



ОБОБЩЕН ДОКЛАД

**за пътнотранспортната обстановка и
безопасността на движението по пътищата
[01 януари 2020 г. – 30 юни 2020 г.]**

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

Съкращения

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
ЕСТБ	Европейски съвет по транспортна безопасност
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	Министерския съвет
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
НАП	Национална агенция за 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
СУМПС	Свидетелство за управление на моторно превозно средство
ТР	Тежко ранен
УКПТП	Участък с концентрация на пътнотранспортни произшествия

Съдържание

1. ВЪВЕДЕНИЕ	5
2. МЕТОДОЛОГИЯ НА ИЗСЛЕДВАНЕ И ИЗТОЧНИЦИ ЗА НАБИРАНЕ НА ДАННИТЕ	6
3. АНАЛИЗ НА ПЪТНОТРАНСПОРТНАТА ОБСТАНОВКА	7
4. АНАЛИЗ НА ПЪТНОТРАНСПОРТНИЯ ТРАВМАТИЗЪМ	12
5. ИЗВОДИ И ПРЕПОРЪКИ	33

Списък на графиките и таблиците

- Г1** Дял на загиналите вследствие на ПТП в ЕС за м. април 2020 г. в сравнение със средния им брой за м. април на годините 2017, 2018 и 2019
- Г2** Разпределение на броя на преминалите през ГКПП превозни средства
- Г3** Разпределение на ППС в групи по години на първа регистрация към 30 юни 2020 г.
- Г4** Разпределение на първоначално регистрирани ППС към 30 юни 2020 г.
- Г5** Относителен дял на разликата в броя на загиналите за първо полугодие на 2019 г. и на 2020 г.
- Г6** Разпределение на загиналите по месеци за първо полугодие на 2020 г.
- Г7** Загинали и тежко ранени преди, по време на и след извънредното положение, сравнени със съответните периоди на 2019 г.
- Г8** ПТП с пострадали по вид на пътя преди, по време на и след извънредното положение, сравнени със съответните периоди на 2019 г.
- Т1** ПТП с пострадали, загинали и ранени през първо полугодие на 2020 г.
- Ф1** Карта на трасетата на „зелени транспортни коридори“
- Ф2** Карта с разпределение на брой ПТП по области за първо полугодие на 2020 г.
- Ф3** Географско разпределение на местата, където са настъпили ПТП със загинали през първо полугодие на 2020 г.
- Ф4** Детайлно географско разпределение на местата, където са настъпили ПТП със загинали през първо полугодие на 2020 г., и на участъците с концентрация на ПТП за 2019 г. в Северозападния район
- Ф5** Детайлно географско разпределение на местата, където са настъпили ПТП със загинали през първо полугодие на 2020 г., и на участъците с концентрация на ПТП за 2019 г. в Северен централен район
- Ф6** Детайлно географско разпределение на местата, където са настъпили ПТП със загинали през първо полугодие на 2020 г., и на участъците с концентрация на ПТП за 2019 г. в Североизточен район
- Ф7** Детайлно географско разпределение на местата, където са настъпили ПТП със загинали през първо полугодие на 2020 г., и на участъците с концентрация на ПТП за 2019 г. в Югоизточен район
- Ф8** Детайлно географско разпределение на местата, където са настъпили ПТП със загинали през първо полугодие на 2020 г., и на участъците с концентрация на ПТП за 2019 г. в Южен централен район
- Ф9** Детайлно географско разпределение на местата, където са настъпили ПТП със загинали през първо полугодие на 2020 г., и на участъците с концентрация на ПТП за 2019 г. в Югозападен район
- Ф10** Детайлно географско разпределение на местата, където са настъпили ПТП със загинали през първо полугодие на 2020 г., и на участъците с концентрация на ПТП за 2019 г. в област София (столица)

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

1. Въведение

Този доклад предоставя обобщена информация за пътнотранспортната обстановка и безопасността на движението по пътищата в Република България за периода от 01 януари до 30 юни 2020 г. Представените данни включват основни статистически данни, тенденции и изводи, които следва да послужат на компетентните институции в управлението на политиката по БДП.

Настъпването на пътнотранспортни произшествия е случайно явление.

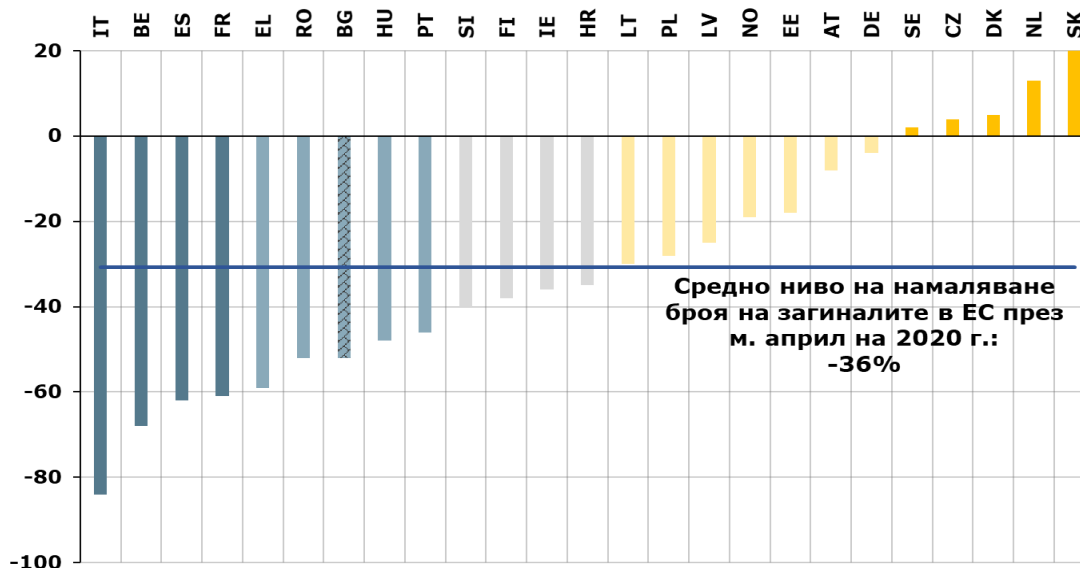
Върху него влияят множество фактори, някои от които неизмерими. Извеждането на статистически значими причинно-следствени връзки и тенденции може да се извърши единствено въз основа на значителен обем от валидни данни. Съгласно *Виенската конвенция за движение по пътищата от 1968 г.*, ратифицирана от Република България, за загинал при ПТП се счита всеки пострадал, който е починал на място или до 30 дни след датата на ПТП в резултат от получените наранявания.

Изминалото първо полугодие на 2020 г. се отличава в голяма степен от същите периоди на предишните пет години.

Настъпилата през периода пандемия, предизвикана от коронавирусна инфекция, изправи Европа пред безпрецедентни в съвременната история на континента предизвикателства. Клиничните последствия от ненапълно изучения от човечеството вирус бяха дълго време неясни. Кризата, предизвикана от пандемичната обстановка на континента, постави политическите ръководства, бизнеса и гражданите на много от страните-членки на ЕС в трудно положение. Някои от секторите на икономиката като туризъм и транспорт се оказаха в частична или пълна невъзможност да извършват услуги. Въздушният транспорт беше частично преустановен. Речният, железопътният и автомобилният транспорт работеха при различни физически и санитарни ограничения. Поради въведените санитарно-карантинни мерки в много от страните-членки на ЕС се наложи да преустановят дейност школите за обучение на водачи, автомобилните сервиси и местата за извършване на годишен технически преглед. Възможността за подновяване на СУМПС беше ограничена. Също така беше удължен срокът на валидност на сертификати и документи, касаещи превоза на пътници и товари, което доведе до допълнителен риск по отношение безопасността на участниците в движението по пътищата.

Въведените противоепидемични мерки и ограничения за придвижване доведоха до значително намаляване интензивността на трафика в целия ЕС. Това от своя страна намали риска от настъпване на ПТП и доведе до намаляване на пътнотранспортния травматизъм. Според ЕСТБ по отношение броя ПТП, настъпили на територията на ЕС през периода, се наблюдава значително намаляване. Данните за загиналите през м. април на 2020 г., публикувани в доклад на ЕСТБ от м. юли, показват средно намаляване броя на загиналите в ЕС в размер от 36%, докато броят на загиналите през м. януари на 2020 г. в ЕС е с 1% по-висок, а през м. февруари – с 4% по-висок, отколкото през същите периоди на 2019 г.

Графика 1. Дял на загиналите вследствие на ПТП в ЕС за м. април 2020 г. в сравнение със средния им брой за м. април на годините 2017, 2018 и 2019



В сравнение със средното ниво на намаляване на броя на загиналите в ПТП в ЕС за м. април на 2020 г. намаляването на броя на загиналите в България през същия месец е в размер от над 51%. Това поставя страната на седмо място в ЕС по намаляване броя на загиналите през разглеждания месец.

Голяма част от спада в броя на загиналите през мм. март и април се дължи на значително ограничения автомобилен трафик. Според ЕСТБ обаче, едновременно с намаляването на трафика в страните-членки на ЕС се наблюдават и някои тревожни тенденции като увеличаване на случаите на управление на ППС с превишена скорост, неспазване правилата за движение, липса на толерантност към другите участници в движението, усещане за намален контрол от страна на правоприлагащите органи. Това се потвърждава и от национално представително социологическо изследване, поръчано от ДАБДП, и извършено през месец септември, което проучва мнението на 1 032 български респондента. В резултат на тези тенденции силно натоварената от скоростното развитие на пандемията здравна система на ЕС беше допълнително обременена с пациенти, пострадали в пътното движение.

В създалата се кризисна ситуация много европейски страни не успяха навреме да въведат карантинни и санитарни мерки, с които да намалят интензивността на разпространение на вируса. България беше една от страните, които първи със закон въведоха извънредно положение и набор от санитарно-карантинни мерки само два дни след обявяването на пандемията от СЗО на 11.03.2020 г. Българският парламент гласува въвеждане на извънредно положение на 13.03.2020 г. Бяха въведени важни санитарни и карантинни мерки като излизане от дома само за работещите, задължително спазване на физическа дистанция, носене на маски, забрана за свободно напускане на областните градове и други. Наложиха се въвеждането на пълна карантина в някои населени места, които образуваха временни огнища на заразата.

2. Методология на изследване и източници за набиране на данните

Поради спецификата на изследваното полугодие, през част от което беше въведено извънредно положение в страната във връзка с настъпилата епидемична обстановка, анализът на данните за настъпилите ПТП и пътнотранспортния травматизъм е извършен чрез съпоставяне на три времеви периода, обхващащи дните преди началото на (01.01.-12.03.2020 г.), по време на (13.03.-13.05.2020 г.) и след отмяната на извънредното положение (14.05.-30.06.2020 г.). Обобщените данни за първото полугодие на 2020 г. са сравнени с осреднените стойности на обобщените данни за същите периоди на предходните пет години.

Докладът е изготвен на база **предоставена информация** на ДАБДП от:

- АПИ: Система за преброяване на трафика за броя на преминалите ППС за натовареността на автомагистралите и главните пътища в Република България (използваните данни са актуални към 30.06.2020 г.);
- АПИ: Информационен бюлетин „Пътна обстановка“ за актуалното състояние на извършваните ремонти (използваните данни са актуални към 30.06.2020 г.);

- ГФ: Информация за прекратените регистрации на ППС без сключена задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите и за броя ПТП, регистрирани с двустранни констативни протоколи (използваните данни са актуални към 30.06.2020 г.);
- ИААА: Информационни масиви за извършени технически прегледи и положени изпити за придобиване на правоспособност за водачи на МПС (използваните данни са актуални към 17.08.2020 г.);
- ИААА: Анализ на ПТП с участие на нови водачи на ППС за периода от 01.01.2020 г. до 30.06.2020 г. (използваните данни са актуални към 17.08.2020 г.);
- МВР: АИС „Пътна полиция“ за ПТП с пострадали със статус „приключен“ (използваните данни 08.10.2020 г.);
- МВР: АИС „Административнонаказателна дейност“ за наложените от органите наказания (използваните данни са актуални към 23.07.2020 г.);
- МВР: ИИС „ГКПП“ за броя на влезлите (В) и излезлите (И) от територията на страната превозни средства (използваните данни са актуални към 24.07.2020 г.);
- МВР: АИС „КАТ - Регистрация на ППС и собствениците им“ (използваните данни са актуални към 24.07.2020 г.);
- МВР: Данни за УКПП през 2019 г., анализирани съгласно Наредба №5 от 2003 г. за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия и за категоризиране безопасността на пътищата (използваните данни са актуални към 24.04.2020 г.);
- НИМХ: Месечен хидрометеорологичен бюлетин (публичен доклад с открит достъп).

При изготвянето на доклада са възприети следните **допускания и ограничения**:

1. Данните за пътнотранспортния травматизъм са извлечени от информационните системи на МВР. Тези данни са оперативни и не са окончателни към датата на изготвяне на доклада;
2. Данните за статистическите признаци на настъпилите ПТП се завеждат в информационните системи на МВР след първоначален оглед и постъпила оперативна информация;
3. Причините за възникване на ПТП, данните за които са въведени в информационните системи на МВР от служители на Пътна полиция, са анализирани в доклада като най-вероятни;
4. Данните за пътнотранспортния травматизъм, касаещи ПТП с пострадали, настъпили при наличие на изкуствена светлина, са представени съгласно картата за регистрация на ПТП, която изготвят служителите на МВР.

3. Анализ на пътнотранспортната обстановка

Интензивността на движението влияе силно върху настъпването на пътнотранспортни произшествия. Нарастването на броя на преминалите превозни средства по пътната и уличната мрежа за даден период от време, при равни други условия, води до повишаване на риска от настъпване на ПТП. През периода на извънредното положение в страната интензивността на движението по пътищата значително намаля.

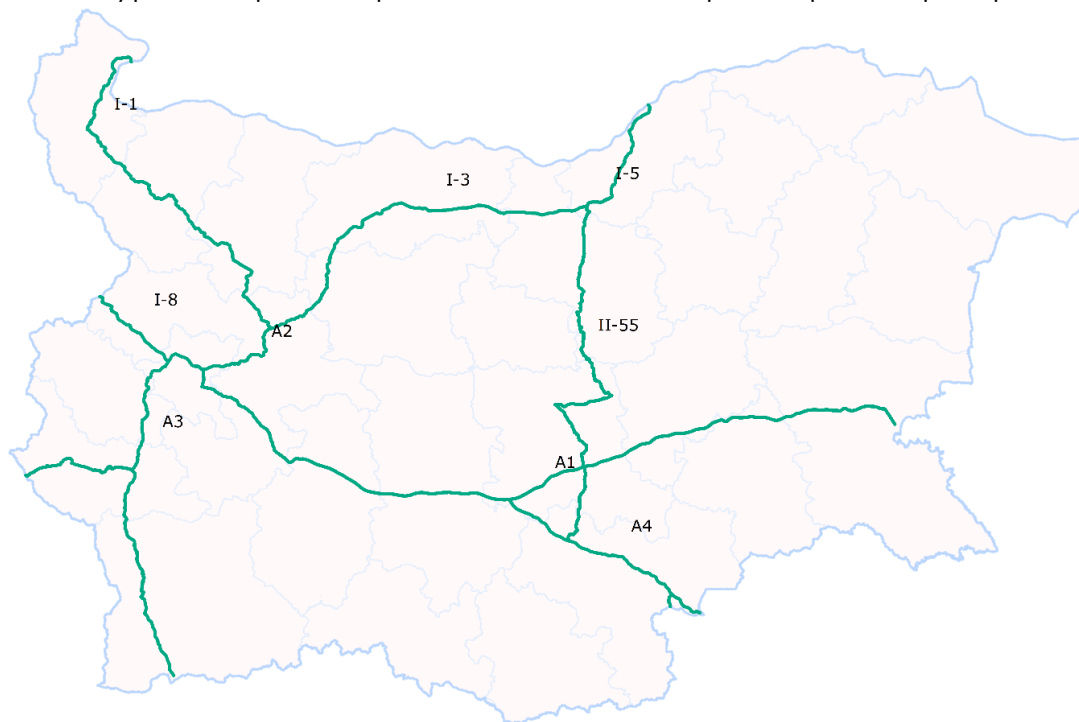
Считано от 21.03.2020 г. със заповед на министъра на здравеопазването на територията на страната се въведе контролно-пропускателен режим на входовете и изходите на областните градове с цел ограничаване разпространението на инфекцията. Тези ограничения в движението на гражданите доведоха до общ за страната спад на интензивността на движението. Влизането и излизането на превозни средства в областните градове беше концентрирано в сутрешните, късноследобедните и вечерните часове. За тежкотоварния трафик, с цел обезпечаване на стопанската дейност на предприятията и осигуряване на продоволствието на населението, беше запазен облекчен режим на движение.

