	44	4	56	47	8	49	-3	-4	7
Враца	97	8	117	95	17	128	2	-9	-11
Габрово	70	5	74	44	4	47	26	1	27
Добрич	76	7	102	76	12	99	0	-5	3
Кърджали	103	6	137	91	2	124	12	4	13
Кюстендил	61	15	55	52	2	64	9	13	-9
Ловеч	137	13	203	96	12	119	41	1	84
Монтана	97	11	115	75	6	101	22	5	14
Пазарджик	146	15	194	146	11	190	0	4	4
Перник	37	7	48	30	5	29	7	2	19
Плевен	132	11	163	114	13	155	18	-2	8
Пловдив	476	34	625	481	46	603	-5	-12	22
Разград	76	8	92	62	6	106	14	2	-14
Русе	199	12	258	193	7	245	6	5	13
Силистра	74	14	94	56	9	64	18	5	30
Сливен	84	9	109	66	14	79	18	-5	30
Смолян	46	0	59	39	3	44	7	-3	15
София	94	20	113	78	27	109	16	-7	4
София (столица)	389	44	442	373	27	447	16	17	-5
Стара Загора	200	28	265	199	24	258	1	4	7
Търговище	36	14	43	33	7	32	3	7	11
Хасково	118	6	150	132	8	150	-14	-2	0
Шумен	83	8	103	56	12	54	27	-4	49
Ямбол	36	8	33	36	12	37	0	-4	-4
Общо	3 829	374	4 842	3 618	364	4 527	211	10	315

Таблица 1. Пътнотранспортни произшествия със
загинали и ранени през второ полугодие на 2018 г. и на 2019 г.

Областите с най-значително намаление на броя на загиналите и на броя на ранените през разглеждания период са Варна и Враца. В област Пловдив се отчита най-голямо намаление на броя на загиналите, докато в областите София (столица) и Кюстендил се наблюдава най-голям ръст по този показател. Най-голямо увеличение и по трите показателя (ПТП с пострадали, загинали и ранени) се отчита в областите Търговище, Силистра и Монтана.

От изброените области най-голям ръст на ТПТП през второто шестмесечие на 2019 г. се наблюдава в областите Силистра и Монтана, съответно, с 32% и с 30%. В област Силистра се отчитат множество инциденти с отнемане на предимство в района на кръстовище, на което се пресичат първокласен път (I-7) и второкласен път (II-21). В област Монтана ТПТП са предимно свързани с отнемане на предимство на водачите и неправилно изпреварване на ППС в извън населени места. В област Търговище се наблюдава завишаване на инцидентите със загинали по пътищата извън населените места, причинени от загуба на контрол на водача над превозното средство и самокатастрофирани. Най-сериозният инцидент в тази област е възникнал през м. октомври. При него, вследствие на челен сблъсък, загиват пет човека.

Разпределението на данните по вид на участника в ТПТП показва друг аспект на травматизма през второто шестмесечие на 2019 г.

Области	Вид участник в ПТП								Общо	
	Водач		Пешеходец		Пътник		Работник на пътя			
	З	Р	З	Р	З	Р	З	Р	З	Р
Благоевград	4	106	5	32	0	80	0	0	9	218
Бургас	9	133	7	61	4	141	0	1	20	336
Варна	10	183	6	86	6	159	0	0	22	428
Велико Търново	8	97	3	26	5	86	0	1	16	210
Видин	2	23	1	9	0	24	1	0	4	56
Враца	4	54	1	25	3	37	0	1	8	117
Габрово	2	37	2	20	1	17	0	0	5	74
Добрич	4	40	1	20	2	42	0	0	7	102
Кърджали	4	67	1	18	1	52	0	0	6	137
Кюстендил	8	23	4	21	3	11	0	0	15	55
Ловеч	9	104	1	10	3	89	0	0	13	203
Монтана	6	65	2	18	3	31	0	1	11	115
Пазарджик	6	86	4	27	5	81	0	0	15	194
Перник	4	23	2	7	0	18	1	0	7	48
Плевен	8	70	2	37	1	56	0	0	11	163
Пловдив	22	292	5	91	7	242	0	0	34	625
Разград	4	44	2	15	2	33	0	0	8	92
Русе	7	111	4	52	1	94	0	1	12	258
Силистра	8	49	2	14	4	31	0	0	14	94
Сливен	4	38	5	21	0	50	0	0	9	109
Смолян	0	31	0	9	0	18	0	1	0	59
София	12	60	4	8	3	45	1	0	20	113
София (столица)	14	154	23	154	7	134	0	0	44	442
Стара Загора	10	99	5	50	13	116	0	0	28	265
Търговище	9	15	1	8	4	20	0	0	14	43
Хасково	5	71	1	31	0	48	0	0	6	150
Шумен	3	43	1	31	4	29	0	0	8	103
Ямбол	7	16	1	4	0	13	0	0	8	33
Общо	193	2 134	96	905	82	1 797	3	6	374	4 842

Таблица 2. Загинали и ранени по области за второ полугодие на 2019 г.

Отчетените в таблица 2 данни показват, че броят на загиналите и ранените водачи през периода е най-висок в област Пловдив (съответно 22 и 292). Същата зависимост се наблюдава и при данните за пътниците (7 загинали и 242 ранени). През територията на областта транзитният трафик е много голям. По АМ Тракия среднодневно преминават около 25 000 ППС, от които 19 000 леки автомобили, а по главен път I-8 около 10 000 ППС, от които 8 000 леки автомобили (АПИ, 2019). В допълнение към вътрешнотранспортните потоци това повишава риска от възникване на произшествия.

Подобна е ситуацията в област Варна, където са загинали 10 и са ранени 183 водачи на ППС, като броят на ранените пътници (159) в превозните средства е на второ място в страната. Тази област е най-развитата в икономическо отношение в Северна България. Основна предпоставка за това е увеличеният туристически поток през летния сезон. Той от своя страна води до засилен трафик и определя по-високото ниво на пътнотранспортен травматизъм през този период на годината.

Най-честата причина за настъпване на ТПТП с участие на пешеходци в страната е отнемане на предимството им от водачи на МПС. Движението с висока скорост е една от предпоставките за отнемането на предимство, тъй като времето за реакция намалява пропорционално с увеличаването на скоростта. Друга значима предпоставка е разсейването на водачите, а една от най-честите причини за това е използването на телефон.

Не на последно място е преценката на пешеходците за разстоянието до приближаващи се превозни средства. Много от пешеходците считат, че щом те виждат добре автомобила, то и водачът на автомобила вижда добре тях. Основните предпоставки за увеличение на броя на ПТП с участието на пешеходци, особено през периода от месец октомври до месец декември, са по-голямата тъмна част на денонощието, когато пешеходците са по-трудно различими за водачите, и неблагоприятните климатични условия (мокра настилка, заледяване и намалена видимост), които обуславят по-труден контрол над превозното средство.

2.2.1 Динамика на тежките ПТП в населени и извън населени места

Най-голям брой ТПТП настъпват в населените места на големите области на страната: София (столица) (376), Пловдив (328) и Варна (228). През периода най-много са загиналите (41) и ранените (412) в област София (столица).

Извън населените места броят на произшествията е по-малък, но тежестта им е по-голяма. Най-много ТПТП са настъпили в областите Пловдив (148) и Бургас (115), най-много са загиналите в областите Стара Загора (23) и Пловдив (21), като втората бележи и най-голям брой на ранените (231). Общо за отчетния период можем да заключим, че област Пловдив е на първо място с най-много ТПТП извън населените места и на второ в населените места. Данните за пътнотранспортния травматизъм нареждат областта на първо място и по броя на тежко ранени (625) и на второ място по среден брой загинали вследствие на ТПТП в страната (34). Причините за това, освен в изпреварващото икономическо развитие на областта, се състоят и във факта, че през територията на областта преминава значителен трафик в посока София-Бургас-Варна и обратно, София-Свиленград и обратно и Калотина-Капитан Андреево и обратно, и други. Среднодневно през нея преминават по 25 хил. моторни превозни средства по АМ Тракия и около 10 хил. по главен път I-8 (АПИ, 2018). Ето защо броят на загиналите в населените места на областта е почти двойно по-нисък от броя на загиналите извън тях.

