

# ОСНОВНИ РИСКОВЕ И ЗАПЛАХИ ПРИ ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ

докторант инж. Богдан МИЛЧЕВ,  
Нов български университет

**Eng. Bogdan MILCHEV, PhD student**  
New Bulgarian University

**Резюме:** Целта на този доклад е да идентифицира основните показатели, които влияят за настъпване на пътнотранспортни произшествия, както и да се предложат мерки за намаляване щетите. В резултат на произшествия по пътищата всяка година се нанасят щети на националните икономики в размер на 2% от брутния вътрешен продукт. Така очертаните насоки формират актуалност на избраната тема. Целта е да се разгледат възможностите, начините и средствата за по-ефективно управление на риска от ПТП. Изнесеното в този доклад няма претенциите да бъде изчерпателно изследване, а само кратко резюме на проблема и неговото въздействие върху сигурността на страната.

**Ключови думи:** ПТП, МПС, пешеходци.

**Summary:** The aim of this report is to identify the main indicators that influence the occurrence of accidents and to propose measures to reduce the damage. As a result of accidents on the roads each year damage is inflicted on the national economy amounted to 2% of gross domestic product. The outlined guidelines form the relevance of the chosen topic. The aim is to examine the possibilities, ways and means to manage more effectively the risk of accidents. The statement in this report does not claim to be comprehensive study, but only a brief summary of the problem and its impact on the security of the country.

**Keywords:** accidents, vehicles, pedestrians.

## Въведение

Голям процент от травматизма в нашето общество е причинен от пътнотранспортни произшествия. Независимо дали причината е в невниманието и непредпазливостта или в неправилното шофиране, неспазването на правилата за движение, резултатът води до повишаване на пътния травматизъм. Р България се намира на едно от челните места по загинали на 1 млн. население спрямо редица държави от Европа и света.

Ето защо задачата на цялото общество и институциите, занимаващи се с движението по пътищата, е да се осигури по-голяма безопасност по пътищата.

ПТП са неизбежен и незаобиколим фактор при управлението на МПС. Ефективното управление на риска от настъпване на ПТП е възможност за ограничаване последиците от ПТП. Това е и причината рискът да бъде изследван и да се предложат решения, с които да може да се въздейства непосредствено върху ПТП и вредите от тях. Катастрофите по пътищата водят до огромни социални и икономически щети на обществото. *В резултат на пътнотранспортните произшествия националните*

икономики всяка година търпят загуби в размер на над 2% от brutния вътрешен продукт. За България това означава около един милиард и осемстотин милиона лева загуби на година. В никоя друга сфера на сигурността щетите не са толкова големи и последиците от тях толкова трайни. Заплахите за националната сигурност са несъизмерими спрямо останалите заплахи за страната. ПТП са изключително тежки за гражданите, за обществото, за икономиката и за страната като цяло. Подредени по сила на щетите те са:

- Жертви на деца и младежи;
- Увеличаване на преждевременната и обща смъртност;
- Увеличаване броя на инвалидите в трудоспособна възраст;
- Невъзстановимо увреждане здравето на възрастните;
- Загуба на работно време;
- Унищожаване или увреждане на материални активи;
- Допълнителни разходи за здравеопазване, социални грижи и застрахователи;

### Анализ на ПТП в периода 2010-2015

Анализът се прави с оглед оценка на постигане на двете цели заложи в Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Р. България 2010-2020 г. . *Намаляване броя на убитите при ПТП с 50%. През 2020 г. техният брой не трябва да надвишава 388. Намаляване броя на тежко ранените при ПТП с 20%. През 2020 г. техният брой не трябва да надвишава 6363.*“

Изнесеното в следващата табл. 1.<sup>1</sup> поставя достигането на посочените стратегически цели под много сериозни съмнения:

Табл. 1. Статистически данни за пътнотранспортния травматизъм 2010-2020

Година	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Травматизъм</b>											
<b>Загинали реално</b>	775	657	601	601	660	708					
<i>Прогнозен темп на намаляване</i>	775	736	698	659	620	582	543	504	465	427	388
<b>Ранени реално</b>	8080	8303	8193	8774	8640	8971					
<i>Прогнозен темп на намаляване</i>	8080	7908	7737	7565	7393	7222	7050	6878	6706	6535	6363
<b>Реално постигнато ОБЩО загинали и ранени</b>	8855	8960	8794	9375	9300	9679					
<i>Прогнозен темп на намаляване ОБЩО загинали и ранени</i>	8855	8644	8435	8224	8013	7804	7593	7382	7171	6962	6751

