

# СРЕДНОСРОЧНА ПРОГРАМА

## „Управление безопасността на пътната инфраструктура“

### СЪДЪРЖАНИЕ

I. ВЪВЕДЕНИЕ.....	3
II. НОРМАТИВНА БАЗА.....	7
1. Закон за движение по пътищата.....	7
2. Закон за пътищата.....	8
3. Закон за устройство на територията.....	8
4. Правилник за приложение на Закона за движение по пътищата.....	8
5. Правилник за прилагане на Закона за пътищата.....	8
6. Наредба № 2 на МРРБ от 17 януари 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка.....	8
7. Наредба № 16 на МРРБ от 23 юли 2001 г. за временната организация на движението при извършване на строителството и ремонта по пътищата и улиците.....	9
8. Наредба № 17 на МРРБ от 23 юли 2001 г. за регулиране на движението със светлинни сигнали.....	9
9. Наредба № 18 на МРРБ от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци.....	9
10. Наредба № 5 на МРРБ и на МВР от 23.09.2003 г. за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия по пътищата (ПТП).....	9
11. Наредба № 1 на МТ от 4 април 2007 г. за минималните изисквания за безопасност в тунели по републиканските пътища, които съвпадат с трансевропейската пътна мрежа на територията на Република България.....	10
12. Методика на МВР за определяне на участъците с концентрация на ПТП - 1979 г.....	10
III. СЪСТОЯНИЕ НА ПРОБЛЕМА С БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕ ПО ПЪТИЩАТА.....	11
IV. ЦЕЛ НА ПРОГРАМАТА.....	14
V. АНАЛИЗ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ.....	15
VI. МЕРКИ И НЕОБХОДИМИ ДЕЙСТВИЯ.....	30
VII. СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ СЪКРАЩЕНИЯ.....	37
IX. ПРИЛОЖЕНИЯ.....	38

## **СРЕДНОСРОЧНА ПРОГРАМА „Управление безопасността на пътната инфраструктура“**

На 28.12.2006 г., на свое заседание Министерският съвет на Република България одобри Национална стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2007 – 2010 г., като възложи на отговорните ведомства да разработят свои програми с конкретни мерки.

В изпълнение на решението на МС, Министерът на транспорта одобри през февруари 2007 г. „Програма за действие за ограничаване на жертвите от пътно - транспортни произшествия за периода 2007 – 2010 г“ на Министерството на транспорта.

Настоящата средносрочна програма „Управление безопасността на пътната инфраструктура“ е разработена на основание чл.20, ал.1 от Закона за пътищата, чл.34, ал.1 от Правилника за неговото приложение и чл.39б, т.1 и т.2, във връзка с чл. 5, т.1 и чл. 6а, ал.1 от Устройствения правилник на Министерство на транспорта.

Тя е в допълнение на Програмата на Министерството на транспорта, в частта, касаеща пътната инфраструктура и има комплексен подход към решаването на проблемите с управлението на безопасността на пътищата.

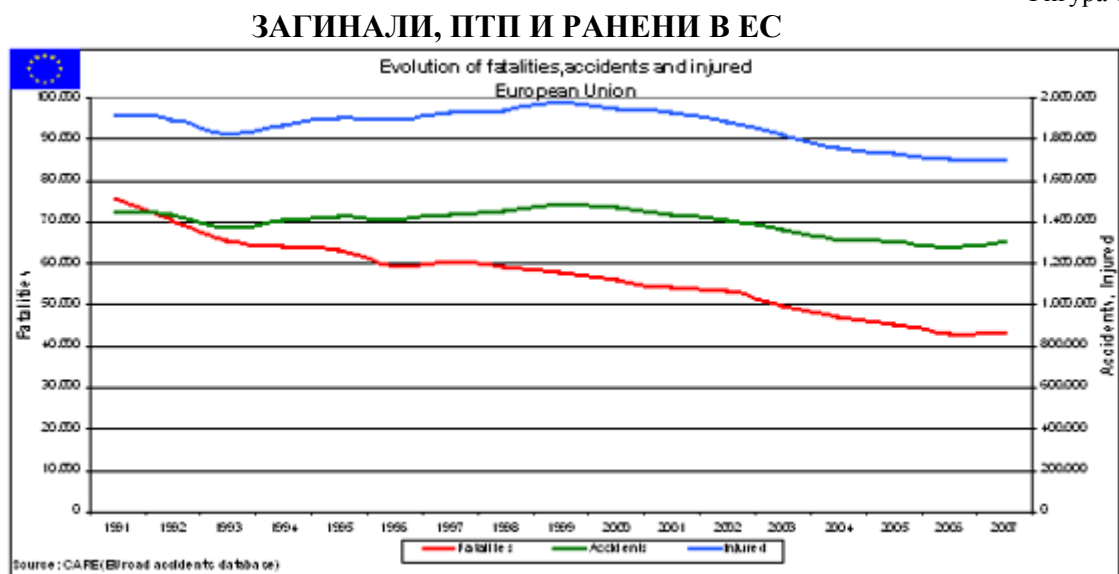


## I. ВЪВЕДЕНИЕ

С нарастване на моторизацията, безопасността на движение по пътищата се превърна в световен проблем. Според статистиката, жертвите на пътно транспортни произшествия /ПТП/ в България са средно около 1000 души на година - виж **Таблица 1**. Това изразено в стойност, като загуба за обществото, е сума от порядъка на 1 млрд. Евро, съгласно приетата в ЕС стойност на загубите от смъртни случаи.

В Бялата книга на Европейската комисия от 2001 г. за Европейска транспортна политика и Европейска програма за действие в областта на пътната безопасност от 2003 г., страните членки на Европейския съюз са оценили важността и значението на проблема, и са поставили като един от основните приоритети на Комисията повишаване безопасността по европейските пътища.

Фигура 1



- Загинали
- Пътно – транспортни произшествия
- Ранени

През 2007 г. в страните от Европейския съюз, в пътни произшествия загинаха **43 000** човека и около **1.7** милиона човека бяха ранени.

Генерирани от пътни инциденти икономическите загуби, се оценяват на около 200 млрд. евро, което кореспондира на приблизително **2%** от брутния национален продукт на страните от ЕС.

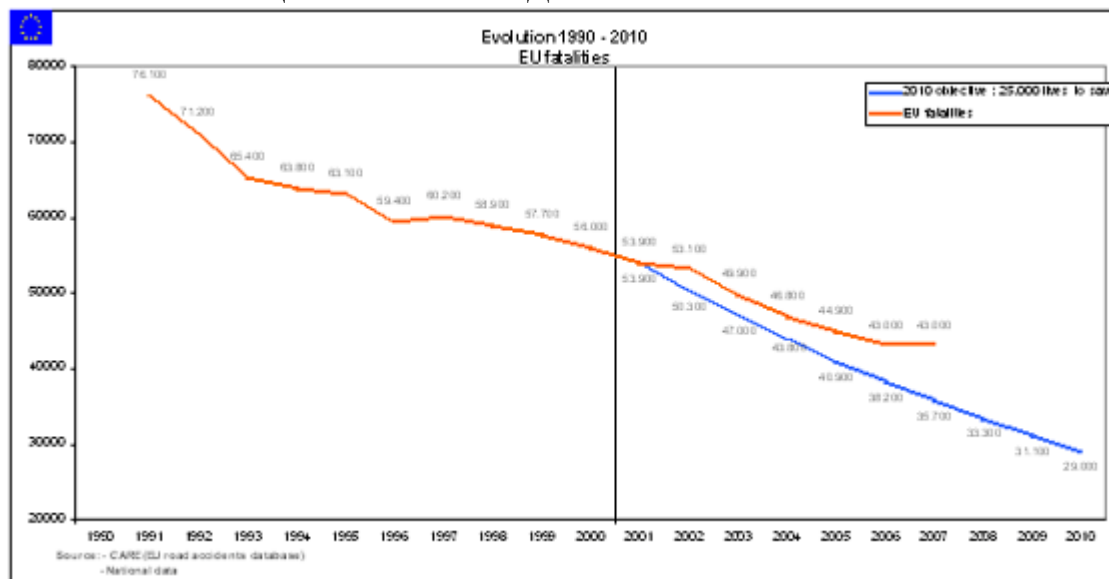
В тази връзка, оценявайки факта, че цената на мобилността е твърде висока, както и факта, че пътната безопасност е функция на много променливи, ЕК предприе редица мерки с цел намаляване жертвите при ПТП.