2.2.2 Динамика на тежките ПТП по клас на пътя: републиканска пътна мрежа и общинска пътна мрежа

От настъпилите през второто полугодие на 2019 г. за страната 3 829 ТПТП, 1 517 са извън населените места по РПМ и ОБПМ с 230 загинали. Ясно се очертава и тежестта на настъпилите произшествия по пътищата, където максимално допустимата скорост е по-висока. В сравнение със същия период на 2018 г. (1 406) се отчита повишение на броя ТПТП и ранени по пътищата извън населените места, и намаляване на общия брой на загиналите с 16 (от 246 на 230).

Вид на пътя	Второ полугодие на 2019 г.			Второ полугодие на 2018 г.			Разлика		
	ПТП	З	Р	ПТП	З	Р	ПТП	З	Р
Автомагистрала	158	23	261	141	28	213	17	-5	48
Първи клас	460	91	642	425	83	627	35	8	15
Втори клас	313	47	452	320	56	478	-7	-9	-26
Трети клас	373	50	534	315	45	431	58	5	103
Общински	209	19	305	204	34	266	5	-15	39
Други	4	0	6	1	0	1	3	0	5
Общо	1 517	230	2 200	1 406	246	2 016	111	-16	184

Таблица 3. Тежки ПТП по вид на пътя за второ полугодие на 2018 г. и на 2019 г.

Автомагистралите са най-безопасните пътища. За разглеждания период по тях в страната са настъпили 158 ТПТП с 23 загинали и 261 ранени. Сравнено със същия период на 2018 г. се отчита намаляване на броя на загиналите, но увеличаване на броя на ТПТП и ранените. По данни от преброителните пунктове на АПИ моторни превозни средства по автомагистралите в страната средногодишно изминават около 3,6 милиарда км. В рамките на това пропътувано разстояние за една година настъпват средно по 275 ТПТП.

Това показва, че едно ТПТП настъпва средно на всеки 12,9 млн. пропътувани километра по автомагистралите на страната.

Първокласните пътища са най-натоварените пътища в страната. Това е предпоставка за повишаване на риска и настъпване на повече ТПТП. По данни от преброителните пунктове на АПИ моторните превозни средства по първокласните пътища в страната средногодишно изминават около 3,9 милиарда км. В рамките на това пропътувано разстояние за една година настъпват средно по 744 ТПТП. Това показва, че едно ТПТП настъпва средно на всеки 5,2 млн. пропътувани километра по първокласните пътища на страната.

	Автомагистрали	Първи клас
Пропътувано разстояние	3 549 387 670 км.	3 900 621 426 км.
Среден брой ТПТП	275	744
1 ТПТП настъпва средно на	12 906 864 км.	5 242 771 км.

Таблица 4. Тежки ПТП за пропътувано разстояние
(осреднени данни за периода 2016-2018 г.)

2.2.3 Участъци от РПМ с най-висок травматизъм в страната

Автомагистрали

Най-много произшествия за отчетния период са настъпили в двете посоки на участъка от АМ Тракия между разклона за гр. Раковски и отклонението за гр. Пазарджик. Друг такъв участък от АМ Тракия е този между разклоните за гр. Стара Загора и гр. Сливен. На територията на област София произшествията са най-много, както на АМ Хемус, така и на АМ Тракия. Вероятни причини за настъпване на повече инциденти по АМ са: интензивният трафик, движението на водачите с несъобразена скорост при наличие на ограничена видимост, настъпила вследствие на влошени климатични условия (мъгла, дъжд, обилен снеговалеж, заледени участъци и др.).

Първокласни пътища

Път I-1 в участъка между гр. Видин и гр. Монтана – среднодневно по този участък преминават над 5 000 превозни средства. Половината от тях са товарни автомобили. Вероятни причини за повишения брой произшествия са неправилното изпреварване, движението с висока скорост и навлизането в населени места с висока скорост след дълги прави (в тази връзка следва да се реализират допълнителни мерки за успокояване на движението). Завишеният товарен трафик обуславя по-високия риск от настъпване на произшествия с участието на товарни автомобили, които често са с много тежки последствия. В този участък, с цел предотвратяване на ПТП, следва да се положат и допълнителни усилия за: обезопасяване на крайпътното пространство, подобряване на видимостта (почистване на треви и храсти), подобряване на маркировката, преглед и при нужда подмяна на еластичните прегради.

Път I-1 в участъка между гр. Благоевград и гр. Кресна – среднодневно по този участък преминават около 11 000 превозни средства, като повечето от тях са леки автомобили. Вероятни причини за настъпване на ПТП са движението с превишена скорост и неправилното изпреварване. Образуването на колонии от ППС и извършването на неправилни изпреварвания е честа причина за реализиране на челни сблъсъци.

Път I-2 в участъка между гр. Шумен и гр. Разград – среднодневно по този участък преминават около 5 600 превозни средства. През летния сезон трафикът се засилва поради преминаването на голям брой румънски туристи, летуващи по българското Черноморие. Вероятни причини за произшествията са движението с висока скорост, неправилните изпреварвания и отнемането на предимство на участници, излизаци от пътища без предимство на главния път, навлизането в населени места с висока скорост след дълги прави, без да са реализирани мерки за успокояване на движението.

Път I-5 в участъците между гр. Русе и гр. Бяла и между гр. Велико Търново и връзката с Път I-4 – среднодневно по тези участъци преминават над 9 800 превозни средства, около 2 200 от които са товарни автомобили. Вероятни причини за повишения брой произшествия са неправилно изпреварване, движение с превишена скорост и лошо

състояние на крайпътното пространство. Завишеният товарен трафик, обуславя по-високия риск от настъпване на произшествия с участието на товарни автомобили, които често са с много тежки последствия.

Път I-5 в участъка между гр. Стара Загора и гр. Казанлък – среднодневно по този участък преминават над 11 000 превозни средства, като повечето от тях са леки автомобили. Вероятни причини за настъпване на произшествия са движението с превишена скорост, неправилното изпреварване и отнемането на предимство от участници, излизащи от пътища без предимство на главния път.

Път I-5 в участъка между гр. Стара Загора и ГКПП Маказа – среднодневно по този участък преминават между 10 000 и 16 000 превозни средства, което го определя като път със средна натовареност. Трафикът в този участък се засилва значително през летния сезон поради преминаването на голям брой румънски туристи, пътуващи към Гърция. Вероятни причини за произшествията в този участък са движението с превишена скорост, неправилните изпреварвания, пакетното изпреварване, движението на големи групи и отнемането на предимство от участници, излизащи от пътища без предимство.

Път I-6 в участъка между гр. Клисурса и гр. Мъглиж – среднодневно по този участък преминават около 4 000 превозни средства, което го прави път с невисока интензивност. Вероятни причини за произшествията в този участък са движението с превишена скорост, неправилните изпреварвания и отнемането на предимство от участници, излизащи от пътища без предимство на главния път. Също така участъкът е рехабилитиран и дава възможност за постигане на по-висока скорост, поради което следва да се набележат допълнителни мерки за успокояване на движението, особено преди навлизане в населени места.

Път I-9 в участъка между гр. Бургас и гр. Бяла – отчита се сезонност в натоварването на движението по този участък. В зависимост от сезона то варира от 4 000 до 30 000 превозни средства на ден, като най-голямото натоварване на този участък е в отсечката между гр. Бургас и к.к. Слънчев бряг. Вероятни причини за повишения брой произшествия са неправилното изпреварване и движението с превишена скорост.

Второкласни пътища

Път II-55 в участъка между гр. Велико Търново и гр. Гурково (Прохода на Републиката) – проходът е предпочитан за преминаване на голям брой превозни средства поради извършената рехабилитация на пътя и по-добрите пътни условия. Среднодневно около 5 100 са преминалите превозни средства. От тях над 2 000 са товарните автомобили. Вероятни причини за повишения брой произшествия е загуба на контрол над превозното средство поради несъобразено управление с денивелацията на пътя при спускане, навлизане в лентата за насречно движение, както и умора на водачите. Завишеният товарен трафик обуславя по-високия риск от настъпване на произшествия с участието на товарни автомобили, които често са с много тежки последствия.