След бързото намаляване на годишния брой на убитите при ПТП в 2012 и 2013, през 2014 г. техният брой нараства на 660 и е с 6.45% повече от предвидените в стратегията 620. През 2015 г. тенденцията да се увеличават убитите при ПТП продължава и достига 708 загинали или със 17% повече отколкото предвидените в стратегията 582. За да бъде постигната първата цел на стратегията е необходимо в периода 2016-2020 броят на убитите да намалява с близо 11% годишно. Това не е реалистична цел в средата на периода. След прилагането на Стратегията броят на загиналите и ранените не намалява, в която и да било година, за да достигне от 8855

<sup>1</sup> Данните са взети от сайта на ДОККБДП

през 2010 – 9679 през 2015. За да бъде достигната втората стратегическа цел е необходимо намаление на ранените с 35% за 5 години. Това при тенденцията на нарастване между 2010 и 2015 г. изглежда невъзможно. Както се вижда от таблицата след добро намаление до 2012 загиналите започват отново да нарастват.

По отношение на относителния показател „загинали при ПТП на милион жители” през 2015 г. в Република България разпределението е 98 загинали на 1 млн. жители при брой на населението към 2014 г. по данни на Националния статистически институт (НСИ) – 7 202 198. За сравнение през 2014 г. разпределението е ~92 загинали на 1 млн. жители.

Табл. 2. Основни причини, довели до настъпване на ПТП (нарушение на водач)<sup>2</sup>

Нарушение на водач	2015 г.		
	ПТП	Загинали	Ранени
Превишена скорост при общо ограничение	5	1	12
Несъобразена скорост при ограничена видимост	41	7	51
Несъобразена скорост при намалена видимост	45	6	53
Несъобразена скорост при наличие на деца	68	4	70
Несъобразена скорост с пътните условия	1900	245	2432
Несъобразена скорост с други условия	475	71	592
Отнемане на предимство на ППС на кръстовище	604	30	843
Отнемане на предимство на ППС при преминаване в съседна пътна лента	134	12	180
Отнемане на предимство на ППС при завиване	305	11	406
Отнемане на предимство на ППС при разминаване	74	5	110
Отнемане на друго предимство	200	3	257
<b>Отнемане на предимство на пешеходец</b>	<b>1067</b>	<b>50</b>	<b>1066</b>
<b>Навлизване в насрещното движение</b>	<b>261</b>	<b>69</b>	<b>459</b>
Неправилно завиване наляво	85	7	115
Неправилно завиване надясно	15	0	16
Неправилно завиване в обратна посока	56	4	64
Неправилно спиране за престой	3	0	3
Неправилно спиране за паркиране	0	0	0
Внезапна промяна на посоката на движение	74	9	86
Неправилно преминаване в съседната пътна лента	25	2	36
Неправилно разминаване	17	2	20
Неспазване на дистанция	292	10	383
Неправилно движение назад	236	14	226
Неправилно изпреварване при забрана с маркировка/знак	41	10	66
Неправилно изпреварване при забрана с правила	11	1	16
Неправилно изпреварване при насрещно движещо се ППС	49	14	117
Неправилно изпреварване при ограничена/намалена видимост	11	7	12
Неправилно изпреварване при други ограничения	27	3	33
Употреба на алкохол	191	10	267
Употреба на друго упойващо вещество	1	0	1
Неправилен превоз на хора	53	1	54

<sup>2</sup> Пак там.

Неправилен превоз на товари	4	0	4
Неправилно теглене на МПС	2	0	2
Друго нарушение на водача	595	61	668
<b>Общо :</b>	<b>6967</b>	<b>669</b>	<b>8720</b>

През 2015 г. *несъобразената и превишена скорост продължава да е с най-голям дял за пътните инциденти по вина на водачите*. Поради тази причина са настъпили 2534 (36,37% от 6967 ТПТП, настъпили поради нарушение на водач) ТПТП, при които са загинали 334 (49,93% от 669 загинали поради допуснати нарушения на водачите) и са ранени 3210 (36,81% от 8720 ранени) човека. За сравнение през 2014 г. настъпилите ТПТП по тази причина са били 2570 – с 36 повече, загиналите са били 322 – с 12 по-малко, а ранените са били 3296 – с 86 повече. Независимо от по-малкия брой настъпили ТПТП и ранени, жертвите през 2015 г. по тази причина са повече, като следва да се отчете трайната тенденция при травматизма, която тази причина очертава.