С Програмата за подобряване безопасността на движението по пътищата на страните членки на Европейския съюз, Веронската декларация от 2003 г. и Бялата книга е поставена цел до 2010 г. да се намалят броя на загиналите при пътнотранспортни произшествия по пътищата на ЕС с **50 % на принципа „СПОДЕЛЕНА ОТГОВОРНОСТ“**.

В следващите графики са представени целите, поставени от ЕК по години, в сравнение с реалното развитие на процеса.

Фигура 2

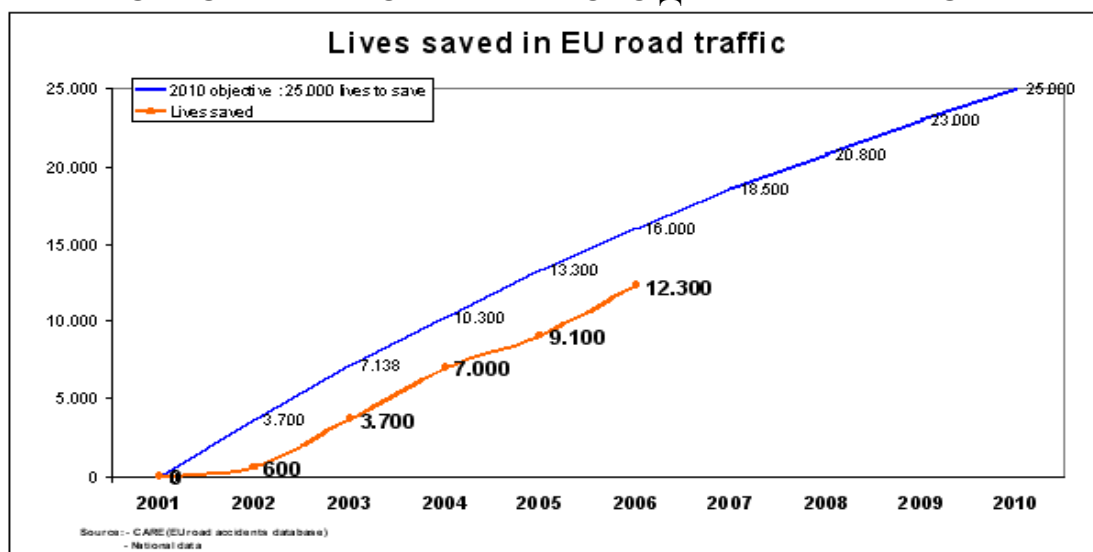
### РАЗВИТИЕ И ЦЕЛИ ЗА ПЕРИОДА 1990 – 2010 – ЗАГИНАЛИ ЗА ЕС



Цели до 2010 г.: да бъдат спасени 25 000 живота  
Загинали

Фигура 3

### СПАСЕНИ ЖИВОТИ В ПЪТНОТО ДВИЖЕНИЕ НА ЕС



Цели до 2010 г. – да бъдат спасени 25 000 живота  
Загинали

Поставените от Европейската комисия изисквания налагат предприемане на действия в три основни направления:

- по отношение на водачите на пътни превозни средства (ограничаване на скоростта на движение, задължително използване на колани, засилване на контрола и наказателните мерки за шофиране след употреба на алкохол и превишаване на скоростта, периодично обучение и проверка на знанията на водачите и т.н.);

- по отношение на самите пътни превозни средства (типично одобряване на МПС, задължителни въздушни възглавници, монтиране на допълнителни огледала за задно виждане, светлини през цялото денонощие и др.);
- по отношение на пътната инфраструктура (проектиране, сигнализация, управление и одит на пътните проекти и специално на участъците с концентрация на пътено – транспортни произшествия).

По първите две направления са предприети редица действия на европейско ниво, но по отношение на пътната инфраструктура все още липсват конкретни инициативи. Много от администрациите на страните членки, в рамките на своите бюджети, предприемат определени дейности в тази насока.

**Значителен напредък по показателя пътна безопасност се наблюдава за пътищата, оборудвани със системи за контрол и управление на трафика, базирани на информационни и комуникационни технологии, макар използването на такива технологии да не е все още систематично.**

В тази връзка, Европейската комисия (ЕК), по искане на Европейския парламент (ЕП), бе приканена да изготви насоки за управление на високо рисковите участъци на пътищата и за одит на пътната безопасност. В отговор на това и като част от по-нататъшните законодателни стъпки с оглед изпълнение на целите на Програмата за действие на Комисията в областта на пътната безопасност от 2003 г. (Commission's 2003 Road Safety Action Programme), ЕК представи през октомври 2006 г. на Съвета и на Европейския парламент проект на **Директива, касаеща управление безопасността на пътната инфраструктура**. Основната цел на предложението е гарантиране съобразяването с изискванията за безопасност във всички фази на планиране, проектиране и експлоатация на пътната инфраструктура, в рамките на Транс-европейските мрежи (TEN-T).

Проектът на Директивата поставя еднакви минимални изисквания за безопасност на инфраструктурата на страните членки и съдържа четири инструмента:

- ✓ **оценка на въздействието на пътната безопасност**, с цел подпомагане на вземащите решения при преценката им за развитие на нови пътища, или за значителни промени в експлоатацията на съществуващи пътища;
- ✓ **одити на пътната безопасност**, които да осигурят независим контрол и препоръки за техническо удостоверяване на проектите на нови пътища, или на проектите за рехабилитация на съществуващи такива;
- ✓ **управление на безопасността на мрежите**, като целта е да се фокусират усилията върху участъците с висока концентрация на пътни произшествия;
- ✓ **инспекции за безопасност**, като неизменна част от поддръжката на пътищата.

Очаква се Директивата да бъде приета от Европейския парламент през 2008 г., след което в рамките на двугодишен срок страните членки трябва да хармонизират законодателството си.

В своята работна програма, свързана с пътната безопасност, Европейската комисия е представила редица конкретни мерки, за чиято реализация са отговорни Европейският съюз и държавите-членки. Европейската харта за пътна безопасност, от своя страна, е призивът към всички социални групи да вземат участие в тази съвместна работа и да предприемат конкретни практически мерки за нейното осъществяване (**Приложение 1**).

Тя се явява проява на поетата от всички организации отговорност за достигане на общата цел – намаляване наполовина на броя на жертвите по пътищата до 2010 г. Хартата представлява обръщение към всички граждански организации да дадат осезаем принос и да бъдат движеща сила за повишаване на пътната безопасност в Европа. Европейската харта е

форум за подписаните я организации да обменят опит и нови идеи, включително и в международен план, в своите усилия за подобряване сигурността на европейските пътища.