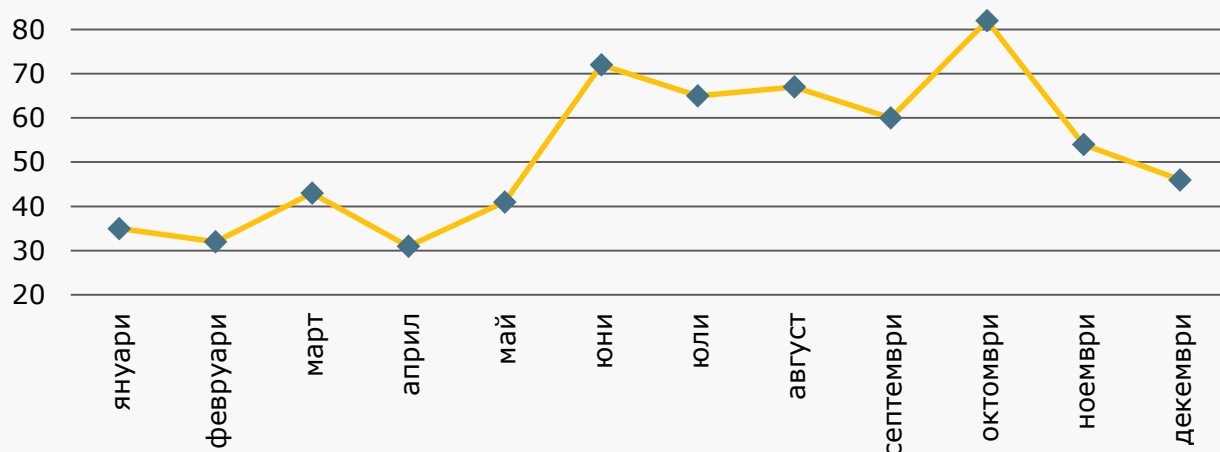
Път II-21 в участъка между гр. Русе и гр. Силистра – пътят е връзката между два областни града със средно 6 000 преминаващи МПС, 20% от които са товарни над 12 т. Характеризира се със завишена пътнотранспортна аварийност, като най-много ПТП са настъпили в зоната на кръстовището с главен път I-7. Вероятна причина е отнемане на предимство при преминаване през кръстовището. Тъй като второстепенният път е по-натоварен, част от водачите се заблуждават и не спазват въведената организация на движението с пътни знаци.

Път II-86 в участъка между гр. Пловдив и гр. Асеновград – въпреки че е второкласен, се характеризира с много интензивен трафик от 20 000 ППС на ден, 16 000 от които са леки автомобили. До 2019 г. пътят се характеризираше с много висок травматизъм (най-често челни сблъсъци). С промяната на организацията на движение (две ленти в посока с аварийна лента и разделител в средата) пътят стана по-безопасен за движение.

2.2.4 Разпределение на тежките ПТП по месеци

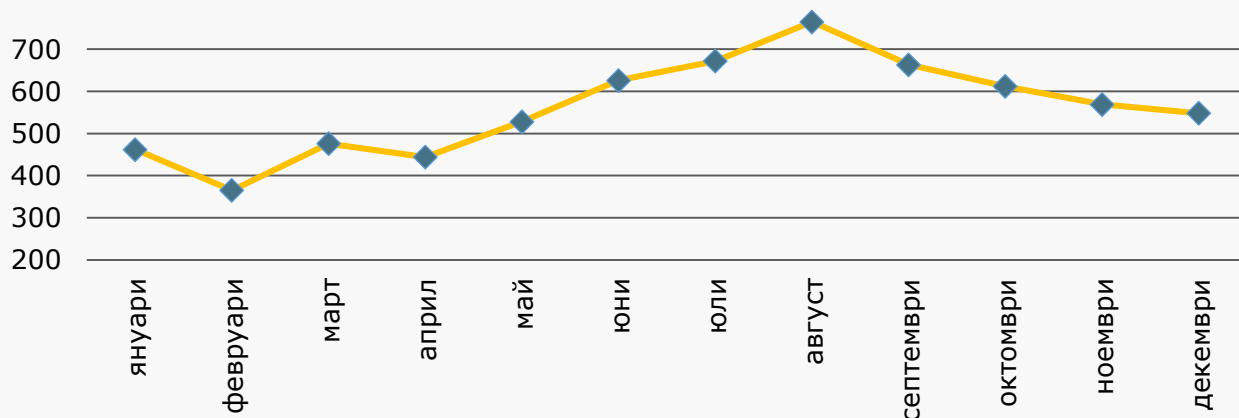
Месечното разпределение на броя на загиналите през 2019 г. е показано на графика 1. През второто полугодие броят на ТПП, загиналите и ранените се повишава. Пик на загиналите бележи месец октомври 2019 г., когато са отчетени 38 души повече спрямо същия период на 2018 г. (82).

Графика 1. Загинали в тежки ПТП по месеци за 2019 г.



Най-много загинали за периода са отчетени в област София (столица). Най-много загинали за един месец са отчетени в област Стара Загора. През месец октомври са загинали 12 души. Вследствие на настъпването само на 2 ТПТП са загинали 9 души. Това променя значително тежестта на травматизма в областта. В област Пловдив най-висок травматизъм се наблюдава през месец август, когато загиналите са 11. Наблюдава се повишаване броя ТПТП през летния сезон, като пик се отчита през месец август (765 ТПТП).

Графика 2. Тежки ПТП по месеци за 2019 г.



Разпределението на ТПТП по области показва, че най-голям е броят на произшествията в област Пловдив (476), като месеците август (100) и септември (88) бележат най-голям ръст. В област София (столица) са настъпили 389 ТПТП, като данните за месеците август (71) и октомври (79) показват повече произшествия. Варненска област е на трето място по брой настъпили ТПТП (336). Най-много такива са отчетени през месец август (86), след което се забелязва тенденция към постепенно намаляване, която през месец декември достига до 39. В област Бургас са настъпили 257 ТПТП, като през месеците юли (63) и август (68) те са най-много. До края на годината спадат наполовина.

Общият брой леки и тежки ПТП за второто полугодие на 2019 г. е 18 726, което е с 682 по-малко за същия период на 2018 г. Област Варна отбелязва най-голям спад в броя на леките и тежките произшествия (от 1 714 през второто полугодие на 2018 г. на 1 390 през 2019 г.). На следващо място се нарежда област Пловдив с намаляване от 105 (от 1 533 през 2018 г. на 1 428 през 2019 г.). Увеличение с 27 ПТП спрямо същия период на 2018 г. бележи

област Силистра (от 165 на 192), следвана от областите Монтана (от 354 на 380) и Ловеч (от 318 на 344) с по 26.

За настъпване на ПТП само с материални щети, за които водачите имат съгласие относно вината, съгласно действащото законодателство се изготвят двустранни констативни протоколи за ПТП от участниците. Обобщаването на данните от тези протоколи се извършва от Гаранционния фонд.

Броят на ПТП, документиращи с двустранен констативен протокол за ПТП, за отчетния период на 2019 г. е 26 766 бр. (при 34 297 бр. за същия период на 2018 г.). От тях най-много – 23 263 – са настъпили в населените места, където интензивността на трафика е много по-висока, а извън територията на Р. България са настъпили 361.

В последните години (2017-2019 г.) се наблюдава значително намаляване на регистрираните ПТП с двустранни протоколи (40 929 за 2017 г., 34 297 за 2018 г. и 26 766 за 2019 г.). Промяна в нормативната уредба – Наредбата за документите и реда за съставянето им при пътнотранспортни произшествия и реда за информиране между МВР, КФН и Гаранционния фонд – доведе до намаляване на броя регистрирани двустранни протоколи.

Интензивността на трафика определя риска за настъпване на пътни инциденти. По-ниската скорост на придвижване в населените места обуславя по-ниската тежест на последствията. Произшествията, отчетени в информационните масиви на Гаранционния фонд, следва да се анализират по-задълбочено с цел предприемане на превантивни мерки за обезопасяване на местата с висока концентрация на ПТП.

2.2.5 Разпределение на тежките ПТП по дни

През дните петък и неделя загиналите при ТПТП са най-много (съответно 61 и 72). Вероятната причина за този травматизъм е засиленият трафик в тези дни от седмицата, особено по направленията за курортните комплекси.

През неделните дни най-много загинали са регистрирани в областите Пловдив (13), София (столица) (9), Търговище (7) и Стара Загора (6). Най-много произшествия с пострадали са в областите София (столица) (537), Пловдив (171) и Варна (149).

В петъчните дни най-много загинали има в областите Кюстендил (6), Стара Загора, София (столица) и Пловдив (по 5 загинали) и Шумен, Ловеч и Бургас (по 4 загинали). Най-много произшествия с пострадали са регистрирани в областите София (столица) (925), Пловдив (230) и Варна (216).

Голяма част от прибиращите се, така наречените „уикенд пътуващи“, използват ранните часове на понеделник за целта, което обуславя и високия травматизъм през този ден. Най-много загинали са регистрирани в областите Стара Загора (10), София (столица) (6) и Пазарджик (5), а областите с регистрирани най-много произшествия с пострадали са София (столица) (905), Пловдив (245) и Варна (215).