На следващо място по брой тежки произшествия е нарушението “отнемане на предимство”. Поради тази причина са настъпили 1317 (18,90% от 6967 ТПТП по нарушение на водач) ТПТП с 61 (9,12% от 669 загинали) загинали и 1796 (20,60% от 8720 ранени) ранени. В сравнение с 2014 г. през отчетната година се регистрира увеличаване броя на ТПТП, загиналите и ранените в пътни произшествия, допуснати поради нарушение на водач. През 2014 г. ТПТП са били 1218 – с 99 по-малко; загиналите са били 48 – с 13 по-малко, а ранените са били 1651 – със 145 по-малко.

По причина *отнемане предимство на пешеходец* са настъпили 1067 (15,32% от 6967 ТПТП, настъпили поради нарушение на водач) ТПТП – с 33 по-малко спрямо 2014 г., загиналите са 50 (7,47% от 669 загинали) – с 6 повече спрямо 2014 г., а ранените са 1066 (12,22% от 8720 ранени) – с 39 по-малко спрямо 2014 г.

Най-често ТПТП с пешеходци възникват в населените места на улични отсечки; в зоните между кръстовищата; на пешеходни пътеки; вследствие неправилно движение на пешеходците по платното или неправилно и внезапно навлизане в зоните на кръстовища; в районите на спирките на обществения транспорт и между паркирани автомобили, съчетано с несъобразена и превишена скорост от водачи на МПС.

*Навлизането в лентите за насрещно движение* е друга основна причина за настъпване на ТПТП. Тя се характеризира с това, че при много по-малък брой настъпили ТПТП – 261 (между 3 и 5 пъти по-малко), в сравнение с останалите причини броят на загиналите е 69 (един път и половина повече), а броят на ранените е 459. През 2014 г. ТПТП са били 249 – с 12 по-малко, загиналите са били 63 – с 6 по-малко, а ранените са били 407 – с 52 по-малко.

Заради *неправилни маневри* са допуснати 803 (11,53% от 6967 ТПТП, настъпили поради нарушение на водач) ТПТП с 48 (7,17% от 669 загинали) загинали и 949 (10,88% от 8720 ранени) ранени. За сравнение през 2014 г. поради тази причина ТПТП са били 720 – с 83 по-малко, загиналите са били 35 – с 13 по-малко, а ранените са били 857 – с 92 по-малко.

По причина *неправилно изпреварване* са допуснати 139 (2,00% от 6967 ТПТП, настъпили поради нарушение на водач) от ТПТП, но с 35 (5,23% от 669 загинали) загинали и 244 (2,80% от 8720 ранени) ранени. В сравнение с 2014 г. поради тази

причина ПТП са били 138 – с 1 по-малко, но загиналите са били 20 – с 15 по-малко, а ранените са били 221 – с 23 по-малко.

По причина *употреба на алкохол или друго упойващо вещество* са настъпили 192 (2,76% от 6967 ТПТП, настъпили поради нарушение на водач) ТПТП с 10 загинали (1,49% от 669 загинали) и 268 (3,07% от 8720 ранени) ранени. През 2014 г. ПТП са били 174 – с 18 по-малко, но загиналите са били 13 – с 3 повече, а ранените са били 234 – с 34 по-малко.

Друга основна причина за настъпване на ПТП е *поради нарушения на правилата за движение от пешеходци*. През 2015 г. по тази причина са настъпили 114 ПТП (1,58% от общия брой) с 14 загинали (1,98% от всички загинали и 8,54% от общо 164 загинали пешеходци) и 101 ранени (1,13%). От данните за нарушения, извършени от пешеходци, категорично се налага изводът, че преобладаващият брой ПТП при този вид нарушения е при съвина на водачите и пострадалите – най-често неправилно движение на пешеходец по платното и несъобразена или превишена скорост на водача в населено място.