## II. НОРМАТИВНА БАЗА

Действащото в Република България законодателство, отнасящо се до управлението безопасността на пътната инфраструктура, включва:

- ✓ **Закон за устройство на територията;**
- ✓ **Закон за пътищата;**
- ✓ **Закон за движение по пътищата;**
- ✓ **Правилници за приложение на законите;**
- ✓ **Наредба за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия по пътищата;**
- ✓ **Методика за откриване на пътни участъци с концентрация на пътнотранспортни произшествия и др. нормативни и поднормативни документи, които са разгледани по-долу.**

### 1. Закон за движение по пътищата

Основният закон, насочен към безопасността на пътната инфраструктура, е **Закон за движение по пътищата**. Съгласно **чл.1, ал.1** от него, той урежда правилата за движение по пътищата, отворени за обществено ползване, изискванията към пътните превозни средства за участие в движението по тези пътища, изискванията за правоспособност на водачите на пътните превозни средства, правата и задълженията на участниците в движението и на съответните служби и длъжностни лица. Целта на този закон е да се опазват животът и здравето на участниците в движението по пътищата, да се улеснява тяхното придвижване, да се опазва имуществото на юридическите и физическите лица, както и околната среда от замърсяването от моторните превозни средства. Изяснени са принудителните мерки, които се прилагат, наказанията за нарушаване на разпоредбите на този закон и на издадените въз основа на него нормативни актове.

Съгласно **§11 от преходните и заключителни разпоредби на Закона за движение по пътищата**, изпълнението му се възлага на:

- ✓ министъра на транспорта;
- ✓ министъра на вътрешните работи;
- ✓ министъра на регионалното развитие и благоустройството;
- ✓ министъра на образованието и науката;
- ✓ министъра на здравеопазването;
- ✓ министъра на земеделието и горите;
- ✓ министъра на икономиката и енергетиката;
- ✓ министъра на финансите;
- ✓ министъра на околната среда и водите;
- ✓ областните управители;
- ✓ кметовете на общини.

Към Министерския съвет, на основание **§1, ал.1 от Допълнителните разпоредби на Закона за движение по пътищата**, е създадена "Държавно-обществена консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата" за координиране на действията между държавните органи и обществеността във връзка с проблемите на безопасността на движението по пътищата. Статутът на комисията е подробно описан в **Постановление №220 на Министерски съвет от 03.10.2003 г. – виж Приложение 2.**

## **2. Закон за пътищата**

**Законът за пътищата** урежда обществените отношения, свързани със собствеността, ползването, управлението, стопанисването, изграждането, ремонта, поддържането и финансирането на пътищата в Република България. Този закон е насочен към развитие и подобряване на пътната инфраструктура, което е предпоставка за нейната безопасност.

Изпълнението на **закона за пътищата** се възлага на **министъра на финансите, министъра на транспорта и министъра на регионалното развитие и благоустройството (§11 от преходни и заключителни разпоредби на Закона за пътищата).**

## **3. Закон за устройство на територията**

**Законът за устройство на територията** урежда обществените отношения, свързани с устройството на територията, инвестиционното проектиране и строителството в Република България. По този начин той има отношение към изграждането на пътната инфраструктура и техническите параметри на пътищата.

Съгласно §30 от заключителните разпоредби на **Закона за устройство на територията**, изпълнението му се възлага на **министъра на регионалното развитие и благоустройството.**

## **4. Правилник за приложение на Закона за движение по пътищата**

**Правилникът за приложение на Закона за движение по пътищата** регламентира изискванията към пътните превозни средства, правото и свидетелствата за управление на моторни превозни средства, регулирането на движението, пътните знаци, пътната маркировка, маневрите и сигналите, специалните правила за някои участници в движението, превоза на товари и пътници и правомощията на органите за контрол. По този начин правилника за движение по пътищата има отношение към безопасността на пътната инфраструктура. Съгласно §7 от преходните и заключителни разпоредби на Правилника, неговото изпълнение се възлага на **министъра на вътрешните работи, на министъра на транспорта и на министъра на териториалното развитие и строителството (понастоящем министъра на регионалното развитие и благоустройство)**, в съответствие с тяхната компетентност.

## **5. Правилник за прилагане на Закона за пътищата**

**Правилникът за прилагане на закона за пътищата** урежда условията и редът за прилагане на Закона за пътищата, както и правата и задълженията на държавните и общинските органи, физическите и юридическите лица при неговото прилагане.

Наред с разгледаните до тук закони, в действащото в Република България законодателство, са приети и различни наредби, отнасящи се до пътната инфраструктура и безопасността на движение по пътищата. Това са:

## **6. Наредба № 2 на МРРБ от 17 януари 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка**

Определя видовете пътна маркировка, условията, реда и правилата за използването и за сигнализацията на пътища, отворени за обществено ползване (чл.1 от **Наредба № 2**).



## **7. Наредба № 16 на МРРБ от 23 юли 2001 г. за временната организация на движението при извършване на строителството и ремонта по пътищата и улиците**

С Наредбата се определят условията, редът, видът и начинът на поставяне на пътна маркировка, пътни знаци, пътни светофари и други средства за сигнализация при въвеждане на временна организация на движението, когато се извършва строителство и ремонт по пътищата и улиците.

Със Заповед № РД-02-14-1142/23.10.07 г. на министъра на регионалното развитие и благоустройството е сформирана работна група от представители на всички заинтересовани ведомства, която работи по промени в **Наредба № 16** от 23 юли 2001 г.

## **8. Наредба № 17 на МРРБ от 23 юли 2001 г. за регулиране на движението със светлинни сигнали**

Определя видовете светлинни сигнали, които се използват за регулиране движението на пътните превозни средства и на пешеходците по пътищата, отворени за обществено ползване, както и условията, редът, местоположението, начина на поставяне и изискванията към пътните светофари, които подават светлинни сигнали (**чл.1 от Наредба №17**).

## **9. Наредба № 18 на МРРБ от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци**

Определя видовете пътни знаци и другите средства за сигнализиране на пътищата, както и условията, редът и правилата за тяхното използване за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване (**чл. 1 от Наредба № 18**).

## **10. Наредба № 5 на МРРБ и на МВР от 23.09.2003 г. за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия по пътищата (ПТП).**

Тя определя редът за установяване и обезопасяване на тези участъци по пътищата, отворени за обществено ползване. По този начин се цели определянето на пътни участъци, за които е необходимо да се предвидят и изпълнят допълнителни мероприятия за подобряване на пътните условия и на организацията на движението. След определянето на тези участъци, администрацията, управляваща пътя, или собственикът на пътя предприема необходимите действия за ограничаване на причините, довели до концентрация на ПТП, съгласно **чл.4 от Наредба № 5**.

Задълженията по воденето на отчети за ПТП, техните анализи и ежегодното изработване на списъци с участъци с концентрация на ПТП, са на службите за контрол на Министерство на вътрешните работи (МВР). Изработените информации и анализи за най-вероятните причини за концентрацията на ПТП се предоставят ежегодно до 30 април на Държавно–обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата към Министерски съвет (**чл. 5, ал.1 от Наредба № 5**).

Съгласно **чл.10, ал.1 от Наредба № 5**, дейността по обезопасяването на участъците с концентрация на ПТП се планира от администрацията, управляваща пътя, или от неговия собственик, в рамките на оперативна програма за незабавни мероприятия по обезопасяване и средносрочна програма за период от 5 години. Тези програми служат за планиране и отчитане на дейностите по обезопасяване на участъците с концентрация на ПТП и се представят пред Държавно–обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата към Министерски съвет.