2.2.6 Тежки ПТП с деца и възрастни

Децата и възрастните над 64 години са най-уязвимите групи участници в движението. Причините за нараняванията при децата вследствие на ПТП са недоразвитата им физиология, недостатъчно развито чувство за преценка на ситуациите и недобрата им подготовка по БДП. Родителите често дават лош пример за поведение на пътя, което също възпрепятства изграждането на добри навици у децата. Двама загинали и 28 ранени пешеходци, както и 5 загинали и 91 ранени пътници в автомобила при възрастовата група до 6 години демонстрират необходимостта от активна работа освен с децата и техните родители, така и с цялото общество.

Данните показват, че във възрастовата група 10–14 г. броят на ранените деца значително нараства, което вероятно се дължи на промяната на начина на придвижване – на тази възраст децата по-често започват да се придвижват сами към училище, което още веднъж показва колко е важна подготовката по БДП от най-ранна възраст, която да ги подготви за този момент.

През периода се наблюдава и увеличаване броя ТПТП с участие на възрастни хора над 64 години. През първото полугодие са загинали 62, а през второто 100. От загиналите през отчетния период 54 са пешеходци. Подобна е ситуацията при ранените – от 759 ранени възрастни близо 300 са били пешеходци.

Причините за възникването на този вид произшествия се крият в затруднената подвижност и увеличеното време за реакция, както и надценяването на собствените способности за безопасно пресичане на пътното платно.

Възрастови групи	Вид участник в тежки ПТП								Общо	
	Водач		Пешеходец		Пътник		Работник на пътя			
	З	Р	З	Р	З	Р	З	Р	З	Р
под 6 години	0	2	2	28	5	91	0	0	7	121
от 6 до 9 год.	0	14	1	35	1	76	0	0	2	125
от 10 до 14 год.	1	36	1	83	3	78	0	0	5	197
от 15 до 17 год.	2	46	1	41	7	113	0	0	10	200
Общо деца	3	98	5	187	16	358	0	0	24	643
над 64 години	28	227	54	297	18	234	0	1	100	759

Таблица 5. Тежки ПТП с деца и възрастни за второ полугодие на 2019 г.

За второто полугодие на 2019 г. са загинали 24 деца в общо 16 области. Най-голям е техният брой в област Стара Загора (4), следвана от област Търговище (3) и областите Пазарджик, Пловдив и Русе (по 2 деца), като в област Русе те са били на възраст под 6 години. В останалите 11 области (Благоевград, Варна, Враца, Кърджали, Кюстендил, Ловеч, Плевен, Силистра, Сливен, София (столица) и Шумен) е загинало по едно дете.

Както бе отбелязано по-горе, от всички 24 загинали деца през второто полугодие на 2019 г. 16 са пътници в леки автомобили. Вероятна причина за това е подценяване на сигурността на децата в превозното средство от страна на водачите.

Област Пловдив е областта с най-много ранени деца (84). След нея се нареждат областите Варна (61) и София (столица) (53).

При възрастните участници в движението (над 64 г.) най-много загинали са регистрирани в област София (столица) (10), следвана от областите Стара Загора и Велико Търново (по 9) и област Пловдив (8). В областите Добрич и Смолян не са отчетени загинали участници в движението от тази възрастова група.

Причините за нараняванията при възрастните над 64 години вследствие на ПТП са по-бавната подвижност и надценяване на собствените им възможности при пресичане на пътното платно. Същевременно те са уязвими, дори и при сравнително леки инциденти със значително по-ниска скорост. Друга вероятна причина представлява намалената концентрация и отслабените сетива, които правят възрастните хора по-рискови и уязвими участници в движението.

Най-много ранени възрастни участници в движението са регистрирани в област Пловдив (95), следвана от областите София (столица) (87) и Варна (76).

2.2.7 Основни видове тежки ПТП

Основните видове тежки ПТП са представени съгласно класификацията на МВР.

ПТП между превозни средства

В тази група са регистрирани най-много ТПТП (1 303), в които са загинали 132 души и са ранени още 1 995. В сравнение със същия период на 2018 г. се забелязва сериозно повишаване и по трите показателя - с 85 ТПТП, 2 загинали и 167 ранени повече. Регистрираните странични сблъсъци на ППС са най-много (559), което е с 57 повече от 2018 г. (502). Броят на ранените при този вид произшествия е най-голям (815), което е с 94 повече от 2018 г. (721). Най-големият брой на загиналите е вследствие на челни сблъсъци между ППС (66), което с 13 повече от същия период на 2018 г. (53).

Вид на ПТП Сблъсък на МПС	Второ полугодие на 2019 г.			Второ полугодие на 2018 г.			Разлика		
	ПТП	З	Р	ПТП	З	Р	ПТП	З	Р
Отзад	284	9	418	284	11	394	0	-2	24
Под ъгъл	241	19	359	229	26	334	12	-7	25
Странично	559	38	815	502	40	721	57	-2	94
Челно	219	66	403	203	53	379	16	13	24
Общо	1 303	132	1 995	1 218	130	1 828	85	2	167

Таблица 6. ПТП вследствие на сблъсък между МПС за второ полугодие на 2018 г. и на 2019 г.

ПТП по най-вероятни причини за настъпване

Вследствие на навлизане в лентата за насрещното движение, неправилно изпреварване и неправилно разминаване са настъпили 252 ТПТП (с 12 повече спрямо 2018 г.), 60 загинали (с 14 по-малко) и 410 ранени (с 21 повече). Вероятни причини за настъпването на тези произшествия са неправилна преценка на водача за разстоянието при изпреварване, изпреварване при въведена забрана за това, изпреварване при ограничена видимост и надценяване възможностите на превозното средство.

Отнемане на предимство е друг вид нарушение, вследствие на допускането на което са настъпили 510 ТПТП (с 59 повече спрямо 2018 г.), загинали са 17 (с 4 по-малко) и са били ранени 714 души (с 114 повече спрямо 2018 г.). Вероятни причини за допускането на този вид произшествия представляват недобрата преценка на ситуацията, внезапната промяна на посоката на движение, разсейването на водачите и лошата организация на движение (несъответствия между хоризонтална маркировка и вертикална сигнализация).

Видове нарушения	Второ полугодие на 2019 г.			Второ полугодие на 2018 г.		
	ПТП	З	Р	ПТП	З	Р
Навлизане в насрещното движение	183	50	304	173	64	297
Неправилно изпреварване при други ограничения	8	0	10	18	2	25
Неправилно изпреварване при забрана с маркировка/ знак	14	3	23	20	2	31
Неправилно изпреварване при забрана с правила	10	2	12	8	0	15
Неправилно изпреварване при насрещно движещо се ППС	18	4	36	10	4	11
Неправилно изпреварване при ограничена или намалена видимост	5	1	10	4	2	3
Неправилно разминаване	14	0	15	7	0	7
Неспазване дистанция	223	6	305	211	3	271
Отнемане на друго предимство	62	2	86	85	4	110
Отнемане предимство на ППС на кръстовище	369	13	524	304	16	400
Отнемане предимство на ППС при завиване	60	2	81	42	1	64
Отнемане предимство на ППС при преминаване в съседна пътна лента	15	0	19	14	0	17
Отнемане предимство на ППС при разминаване	4	0	4	6	0	9

Таблица 7. ПТП по първоначално определени вероятни нарушения на водачите за второ полугодие на 2018 г. и на 2019 г.

Неспазването на дистанция се откроява като най-сериозната причина за настъпване на сблъсъци отзад. Възникнали са 223 ТППП с пострадали (с 12 повече от 2018 г.), 6 са загиналите (3 повече) и 305 са ранените (34 повече). Вероятни причини за допускане на пътни произшествия, свързани с дистанцията, са несъобразена скорост на придвижване спрямо движещото се отпред превозно средство, разсейване на водача, използване на неподходящи гуми, движение с висока скорост при ограничена видимост и усложнена метеорологична обстановка.

ППП с уязвими участници в движението

Това е втората по тежест група произшествия. Общият брой ТППП в тази група е 1 129 (с 28 повече от 2018 г.). Най-много от тях включват пешеходци 917 (със 17 повече от 2018 г.). Броят на загиналите уязвими участници (112) нараства с 31 души спрямо референтния период на 2018 г.