На 01.04.2020 г. Министерският съвет, по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, прие План за осигуряване на „зелени транспортни коридори“ по европейската пътна мрежа, съобразен с Насоките на Европейската комисия от 16 март 2020 г. В Плана бяха определени граничните пунктове, през които да се осигурява безпрепятствено транспортиране на стоки, и мерките за безопасно преминаване през територията на Република България.

Основните трасета на „зелените транспортни коридори“ преминаваха по маршрутите от европейската пътнотранспортна мрежа и свързваха ГКПП „Калотина“ с ГКПП „Капитан Андреево“ и с ГКПП „Капитан Петко войвода“, ГКПП „Дунав мост 2“ при Видин с ГКПП „Кулата“, ГКПП „Дунав мост 1“ при Русе с ГКПП „Капитан Андреево“ и с ГКПП „Капитан Петко войвода“. С Плана беше възложено на АПИ да установи плавна пропускателна способност по маршрутите, част от европейската пътнотранспортна мрежа. С цел осигуряване на подходящи

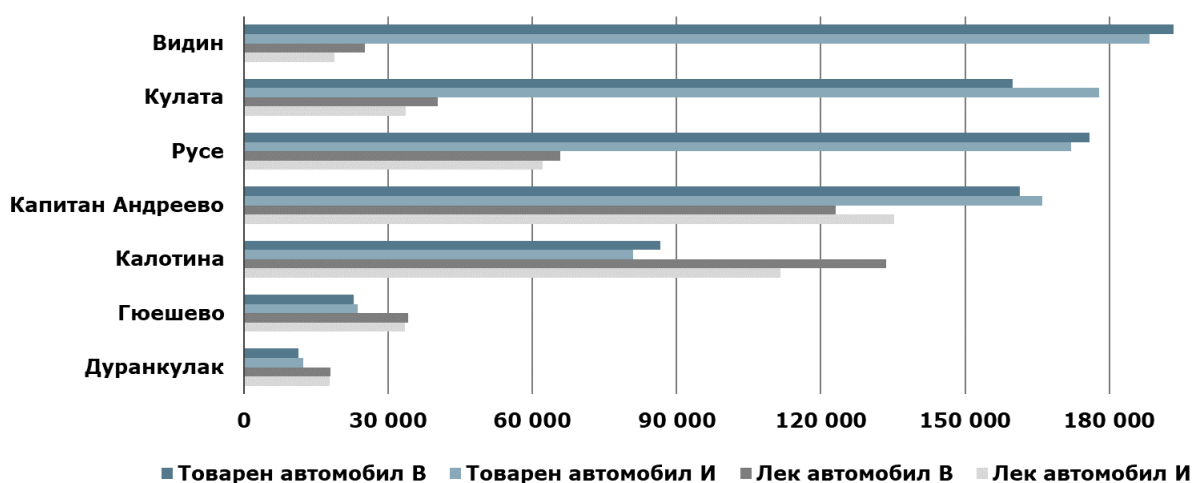
противоепидемични условия за работа на превозвачите и на граничните служби беше обособен буферен паркинг за тежкотоварни автомобили край с. Узунджово близо до ГКПП "Капитан Андреево".

Фигура 1. Карта на трасетата на „зелени транспортни коридори“



През сухопътните граници на страната през разглеждания период са влезли общо 1 702 957 превозни средства. Важно е да се отбележи, че от тях най-голям е броят на товарните автомобили, който представлява дял от над 48%. Броят на превозните средства, напуснали пределите на страната, е 1 669 841. Отчита се спад на броя на преминалите през ГКПП превозни средства спрямо същия период на 2019 г. Той е най-голям по отношение на автобусите (с 2/3) и леките автомобили (с 1/2). Запазва се броят на преминалите товарни автомобили. Най-голям е броят на превозните средства, преминали през ГКПП „Капитан Андреево“, докато броят на превозните средства, преминали през ГКПП „Крушари“, остава устойчиво най-нисък. Общият брой преминали през този ГКПП превозни средства е 145.

Графика 2. Разпределение на броя на преминалите през ГКПП превозни средства



С Решение № 325 на Министерския съвет, считано от 14.05.2020 г., в страната беше въведена извънредна епидемична обстановка. Много от санитарно-карантинните мерки,

важащи до тази дата, ограничаващи мобилността на населението, бяха премахнати. Това доведе до постепенно увеличаване и възстановяване интензивността на движението.

В зависимост от сезона влиянието на хидрометеорологичните условия в страната върху пътнотранспортната обстановка през първото полугодие следва да се разглежда в три отделни последователни двумесечни периода.

Месеците януари и февруари се характеризират със сравнително ниски денонощни температури и температурни амплитуди, обилни снеговалежи и дъждове, залежавания, снегонавявания, силни ветрове, преовлажнени почви, мокри пътни настилки, мъгли, намалена продължителност на светлата част на денонощието, увеличена мрачност. Тези условия са предпоставка за слабо сцепление на автомобилните гуми с пътното покритие, удължен спирачен път и недобра видимост – особено в ситуации на сумрак и в тъмната част от денонощието. Това изисква повишено внимание и концентрация от страна на участниците в движението.

Съгласно данни на НИМХ през месеците януари и февруари на 2020 г. беше отчетена следната хидрометеорологична обстановка. Средните месечни температури бяха предимно между -0.5 и 8 градуса. Броят на дните с валеж над 1 мм в различни области на страната варираше между 0 и 16. Валежите през месец януари бяха най-концентрирани в Югозападна и Югоизточна България, докато през месец февруари бяха по-масови и обхващаха територията на цялата страна. Броят на мрачните дни през този период в някои райони достигна 32. Мъгли бяха регистрирани в 28 дни. Поледици бяха наблюдавани в 7 дни. Особено опасни метеорологични явления, повлияли отрицателно на пътнотранспортната обстановка, бяха отчетени през дните от трети до шести февруари, когато бързата промяна на времето, изразяваща се в силни ветрове, снеговалежи и рязко понижение на температурите, доведе до сериозни затруднения на движението по пътищата на страната. Най-тежко беше положението в Северна България, където бяха затворени пътища.

Месеците март и април се характеризират със силно променливи климатични условия, включващи относително големи денонощни температурни амплитуди, висока влажност, мъгли, обилни снеговалежи или дъждове, залежавания, снегонавявания, силни ветрове, преовлажнени почви и мокри пътни настилки. Продължават да са налице условия за слабо сцепление на автомобилните гуми с пътното покритие, удължен спирачен път и недобра видимост – особено в ситуации на обилен валеж и в тъмната част от денонощието. Тези условия изискват повишено внимание и концентрация от страна на участниците в движението. През тези месеци водачите обичайно подменят зимните си автомобилни гуми с летни, което представлява риск за онези от тях, които извършват пътувания в планинските региони на страната, където през този период често се наблюдават резки спадове на температурата, снеговалежи и залежавания.

Съгласно данни на НИМХ през месеците март и април на 2020 г. беше отчетена следната хидрометеорологична обстановка. Средните месечни температури бяха предимно между 4 и 13.5 градуса. Броят на дните с валеж над 1 мм в различни области на страната варираше между 1 и 21. За разлика от месец април, валежите през месец март бяха най-масови и обхващаха територията на цялата страна. Броят на мрачните дни през този период в някои райони достигна 28. Мъгли бяха отчетени в 27 дни. Няма данни за регистрирани дни с поледици. Особено опасни метеорологични явления, повлияли отрицателно на пътнотранспортната обстановка, бяха отчетени през дните от 22.03.2020 г. до 24.03.2020 г., когато обилни и непрекъснати снеговалежи затрудниха движението по редица пътища, главно в Северозападна България, където снежната покривка достигна 30 см.

Месеците май и юни се характеризират със сравнително високи денонощни температури, най-дълга продължителност на светлата част от денонощието през годината, обилни валежи от дъжд и градушки. Подобрените климатични условия са предпоставка за увеличаване на броя и продължителността на пътуванията както със стопанска, така и с развлекателна цел. Започва активна селскостопанска дейност, която налага придвижването на селскостопанска техника по пътната мрежа. Увеличената интензивност на движението повишава риска от настъпване на ПТП.

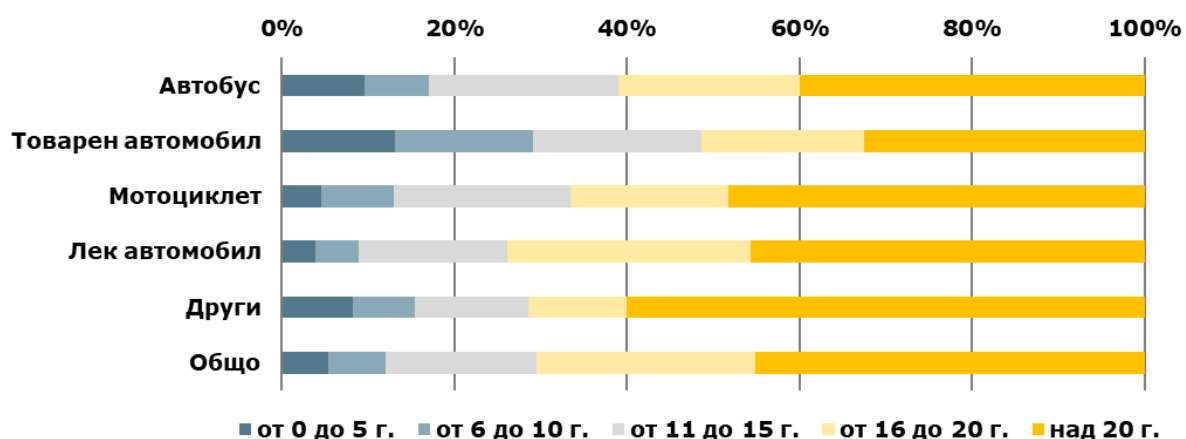
Съгласно данни на НИМХ през месеците май и юни на 2020 г. беше отчетена следната хидрометеорологична обстановка. Средните месечни температури бяха предимно между 13 и 23 градуса. Броят на дните с валеж над 1 мм в различни области на страната варираше между 5 и 26. Валежите през двата месеца бяха интензивни и обхващаха територията на цялата страна. Броят на мрачните дни през периода в някои райони достигна 31. Мъгли и валежи от град бяха регистрирани в 30 дни от двумесечния период в различни области. С по-масов характер бяха градушките в периода от 09.06.2020 г. до 11.06.2020 г., които засегнаха 12 области в страната. Особено опасни метеорологични явления, повлияли отрицателно на пътнотранспортната обстановка, бяха отчетени през първите дни на месец май 2020 г., както и през последната десетдневка на същия месец, когато времето беше изключително динамично, с чести

гръмотевични бури, градушки и краткотрайни интензивни валежи. На 02.05.2020 г. гръмотевична буря, придружена от интензивен дъжд с продължителност около 2 часа, причини затруднения в движението в някои части на гр. Казанлък. Измереното количество валеж беше над 27 литра на квадратен метър. През месец юни в различни райони на страната бяха регистрирани мощни бури и локални наводнения, които причиниха сериозни щети върху пътната инфраструктура. Най-значими бяха щетите в гр. Златарица, където обилните дъждове на 14-15.06.2020 г. разрушиха голяма част от инфраструктурата. Огромното количество вода образува свлачище на пътя, който свързва града с още няколко съседни села. Свлачище затвори и пътя Орешак-Черни Осъм.

Освен климатичните условия, друг фактор, влияещ върху интензивността на движението по пътищата, представлява пазарната цена на горивата. В България през анализния период цените на горивата регистрираха сериозен спад в размер от 20%. Въпреки това интензивността на движението не се увеличи пропорционално поради въведените във връзка с епидемичната обстановка ограничения за придвижване.

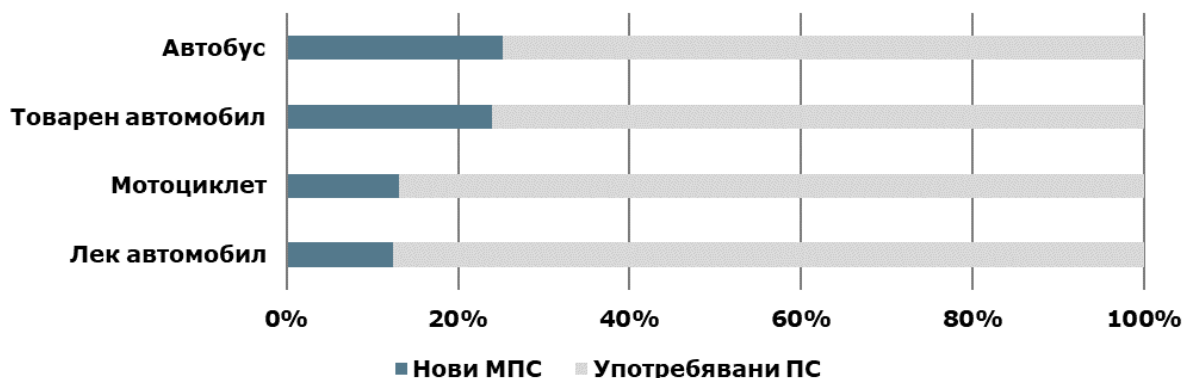
През първото полугодие на 2020 г. в страната е извършена първоначална регистрация и е възстановена регистрацията на 104 375 превозни средства, от които 15 881 са нови и представляват 15% дял от всички първоначално регистрирани. Най-много са регистрираните леки автомобили. Те представляват три четвърти (80 847) от всички първоначално регистрирани през периода превозни средства. Новите леки автомобили са 10 064. Възрастовата структура на регистрираните в Република България превозни средства е представена графично, както следва:

Графика 3. Разпределение на ППС в групи по години на първа регистрация към 30 юни 2020 г.



Анализът на броя на първоначално регистрираните през периода ППС показва значителна разлика в разпределението на дяловете на нови и употребявани ППС според техните основни видове. Дяловете на първоначално регистрираните нови автобуси и нови товарни автомобили са около 25%, докато при мотоциклетите и леките автомобили са около 13%.

Графика 4. Разпределение на първоначално регистрирани МПС към 30 юни 2020 г.



По данни на ИААА в рамките на полугодieto 31 811 души са придобили правоспособност за управление на МПС. Успеваемостта на явилите се на теоретичен изпит кандидат-водители е 72%, а на практически изпит е 68%.

През периода са извършени 1 372 119 периодични прегледа за проверка на техническата изправност на ППС. От явилите се за проверка 1 122 027 леки автомобили около 4% не са допускани до технически преглед поради неплатен общински данък за превозното средство. При техническите прегледи се установяват предимно следните проблеми: недостатъчно полезно действие и ефективност на работата на спирачните уредби; частично повредени спирачни маркучи; неизправни източници на светлина; пожарогасител, неотговарящ на изискванията; прекомерно износване на елементите на окачването; наднормени концентрация и обем на вредните емисиите; резервоари за втечнен нефтен газ и сгъстен природен газ, неотговарящи на изискванията; пукнатото или променило цвета си стъкло; хлабини в кормилната уредба; недостатъчна дълбочина на протектора на гумите; изтичане на експлоатационни течности.