На основание промяна в **Наредба № 5** за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия по пътищата, е назначена Постоянна комисия, която извършва огледи, анализира причините за възникване на ПТП, констатирани от органите на МВР и посочва мероприятия за обезопасяването им.

## **11. Наредба № 1 на МТ от 4 април 2007 г. за минималните изисквания за безопасност в тунели по републиканските пътища, които съвпадат с трансевропейската пътна мрежа на територията на Република България**

С нея се определят минимални изисквания за безопасност в тунелите с цел да се предотвратят и ограничат последиците от пътнотранспортни произшествия и други критични събития, които могат да застрашат човешкия живот, конструкцията и съоръженията или да предизвикат замърсяване на околната среда (**чл.1, ал.1 от Наредбата**). Изискванията на тази Наредба се прилагат за всички тунели по републиканските пътища, които съвпадат с трансевропейската пътна мрежа на територията на Република България и имат дължина, по-голяма от 500 m, независимо дали са в експлоатация, в период на изграждане или проектиране.

Наказанията, които се предвиждат за различните нарушения, отнасящи се пряко или косвено до пътната безопасност, са намерили отражение в следните нормативни актове:

## **12. Методика на МВР за определяне на участъците с концентрация на ПТП - 1979 г.**

Тя дава определения за концентрация на ПТП и участък с концентрация на ПТП, и въз основа на това предлага методи за откриването на тези участъци по пътищата извън населените места (без автомагистралите).

От изложеното до тук е видно, че за осигуряване на безопасността на пътната инфраструктура са предвидени мерки, които са намерили отражение в много нормативни актове, но липсва единен нормативен документ, който да обхваща всички аспекти на проблема, като същевременно отговорностите са разпределени по отделните ведомства, в зависимост от техните компетенции.

От законова гледна точка, възможностите за финансиране на мерки за подобряване на безопасността на пътищата са регламентирани в Закона за пътищата. Съгласно чл. 44в, т.4 в бюджета на Национална агенция „Пътна инфраструктура“ се предвиждат и извършват разходи за финансиране на дейностите по експлоатацията, поддържането, ремонта и реконструкцията на републиканските пътища, за които се заплащат винетни такси, включително дейности по установяване и отстраняване на причините и условията за възникване на пътнотранспортните произшествия по републиканските пътища и за публикации и информационни кампании за подобряване на безопасността на движението.

Чл.49 от Закона за пътищата указва приоритетите за финансиране на разходите от бюджета на Фонд „РПИ“. Съгласно т.7 това са и разходи за национални и общински програми за повишаване на безопасността на движението по републиканските и общинските пътища.

### III. СЪСТОЯНИЕ НА ПРОБЛЕМА С БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕ ПО ПЪТИЩАТА

През последните 20 години са предприемани редица мерки и действия в посока подобряване на пътната безопасност.

Правителството на Република България със свое Решение № 192 от 22.03.2004 г., (**Приложение 3**) прие мерки за подобряване на безопасността на движението по пътищата. В изпълнение на тях бе разработена и приета от Министерски съвет **Национална програма за подобряване състоянието на безопасността на движението по пътищата на страната за периода 2004 – 2006 г.** В изпълнение на правителствените решения, отговорните министерства изготвиха свои програми за осигуряване безопасността на движението по пътищата. Такива програми бяха разработени и от Областните управи.

С **Решение № 603 от 11 август 2006 г. на Министерски съвет (Приложение 4)** бяха одобрени мерки за подобряване безопасността на движение по пътищата, които ангажират редица ведомства: **Министерство на здравеопазването, Комисията за финансов надзор, Министерство на регионалното развитие и благоустройството, Министерство на транспорта, Министерство на финансите и Държавно–обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата.**

По-конкретно, **Решение № 603** предвижда:

✓ Министърът на регионалното развитие и благоустройството, министърът на вътрешните работи и областните управители, съвместно с кметовете на общините, местните подразделения и държавни структури, да изработят конкретни мерки за намаляване жертвите на ПТП в населени места до 31 октомври 2006г.;

✓ Министърът на транспорта, съвместно с министърът на вътрешните работи до 30 септември 2006 г. да предприемат съвместни мерки за подобряване нивото на безопасност на обществените превози на пътници и товари;

✓ Министърът на регионалното развитие и благоустройството, министърът на образованието и науката, министърът на вътрешните работи и Националното сдружение на общините в Република България до 15 септември 2007 да разработят програма за подобряване на организацията и безопасността на движението в районите на детските заведения и училища;

✓ Председателят на Държавната обществено-консултативна комисия по проблемите по безопасността на движението по пътищата до 30 ноември 2006 г. да внесе в Министерския съвет **Национална стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2007 – 2010 г.** и конкретна програма за действие.

**Националната стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2007 – 2010 г.,** бе приета с Решение на Министерски съвет от 28.12.2006 г. Тя разглежда различните аспекти на пътната безопасност, а именно:

- ✓ безопасно поведение на участниците в движението;
- ✓ повишаване безопасността на пътната инфраструктура;
- ✓ безопасни моторни превозни средства;
- ✓ засилена контролна дейност;
- ✓ усъвършенстване на нормативната база;
- ✓ повишаване на гражданската информираност;
- ✓ международна дейност;

- ✓ и подобряване управлението на безопасността на движение.

Мерките в националната стратегия, разписани за пътната инфраструктура, са адекватни и тяхното реализиране би допринесло за подобряване на безопасността, но за съжаление те стоят неориентирано, без да са посочени институциите, отговорни за тяхното изпълнение, нито конкретното разпределение на отговорностите, нито необходимите средства за реализирането им.

На своето заседание от 28.01.2006 г., МС възложи в срок до 15 февруари 2007 г. министрите на транспорта, на вътрешните работи, на регионалното развитие и благоустройството, на образованието и науката, на здравеопазването, на земеделието и горите и на икономиката и енергетиката да разработят конкретни програми за действие за ограничаване на жертвите от ПТП.

В изпълнение на т. 2, буква “а” от Протокол № 53 по т. 3 от дневния ред от това заседание, бе разработена и през февруари 2007 г. одобрена от Министъра на транспорта , **„Програма за действие за ограничаване на жертвите от пътно транспортни произшествия за периода 2007-2010 г.”** на Министерството на транспорта (Приложение 5).

Основните цели на програмата са Министерство на транспорта да даде своя принос за реализиране на поставената цел с Бялата книга и последващите я програми и декларации на европейския съюз за намаляване на жертвите на ПТП с 50% на принципа „Споделена отговорност” и изпълнение на основните насоки на Националната стратегия - ограничаване на броя на пътнотранспортните произшествия и последиците от тях, и намаляване на броя на загиналите.

Програмата разглежда шест основни направления:

- ✓ **човешки фактор;**
- ✓ **пътна инфраструктура;**
- ✓ **пътни превозни средства;**
- ✓ **контролна дейност;**
- ✓ **национални кампании и**
- ✓ **международно сътрудничество.**

През 2007 г. между Правителството на Република България и Международната банка за възстановяване и развитие (Световна банка) бе подписан договор за реализация на „Проект за рехабилитация на пътната инфраструктура”. В този проект, по Компонент 3, са предвидени средства за подобряване на пътната безопасност. За първи път се поставя основата за целенасочено и планирано въздействие по отношение на безопасността на движение по пътищата във всички нейни аспекти в т.ч. и управление безопасността на пътната инфраструктура.