Вид на ПТП <i>Блъсък на МПС</i>	Второ полугодие на 2019 г.			Второ полугодие на 2018 г.			Разлика		
	ППП	З	Р	ППП	З	Р	ППП	З	Р
На пешеходец	917	92	871	900	67	880	17	25	-9
На велосипедист	200	17	186	195	13	185	5	4	1
На дете с летни кънки, ролер, шейна и др.	3	0	3	4	0	4	-1	0	-1
На работник на пътя	9	3	8	2	1	1	7	2	7
Общо	1 129	112	1 068	1 101	81	1 070	28	31	-2

Таблица 8. ПТП с уязвими участници
за второ полугодие на 2018 г. и на 2019 г.

Отново пешеходците са по-голямата група от загиналите (92), като през същия период на 2018 г. те са били с 25 по-малко. При броя на ранените уязвими участници в движението се забелязва леко намаление с 5 (през отчетния период на 2019 г. те са 1 065, а през 2018 г. са 1 068). Наблюдава се увеличаване броя на ТППП с хора, отговарящи за ремонта и поддръжката на пътищата. Лошото обезопасяване и обозначаване на дейностите, които се извършват в близост до пътното движение, са причина за 9 произшествия с трима загинали и 8 ранени работници. Това е увеличение спрямо миналата година и по трите показателя (със 7 ТППП, двама загинали и 7 ранени).

Опасни елементи от пътната инфраструктура	ППП	З	Р
Пешеходна пътека, очертана с пътна маркировка	414	12	340
Спирка	105	7	72
Пешеходна пътека, неочертана с пътна маркировка	91	6	60
Велосипедна алея	45	2	25
Училище / Детско заведение	28	0	14

Таблица 9. Разпределение по опасни елементи на пътната инфраструктура
на ПТП с уязвими участници, загинали и ранени
за второ полугодие на 2018 г. и на 2019 г.

Най-много произшествия с пешеходци са настъпили в зоната на пешеходни пътеки (386 ТППП, 18 загинали и 400 ранени). Вероятни причини за настъпването им са висока скорост на МПС, неправилно изпреварване, внезапно навлизане на пешеходци на пътното платно и разсейване на участниците в движението.

Повишаване на инцидентите с уязвими участници в движението се наблюдава в районите на спирките на градския транспорт и в близост до детски градини и училища (83 ТППП, 7 загинали и 86 ранени). Вероятни причини за това са недостатъчно обезопасени

спирки на градския транспорт, висока скорост на движение на МПС, разсейване на водачите на МПС и състояние на умора при тях.

В зоната на велосипедни алеи са настъпили 26 ТПТП с двама загинали и 25 ранени. Вероятни причини за настъпване на произшествия, свързани с велосипедистите, са липса на толерантност между участниците в движението, лоша инфраструктура за движение на велосипедисти, слаба разпознаваемост/видимост на този вид участници в движението, небезопасно движение на велосипедистите между останалите превозни средства и честата промяна на посоките на движение от водачите на велосипеди. Също така не са малко случаите, в които велосипедисти използват инфраструктура и градска среда, забранена за движение за тях.

ТПТП вследствие на сблъсък на ППС в обекти, предмети и съоръжения

При тези произшествия (738 или с 89 повече спрямо 2018 г.) са загинали 74 (13 по-малко) и са ранени 962 (163 повече). От тази група ТПТП най-много са произшествията, настъпили при сблъсък в дърво (215 или с 21 повече), 37 загинали (с 13 по-малко) и 274 ранени (с 39 повече). След тях се нареждат произшествията, свързани с блъскане в крайпътни съоръжения (157 или с 37 повече спрямо 2018 г.), 11 загинали (с двама по-малко) и 209 ранени (с 65 повече).

Вид на ТПТП Сблъсък на МПС	Второ полугодие на 2019 г.			Второ полугодие на 2018 г.			Разлика		
	ТПП	З	Р	ТПП	З	Р	ТПП	З	Р
В билборд	6	0	8	4	0	5	2	0	3
В дърво	215	37	274	194	50	235	21	-13	39
В крайпътено съоръжение	157	11	209	120	13	144	37	-2	65
В подпорна колона	9	2	16	3	0	3	6	2	13
В предпазна ограда	82	8	101	80	8	94	2	0	7
В препятствия на пътя	9	0	9	13	0	19	-4	0	-10
В скат	63	3	81	70	7	79	-7	-4	2
В стълб	88	8	117	55	6	67	33	2	50
В паркирано ППС	49	2	58	41	3	50	8	-1	8
На спряно ППС	60	3	89	69	0	103	-9	3	-14
Общо	738	74	962	649	87	799	89	-13	163

Таблица 10. Сблъсък на ППС в обекти, предмети и съоръжения за второ полугодие на 2018 г. и на 2019 г.

Вероятни причини за настъпването им са: движение с висока скорост, недостатъци на инфраструктурата (липса или недостатъчна маркировка, неправилно обезопасяване на участъците от пътя), разсейване и умора на водачите на превозни средства и недостатъчната им квалификация.

2.2.8 Състояние на пътната инфраструктура

Анализ на годишните доклади на ОКБДП за състоянието на пътната инфраструктура по области позволява да се направят следните изводи по отношение състоянието на:

- **Ограничителните системи** – частична липса на такива. Част от наличните по републиканските пътища не отговарят на БДС 1317;
- **Хоризонталната пътна маркировка** – липсва или е изтрита по част от РПМ. На места е достатъчно да бъде почистена, за да се подобри нейното състояние, другаде е нужно насочването на средства за подновяването ѝ. Използването на акрилна боя вместо боя пластик, както и неспазването на технологичните изисквания за полагането ѝ намаляват продължителността на живота на маркировката;

- **Вертикалната сигнализация** – на много места по РПМ и ОБПМ има несъответствия между вертикалната сигнализация и пътната маркировка, което вероятно се дължи на въведена нова организация на движението, без изготвяне на съпътстваща проектна документация;
- **Пътните настилки** – част от пътната мрежа е в незадоволително състояние. Недостатъци в проблемните участъци представляват отворени надлъжни фуги, напречни, надлъжни и мрежовидни пукнатини и пропадания. В зависимост от наличния ресурс и на база на обективна приоритизация спрямо натовареността на участъците е необходимо поетапно да се извърши рехабилитация или ремонти на проблемните участъци;
- **Крайпътното пространство** – общовалидно за много от пътищата, независимо от техния стопанин, е непочистеното и небезопасното крайпътното пространство.

2.2.9 Административнонаказателна дейност, осъществявана от МВР

Административнонаказателната дейност, като превантивна част от БДП, играе важна роля в намаляване броя на произшествията. За извършване на пълна оценка от въздействието на контролната дейност спрямо пътните произшествия в настоящия доклад е разгледан по-голям период от отчетния (второ полугодие на 2019 г.). Процесите, свързани с изпълнението на преклузивните срокове и обжалвания по реда на ЗАНН, обуславят по-дългосрочно изследване на тази дейност. Във връзка с гореизложеното в настоящия доклад е разгледана тенденцията за АНД и контролна дейност за периода 2017–2019 г.

За постигане на целта за намаляване на жертвите от ПТП важна роля има контролната дейност, изпълнявана от компетентните органи. През последните години се наблюдава подобряване на организацията и целенасочеността на извършвания физически и автоматизиран контрол, като е въведена в експлоатация електронна система (АИС Пътна полиция), в която се регистрира цялата дейност на служителите. Чрез мобилното приложение на цитираната информационна система, инсталирано на работни станции за отдалечен достъп (РСОД), полицейските служители получават подробна информация относно проверяваното лице и превозното средство. Въведената система дава възможност за опростяване на процеса на изготвяне и връчване на административни документи. Приложението позволява и връчване на място на невръчени електронни фишове, което е предпоставка за подобряване на процеса по изпълнение на наложените наказания. Това се потвърждава от данните, предоставени от МВР за периода 2017–2019 г., както следва: през 2017 г. при контрол на пътя са връчени 17 584 електронни фиша, през 2018 г. – 82 635, а през 2019 г. броят им достига 194 727. Подобряването на физическия контрол от полицейските служители личи и от броя на извършени проверки за 2017 г. (955 518), 2018 г. (1 630 315) и 2019 г. (2 591 398).

В същото време е увеличена натовареността на автоматизираните технически средства и системи (АТСС), с които се контролира скоростта. Броят на установените нарушения в населени места е: за 2017 г. – 217 247, за 2018 г. – 321 797, а за 2019 г. достига 473 109. Извън населените места установените нарушения с АТСС са: за 2017 г. – 190 890, за 2018 г. – 260 542 и през 2019 г. достигат 323 012.