Административнонаказателната дейност има силно превантивно влияние върху БДП. Тя играе важна роля за достигане целта на „Визия Нула“ за намаляване броя на загиналите и тежко ранените до нула. За достигане на тази цел от ключово значение е провеждането на ефективен контрол от компетентните органи на МВР. През последните години се наблюдава подобряване организацията и целенасочеността на извършвания физически и автоматизиран контрол, което се отрази върху броя на установените нарушения на Закона за движението по пътищата.

Следва да се отбележи, че през голяма част от изследвания период съставът на МВР, който осъществява контролна дейност за спазване правилата за движение по пътищата, беше пренасочен към изпълняване на задачи, гарантиращи спазването на въведените ограничителни санитарно-карантинни мерки. Въпреки това съгласно информационна справка, извлечена на 07.07.2020 г., през разглеждания период от МВР са установени 889 395 нарушения на Закона за движението по пътищата и Кодекса на застраховането, което представлява увеличение от 7.7% спрямо същия период на 2019 г. Повече от половината нарушения, установени през първото полугодие на 2020 г., касаят нарушения на въведените ограничения за максимално допустима скорост на движение. През първото полугодие на 2020 г. продължава тенденцията за увеличаване броя на установените нарушения с автоматизирани технически средства. Сравнено със същия период на 2019 г. се отчита увеличение с 21.2%.

За да се постигне най-висок превантивен ефект на контролната дейност, е необходимо административнонаказателните документи, налагащи санкциите, да бъдат надлежно връчени и влезли в сила. Поради ангажираността на полицейските служители с други дейности се забелязва сериозен спад в предявените санкции на нарушителите. За изследвания период са влезли в сила 106 009 административнонаказателни документа, налагащи санкции за установени от служители на МВР нарушения, което е с 16 200 по-малко в сравнение със същия период на 2019 г. Основната част от това намаляване (15 485) се дължи на ограничаването на тази дейност по време на извънредното положение.

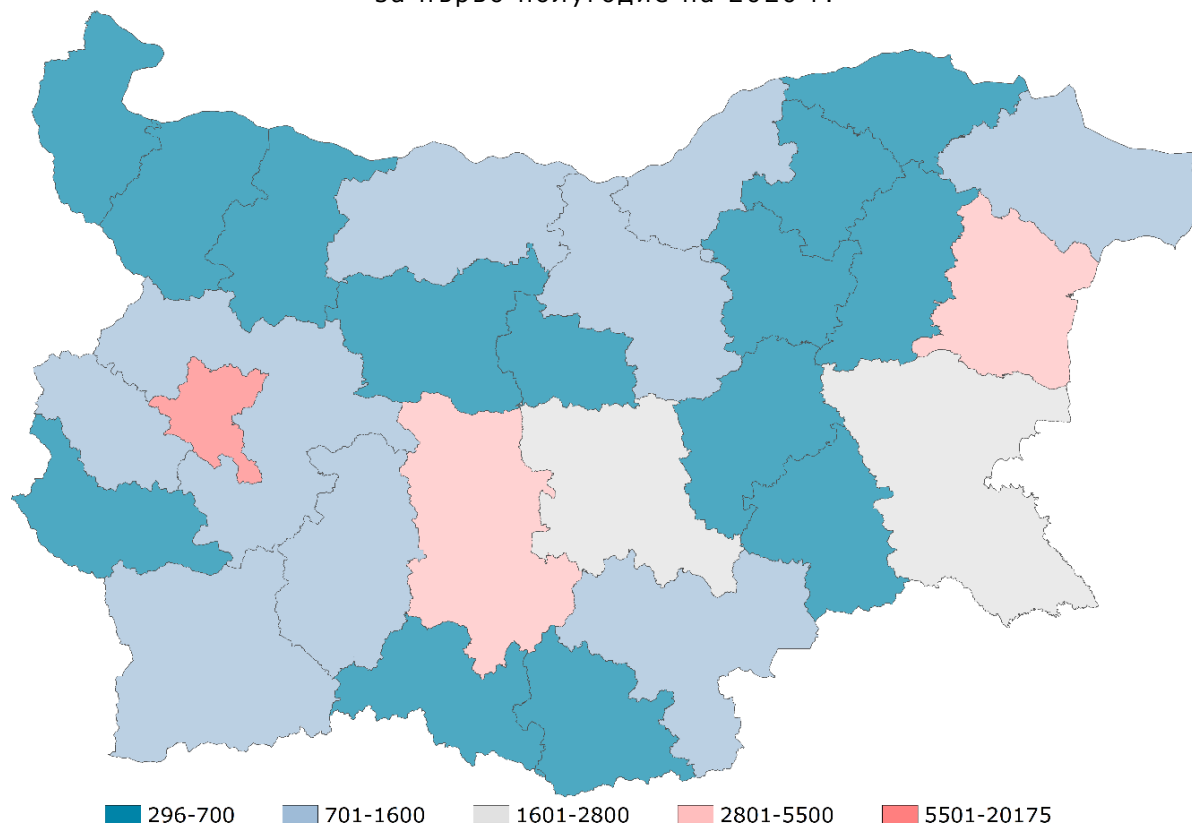
От началото на м. юни беше въведена нова организация за връчване и изпълнение на наложени наказания за нарушения на ЗДвП. Преминаващите през 9 ГКПП на страната бяха проверявани за влезли в сила не заплатени в срока за доброволно заплащане глоби по ЗДвП, а невръчените електронни фишове бяха връчвани на място. На преминаващите беше осигурена възможност за заплащане на връчените глоби чрез терминални устройства ПОС, поставени на ГКПП. Съгласно информационна справка, извлечена на 23.07.2020 г., в рамките на м. юни бяха събрани над 2.5 млн. лева установени публични задължения. Спрямо водачите, които отказаха да заплатят наложените санкции, бяха приложени принудителни административни мерки, включващи временно отнемане свидетелството за управление на ППС и временно спиране от движение на МПС. Стартираната инициатива на МВР доведе и до значително увеличаване активността на гражданите за проверка в информационните масиви на МВР за наличие на глоби.

За първото полугодие на 2020 г. от МВР до управляващите и собствениците на пътища са изпратени 8 662 писмени предупреждения, сигнални писма и разпореждания, включващи конкретни препоръки за подобряване организацията на движението. Най-много препоръки са изпратени за проблеми в организацията на движението по общинската улична и пътна мрежа. Техният брой е 6 632. За проблеми по РПМ са изпратени 1 883 препоръки.

4. Анализ на пътнотранспортния травматизъм

Общият брой на настъпилите през разглеждания период ПТП включва данни за ПТП с пострадали и данни за ПТП, вследствие на които са настъпили единствено материални щети.

Фигура 2. Карта с разпределение на брой ПТП по области за първо полугодие на 2020 г.



Броят на ПТП с материални щети в България се констатира както от служители на МВР, така и от граждани чрез двустранни констативни протоколи. Анализът на обобщените данни показва, че областите София (столица), Пловдив и Варна остават водещи по отношение броя на настъпилите ПТП.

През разглеждания период са настъпили 2 379 ПТП с пострадали. Този брой е значително по-нисък от средния за петгодишния сравнителен период (2015-2019 г.), предхождащ разглеждания. Средният брой ПТП с пострадали през сравнителния период е 3 138. Броят на загиналите за изследвания период е 178, което е с 115 по-малко от средното количество, отчетено за петгодишния сравнителен период. Общият брой на ранените вследствие на ПТП е 2 948. Това е с 990 по-малко от средното количество, отчетено за сравнителния период. Данните са съгласно информационна справка, извлечена на 08.10.2020 г. от АИС „Пътна полиция“ на МВР.

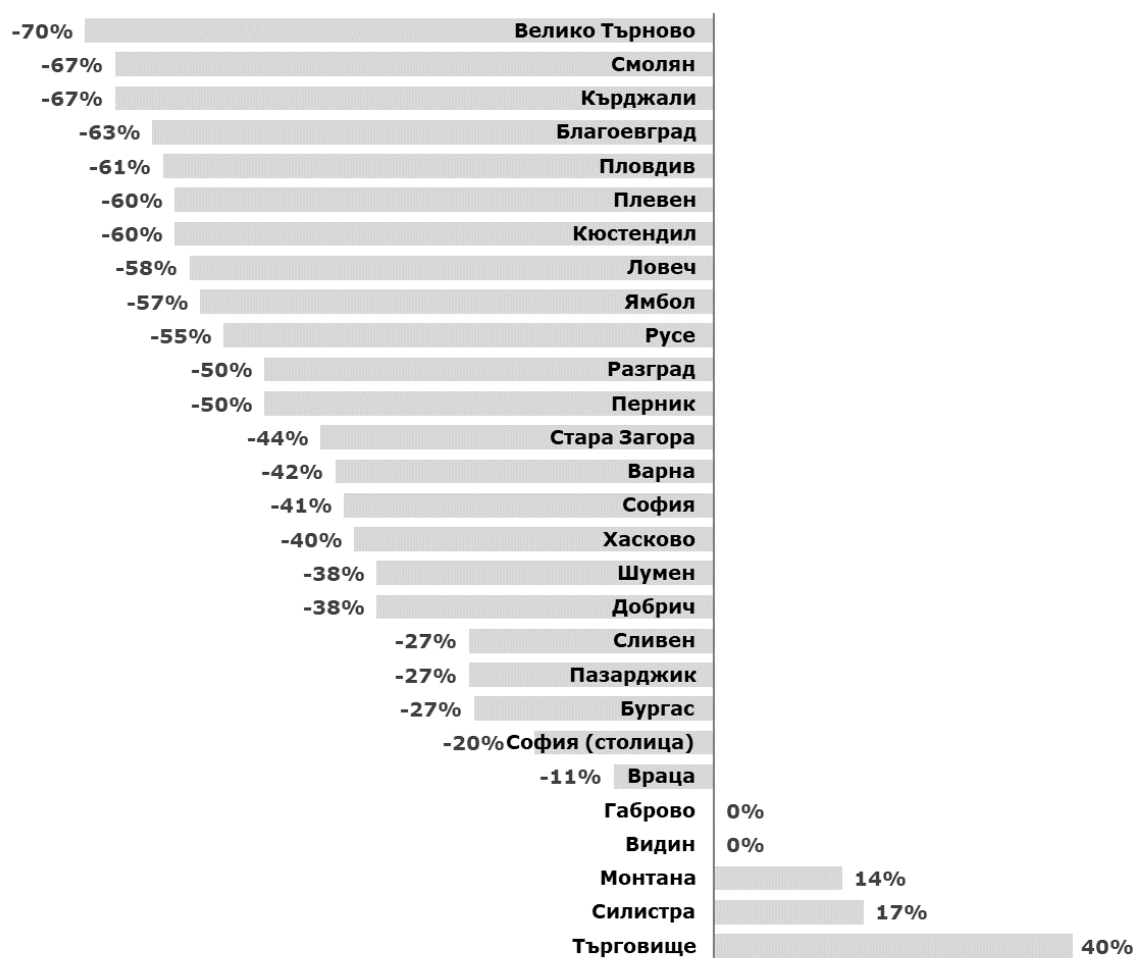
Таблица 1. ПТП с пострадали, загинали и ранени през първо полугодие на 2020 г.

	2020			Средно (2015-2019)			Разлика		
Област	ПТП	З	Р	ПТП	З	Р	ПТП	З	Р
Благоевград	98	6	124	140	16	180	-42	-10	-56
Бургас	150	11	164	160	15	196	-10	-4	-32
Варна	239	11	301	323	19	408	-84	-8	-107
Велико Търново	81	3	100	94	10	124	-13	-7	-24
Видин	39	4	49	34	4	36	5	0	13
Враца	75	8	92	76	9	93	-1	-1	-1
Габрово	35	4	40	35	4	38	0	0	2
Добрич	35	5	43	62	8	75	-27	-3	-32
Кърджали	37	1	45	65	3	81	-28	-2	-36
Кюстендил	37	2	45	39	5	49	-2	-3	-4
Ловеч	60	5	89	94	12	134	-34	-7	-45
Монтана	47	8	48	58	7	80	-11	1	-32
Пазарджик	89	8	108	105	11	130	-16	-3	-22
Перник	27	2	27	31	4	35	-4	-2	-8
Плевен	72	4	88	97	10	130	-25	-6	-42
Пловдив	322	12	409	448	31	568	-126	-19	-159
Разград	45	3	56	49	6	61	-4	-3	-5
Русе	106	5	145	163	11	205	-57	-6	-60
Силистра	32	7	38	47	6	59	-15	1	-21
Сливен	40	8	44	64	11	80	-24	-3	-36
Смолян	31	1	46	37	3	51	-6	-2	-5
София	71	10	87	74	17	92	-3	-7	-5
София (столица)	291	20	368	459	25	555	-168	-5	-187
Стара Загора	119	9	132	160	16	204	-41	-7	-72
Търговище	21	7	21	21	5	27	0	2	-6
Хасково	117	6	169	127	10	159	-10	-4	10
Шумен	44	5	49	45	8	53	-1	-3	-4
Ямбол	19	3	21	31	7	35	-12	-4	-14
Общо	2 379	178	2 948	3 138	293	3 938	-759	-115	-990

В 23 области на страната се отчита намаляване броя на загиналите, в две области се запазва средният им брой, а в областите Монтана, Силистра и Търговище броят на загиналите е по-висок от средния за предходните пет години. В 25 области на страната броят на ранените също спада. Най-голям спад в номинално изражение по този показател се отчита в областите Варна, Пловдив и София (столица). Следва да се отчете фактът, че областите, в които се наблюдава повишаване дела на загиналите и ранените, са области със сравнително най-малък брой загинали в страната.

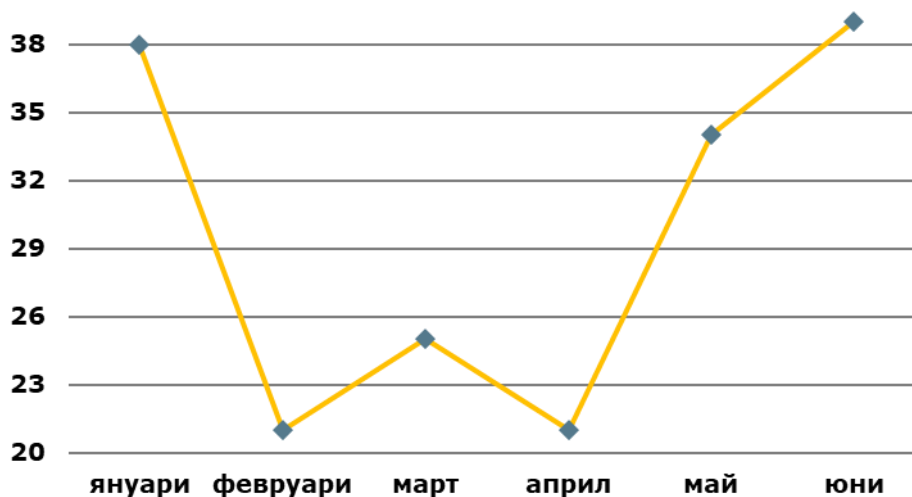
Разпределението на относителните дялове на разликите в броя на загиналите за първото полугодие на 2020 г. спрямо осреднените стойности на данните за първите полугодия на предходните пет години е представено графично, както следва:

Графика 5. Относителен дял на разликата в броя на загиналите за първо полугодие на 2019 г. и на 2020 г.



Разпределението на **броя на загиналите по месеци** показва рязкото им намаляване през м. февруари, което запазва своите нива през месеците март и април. През месеците май и юни с увеличаване интензивността на движението се увеличи и броят на загиналите.

Графика 6. Разпределение на загиналите по месеци за първо полугодие на 2020 г.