Във връзка с това беше възложено изработване на план за действие на датската фирма „COWI консултанти”. В документа консултантската фирма предвижда отделни планове за действие за различните сектори, имащи отношение към безопасността на пътната инфраструктура. За всеки сектор са предвидени по няколко краткосрочни и средносрочни действия, чието осъществяване ще доведе до подобряване на пътната безопасност.

Проектопланът за действие бе представен пред заинтересованите правителствени и неправителствени институции на семинар през месец декември 2007 г. в София. По време на семинара бе направено свободно обсъждане на предложените мерки от всички участници. Бяха коментирани дейностите и инициативи, които са предприети от различните министерства и заинтересовани страни и бяха потърсени конкретни препоръки и идеи от участниците, които да бъдат отразени в окончателния вариант на документа.

Целта на обсъждането бе консолидиране на описанието на дейностите на всички участници в един кратък документ.

Окончателният доклад на „COWI консултанти“ беше предаден през месец февруари 2008 г.

Извършените проучвания от страна на експертите на Световната банка констатират съществени слабости в административния капацитет и структурите във ведомствата, имащи отношение към безопасността на движение, които са разгледани в общите изводи.

Според доклада, екипът на Консултанта установява следните основни слабости, които биха могли да възпрепятстват изпълнението на една целенасочена стратегия за безопасност:

- Не е насочено внимание върху измерването на резултатите;
- Намесите в областта на стандартите за безопасност и прилагане на закона са слаби или не съществуват изобщо;
- Организационната рамка за прилагането на мерките е накъсана и със слаба координация.

В доклада ясно се подчертава, че с изключение на МТ, „за никоя друга заинтересована страна в рамките на Комисията по пътна безопасност няма данни да разполага с план за действие или дори с каквито и да било цели за подобряване на безопасността по съответната част от ресорните им дейности“.



## IV. ЦЕЛ НА ПРОГРАМАТА

**Настоящата средносрочна програма има за цел подпомагане формирането на политиката на Република България и Министерство на транспорта за подобряване безопасността на пътната инфраструктура и планирането на конкретни действия за нейното изпълнение.**

Тя е насочена към доразвиване на идеите за подобряване безопасността на пътната инфраструктура, залегнали в програмата за действие за ограничаване на жертвите от ПТП за периода 2007 – 2010 г. на Министерство на транспорта. Нейна главна задача е да даде основните насоки при управление и подобряване безопасността на пътната инфраструктура.

Средносрочната програма ”УБПИ” е многокомпонентна, като се очаква тя да се изпълняват от различни институции, поради действащата структура на управление на пътната инфраструктура.

Мерките по настоящата програма са насочени към изпълнение на основните приоритети от „Програма за действие, за ограничаване на жертвите от ПТП за периода 2007 – 2010 г.” на Министерството на транспорта, а именно:

1. На база изготвения от МВР и Фонд „РПИ” (понастоящем НАПИ) документ за местата с повишена концентрация на ПТП по Републиканската пътна мрежа, дирекция „Планиране и контрол на пътната инфраструктура” (понастоящем „Политика в пътната инфраструктура”/ППИ), съвместно с Фонд „РПИ”/ НАПИ, да изготвят оперативен план с конкретни мерки и срокове за отстраняване на основните причини за тяхното възникване.

2. Създаване практика при изготвяне на проучвания и проекти за рехабилитация и реконструкция на пътни участъци от пътната мрежа да се изисква от възложителя – Фонд “РПИ”/ НАПИ, общини и др. проектите да съдържат специална част (раздел), третиращ конкретни мерки за подобряване на безопасността за местата с повишена концентрация на ПТП. Контролът да се осъществява от дирекция „ПК на ПИ”/ ППИ.

3. Разширяване на информацията на сайта на фонд РПИ/НАПИ и други информационни сайтове с най-голям достъп от населението, за пътната обстановка с актуална информация за най-опасните в момента участъци от републиканската пътна мрежа.

4. Реализиране от страна на фонд РПИ/НАПИ на пълно обследване на състоянието на всички предпазни съоръжения по пътищата - огради, бализи, стълбчета и др. (като окомплектовка и отклонения от нормите) и съставяне на финансов и времеви план за тяхното възстановяване, под контрола на дирекция „ПК на ПИ”/ ППИ.

5. Дирекция „ПК на ПИ”/ ППИ да разработи предложение за актуализиране на нормативната база с оглед поетапно въвеждане на съвременни електронни системи за наблюдение, контрол и оповестяване на отделните служби – пътна полиция, пътна помощ, бърза помощ и пожарна, като се започне с местата с най-голяма концентрация на ПТП.

6. Дирекция „ПК на ПИ”/ ППИ, съвместно с Фонд „РПИ”/НАПИ, да проучат възможностите за въвеждането на най-подходящите за нашите климатични условия съоръжения за сепариране (разделяне) на движението в най-натоварените периоди от годината. Да се изготвят правила за поставяне, експлоатация и съхранението им.

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

8. Разработване на програма за определяне на рисковите прелези и конкретни мерки за обезопасяването им.

9. Актуализиране на подзаконовите нормативни актове, регламентиращи дейностите по жп прелезите, в съответствие с измененията в българското законодателство и европейските стандарти и практики.

## V. АНАЛИЗ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ

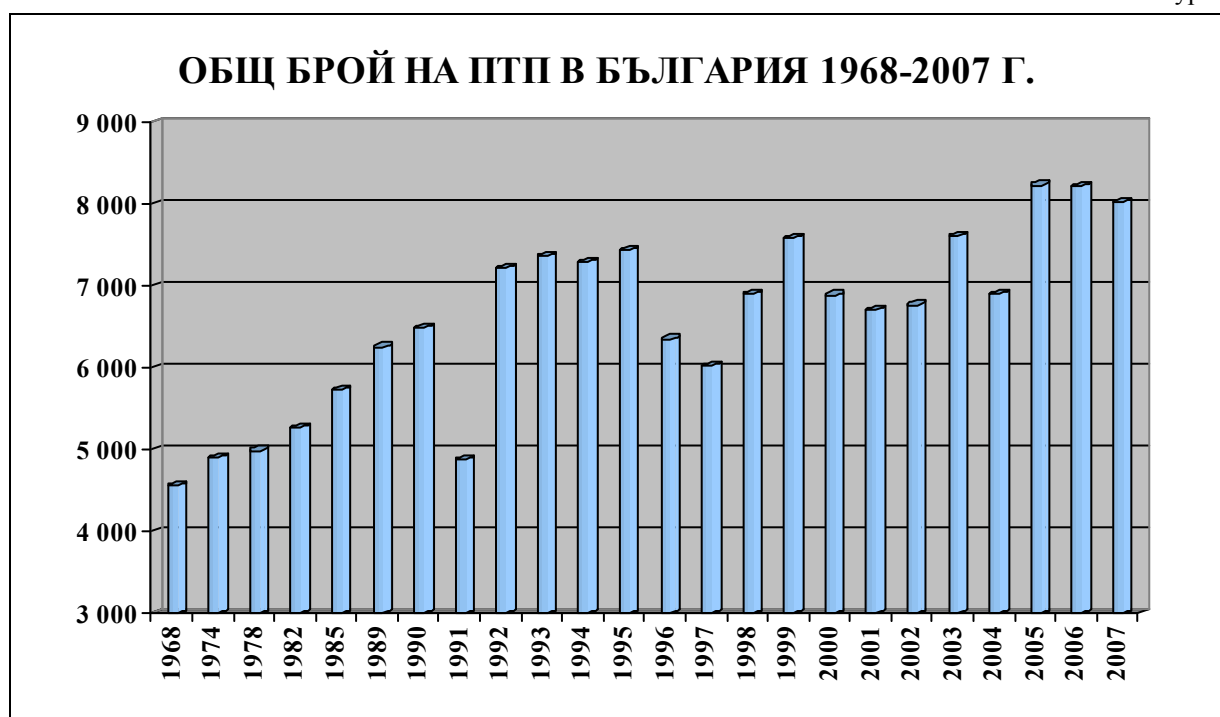
Данните за настъпилите пътно – транспортни произшествия за периода от 1968 до 2005 г., броя на убитите и ранените в тях, са представени в следващата таблица.