Липсата на дисциплина от страна на пешеходците и недостатъчното обезопасяване на уличната и пътна мрежа, както и ниското ниво на квалификация на водачите и нетолерантното и агресивно поведение продължават да увеличават общото ниво на пътнотранспортния травматизъм през 2015 г. спрямо предходните две години.



**Фиг. 1. Относителен дял на основните причини за ПТП**

Пешеходците над 64-годишна възраст през последните пет години са най-уязвимата възрастова група участници в движението по пътищата, като за 2015 г. са загинали 83 (50,61% или половината от общия брой 164 загинали пешеходци). Ранени са 593 (30,24% или почти една трета от общия брой 1961 ранени пешеходци). Броят на загиналите пешеходци над 64 години при ТПТП представлява 11,72% от общия брой на всички 708 загинали участници в движението по пътищата. През 2015 г. не са постигнати целените резултати за намаляване на травматизма при тази група уязвими участници в движението по пътищата, а предприетите мерки не са оказали нужния ефект. Абсолютно необходимо е усилията да се насочат към намаляване на травматизма при тази възрастова група чрез осъществяване на дейности по

методическа помощ в областта на анализа, планирането и превенцията, както и чрез осъществяване на засилен и ефективен контрол върху превантивната дейност в ОДМВР.

През петгодишния период от 2011 г. до 2015 г. броят на общо пострадалите при ПТП възрастни пешеходци над 64 г. се отличава с тенденция на задържане, като се отчита намаление общо с 24. В частност при загиналите тенденцията е към увеличение, като се отчита увеличение общо със 17 човека.

Табл. 3. Загинали пешеходци на възраст над 64 г.

Година	Загинали (над 64 г.)	Ранени (над 64 г.)	Общ травматизъм – загинали ранени (над 64 г.)
2011	66	634	700
2012	67	567	634
2013	59	609	668
2014	77	666	743
2015	83	593	676

Фиг. 2. Брой на загиналите пешеходци на възраст над 64 г. по години

Като основна слабост може да се отчете, че няма приета система за оценка на реалните загуби от пътнотранспортните произшествия, което възпира сериозно инвестициите в тази насока; научно изследователската дейност е сведена до минимум и се забавя внедряването на положителните световни практики по безопасността на движението; няма разработен механизъм за финансиране на проекти свързани с безопасността на движението, включването на Фонд „Безопасност на движението в рамките на бюджета на МВР, ограничава съществено неговото ползване; за приетия като БДС международен стандарт за пътна безопасност ISO 39001:2012 „Системи за управление на безопасността на движението“ няма механизъм за прилагането му; не са конкретизирани отговорностите на местните власти, ръководителите на организации и институции относно безопасността на движението и др.

Сериозно отрицателно въздействие върху пътнотранспортната обстановка оказва предприетите действия свързани с контрола на скоростните режими. След като бяха премахнати от Закона за движението по пътищата текстовете за „лишаване от правоуправление“ при превишаване на скоростта над 30км/час, какъвто е немския опит) и от Наредбата за точковата система текстовете за отнемане на точки при превишаване на скоростта (какъвто прецедент няма в европейските държави), с цел облекчаване на прилагането на системата на „електронните фишове“, последва забрана от страна на Върховния административен съд използването на мобилните камери за издаване на електронни фишове и реално транспортната система остана без контрол за един продължителен период. Също така сериозни проблеми се появиха по отношение разширяването на системата от технически средства и системи за контрол на скоростните режими.

*Предложения за мерки, осигуряващи намаляване жертвите при ПТП:*

- Изготвяне на съвместен план за действие между общините и МВР. В плана да бъдат посочени уязвимите места за настъпване на ПТП в съответните населени места и да се предприемат действия за подобряване на инфраструктурата и упражняване на постоянен контрол на посочените в плана места. Периодично - на всеки три месеца - да се извършва мониторинг на пътно транспортната обстановка в общините, и да се актуализират местата за контрол. Контролът на уязвимите места е необходимо да бъде постоянен. Да се започне изграждането на центрове за наблюдение на трафика в общините с население над 100 000 души население, като се разпишат планове за действие, срокове и отговорници от страна на МВР и Общините. В центъра за управление на трафика е необходимо да работят съвместно служители на Пътна полиция и служители на общините;