През първото полугодие на тази година 96 **нови водачи**, придобили права за управление на ППС през предходните две години, са предизвикали ПТП с пострадали. Вследствие на тези ПТП са загинали 24 и са ранени 108.



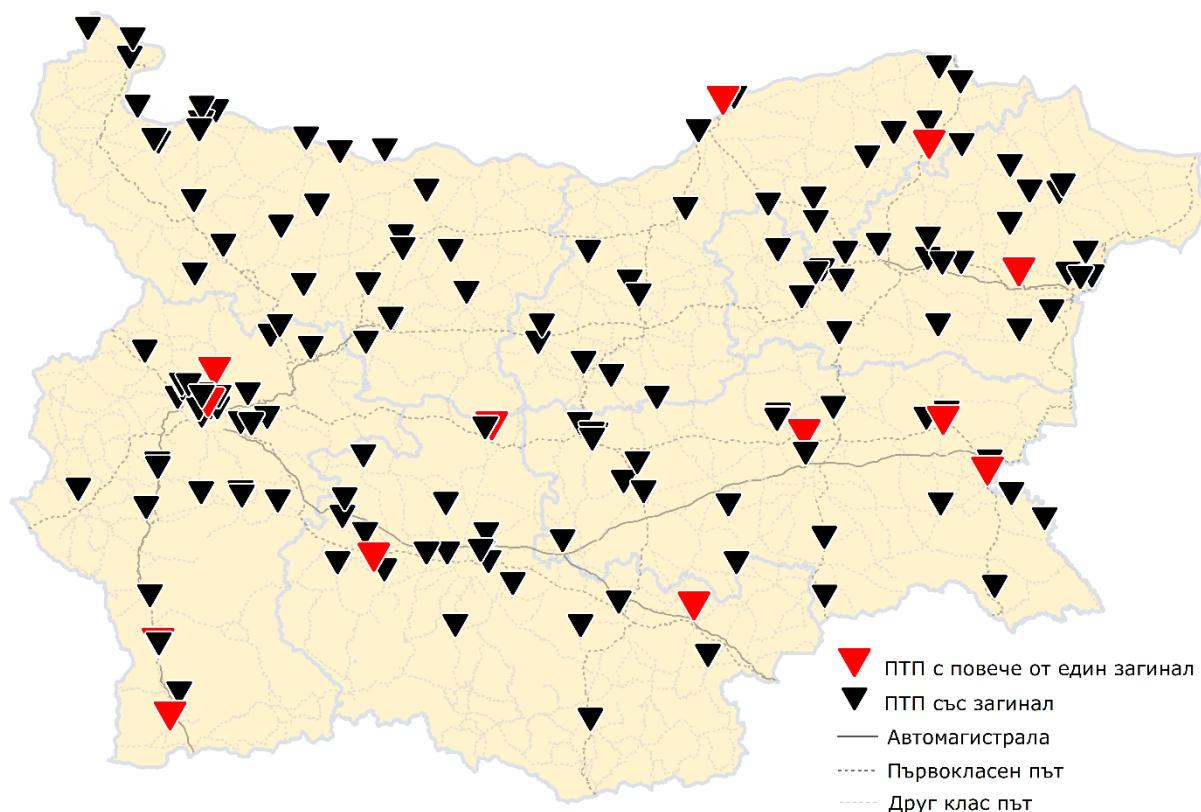
Анализът на дяловете на настъпилите през периода **ПТП с пострадали по основни видове** показват, че най-много произшествия са настъпили след сблъсък между две и повече МПС. Сблъсъците с пешеходци остават на

второ място по брой и представляват 25%. Относително голям остава на МПС, които вследствие на загуба на напречна устойчивост са се преобърнали.

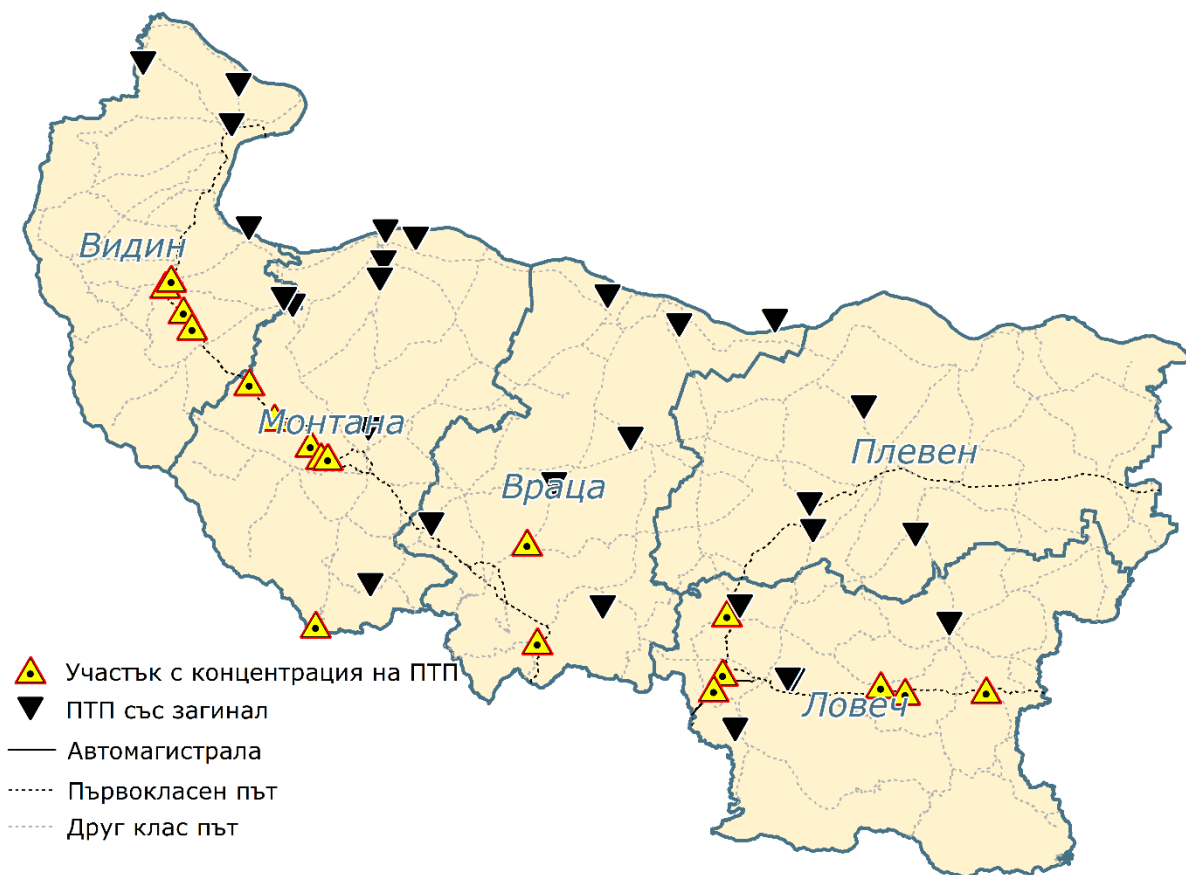
От настъпилите ПТП вследствие на сблъсък между ППС най-голям дял имат ПТП, настъпили при странични сблъсъци. Най-малък е делът на ПТП, настъпили след челен сблъсък. Въпреки това, поради значителния размер на ударния импулс, въздействали на участниците в тези ПТП, челните сблъсъци на ППС през периода са довели до най-голям брой загинали. Вследствие на сблъсъци с пешеходци са загинали 43 души. Това представлява 24% от всички загинали през полугодиято. Сблъсък на ППС с крайпътни дървета е причина за смърт на 21 участника в движението. Вследствие на преобръщане на ППС са загинали 12 души.

Анализът на **местоположенията на настъпилите ПТП със загинали** разкрива сравнително равномерното им географско разпределение по територията на страната, което е показателно за случайността на проявлението им. През периода са настъпили 163 ПТП със загинали. Вследствие на 13 от тези ПТП загиналите са повече от един. Произшествията с повече от един загинал са настъпили в областите Благоевград, Бургас, Варна, Пазарджик, Пловдив, Русе, Силистра, Сливен, София (столица) и Хасково. В Благоевградска, Бургаска и Столична области са настъпили по две от тези ПТП. Географското разпределение на настъпилите ПТП със загинали е показано на карта, както следва:

Фигура 3. Географско разпределение на местата, където са настъпили ПТП със загинали през първо полугодие на 2020 г.



Фигура 4. Детайлно географско разпределение на местата, където са настъпили ПТП със загинали през първо полугодие на 2020 г., и на участъците с концентрация на ПТП за 2019 г. в Северозападния район



На територията на Северозападния район на страната са загинали 28 участници в движението, което е с 14 по-малко в сравнение със средния брой на загиналите през предходния петгодишен период. Същото се наблюдава и при броя на ранените, който е със 107 по-малко, като достига 366 участници в движението. В рамките на разглеждания период на територията на района не са настъпили ПТП, които да са предизвикали загуба на живот на повече от един участник в движението по пътищата.

По РПМ в Северозападния район въз основа на данните за дължината на пътните участъци, интензивността на движението по пътищата и броя на настъпилите ПТП през 2019 г. е установен най-висок брой участъци с концентрация на ПТП (18). Тези УКПТП имат обща дължина от 11 810 метра.

На път I-1 на територията на област Видин, при километър 44+000 и при километър 46+000 са установени два УКПТП с обща дължина 600 метра и със среднодневна годишна интензивност на движението от 3 843 превозни средства. По този път половината от преминаващите превозни средства са товарни автомобили. Анализът показва, че ПТП на тези участъци настъпват поради навлизане с висока скорост в криви при спускане, при което превозните средства напускат пътното платно или навлизат в лентата за насрещно движение. Важен е фактът, че произшествията възникват най-често при мокра пътна настилка.

На път I-1 на територията на област Видин, от километър 51+500 до 56+200 са установени два УКПТП с обща дължина 600 м. и със среднодневна годишна интензивност на движението от 3 000 превозни средства. Анализът показва, че ПТП на тези участъци настъпват в населени места. Превозните средства най-често напускат пътното платно или навлизат в лентата за насрещно движение и реализират ПТП с насрещно движещи се ППС. Важен е фактът, че произшествията възникват отново най-често при мокра пътна настилка.

На път I-1 на територията на област Монтана от километър 75+500 до 102+000 са установени пет УКПТП с обща дължина 3 300 метра и със среднодневна годишна интензивност на движението от 4 385 превозни средства. Анализът показва, че ПТП на тези участъци настъпват поради навлизане с висока скорост, особено при мокра пътна настилка, в пътни

криви, вследствие на което превозните средства напускат пътното платно или навлизат в лентата за насрещно движение.

На път II-81 при километър 54+100 на прохода „Петрохан“ е установен УКПТП с дължина 1 000 метра и със среднодневна годишна интензивност на движението от 4 426 превозни средства. Анализът показва, че ПТП на този участък настъпват при движение с несъобразена скорост по мокра пътна настилка, при спускане и при движение в поредица от пътни криви.

На път I-1 на територията на област Враца при километър 166+500 е установен УКПТП с дължина 300 метра и с много висока среднодневна годишна интензивност на движението от 12 936 превозни средства. Една трета от тези превозни средства представляват товарни автомобили. Анализът показва, че ПТП на този участък настъпват поради движение с несъобразена скорост в пътни криви, при което ППС навлизат в лентата за насрещно движение и реализират ПТП с насрещно движещи се превозни средства. Важен е фактът, че неспазването на безопасна дистанция между ППС в участъка е следващата най-честа причина за настъпване на ПТП.

На път II-15 на територията на област Враца при километър 12+000 е установен УКПТП с дължина 300 метра и със среднодневна годишна интензивност на движението от 2 931 превозни средства. Анализът показва, че ПТП по този участък настъпват вследствие на движение с несъобразена скорост и неспазване на безопасна дистанция между МПС.

На път I-3 на територията на област Ловеч при километър 143+000 е установен УКПТП с дължина 800 метра и с висока среднодневна годишна интензивност на движението над 10 000 превозни средства. Анализът показва, че ПТП на този участък настъпват след навлизане в лентата за насрещно движение. Следва да се отбележи, че повечето от половината ПТП са възникнали след движение по мокра пътна настилка. Важен е фактът, че на участъка преобладават произшествия, настъпили след сблъскване между ППС странично, косо и отзад. Голяма част от ПТП са настъпили в остра крива.

На пътната връзка на АМ „Хемус“ с път I-3 на територията на област Ловеч при километър 78+000 е установен УКПТП с дължина 300 метра и с висока интензивност на движението от 15 961 превозни средства. Анализът на данните показва, че ПТП на този участък настъпват при движение на ППС с насъобразена скорост при вливането в първокласния път, като ППС често напускат пътното платно или се сблъскват с движещо се пред тях ППС. Половината от ПТП са настъпили на мокра пътна настилка. Важно е да се отбележи, че през месец октомври 2019 г. е пуснат нов участък от АМ „Хемус“, който намалява интензивността на движение на тази пътна връзка.

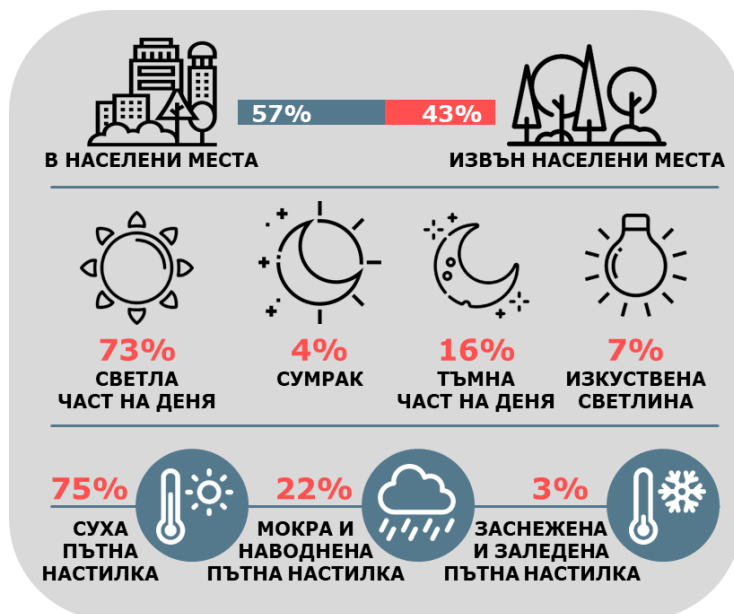
На път I-3 на територията на област Ловеч при километър 157+000 е установен УКПТП с дължина 300 метра с висока интензивност на движението от 15 961 превозни средства. В участъка, поради движение с висока и несъобразена скорост с пътните условия, преобладават произшествия от вида сблъскване между ППС челно, странично и косо, а част от ПТП са блъскане в предпазна ограда.

На път I-4 на територията на област Ловеч при километър 40+000 е установен УКПТП с дължина 700 метра със среднодневна интензивност на движението от 6 975 превозни средства. В участъка, поради движение с висока и несъобразена скорост с пътните условия, ППС се преобръщат на пътното платно, сблъскват се странично, отзад и в скат.

На път III-3505 на територията на област Ловеч е установен УКПТП при километър 6+700 с дължина 100 метра и със среднодневна годишна интензивност на движението от 1 633 превозни средства. По-голямата част от ПТП са настъпили в тъмната част на денонощието и при мокра пътна настилка. Характерното за този участък е, че е в остра крива и водачите на ППС напускат платното за движение.

На път III-401 на територията на област Ловеч е установен УКПТП при километър 2+100 с дължина 50 метра и със среднодневна годишна интензивност на движението от 1 762 превозни средства. Най-често ПТП настъпват поради отнемане на предимство в зоната на кръстовище.

Видно от изложението дотук на УКПТП в този район пътнотранспортни произшествия настъпват най-често поради управление на ППС с несъобразена скорост с пътните условия: при мокра и наводнена пътна настилка, при движение в поредица от пътни криви, при неспазване на предимство и при навлизане в лента с насрещно движение.