Таблица 1

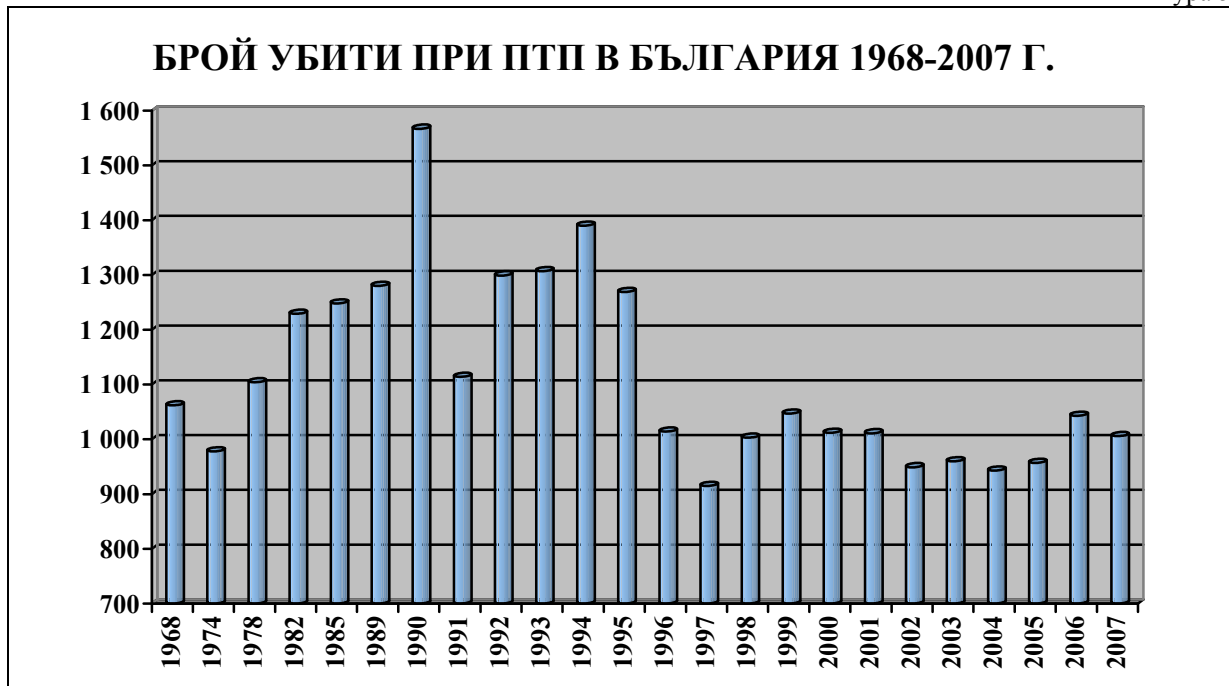
Година	Брой на ПТП	Убити	Ранени	Общо МПС	Водачи
1968	4572	1062	4137	491 605	890 737
1974	4896	978	4932	1 155 063	1 296 691
1982	5264	1229	5687	1 791 682	2 120 186
1989	6254	1280	6656	2 237 484	2 876 294
1990	6478	1567	6822	2 322 152	2 986 141
1991	4875	1114	5168	2 404 799	3 089 346
1992	7206	1299	8254	2 504 991	3 173 935
1993	7355	1307	8548	2 645 964	3 277 533
1994	7288	1390	8441	2 762 062	3 373 838
1995	7435	1269	8717	2 847 607	3 467 954
1996	6351	1014	7325	2 925 735	3 596 369
1997	6018	915	7007	2 961 221	3 679 759
1998	6905	1003	7980	3 046 529	3 774 667
1999	7586	1047	9098	3 162 560	3 858 326
2000	6886	1012	8030	3 262 279	3 894 192
2001	6709	1011	7984	3 373 857	3 894 204
2002	6767	949	8099	3 512 324	4 056 168
2003	7612	960	8488	3 842 253	4 242 311
2004	6905	943	9308	3 902 542	4 340 673
2005	8224	957	10112	3 301 569	4 105 838
2006	8222	1043	10215	2 245 244	4 201 761
2007	8011	1006	9828	2 628 680	4 332 335

Представени в графичен вид, тези данни изглеждат по следния начин:

Фигура 4

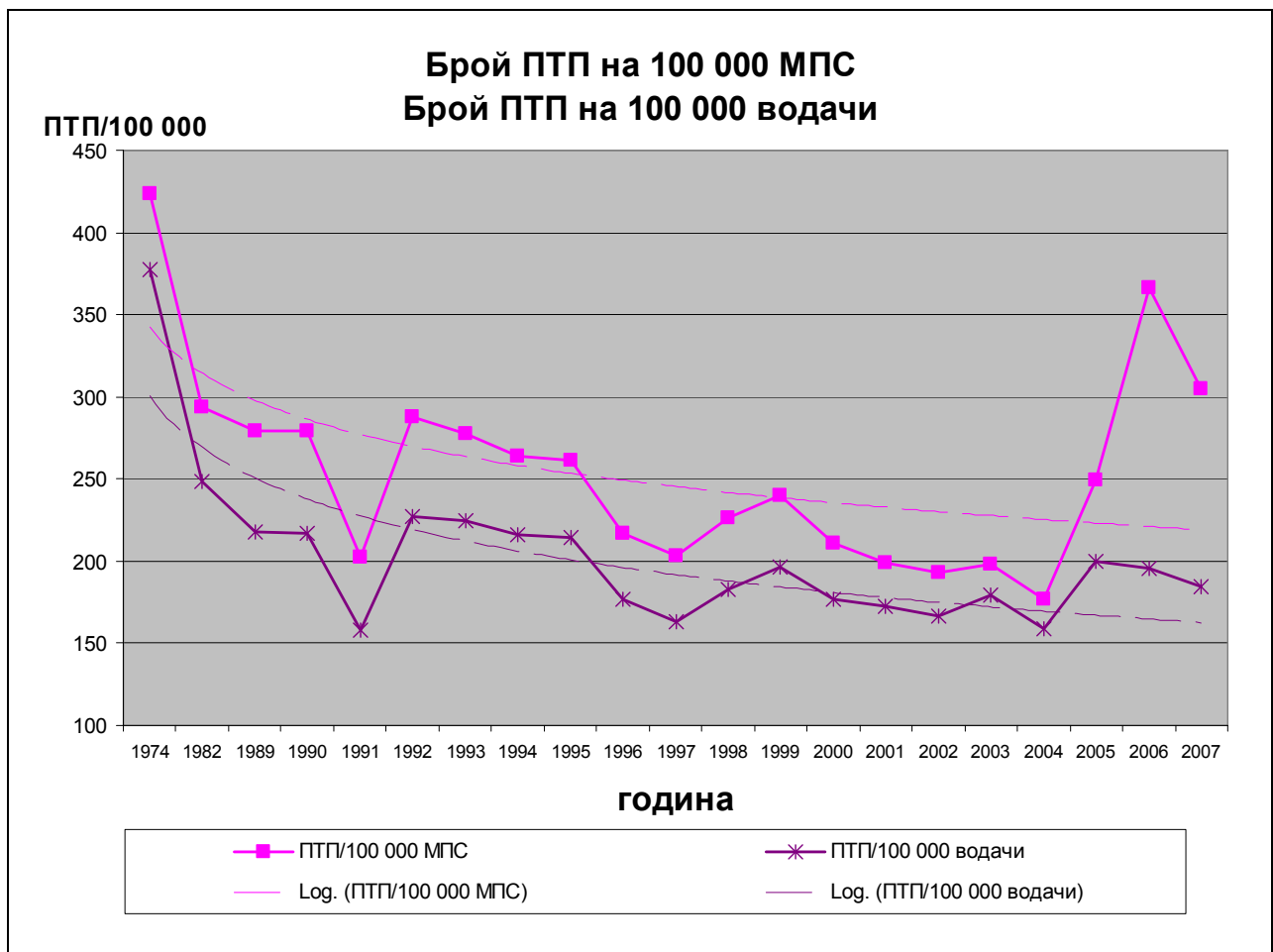


Фигура 5



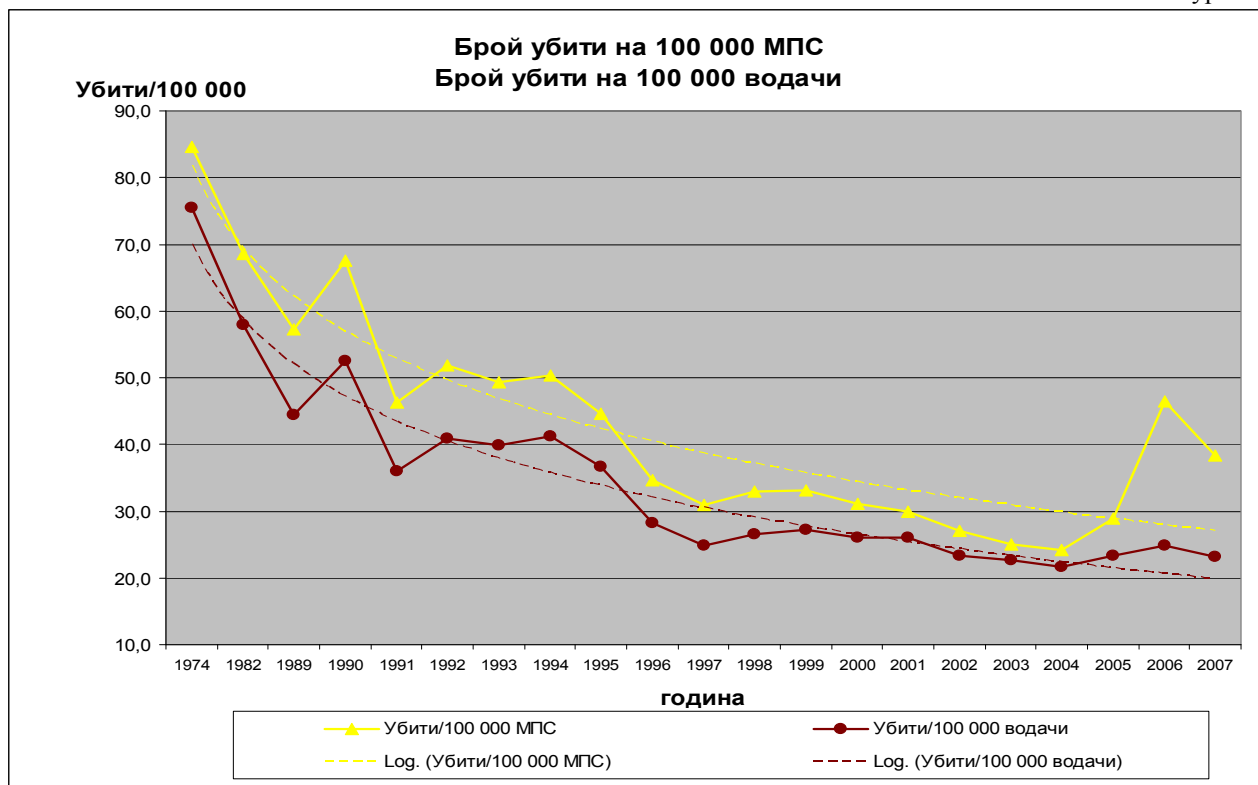
В следващите графики са дадени същите данни, но отнесени към броя на регистрираните моторни превозни средства и броя на правоспособните водачите.