От общо 2 591 398 извършени проверки, близо 1/3 са в областите София (столица) (325 418), Бургас (233 820), София (194 049) и Хасково (156 855).

Важна роля за превенция на пътнотранспортните произшествия е осъществявания контрол с АТСС. Област Велико Търново е един от лидерите в натоварването на съществуващи системи за контрол на скоростта. На територията на областта, извън населени места, са установени 242 221 нарушения. На второ място след нея се нарежда област София с 217 760 регистрирани нарушения.

В населени места контролът на скоростта е най-голям в област София (столица) – 78 681 нарушения (столицата разполага с най-много технически средства за контрол на скоростта), следвана от област Пловдив (35 451).

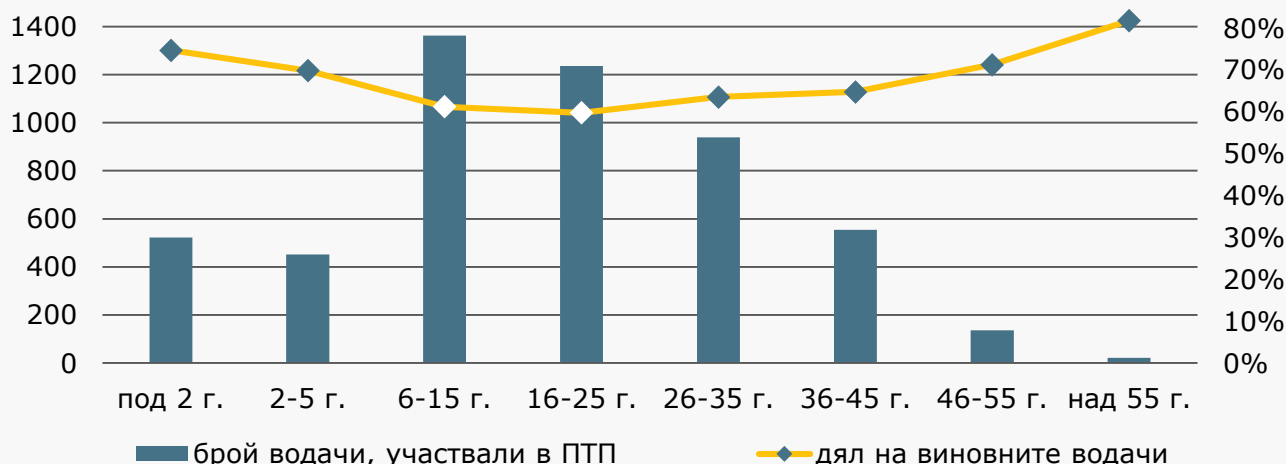
Контролът над водачите, които управляват МПС с концентрация на алкохол в кръвта, е следващият структуроопределящ пътната безопасност контрол. Средният показател за страната е 387 констатирани случая за управление на МПС с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 до 1,2 на хиляда. Най-много те са в областите София (столица) (1 075), Пловдив (952) и Бургас (857, повечето от които през летния сезон). В същите области са и най-много установените нарушения за управление на МПС с концентрация на алкохол в кръвта над 1,2 на хиляда. При установените нарушения за управление след употреба на наркотични вещества и техните аналози област Пловдив (353) е лидер, следвана от област Бургас (491) и област София (столица) (323).

Данните за периода 2017–2019 г. показват, че тенденцията за засилване на контрола не води до пряко намаляване на броя пострадалите от ПТП. Основната цел контролната дейност е превенцията, която ще повлияе в дългосрочен план поведението на водачите.

2.2.10 Разпределение на тежките ПТП по стаж на водача

Данните за ТТПП и стажа на водачите са анализирани графично, както следва:

Графика 3. Разпределение по стаж на водачите, участвали в тежки ПТП през второ полугодие на 2019 г.



Съгласно първоначалния оглед на местопроизшествието новите водачи през периода са предизвикали тежки ПТП в 75% от случаите, докато за основната група водачи на пътя този процент е с 14 пункта по-нисък (61%). Забелязва се възходяща тенденция по отношение на причиняването на ПТП за водачи с много голям стаж, но, от друга страна, такива водачи попадат в ПТП много по-рядко. Без по-задълбочено изследване не могат да се направят изводи за причините за изследваните тенденции. Въпреки това, се налага изводът, че е необходимо да се продължат усилията за повишаване знанията и уменията на новите водачи, но също така и за продължаващо обучение за всяка възрастова група.

2.2.11 Състояние на автомобилния парк

В края на 2019 г. общо са регистрирани 3 752 566 бр. превозни средства, като през 2018 г. те са били 3 664 621. Най-много регистрирани МПС за 2019 г. има в област София (столица) (836 972 бр.) и област Пловдив (351 767 бр.).

Също така е важно да се отбележи, че България е транзитна държава и натовареността на трафика се обуславя, освен от регистрираните по територия превозни средства, и от транзитно преминаващите и посещаващи държавата чужденци.

За 2019 г. през ГКПП в Р. България са влезли 3 044 721 и излезли 2 685 448 чужди превозни средства. Най-голям е делът на преминалите превозни средства от съседните на България държави.

Националност	Автобус	Влекач	Товарен автомобил	Лек автомобил	Общо
	Влезли				
Сърбия и Черна Гора	4 682	2 775	71 490	120 853	199 800
Р. Северна Македония	3 709	6 021	48 172	155 742	213 644
Турция	21 475	52 301	433 313	293 255	800 344
Гърция	1 763	3 999	28 911	244 139	278 812
България	38 206	183 529	710 025	1 434 300	2 366 060
Други	54 732	148 571	1 077 746	1 763 672	3 044 721
Общо	92 938	332 100	1 787 771	3 197 972	5 410 781
Националност	Излезли				
Сърбия и Черна Гора	4 664	2 767	71 520	116 583	195 534
Р. Северна Македония	3 656	6 655	47 606	154 805	212 722
Турция	21 402	54 986	429 705	286 592	792 685
Гърция	1 341	3 317	22 370	68 445	95 473
България	40 126	183 949	721 387	1 370 648	2 316 110
Други	52 522	151 120	1 052 407	1 429 399	2 685 448
Общо	92 648	335 069	1 773 794	2 800 047	5 001 558

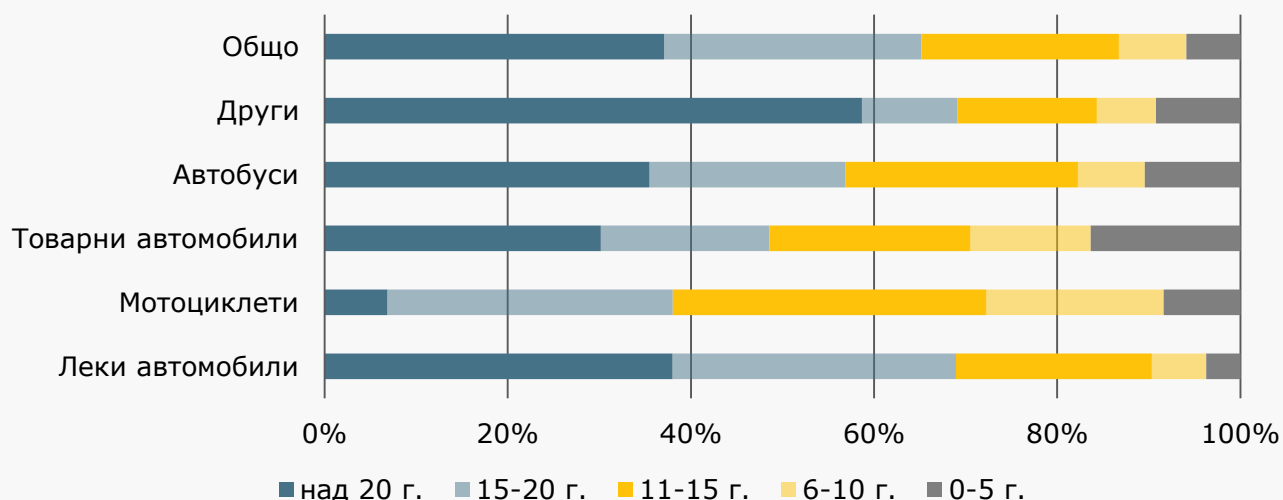
Таблица 11. Преминали МПС през ГКПП за 2019 г.

Товарните автомобили от Р. Турция са с най-голям дял (влезли 433 313 и излезли 429 705) от всички товарни автомобили (влезли 1 052 407 и 1 077 746 излезли) през ГКПП.