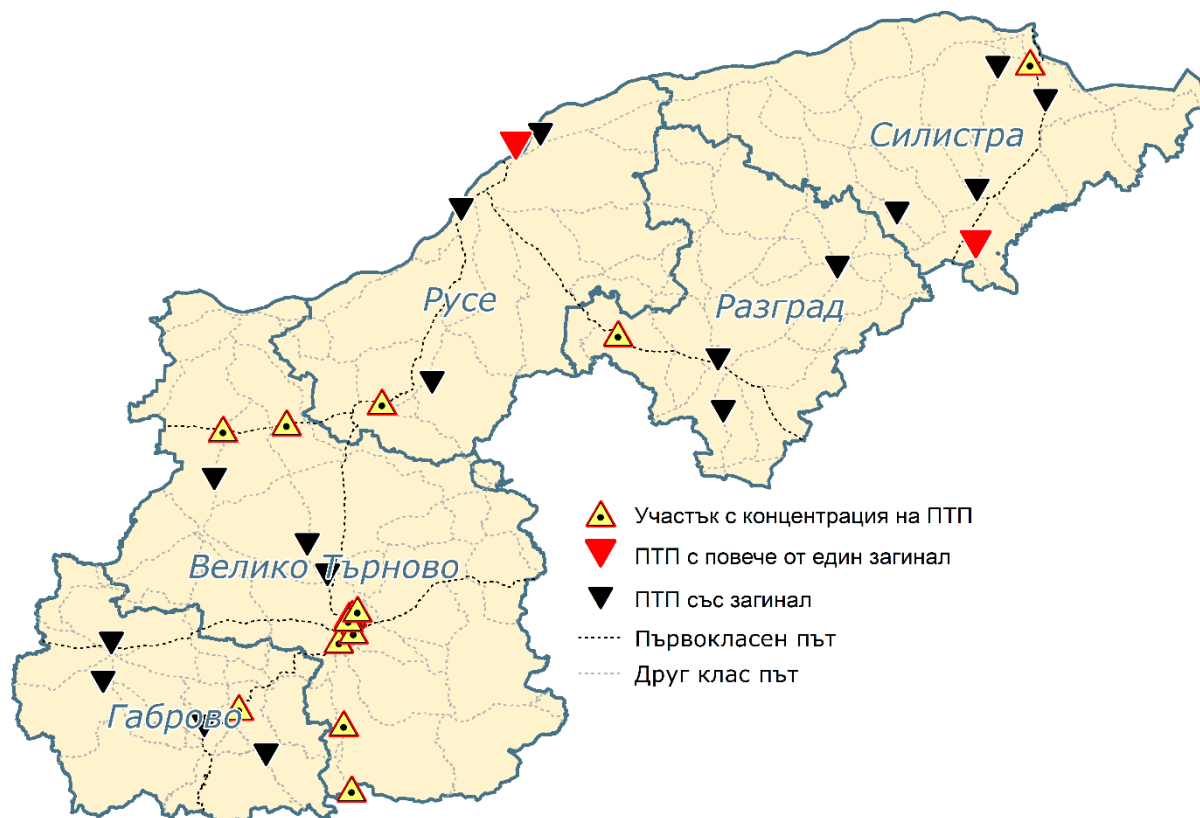


По-малък дял от произшествията с пострадали лица в района са възникнали извън населените места (43%). Въпреки това се запазва тенденцията вследствие на тези ПТП да загиват значително повече участници в движението. Тези ПТП са довели до загуба на човешки живот в 65.5% от произшествията със загинали. Това се дължи основно на значително по-високата средна скорост на движение на ППС извън населените места, която е причина за по-тежките последици за участниците в движението.

През светлата част на деня са настъпили 73%, а в условията на тъмнина – 16% от ПТП с пострадали.

Съществен е фактът, че голяма част от ПТП с пострадали, настъпили по РПМ в района, възникват при условия на мокра и наводнена пътна настилка.

Фигура 5. Детайлно географско разпределение на местата, където са настъпили ПТП със загинали през първо полугодие на 2020 г., и на участъците с концентрация на ПТП за 2019 г. в Северен централен район



На територията на Северния централен район на страната са загинали 22 участници в движението, което е с 15 по-малко в сравнение със средния брой на загиналите през предходния петгодишен период. Същото се наблюдава и при броя на ранените, който е със 108 по-малко, като достига 379 участници в движението.

На територията на района са настъпили две ПТП, които са предизвикали загуба на живот на повече от един участник в движението по пътищата.

На 28.01.2020 г. в 23:21 часа на изхода на гр. Русе в посока гр. Силистра (км 2+300 от път II-21) 37-годишен водач на товарен автомобил с 20 години стаж при извършване на обратен завой отнема предимство и предизвиква ПТП с два леки автомобила и друг товарен автомобил. Загиват двама от пътниците и са тежко ранени водачът и третият пътник в единия от леките автомобили.

На 06.05.2020 г. в 11:55 часа край с. Грънчарово (км 5+400 от път III-701), община Дулово, 45-годишен водач на лек автомобил с една година стаж предизвиква ПТП с друг лек автомобил. При инцидента загиват виновният водач и двамата пътници в неговия автомобил. Пътуващите в другия автомобил са леко ранени.

По РПМ на територията на Северния централен район въз основа на данните за дължината на пътните участъци, интензивността на движението по пътищата и броя на настъпилите ПТП през 2019 г. са установени 14 участъка с концентрация на ПТП. Те имат обща дължина от 6 780 метра.

Кръстовището, на което се пресичат пътища I-7, II-21 и III-213, на територията на област Силистра, представлява УКПТП с дължина 300 метра и със среднодневна годишна интензивност на движението от 2 661 превозни средства. В участъка настъпват ПТП предимно на мокра пътна настилка поради движение с висока скорост в зоната на кръстовището. Друга причина за концентрация на ПТП в този участък представлява неспазване на предимство, въведено с действащата организация на движението.

На път I-5 на територията на област Русе, на километър 51+600, е установен УКПТП с дължина 600 метра и със среднодневна годишна интензивност на движението от 9 751 превозни средства. Участъкът обхваща кръговото кръстовище при гр. Бяла. Анализът показва, че ПТП в

този участък настъпват след навлизане в зоната на кръстовището с висока скорост при недобра видимост на елементите на пътната инфраструктура.

На път I-2 на територията на област Разград, на километър 48+000, е установен УКПТП с дължина 220 метра и със среднодневна годишна интензивност на движението от 5 451 превозни средства. Анализът показва, че ПТП на този участък настъпват най-често при дъжд и в тъмната част на денонощието.

На път I-3 на територията на област Велико Търново при километър 13+000 е установен УКПТП с дължина 300 метра и със среднодневна годишна интензивност на движението от 4 787 превозни средства. На този участък ПТП настъпват при движение по мокра и наводнена пътна настилка, най-често с участие на товарни превозни средства. По този участък твърде често водачите на ППС напускат пътното платно или навлизат в лентата за насрещно движение поради движение със скорост, несъобразена с пътните условия.

На път I-3 на територията на област Велико Търново, при километър 25+900, е установен УКПТП с дължина 200 метра и със среднодневна годишна интензивност на движението от 4 787 превозни средства. Анализът показва, че ПТП по този участък настъпват предимно поради неспазване на предимство и движение с висока скорост в зоната на кръстовището.

На път I-4 на територията на област Велико Търново, при километър 131+600, е установен УКПТП с дължина 500 метра, който се характеризира с много висока среднодневна годишна интензивност на движението от 14 435 превозни средства. Анализът показва, че ПТП по този участък настъпват преимуществено поради неспазване на дистанция между ППС и движение с несъобразена скорост. Най-много ПТП на този участък са челните сблъсъци и сблъсъците на превозни средства отзад.

На път I-5 на територията на област Велико Търново, при километър 106+700, е установен УКПТП с дължина 800 метра, който се характеризира с висока среднодневна годишна интензивност на движението от 11 013 превозни средства, голяма част от които са товарни автомобили. Анализът показва, че ПТП по този участък настъпват най-често поради геометрията на пътната инфраструктура, която включва поредица от пътни криви. При движение с несъобразена скорост ППС твърде често навлизат в лентата за насрещно движение. Неспазването на дистанция е друга причина за пътните инциденти на този участък.

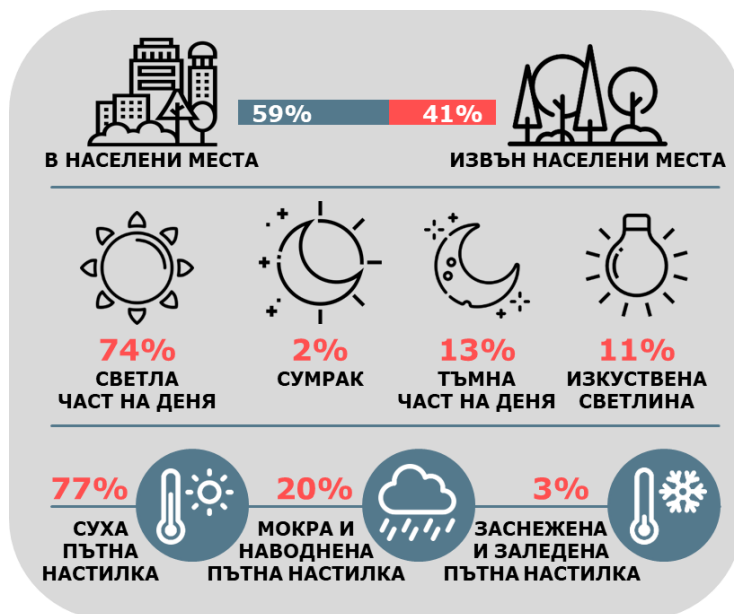
На път II-55 на територията на област Велико Търново, при километър 17+900, е установен УКПТП с дължина 200 метра и със среднодневна годишна интензивност на движението от 5 459 превозни средства. Анализът показва, че ПТП на този участък настъпват преимуществено при движение по мокра и наводнена пътна настилка в кривата, като ППС навлизат в лентата за насрещно движение и поради несъобразена скорост предизвикват челни сблъсъци с други ППС или сблъсъци с крайпътни препятствия.

На път II-55 на територията на област Велико Търново, при километър 32+000, е установен УКПТП с дължина 900 метра и със среднодневна годишна интензивност на движението от 5 459 превозни средства. Анализът показва, че ПТП на този участък настъпват предимно поради последователните остри завои, недобра видимост на пътя, влошени метеорологични условия и несъобразена скорост. Превозните средства често навлизат в лентата за насрещно движение или напускат пътното платно.

На път III-514 на територията на област Велико Търново, от километър 45+100 до километър 48+200, са установени четири УКПТП с обща дължина 1 700 метра. Пътят се характеризира със среднодневна годишна интензивност на движението от 3 764 превозни средства и се използва предимно за локално придвижване. ПТП на тези участъци настъпват предимно поради движение с несъобразена скорост в поредица от криви. Твърде често ППС навлизат в лентата за насрещно движение или напускат пътното платно и се блъскат в крайпътни препятствия.

На път I-5 на територията на област Габрово, при километър 138+500, е установен УКПТП с дължина 600 метра и със среднодневна годишна интензивност на движението от 4 281 превозни средства. Анализът показва, че ПТП на този участък настъпват най-често поради навлизане в лентата за насрещно движение.

Видно от изложението дотук на УКПТП в този район пътнотранспортни произшествия настъпват най-често поради управление на ППС при неправилно подбрана скорост на движение при мокра и наводнена пътна настилка, при движение в поредица от пътни криви, при условия на недостатъчна и ограничена видимост, при неспазване на предимство и при навлизане в лента с насрещно движение.

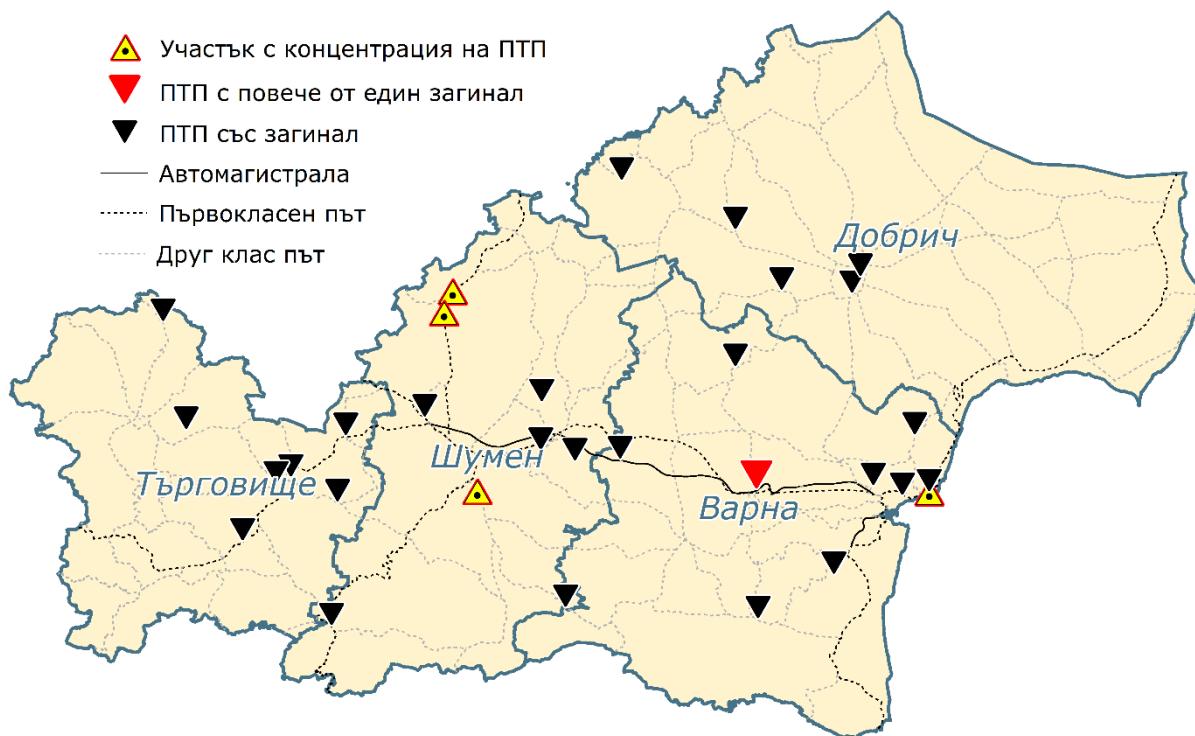


Извън населените места са възникнали 41% от ПТП с пострадали в района. Вследствие на тези ПТП са загинали най-много участници в движението (72.7%).

През светлата част на деня са настъпили 74%, а в условията на тъмнина 13% от ПТП с пострадали.

Съществен е фактът, че при настъпилите ПТП с пострадали при движение по мокра пътна настилка живота си са загубили над 40% от загиналите в района.

Фигура 6. Детайлно географско разпределение на местата, където са настъпили ПТП със загинали през първо полугодие на 2020 г., и на участъците с концентрация на ПТП за 2019 г. в Североизточен район



На територията на Североизточния район на страната са загинали 28 участници в движението, което е с 12 по-малко в сравнение със средния брой на загиналите през предходния петгодишен период. Същото се наблюдава и при броя на ранените, който е със 149 по-малко, като достига 414 участници в движението.

На територията на района е настъпило едно ПТП, което е предизвикало загуба на живот на повече от един участник в движението по пътищата.

На 17.03.2020 г. в 11:28 часа на пътен възел на АМ Хемус, на разклонението за гр. Суворово (км 0+500 от път III-2009), 74-годишен британски гражданин, водач на лек автомобил с 40 години стаж, предизвиква ПТП с товарен автомобил. При инцидента загиват водачът на лекия автомобил и пътникът в него.

По РПМ на територията на Североизточния район въз основа на данните за дължината на пътните участъци, интензивността на движението по пътищата и броя на настъпилите ПТП през 2019 г. са установени 4 участъка с концентрация на ПТП. Те имат обща дължина от 1 500 метра.