- Областните управители да сформира постоянни щаботе от ръководни служители на всички институции имащи отношение към безопасността на движение в съответните области;

- Щабът да провежда заседание на всеки три месеца и на база изготвения мониторинг от Пътна полиция на пътно транспортната обстановка да предприема действия и възлага срокове на конкретни длъжностни лица за изпълнението им;

- В плана за действие е необходимо да се акцентира върху движението по пътното платно на пешеходците на възраст над 64 години. Да се изучат най-честите маршрути на движение на възрастните хора и се осигури тяхната безопасност;

- Да се провеждат разяснителни кампании насочени към възрастните хора;

- Да се увеличи контрола в месеците и дните, в които стават най-много ПТП с жертви;

- Да се използват медиите за информиране на гражданите за предприетите мерки;

- Изграждането на инфраструктура, целяща да намали скоростта, да защити уязвимите участници в движението, да раздели пешеходното от моторното движение по пътищата и др., да бъде подлагана на обществено обсъждане, като се допусне по-активно участие на НПО в разработването на планове за безопасно движение;

- Необходимо е Пътна полиция да разработи нови методи на контрол на движението, като се разшири кръгът от служители имащи право да упражняват контрол на ЗДП;

- Да се увеличи контрола с технически средства, като се достигнат поне нивата на 2013 година;

- Да се предприемат мерки за контрол при движението на велосипедистите и пешеходците;

- Необходимо е да се изготвят едногодишни планове за превенция. В тези планове да бъдат включени с конкретни инициативи представители на всички държавни институции имащи отношение към БД. Да се провеждат съвместни акции с НПО;

### **Заключение**

От всичко посочено дотук се налага извода, че Системата за управление на риска при ПТП не се управлява нито на национално, нито на областно ниво. Може да се отбележи, че отговорните длъжностни лица, които ръководят Системата за управление на риска от ПТП, не са предприели мерки за подобряване на взаимодействието между

различните организации участващи в процеса. Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите свързани с БДП, която се оглавява от Министъра на вътрешните работи е натоварена със задачата да управлява процеса по БДП на национално ниво. След 2012 година видимо този процес не се управлява. Това заключение се основава, както на резултатите от анализа, така също и на липсата на нови стратегически документи съобразени с международните стандарти. Областните управители са натоварени от Закона да провеждат държавната политика на областно ниво. Текстовете в стенограмите и изказванията на Министър-председателя ни дават основание да считаме, че БДП е приоритет на държавната политика. Засега, единственото което са направили Областните управители е, че през 2012 г. са изготвили Стратегии за подобряване на БДП. От тогава до сега няма данни да са предприели никакви действия по управлението на процеса. Не са сформирани постоянни действащи щабове към Областните администрации - в тях е необходимо да влязат представители на всички държавни и общински институции, както и експерти и НПО. Не е извършен мониторинг от изготвянето на Стратегията до момента. Не са изготвени планове за действие, в които да са поставени задачи за намаляване на жертвите от ПТП.

Всички тези заключения показват необходимостта от предлагане на нов подход и изготвяне на нови стратегически документи за управление на риска при ПТП.

### ***Използвана литература:***

1. Закон за министерството на вътрешните работи (Обн., ДВ бр.56 от 24 Юли 2015г.).
2. Закон за административните нарушения и наказания (Обн., ДВ, бр. 92 от 28 ноември 1969 г., с посл. изм. и доп.).
3. Закон за движението по пътищата (Обн., ДВ бр. 15 от 15.02.2013 г., в сила от 01.01.2014 г. посл. изм. и доп.).
4. Закон за автомобилните превози (Обн., ДВ бр. 107 от 2014 г., и бр. 14 от 2015 г.).
5. Извънреден доклад на ЦАУР публикуван на 15.05.2015г  
[http://riskmanagementlab.com/bg/index.php?id=products&categories\\_id\[0\]=9&categories\\_id\[1\]=10&products\\_id=92&tx\\_multishop\\_pi1\[page\\_section\]=products\\_detail](http://riskmanagementlab.com/bg/index.php?id=products&categories_id[0]=9&categories_id[1]=10&products_id=92&tx_multishop_pi1[page_section]=products_detail)
6. Статистически данни от сайта на ДОККБДП <http://dokkpbdp.mvr.bg/default.htm>