Обобщената структурна картина на българския автомобилен парк е логично доминирана от леките автомобили (над 70%) спрямо останалите видове превозни средства.

България се откроява с високата средна възраст на автомобилния парк: превозните средства над 15 години представляват почти 63%, а тези над 20 години надхвърлят 30%. По отношение на леките автомобили възрастовата структура е дори още по-притеснителна – близо 70% от тях са над 15 г., от които повече от половината са над 20 г.

Графика 4. Възрастова структура на автомобилния парк в България

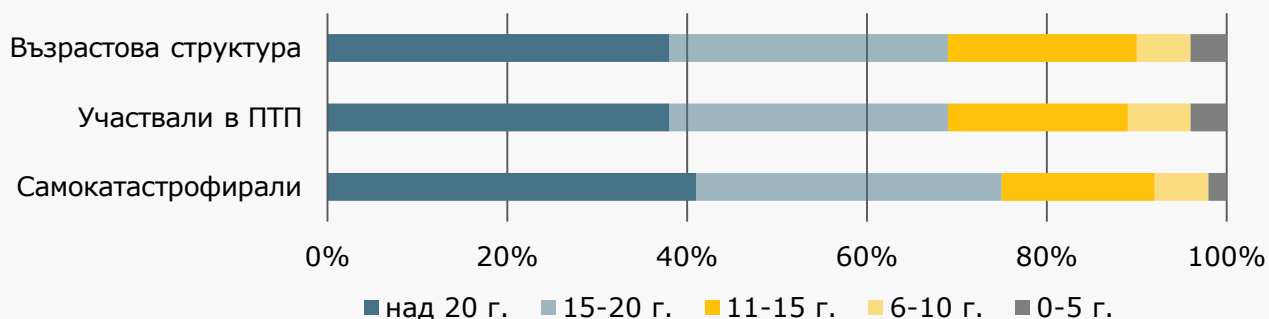


От гледна точка на БДП възрастовата структура на автомобилния парк повдига два основни въпроса – по отношение на вероятността от настъпване на ПТП и по отношение на последиците от ПТП.

През 2019 г. са настъпили 6 730 тежки ПТП, в които са участвали близо 7 000 леки автомобили. Участвалите в ПТП през второто полугодие на 2019 г. – непострадалите и пострадалите (леко ранени, тежко ранени и загинали) са малко над 10 хиляди души.

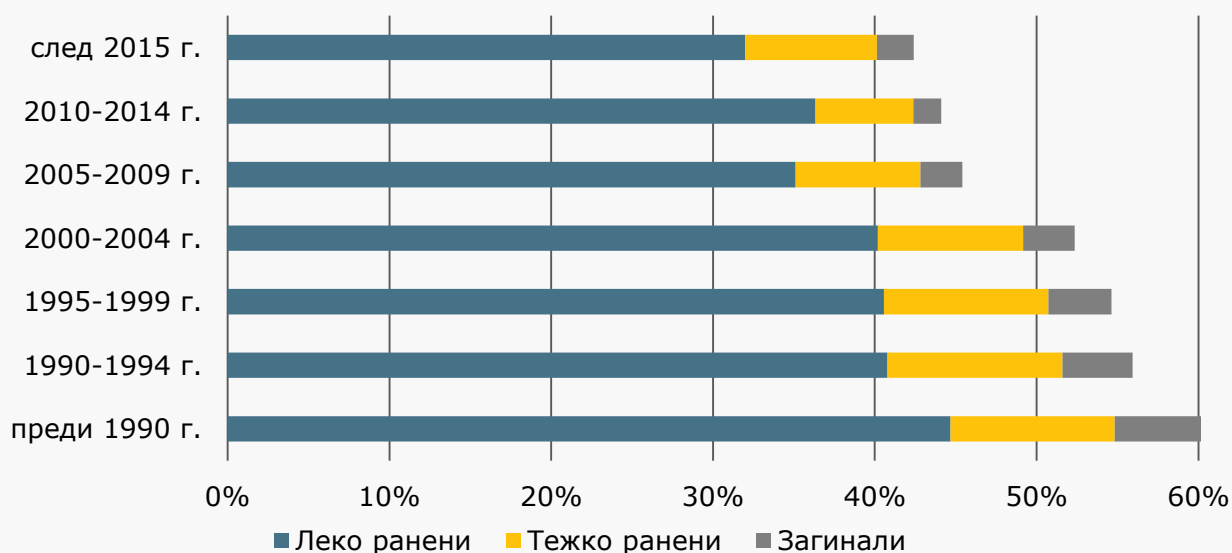
От данните не могат да се изведат статистически значими заключения относно влиянието на възрастта на превозното средство за попадането му в ПТП. Основна причина за това е фактът, че факторите, които водят до настъпване на произшествие, са комплексни. Все пак си струва да се отбележи, че ако се анализират ПТП със самокатастрофирали автомобили, при които взаимодействат по-малко фактори, е видно, че новите автомобили е по-малко вероятно да попаднат в катастрофа.

Графика 5. Леки автомобили и ПТП през 2019 г.



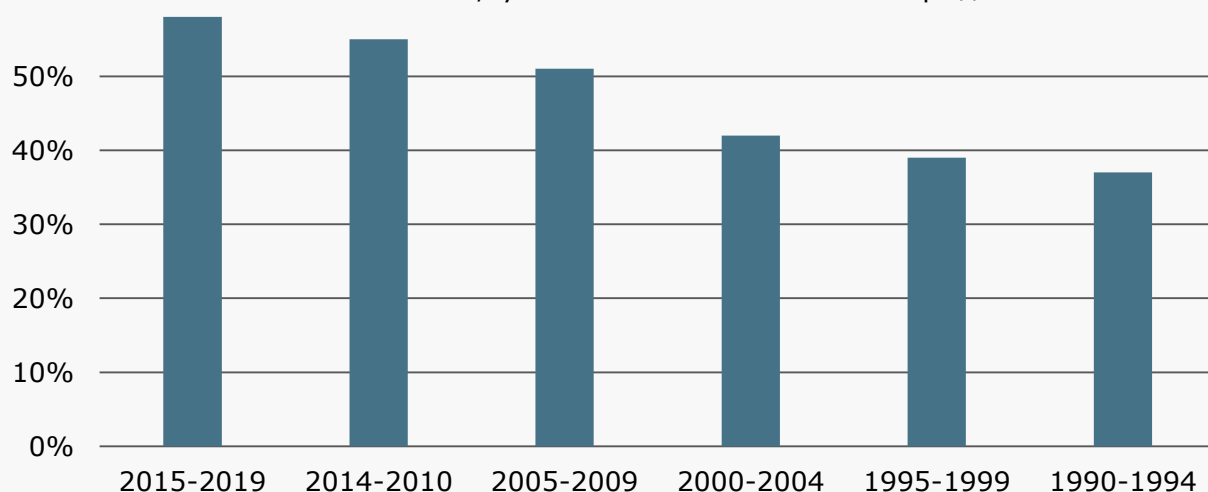
Много по-видна е зависимостта между възрастта на автомобила и последиците при ПТП. Процентът на пострадалите (ранени и загинали) спада с намаляване възрастта на автомобилите. Процентът на загиналите спада двойно – от 5,58% при автомобили с първоначална регистрация преди 1990 г., на около 2,27% за автомобили, участвали в ПТП с първоначална регистрация след 2010 г.

Графика 6. Дял на пострадалите в ПТП с участие на леки автомобили, разпределени по година на първа регистрация на превозното средство



Нещо повече, обратната тенденция също е видна – с намаляване на възрастта на автомобила се увеличава вероятността пътуващите в него да не пострадат.

Графика 7. Разпределение по групи по година на първа регистрация на автомобилите, участвали в ПТП без пострадали



През второто полугодие на 2019 г. в рамките на групата автомобили с първа регистрация след 2015 г. остава най-голям дялът на автомобилите, участвали в ПТП, вследствие на което не е имало пострадал.

2.2.12 Регистриране на МПС, технически прегледи и нови водачи

Данните на ИААА за проведените изпити за правоспособност за управление на МПС и преминалите технически преглед автомобили са предоставени на ДАБДП на годишна база, поради което обхващат цялата 2019 г. В тази връзка те могат да послужат само за отправна точка, но не могат да се сравняват на база полугодие.

Проведените изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС за 2019 г. са представени в таблица 12.

2019 година	Явили се на изпит	Успешно издържали изпита	Неиздържали изпита
Теоретични изпити	114 682	82 127	32 555
Практически изпити	131 516	90 309	41 207

Таблица 12. Придобиване на правоспособност за управление на МПС за 2019 г.