На път I-9 на територията на област Варна, при километър 97+800, е установен УКПТП с дължина 300 метра и с висока среднодневна годишна интензивност на движението от 17 528 превозни средства. Участъкът представлява кръгово кръстовище, разположено в урбанизирана територия, курортен комплекс „Св. св. Константин и Елена“. Анализът показва, че ПТП на този участък настъпват най-често поради неспазване на предимство и на дистанция между ППС, както и разсейване на водачите. Характерно за пътя е високото натоварване през лятото.

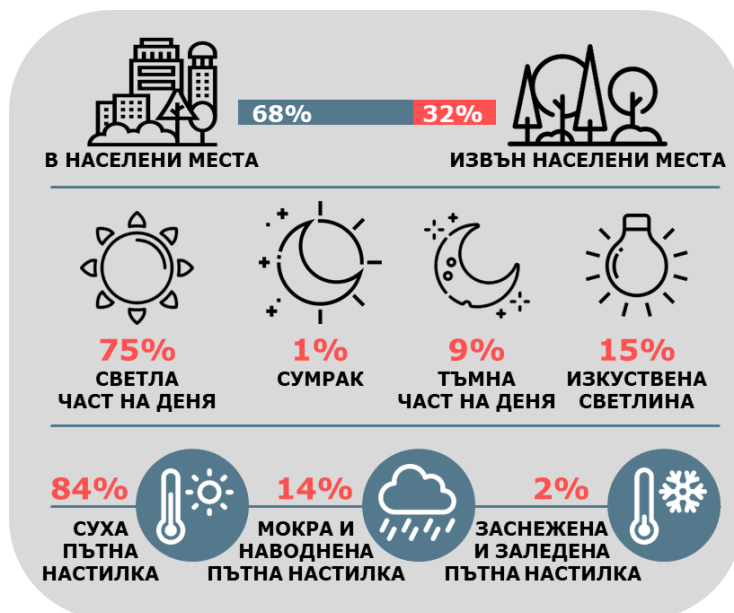
На път I-7 на територията на област Шумен, при километър 81+000, е установен УКПТП с дължина 300 метра и със среднодневна годишна интензивност на движението от 2 217 превозни средства. Анализът показва, че ПТП на този участък възникват предимно при движение по мокра и заснежена пътна настилка. При движение с несъобразена скорост превозните средства често напускат пътното платно и навлизат в лентата за насрещно движение.

На път I-7 на територията на област Шумен, при километър 84+900, е установен УКПТП с дължина 300 метра и със среднодневна годишна интензивност на движението от 3 145 превозни средства. Анализът показва, че ПТП на този участък възникват предимно при движение по мокра и заснежена пътна настилка. При движение с несъобразена скорост превозните средства често напускат пътното платно и навлизат в лентата за насрещно движение.

На път II-73 на територията на област Шумен, при километър 2+400, е установен УКПТП с дължина 600 метра и със среднодневна годишна интензивност на движението от 5 360

превозни средства. Анализът показва, че ПТП на този участък възникват предимно при движение по мокра пътна настилка и при движение с несъобразена скорост, вследствие на което превозните средства напускат пътното платно и се блъскат в крайпътни дървета.

Видно от изложението дотук на УКПТП в този район пътнотранспортни произшествия настъпват най-често поради управление на ППС с небезопасна скорост и при движение по мокра пътна настилка.



В населените места в този район са възникнали 68% от ПТП с пострадали. Това е вторият най-висок относителен дял по този показател за всички райони на страната. Въпреки това се запазва тенденцията вследствие на ПТП, настъпили извън населените места, да загиват значително повече участници в движението. Загиналите при ПТП, настъпили извън населените места, представляват 64,3% от всички загинали на територията на района.

През светлата част на деня са настъпили 75%, а в условията на тъмнина – 9% от ПТП с пострадали.

Съществен е фактът, че в този район на страната делът на ПТП с пострадали, възникнали при движение по суха пътна настилка, е най-голям, като достига 84.3%.

Фигура 7. Детайлно географско разпределение на местата, където са настъпили ПТП със загинали през първо полугодие на 2020 г., и на участъците с концентрация на ПТП за 2019 г. в Югоизточен район



На територията на Югоизточния район на страната са загинали 31 участници в движението, което е с 18 по-малко в сравнение със средния брой на загиналите през предходния петгодишен период. Същото се наблюдава и при броя на ранените, който е със 154 по-малко, като достига 361 участници в движението.

На територията на района са настъпили 3 ПТП, които са предизвикали загуба на живот на повече от един участник в движението по пътищата.

На 28.02.2020 г. в 21:58 часа на пътен уличен участък в близост до Промислена зона – Юг на гр. Бургас (км 249+600 от път I-9) 33-годишен водач на автобус с 14 години стаж предизвиква ПТП като блъска 2 пешеходци на 22 г. и на 46 г., които загиват.

На 21.06.2020 г. в 23:20 ч. на уличен участък между гр. Айтос и с. Караново (км 41+200 от път III-539) 21-годишен водач на лек автомобил с 4 години стаж предизвиква ПТП като напуска пътното платно. Загиват водачът и един пътник на 20 г. Друг пътник на 19 г. е леко ранен.

На 09.01.2020 г. в 19:50 ч. на ж.п. прелез с бариери в с. Жельо войвода, общ. Сливен (км 19+800 от път III-5305), 48-годишен водач на лек автомобил с 20 години стаж предизвиква ПТП с преминаващ влак. В лекия автомобил е имало 4 пътници. Загиват 3 от тях. Водачът на лекия автомобил е тежко ранен.

По РПМ на територията на Югоизточния район въз основа на данните за дължината на пътните участъци, интензивността на движението по пътищата и броя на настъпилите ПТП през 2019 г. са установени 11 участъка с концентрация на ПТП. Те имат обща дължина от 5 200 метра.

На АМ „Тракия“, на територията на област Стара Загора при километри 165+000, 173+000 и 200+500 са установени три УКПТП с обща дължина 1 200 метра и с голяма среднодневна годишна интензивност на движението от 16 396 превозни средства. ПТП на първия участък настъпват и в двете посоки на движение по магистралата. На участъка при километър 173+000 ПТП възникват предимно в платното за движение в посока гр. Бургас, докато на участъка при километър 200+500 ПТП възникват по-често в платното за движение в посока гр. София. Анализът показва, че най-честата причина за възникване на ПТП по тези участъци е незадоволителното техническо състояние на пътната настилка и движението с небезопасна скорост.

На път I-5 на територията на област Стара Загора, при километър 184+000, е установен УКПТП с дължина 200 метра и със среднодневна годишна интензивност на движението от 2 307 превозни средства, голяма част от които са леки автомобили. Участъкът се намира в зоната на кръстовище. Анализът показва, че ПТП в този участък възникват предимно при движение с

висока скорост и неспазване на предимство от водачите на ППС, излизащи на пръвокласния път.

На път I-5 на територията на област Стара Загора, при километър 190+000, е установен УКПТП с дължина 600 метра и със среднодневна годишна интензивност на движението от 2 307 превозни средства, голяма част от които са леки автомобили. Анализът показва, че ПТП в този участък настъпват при движение с висока скорост и поради износената маркировка.

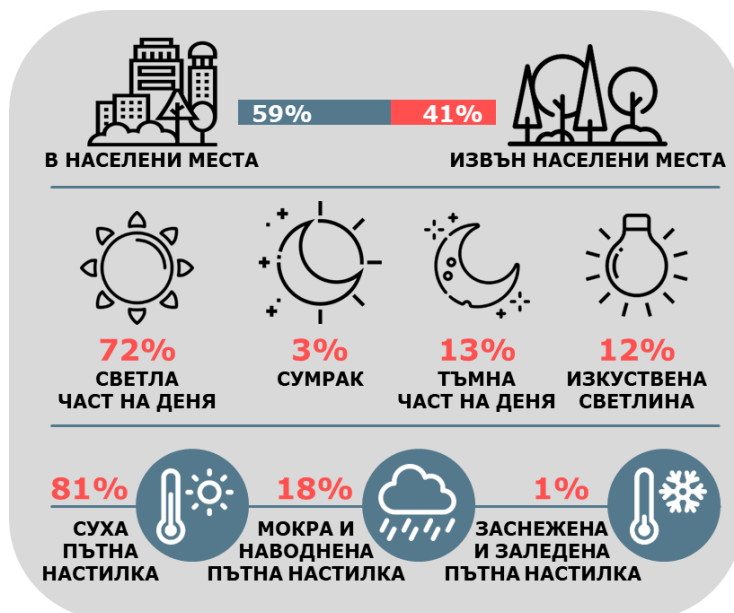
На път I-6 на територията на област Стара Загора, при километри 292+000, 300+000 и 319+000, са установени три УКПТП с обща дължина 1 500 метра и със среднодневна годишна интензивност на движението от 5 479 превозни средства. Анализът на данните показва, че ПТП в тези участъци настъпват предимно при движение с висока скорост, поради неспазване на дистанция и на предимство. Това допринася превозните средства да напускат платното за движение и да се сблъскват с други ППС отзад или челно.

На път II-55 на територията на област Стара Загора, при километър 34+000, е установен УКПТП с дължина 600 метра и със среднодневна годишна интензивност на движението от 5 458 превозни средства, като половината от тях са товарни автомобили. Анализът на данните показва, че ПТП в този участък настъпват преимуществено при движение с несъобразена скорост в последователни криви и при влошени метеорологични условия. На този участък превозните средства често навлизат в лентата за насрещно движение или напускат пътното платно.

На същия път на територията на област Стара Загора, при километър 57+000, е установен друг УКПТП в зоната на кръстовище, с дължина 100 метра. Пътнотранспортни произшествия на този участък настъпват преимуществено при движение с несъобразена скорост и при неспазване на дистанция.

На път II-66, на територията на област Стара Загора при километър 117+000 е установен УКПТП с дължина 1 000 метра и със среднодневна годишна интензивност на движението от 2 317 превозни средства. Анализът на данните показва, че ПТП на този участък настъпват най-често поради движение с несъобразена скорост, което води до напускане на пътното платно и навлизане в лента за насрещно движение. Важен е фактът, че ПТП настъпват често с участието на мотоциклетисти и велосипедисти.

Всички УКПТП в Югоизточния район са установени на територията на област Стара Загора. Участъците от АМ „Тракия“ се характеризират с недобро състояние на пътната настилка – неравности, износено асфалтово покритие, липса на маркировка и други. Въпреки тези пътни условия, водачите на ППС се движат често с несъобразена скорост. В останалите УКПТП по изброените пътища с по една лента за движение в посока, които нямат физически разделител, ПТП настъпват най-често поради неправилно подбрана скорост на движение и неправилно изпреварване.



Извън населените места са възникнали 41% от ПТП с пострадали в района. Вследствие на тези ПТП са загинали най-много участници в движението (77.4%). През светлата част на деня са настъпили 72%, а в условията на тъмнина – 13% от ПТП с пострадали. Съществен е фактът, че възникналите ПТП с пострадали при движение по заснежена и заледена пътна настилка са с минимален относителен дял. Основната причина за това представлява географското разположение на района.

Фигура 8. Детайлно географско разпределение на местата, където са настъпили ПТП със загинали през първо полугодие на 2020 г., и на участъците с концентрация на ПТП за 2019 г. в Южен централен район



На територията на Южен централен район на страната са загинали 28 участници в движението, което е с 30 по-малко в сравнение със средния брой на загиналите през предходния петгодишен период. В този район се отчита най-големият спад на този показател. Намаление се наблюдава и при броя на ранените, който е с 212 по-малко, като достига 777 участници в движението.

На територията на района са настъпили 3 ПТП, които са предизвикали загуба на живот на повече от един участник в движението по пътищата.

На 08.05.2020 г. в 20:55 часа на уличен участък между гр. Карлово и с. Васил Левски (км 260+100 от път I-6) 32-годишен мъж, водач на лек автомобил с 14 години стаж, предизвиква ПТП с товарен автомобил. Загиват водачът на лекия автомобил и пътникът в него.

На 24.05.2020 г. в 19:22 часа на уличен участък в с. Дебръщица, община Пазарджик, 45-годишен водач на лек автомобил предизвиква ПТП като блъска 4 пешеходци. Водачът е с отрицателен кръвен тест за алкохол и остава без наранявания. Двама от пешеходците загиват, а другите двама са тежко ранени.

На 03.04.2020 г. в 07:15 часа на км 66+100 от АМ „Марица“ край гр. Харманли настъпва верижно ПТП с 15 товарни автомобили, при което загиват 2 от водачите – на 62 г. и на 46 г. Други трима водачи са леко ранени.

По РПМ на територията на Южния централен район въз основа на данните за дължината на пътните участъци, интензивността на движението по пътищата и броя на настъпилите ПТП през 2019 г. са установени 7 участъка с концентрация на ПТП. Те имат обща дължина от 3 450 метра.

На АМ „Тракия“ на територията на област Пазарджик, на километър 62+300, е установен УКПТП с дължина 300 метра и с висока среднодневна годишна интензивност на движението от 13 300 превозни средства. Анализът показва, че произшествията в участъка настъпват най-често при движение в дъжд, по мокра пътна настилка и при условия за аквапланинг.

На територията на област Пазарджик, на кръстовището, на което се пресичат пътища I-8 и III-8402, при километър 172+700 е установен УКПТП с дължина 100 метра и със среднодневна годишна интензивност на движението от 5 300 превозни средства. Основни причини за

настъпилите по този участък ПТП представляват отнемането на предимство и неспазването на дистанция.

На АМ „Тракия“, на територията на област Пловдив, на километър 153+950, е установен УКПТП с дължина 950 метра и с висока среднодневна годишна интензивност на движението от 14 485 превозни средства. Анализът показва, че голяма част от ПТП в този участък настъпват поради несъобразена скорост, в резултат на което ППС напускат пътното платно и се блъскат в предпазните огради на автомагистралата или блъскат отзад движещите се пред тях МПС.

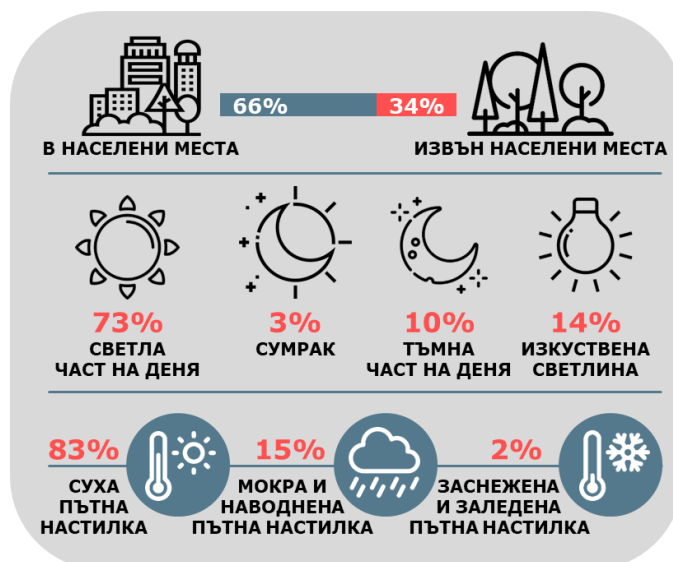
На път II-86 на територията на област Пловдив е установен УКПТП при километър 14+750 с дължина 750 метра и с висока среднодневна годишна интензивност на движението от 15 602 превозни средства. При последната реконструкция на пътя лентите за движение в двете посоки бяха физически разделени. Произшествията в този участък възникват най-често в резултат на неспазване на предимство и движение с несъобразена скорост. В тези случаи често се реализират сблъсъци на ППС отзад.

На път II-86 на територията на област Смолян, при километър 79+950, е установен УКПТП с дължина 350 метра и със среднодневна годишна интензивност на движението от 3 910 превозни средства. Участъкът е рехабилитиран наскоро. Той е с много добра сигнализация и състояние на пътните принадлежности. Повечето от произшествията в този участък са настъпили при движение по мокра пътна настилка. Най-вероятните причини са движение с несъобразена скоростта и недобро укрепване на превозваните товари.

На път III-866 на територията на област Смолян, при километър 13+600, е установен УКПТП с дължина 200 метра и с ниска среднодневна годишна интензивност на движението от 1 168 превозни средства. Участъкът е с добра сигнализация и състояние на пътните принадлежности, но пътното покритие е износено. Анализът показва, че ПТП в този УКПТП настъпват поради несъобразена скорост на движение с геометрията на пътя, вследствие на което ППС често навлизат в насрещното движение.

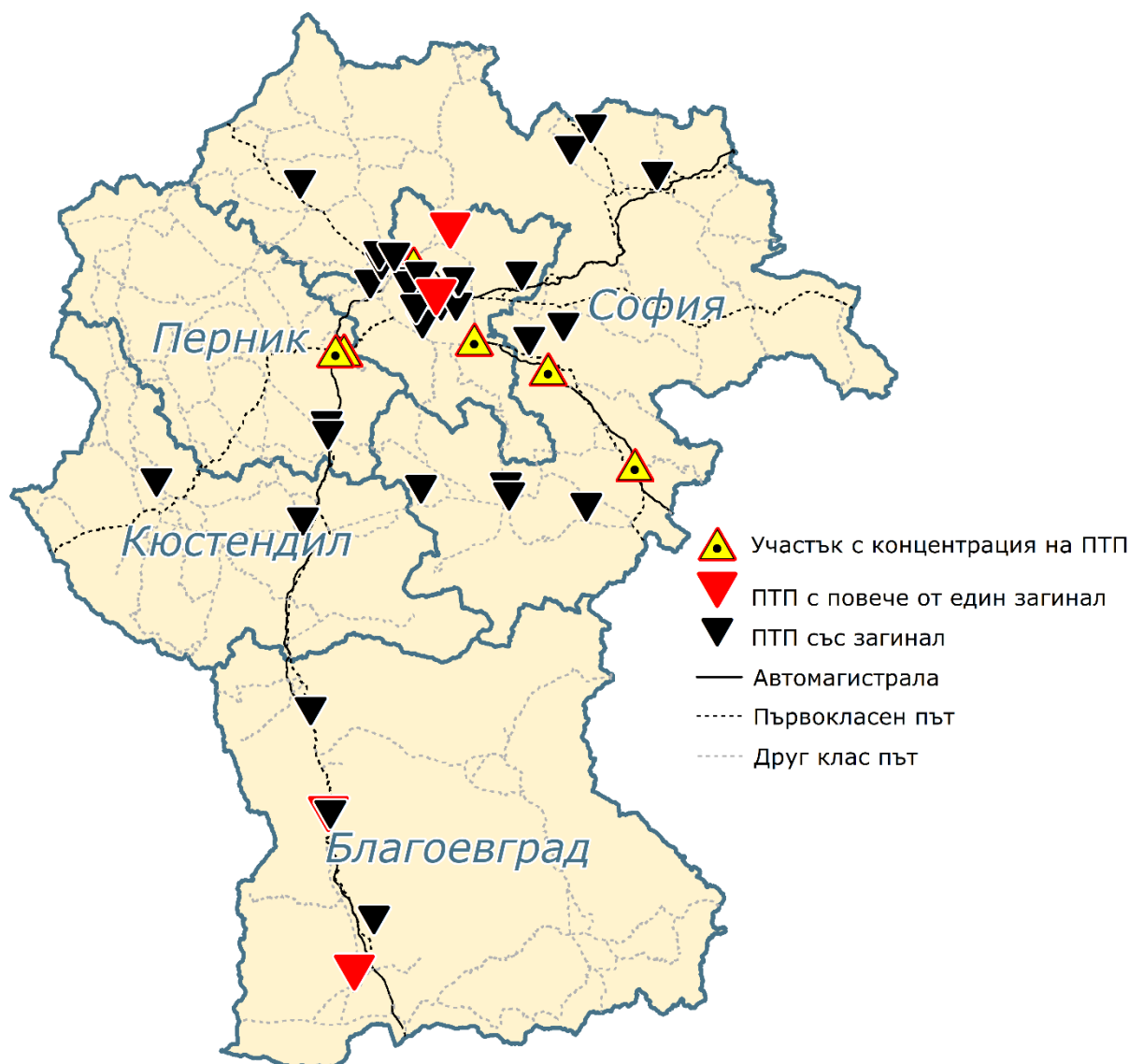
На път III-8641 на територията на област Смолян, при километър 3+700, е установен УКПТП с дължина 800 метра и с ниска среднодневна годишна интензивност на движението от 2 502 превозни средства. Анализът на данните показва, че значителна част от произшествията възникват по вина на водачите на МПС, основно поради движение с несъобразена скорост с терена на местността. Установени са произшествия, при които стопаните на пътя са допуснали непочистване на пътната настилка при заснежаването и залеждането ѝ.

Видно от изложението дотук за УКПТП в този район ПТП възникват най-често поради управление на ППС с неправилно подбрана скорост, несъобразена дистанция и неспазване на предимство. Характерно за област Смолян е необходимостта от своевременно поддържане на безопасни пътни условия почистване на растителността и пътя от натрупания пясък при зимното поддържане, както и от засилен контрол за спазване на изискванията за укрепване на превозваните товари.



Извън населените места в този район са възникнали една трета от ПТП с пострадали. Въпреки по-малкия им дял вследствие на тези ПТП живота си са загубили 78.6% от всички загинали в района. През светлата част на деня са настъпили 73%, а в условията на тъмнина – 10% от ПТП с пострадали. Съществен е фактът, че в този район на страната делът на ПТП с пострадали, възникнали при движение по суха пътна настилка, достига 83.4%.

Фигура 9. Детайлно географско разпределение на местата, където са настъпили ПТП със загинали през първо полугодие на 2020 г., и на участъците с концентрация на ПТП за 2019 г. в Югозападен район



На територията на Югозападния район на страната са загинали най-много участници в движението (40), което е с 27 по-малко в сравнение със средния брой на загиналите през предходния петгодишен период. Същото се наблюдава и при броя на ранените, който е с 260 по-малко, като достига 651 участници в движението.

На територията на района са настъпили 4 ПТП, които са предизвикали загуба на живот на повече от един участник в движението по пътищата.

На 22.03.2020 г. в 14:20 часа на Столичния околновръстния път (км 14+950 от път II-18) в близост до разклона за с. Подгумер 55-годишен водач на лек автомобил с 32 години стаж предизвиква ПТП с товарен автомобил, при което загива заедно с пътника в него.

На 20.06.2020 г. в 23:45 часа в гр. София 32-годишен водач на мотоциклет с 15 години стаж предизвиква ПТП като блъска пешеходец. Загиват както мотористът, така и пешеходецът. Тежко ранен е пътник на мотоциклета на 35 години.

На 13.03.2020 г. в 14:20 часа на пътен участък преди гр. Кресна (км 393+600 от път I-1) 40-годишен водач на тежкотоварен автомобил с 8 години стаж предизвиква ПТП с лек автомобил. Загиват двама пътници в лекия автомобил.

На 27.06.2020 г. в 00:52 часа на км 6+500 от път III-108 в близост до летище Петрич 19-годишен водач на лек автомобил с 1 година стаж предизвиква ПТП с друг лек автомобил. Загиват двамата водачи.

По РПМ на територията на Югозападния район въз основа на данните за дължината на пътните участъци, интензивността на движението по пътищата и броя на настъпилите ПТП през 2019 г. са установени 7 участъка с концентрация на ПТП. Те имат обща дължина от 4 900 метра.

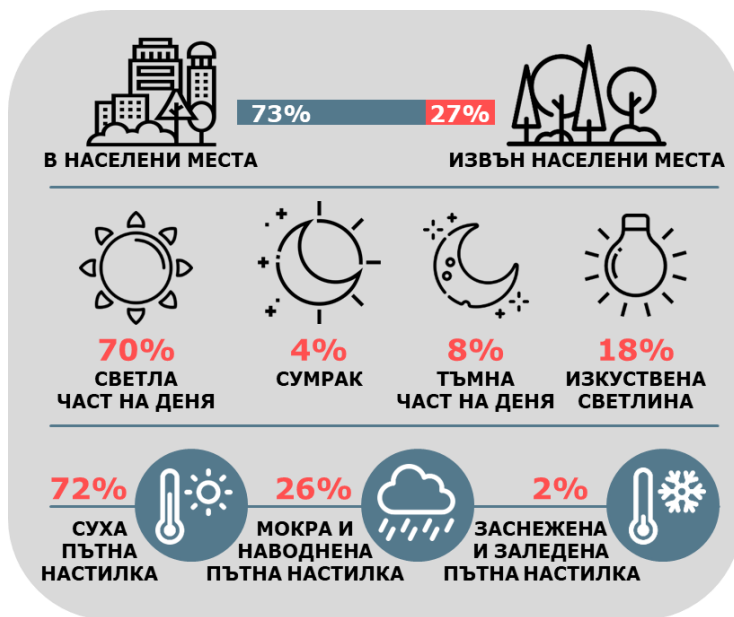
На АМ „Тракия“ на територията на област София, при километър 17+000 и при километър 44+000, са установени два УКПТП с обща дължина 2 000 метра и с голяма среднодневна годишна интензивност на движението от 30 552 превозни средства. Характерно за тези участъците е, че ПТП настъпват в двете посоки на движение. Анализът на данните показва, че най-честите причини са неспазване на дистанция и неправилно изпреварване. В УКПТП при километър 44+000 повечето от произшествията са настъпили при движение по мокра пътна настилка и в условия за аквапланинг. В тези случаи ППС често се блъскат в предпазната ограда на пътя.

На път I-1 на територията на област Перник, при километър 285+600, е установен УКПТП с дължина 600 метра и с много висока среднодневна годишна интензивност на движението от 29 346 превозни средства. Анализът на данните за този участък показва, че ПТП настъпват преимуществено поради неспазване на предимство при навлизане в кръговото кръстовище, поради недобра видимост и поради неспазването на дистанция.

На път I-1 на територията на област Перник, при километър 287+, е установен УКПТП с дължина 300 метра и много висока среднодневна годишна интензивност на движението от 29 346 превозни средства. Анализът на данните показва, че ПТП настъпват поради неспазване на дистанция, отнемане на предимство в кръстовище и навлизане с висока скорост в зоната на кръстовището.

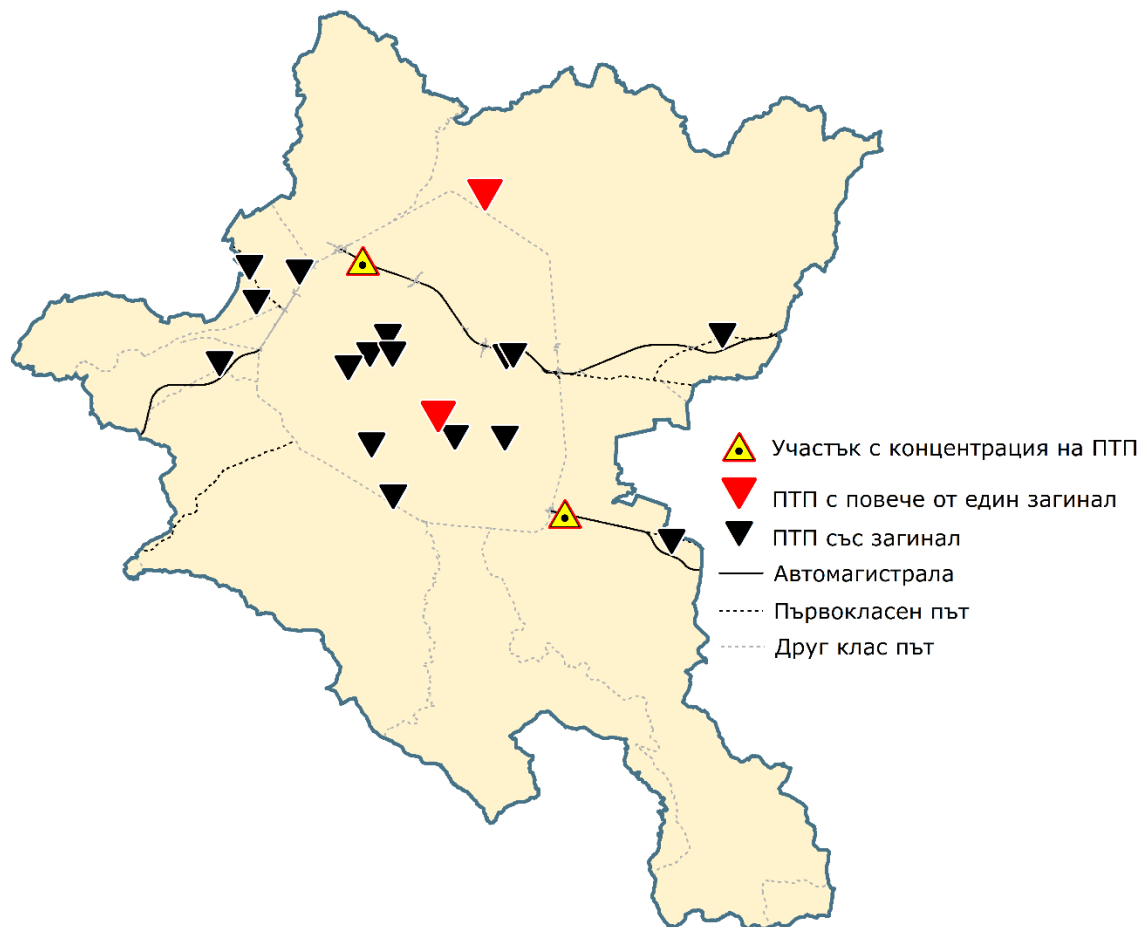
Участъците с концентрация на ПТП, които са разположени на територията на област София (столица), се разглеждат по-надолу в текста.

В този район са установени най-малък брой УКПТП. Произшествията най-често възникват при неспазване на дистанция и отнемане на предимство.



В този район на страната в населените места са настъпили почти три четвърти от ПТП с пострадали. По този показател районът е водещ, тъй като в него е включена област София (столица), която има най-висока плътност на застрояване в страната и е с най-голям брой население. Съществен е фактът, че в този район на страната, за разлика от всички други райони, вследствие на ПТП, възникнали в населените места, загиват повече от половината участници в движението, попаднали в произшествие (53.8%). В този район се отчита и най-голям дял на ПТП с пострадали, възникнали в тъмната част на деня и при изкуствено осветление. При движение по суха пътна настилка са настъпили 72%, а при движение по мокра и наводнена пътна настилка – 26% от всички ПТП с пострадали в района.

Фигура 10. Детайлно географско разпределение на местата, където са настъпили ПТП със загинали през първо полугодие на 2020 г., и на участъците с концентрация на ПТП за 2019 г. в област София (столица)



Спецификата на област София (столица) предполага по-детайлно разглеждане на данните за пътнотранспортния травматизъм. На територията на областта са загинали 20 участници в движението, което е с 5 по-малко в сравнение със средния брой на загиналите през предходния петгодишен период. Намаление се наблюдава и при броя на ранените, който е със 187 по-малко, като достига 368 участници в движението.

Поради високата интензивност и плътност на пешеходното движение в гр. София са настъпили най-много произшествия, при които са пострадали пешеходци. При тези ПТП са загинали 7 и са ранени 135 пешеходци (56 леко и 79 тежко ранени).