От данните следва изводът, че успеваемостта на явилите се на теоретични изпити е 71,6%, а на успешно издържалите практически изпити е 68,7%.

Данни за броя на извършените през 2019 г. периодични прегледи и проверка на техническата изправност (технически преглед) на ППС са представени в таблица 13.

2019 година	Явили се на ТП	Успешно преминали ТП	Непреминали ТП
Леки автомобили	2 387 182	2 208 982	178 200
Товарни автомобили	418 286	385 121	33 165
Автобуси	31 269	29 507	1 762
Мотоциклети, мотопеди и сходни	610 962	573 507	37 455
Ремаркета и полуремаркета	101 427	100 362	1 065

Таблица 13. ППС, преминали през периодични прегледи и проверка на техническата изправност за 2019 г.

Не са предоставени данни и не може да се проследи процеса на въздействие за:

- Причините, поради които ППС не са преминали успешно проверка за техническата изправност;
- Колко от преминалите прегледа ППС са го направили след отстраняване на констатираните неизправности;
- Контролната дейност на служителите от ИААА по отношение на броя, проверени ППС (автобуси, таксиметрови и товарни автомобили) и наложените им санкции.

По данни на МВР най-голям брой са регистрираните превозни средства в областите София (столица), Пловдив, Варна и Бургас. Тези области се отличават и с висок пътнотранспортен травматизъм. В град София са извършени регистрации на 27,4% от всички товарни автомобили и влекачи в страната.

Област	Мотоциклети	Леки автомобили	Автобуси	Товарни автомобили и влекачи	Общо
Благоевград	10 849	131 944	901	24 832	180 415
Бургас	11 930	157 055	1 677	22 481	206 866
Варна	10 904	190 018	1 288	27 705	243 982
Велико Търново	7 800	83 310	495	13 824	114 073
Видин	4 195	35 481	272	4 962	49 251
Враца	6 604	65 433	358	8 570	86 288
Габрово	4 644	46 433	295	7 123	62 951
Добрич	3 412	68 240	493	8 857	88 644
Кърджали	4 905	48 963	633	5 519	63 280
Кюстендил	5 712	56 556	433	6 912	74 004
Ловеч	5 002	49 177	337	7 108	66 941
Монтана	4 454	49 361	227	6 517	65 517
Пазарджик	6 804	93 212	464	14 167	123 641
Перник	2 793	57 412	345	6 788	70 580
Плевен	6 970	86 788	556	11 216	112 913
Пловдив	16 266	261 788	1 849	46 992	351 767
Разград	3 397	42 160	292	6 147	56 115
Русе	6 049	98 877	552	15 504	128 920
Силистра	2 532	40 272	284	5 682	53 439
Сливен	4 076	62 264	425	8 534	82 185
Смолян	2 065	38 995	408	6 085	51 510
София	5 697	88 529	690	13 544	115 510
София (столица)	38 082	628 470	4 262	124 107	836 972
Стара Загора	8 664	122 533	952	17 289	161 746
Търговище	3 070	38 187	322	5 656	52 235
Хасково	8 395	86 129	643	12 488	117 185
Шумен	4 043	60 508	437	8 299	79 629
Ямбол	3 139	41 851	428	5 575	56 007
Общо	202 453	2 829 946	20 318	452 483	3 752 566

Таблица 14. Регистрирани превозни средства по области за 2019 г.

3. Заключение

България продължава да се стреми да подобри безопасността на движението по пътищата. За реализирането на „Визия нула“ загинали и пострадали от ПТП от първостепенна важност е подобряването на пътнотранспортната обстановка в страната. Продължават дейностите за усъвършенстване на пътната инфраструктура, засилва се контролът на трафика и на водачите, поставя се важен акцент в обществения дебат върху безопасността на уязвимите участници в движението и се изследва въздействието на техническото състояние на автомобилния парк върху пътнотранспортния травматизъм.

Пътната инфраструктура се развива и подобрява на територията на много области в страната, изгражда се Единен център за обработка на нарушенията, системи за мониторинг и контрол на трафика по РПМ, модернизират се поетапно автомобилният парк и техническите средства за контрол на компетентните органи, разширява се обхватът на предприетите превантивни мерки, насочени към децата, възрастните граждани, пешеходците, велосипедистите и мотористите.

Насочването на усилия към превантивни и разяснителни кампании за въздействие върху поведението на участниците в движението, развитието на безопасна инфраструктура и целенасочен контрол ще доведат до намаляване на риска от настъпване на инциденти с пешеходци.

3.1 Тенденции

Анализът на данните за отчетния период показва, че:

- област Варна е на първо място по намаляване на пътнотранспортния травматизъм;
- най-много ПТП със загинали и ранени извън населени места са настъпили по първокласната пътна мрежа;
- запазва се големият дял на ранени в ПТП в населени места;
- в дните петък и неделя загиналите са най-много;
- автомагистралите остават най-натоварените и предпочитани за използване от водачите пътища, но също така и най-сигурните (с най-нисък травматизъм);
- ограничителните системи на част от пътищата (с изключение на магистралите) подлежат на подмяна, за да се осигури пълно съответствие със стандарт БДС 1317. Недостатъците, които се откриват по тези системи, са: стар тип, ниски, корозирали и без светлоотразителни елементи, неправилно поставени, липсват преходни елементи между тях, небезопасени начало и край, липса на буфери и терминали;
- 2/3 от загиналите деца са пътници в леки автомобили;
- най-много граждани над 64 годишна възраст са загинали като пешеходци;
- вероятна причина за настъпване на ПТП с пешеходец е отнемане на предимство от водачите на МПС;
- най-висок ръст на загиналите пешеходци се наблюдава в град София;
- броят на загиналите и ранените пешеходци расте през периода от месец октомври до месец декември, което вероятно е свързано с увеличаването на тъмната част на денонощието;
- обобщените данни за настъпили ПТП с материални щети и тези, регистрирани с двустранни констативни протоколи за ПТП, не включват информация за място, причина за възникване, стаж и възраст на участниците;
- продължава тенденцията за модернизиране и увеличаване ефективността на контролната дейност по ЗДвП, особено по отношение на използването на АТСС;
- опростява се процесът на изготвяне и връчване на административни документи за установени нарушения по ЗДвП (увеличен е броя на връчените електронни фишове);
- не всички от работещите на пътя използват безопасно работно облекло;
- дейности, които се извършват в близост до пътното движение, невинаги са обозначени и обезопасени надлежно;
- превозните средства на възраст над 15 години представляват почти 2/3, а тези на възраст над 20 години надхвърлят 1/3 от автомобилния парк на страната.

3.2 Изводи

Посочените основни тенденции предполагат формулирането на следните изводи:

- 1** За постигане на стратегическите цели за намаляване наполовина броя на загиналите и тежко ранените вследствие на ПТП в страната е необходимо да се повиши ефективността на мерките и дейностите по БДП чрез координираното им прилагане на национално, областно и местно ниво;
- 2** Необходимо е да се продължат усилията за повишаване знанията и уменията на водачите, включително чрез продължаващо обучение за всяка възрастова група;
- 3** Необходимо е да се насочат усилия за обезопасяване на урбанизираните територии, включително и извеждане на транзитния поток от населените места;
- 4** Превантивните дейности на компетентните органи следва да бъдат засилени по отношение на контрола на нарушенията, които най-често водят до тежки ПТП: неправилно изпреварване, навлизане в лентата за насрещно движение, преминаване при сигнал на светофара, който не разрешава преминаването, управление на МПС след употреба на алкохол и наркотични вещества и техните аналози, и движение с висока скорост;
- 5** Следва да се предложи въвеждането на нови АТСС за контрол, които да дисциплинират водачите, като се премахне субективният фактор от физическото присъствие на полицейски служител на място. Това ще позволи пренасочване на човешки ресурс към малките населени места с цел подобряване на контрола по ЗДВП в тях;
- 6** Компетентните институции следва да насочат своите усилия и инициативи в прилагането на мерки и дейности за подобряване на БДП, които да намалят броя на пострадалите вследствие на ПТП през летните месеци, когато трафикът в страната е най-интензивен;
- 7** Следва да се постави специален акцент върху осигуряването на безопасността на децата като пътници в превозното средство.

**БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА
Е ОТГОВОРНОСТ НА ЦЯЛОТО ОБЩЕСТВО**



**Държавна агенция
„Безопасност на движението по пътищата“**

площад „Света Неделя“ 16
С о ф и я 1000