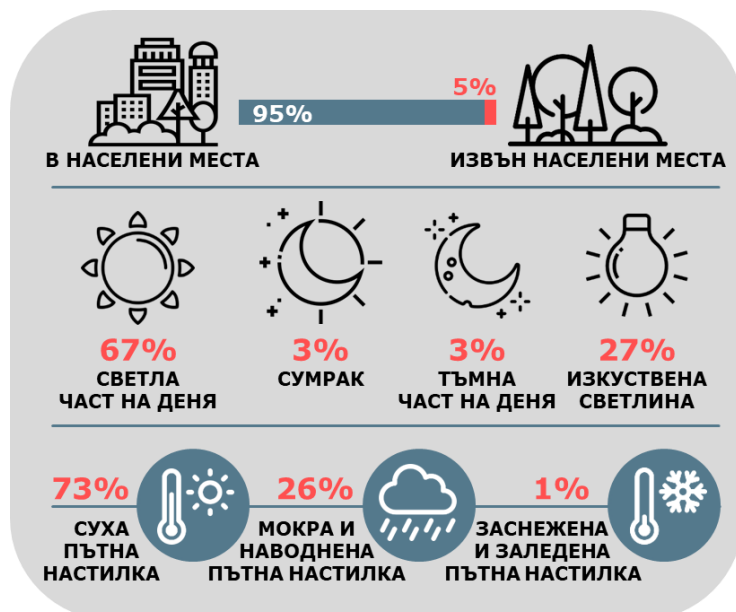
Друг важен факт, касаещ пътнотранспортния травматизъм в област София (столица), представлява броят на загиналите и ранените мотоциклетисти и велосипедисти. През периода на извънредното положение, поради наложените санитарни мерки и ограничения, много участници в движението предпочетоха да използват двуколесни превозни средства за транспорт. През периода при ПТП с мотоциклети (общо 36) са загинали 3-ма водачи, ранени са 20 водача (8 леко и 12 тежко ранени), 6 пътника (по 3-ма леко и тежко ранени) и 7 души са без последици.

Пътници в обществения транспорт също са пострадали през разглеждания период. От тези участници в движението са ранени 31. Вследствие на ПТП с автобуси, тролейбуси и трамваи в столицата са загинали 2.

По РПМ на територията на област София (столица) въз основа на данните за дължината на пътните участъци, интензивността на движението по пътищата и броя на настъпилите ПТП през 2019 г. са установени 2 участъка с концентрация на ПТП.

На АМ „Тракия“ на територията на област София (столица), при километър 0+000, е установен УКПТП с дължина 1 000 метра и с много висока среднодневна годишна интензивност на движението от 46 014 превозни средства. Основните причини за настъпване на ПТП са несъобразяването с въведения режим за по-ниска допустима максимална скорост на движение след напускане на автомагистралата, неспазването на дистанция и нерегламентираното спиране в аварийната лента.

На Северната скоростна тангента при километър 1+000 е установен УКППТ с дължина 1 000 метра и с много голяма среднодневна годишна интензивност на движението от 47 256 превозни средства. Най-честата причина за настъпване на ПТП на този участък е отнемането на предимство. В голяма част от произшествията ППС се блъскат с предпазната ограда.



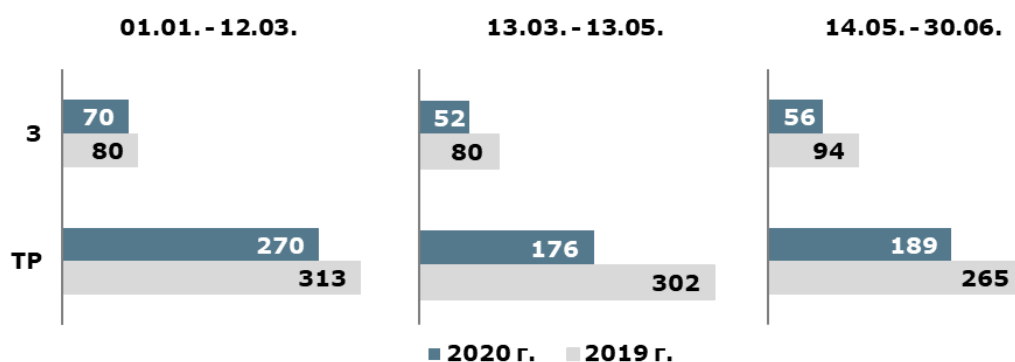
В област София (столица), за която е характерно движението в предимно урбанизирана територия, в условия на изкуствена осветеност са настъпили 27% от ПТП с пострадали.

Анализът на данните за настъпилите пътнотранспортни произшествия **през периода на извънредното положение** от 13.03.2020 г. до 13.05.2020 г. показва, че въведените санитарно-карантинни мерки са допринесли за значително намаляване интензивността на движение по цялата пътна и улична мрежа на страната. Наблюдаваният спад в интензивността на трафика през периода на извънредното положение доведе до намаляване броя на ПТП с над 34,31%, броя на загиналите с 23,75%, а броя на тежко ранените с 36,63% спрямо същия период на предишната година.

През периода на извънредното положение се наблюдаваха някои тревожни тенденции, които повлияха на пътнотранспортния травматизъм. Намалената интензивност на движението по пътищата създаде усещане у някои от водачите на ППС за привидна безопасност, което беше предпоставка за движение с висока скорост и поемане на допълнителен риск за попадане в критични пътнотранспортни ситуации.

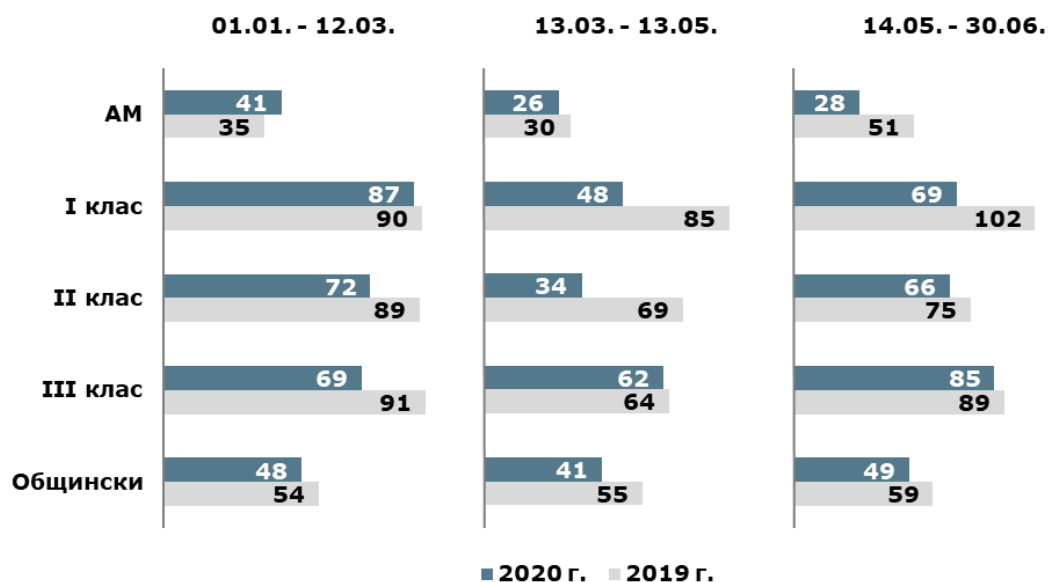
Пренасочването на служители на МВР за прилагане на въведените санитарно-карантинни мерки създаде усещане у водачите на ППС за намален контрол за спазване на правилата за движение. По време на извънредното положение се отчита увеличение броя на ПТП, настъпили поради основно нарушение на водачите управление на ППС след употреба на алкохол. Тези ПТП са с 5 повече в сравнение със същия период на 2019 г.

Графика 7. Загинали и тежко ранени преди, по време на и след извънредното положение, сравнени със съответните периоди на 2019 г.



Графично представените данни показват, че до въвеждане на извънредното положение и след неговото преустановяване броят на загиналите и броят на тежко ранените намалява. Това означава, че въведеното извънредно положение не е единствената причина за наблюдавания спад в пътнотранспортния травматизъм.

Графика 8. ПТП с пострадали по вид на пътя преди, по време на и след извънредното положение, сравнени със съответните периоди на 2019 г.



Преди въвеждане на извънредното положение се наблюдава общ спад на ПТП с пострадали в размер от 5.5%. Извън населените места през този период спадът надхвърля 11%. Намалената мобилност на населението извън населените места по време на извънредното положение доведе до още по-значителен спад в броя на пътните инциденти. Това повлия най-силно на броя на загиналите, който намаля с 40%. Премахването на ограничителните мерки, наложени с извънредното положение, и настъпването на по-благоприятни климатични условия повлияха стимулиращо върху увеличаване броя на предприетите пътувания. Въпреки това броят на настъпилите ПТП със загинали и с ранени продължи да спада. Намалението броя на загиналите извън населените места надхвърли 44%.

5. Изводи и препоръки

(1) В сравнение със средния брой за първите шест месеца на предходните пет години, броят на настъпилите през същия период на 2020 г. ПТП с пострадали намалява с 24%, на загиналите – с 39.5%, а на ранените – с 25%. Най-голямо е намалението на броя загинали в област Велико Търново. Областите София (столица), Пловдив и Варна остават водещи по отношение броя на настъпили ПТП. През периода са настъпили 163 ПТП със загинали. В 10 области на страната при 13 от произшествията е загинал повече от един участник в движението.

За да се постигнат стратегическите цели за намаляване наполовина броя на загиналите и тежко ранените вследствие от ПТП в страната, е необходимо на централно, областно и общинско ниво да се изпълняват координирано и своевременно комплексните мерки по БДП, залегнали в съответните планови документи (План за действие по БДП за 2020 г., приет с Решение на МС 776/19.12.2019 г., и предстоящия План за действие 2021-2023 г. към Националната стратегия за БДП 2021 – 2030, в сила след приемането на новата Стратегия от МС). Подобряване на планирането на дейностите по БДП в ситуация на ограничен финансов ресурс на бюджетните организации е от изключително значение. Отчита се, че наличните средства не могат да обезпечат напълно широкия спектър от нужди, което неизменно налага плановете и инвестиционните програми да се подготвят след извършване на системни обходи, одити, оценка и анализ, които да представляват основанието за извършване на приоритизация при подбора на мерки, които в максимална степен ще повлияят положително безопасността на движението по пътищата. Прилагането на интегрирана система за планиране, изпълнение, отчитане, контрол и оценка на държавната политика по БДП ще способства за подобряване на координацията и задълбочаване на взаимодействието между институциите при управлението на всички процеси, свързани с БДП. Специален акцент следва да продължи да бъде поставян върху определящата роля на Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на БДП и областните комисии по БДП, които обединяват институционалния ресурс на всички звена на държавния апарат с ключови компетенции в областта. Принципите на плановост и отчетност в работата на тези структури следва да се затвърдят с оглед подобряване на координация на действията на административните органи за вземане на съвместни решения и прилагане на общи практики в областта на БДП. Планирането и докладването на политиката по БДП не се осъществява като самоцел, а като инструмент за подобряване на цялостното управление с дългосрочна визия за намаляване на пътнотранспортния травматизъм и недопускане на случаи на загинали и тежко ранени по пътищата на страната. Документалното обективизиране на процеса по планиране и докладване има за цел да служи както на отделните институции, така и на държавата и обществото като цяло, в усилията за интегриране на БДП в отделните секторни политики.

(2) Вследствие от въведените противоепидемични мерки през разглеждания период интензивността на движението по пътищата беше значително ограничена.

След премахване на ограничителните мерки, свързани с мобилността на населението, интензивността на движението започна постепенно да се увеличава. През периода беше отчетен спад на общия брой преминали през ГКПП превозни средства спрямо същия период на 2019 г., докато броят на преминалите през ГКПП товарни автомобили се запази.

Следва да се усъвършенства регулирането на движението на тежкотоварните автомобили по републиканската пътна мрежа, за да не се допуска придвижването им в плътни колони, което повишава риска от настъпване на тежки ПТП (например изграждане на паркинги за тежкотоварни автомобили). От друга страна, стопаните на пътища следва своевременно да изпълняват получените от компетентните органи препоръки за отстраняване на проблеми в организацията на движението след извършване на експертна проверка и преценка за целесъобразност. Необходими са и допълнителни инвестиции в посока извеждане на транзитните потоци извън населените места за успокояване на движението на входно-изходните артерии, през които преминават транзитно трасета от републиканската пътна мрежа. Изграждането на оптимални връзки с висока степен на съответствие между различните видове транспорт ще способства за осигуряване на безопасна скорост, комфорт и благоприятна атмосфера на мобилността. Не на последно място, развитието на обществения транспорт и насърчаването на алтернативни форми на придвижване ще намали трафика, генериран от използването на леки автомобили.

(3) Най-много произшествия са настъпили след сблъсък между две и повече МПС.

Сблъсъците на ППС с пешеходци остават на второ място по брой и представляват една четвърт. Относително голям остава дялът на преобърналите се МПС. Основните причини за възникване на ПТП през периода са неспазване на предимство, навлизане в лента с насрещно

движение и управление на ППС с несъобразена скорост при движение по мокра пътна настилка, и в поредица от пътни криви.

Необходимо е да се изпълняват системните мерки от плановете за действие по БДП, насочени към подобряване уменията на всички участници в движението по пътищата за взаимодействие с транспортната система, чрез обучителни, образователни и информационни инициативи за формиране на социално-отговорно поведение. Това включва обучението по БДП в системата на образованието, подготовката на кандидат-водачите и придобиването на СУМПС, последващото подобряване на квалификацията на водачите и целенасоченото въздействие върху системните нарушители.

(4) Местоположенията на настъпилите ПТП със загинали са сравнително равномерно разпределени по територията на страната.

Това е показателно за случайността на възникването им. Участъците с концентрация на ПТП, установени въз основа на данните за 2019 г., са разпределени по цялата територията на страната, като по РПМ в Северзападния район е установен най-висок брой УКПТП.

С оглед текущото пътно поддържане следва да се прилагат предвидените в плановете за действие мерки от страна на стопаните на пътищата, в т.ч. предприемане на системни огледи на състоянието на пътищата; обследване на рискови пътни участъци и актуализация на организацията на движение; сигнализиране, обезопасяване и наблюдаване на УКПТП; изготвяне/актуализация на Генерални планове за организация на движението; разработване на планове за устойчива градска мобилност; прилагане на ефективни инженерни решения за изпълнение на приоритизирани инвестиции в пътни участъци с най-висока концентрация на ПТП и/или с най-висок потенциал за намаляване на риска от ПТП, определени след извършен анализ.

(5) През периода се наблюдава увеличение на броя установени нарушения на правилата за движение по пътищата, както и на събираемостта на наложените глоби.

За да се постигне по-висок превантивен ефект на контролната дейност, е необходимо да се облекчи административнонаказателният процес, като се въведе едноетапност на производството с цел неизбежност на наказанието и постигане на превантивната функция на санкцията.

(6) Периодът не се отличава със значителни климатични аномалии.

Това не дава основание същите да се разглеждат като фактори, влияещи силно отрицателно върху безопасността на движението по пътищата.

Необходимо е ускорено изпълнение на иновативни технически решения, в т.ч. интелигентни транспортни системи, които ще дадат възможност на ползвателите на пътя да бъдат по-добре информирани и да ползват транспортната система в контекста на повишени координация, разпознаваемост и безопасност на пътните условия. Така хората, автомобилите и инфраструктурата ще си взаимодействат по начин, който в по-голяма степен ще осигурява защита на човешкия живот и здраве, при по-добро регулиране на движението и ограничаване на скоростта, особено при възникване на тежки климатични условия (обилни валежи, залежавания и мъгли). Това ще намали риска от настъпване на множествени ПТП.

Авторски колектив:

д-р Мария Ангелова, ДСАО

д-р Милен Марков, ДСАО

Мария Бакалова, ДСАО

Марта Петрова, ДСАО

Росен Рапчев, ДСАО

Стефан Георгиев (външен експерт)



Държавна агенция
„Безопасност на движението по пътищата“

www.sars.gov.bg

Дирекция „Стратегии, анализ и оценка“

Icons gallery by www.flaticon.com