Фигура 6

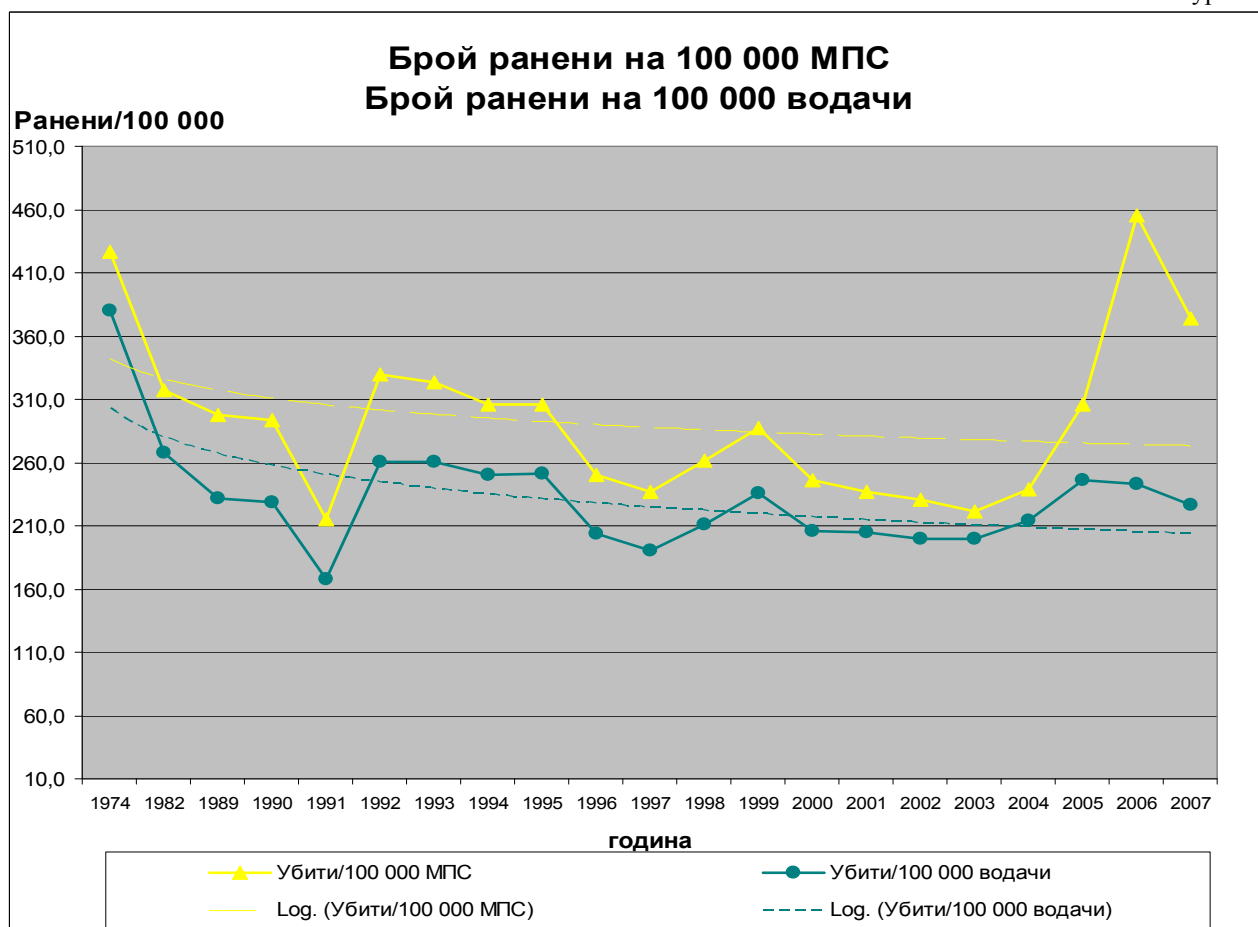




Фигура 7



Фигура 8



От направения анализ на горните статистики е видно, че в последните 10-12 години се наблюдава трайно увеличение на броя на ПТП, като броя на загиналите варира в границите от 900 – 1043 човека.

За същия период се отчита тенденция за намаляване броя на ПТП и загиналите, отнесено към 100 000 МПС и водачи, но данните не позволяват да се направят общи изводи, поради служебно извършената пререгистрация на МПС през 2005 и 2006 г. при която са отписани и бракувани над 1 650 000 броя.

В следващите таблица са представени причините за ПТП, броя на убитите и ранените по вид на произшествието за 2006 и 2007 г.

Таблица 2

**ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ, УБИТИ И РАНЕНИ ПО ВИД НА ПРОИЗШЕСТВИЯТА**

Вид на произшествията	от 01/01/06 до 31/12/06 год.						от 01/01/07 до 31/12/07 год.					
	произшествия		убити		ранени		произшествия		убити		ранени	
	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%
<b>Общо</b>	<b>8222</b>	<b>100</b>	<b>1043</b>	<b>100</b>	<b>10215</b>	<b>100</b>	<b>8011</b>	<b>100</b>	<b>1006</b>	<b>100</b>	<b>9828</b>	<b>100</b>
Сблъскване между МПС	2242	27,3	309	29,6	3512	34,4	2168	27,1	280	27,8	3264	33,2
Блъскане в движешо се отпред МПС	277	3,4	46	4,4	371	3,6	290	3,6	30	3,0	419	4,3
Блъскане в спряло МПС	250	3,0	28	2,7	304	3,0	228	2,8	17	1,7	313	3,2
Преобръщане на МПС на пътя	178	2,2	7	0,7	211	2,1	168	2,1	14	1,4	218	2,2
Преобръщане на МПС извън пътя	697	8,5	101	9,7	954	9,3	706	8,8	92	9,1	962	9,8
Блъскане в препятствие на пътя	34	0,4	2	0,2	40	0,4	28	0,3	1	0,1	38	0,4
Блъскане в стълб	278	3,4	36	3,5	382	3,7	256	3,2	48	4,8	328	3,3
Блъскане в дърво	573	7,0	140	13,4	771	7,5	529	6,6	131	13,0	687	7,0
Блъскане в предпазна ограда	277	3,4	31	3,0	367	3,6	262	3,3	39	3,9	333	3,4
Блъскане на МПС от влак	4	0,0	3	0,3	3	0,0	10	0,1	4	0,4	17	0,2
Блъскане на пешеходец	2504	30,5	268	25,7	2344	22,9	2465	30,8	263	26,1	2342	23,8
Блъскане на велосипедист	430	5,2	37	3,5	402	3,9	442	5,5	45	4,5	409	4,2
Блъскане на каруца	109	1,3	9	0,9	148	1,4	106	1,3	16	1,6	124	1,3
Блъскане на животно	26	0,3	1	0,1	30	0,3	22	0,3	3	0,3	21	0,2
Падане на пътник	106	1,3	6	0,6	105	1,0	96	1,2	6	0,6	92	0,9
Друг вид	237	2,9	19	1,8	271	2,7	235	2,9	17	1,7	261	2,7

**Източник:** КАТ – Пътна полиция

От данните по-горе е видно, че голям дял от общия брой имат единичните ПТП, при които автомобилът се преобръща или се блъска в различни препятствия и прегради на или извън пътното платно.

За 2006 и 2007 г. броя на тези ПТП съответно са 2037 и 1949, с 317 и 325 убити и 2725 и 2566 ранени. Като процентно съотношение това е 30 % и 32 % убити и 27 % и 26% ранени. Относителния дял на тези произшествията е около 24 %, и е видно, че смъртността и травматизма при тях са по-тежки, отколкото при другите.

Въпреки това, от големия брой на тези произшествията, може да се направи косвен извод, че вероятността от несъответствие на сигнализацията, недостатъчна информация или липса на пътни принадлежности на пътя е вероятна причина, която би могла да окаже съществен ефект върху подобряване условията на безопасност.

Като други основни произшествия могат да се посочат и сблъскването между МПС, при които се наблюдава най-голям брой убити. За 2006 и 2007 г. те са 2242 бр. и 2168 бр., съответно с 309 и 280 убити. Изводите за влиянието на пътните условия за възникване на тези ПТП, от една страна могат да се направят само косвено, тъй като няма точна информация за тях при какви условия са възникнали и по каква причина.

Високия брой на тези ПТП, доказва по-високата степен на безопасност на пътищата със средна разделителна ивица. Това дава основание, след извършване наобстоен анализ на участъците, по които са станали тези ПТП, да се търсят решения за сепариране на движението.

В следващата таблица са дадени ПТП по основни причини.

Таблица 3

### ПТП ПО ОСНОВНИ ПРИЧИНИ

Основна причина	от 01/01/06 до 31/12/06 год.						от 01/01/07 до 31/12/07 год.					
	произшествия		убити		ранени		произшествия		убити		ранени	
	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%
<b>Общо</b>	<b>8222</b>	<b>100</b>	<b>1043</b>	<b>100</b>	<b>10215</b>	<b>100</b>	<b>8011</b>	<b>100</b>	<b>1006</b>	<b>100</b>	<b>9828</b>	<b>100</b>
Нарушение/състояние на водача	7770	94,5	987	94,6	9756	95,5	7622	95,1	942	93,6	9440	96,1
Техническа неизправност	20	0,2	1	0,1	30	0,3	22	0,3	4	0,4	32	0,3
Нарушение на пътника	7	0,1	1	0,1	6	0,1	6	0,1	2	0,2	4	0,0
Нарушение на пешеходеца	304	3,7	31	3,0	280	2,7	276	3,4	36	3,6	252	2,6
Неудовлетворителни пътни условия	16	0,2	1	0,1	25	0,2	7	0,1	2	0,2	10	0,1
Друга причина	105	1,3	22	2,1	118	1,2	78	1,0	20	2,0	90	0,9

**Източник:** КАТ – Пътна полиция

Броят на пътнотранспортните произшествия по вина на водача през 2006 и 2007 г. съответно е 7770 и 7622, с 987 и 942 убити и 9756 и 9440 ранени.

От горната таблица е видно, че по вина на пътните условия, броят на произшествията е незначителен и е 0,2% и 0,1 % за последните две години.

Разпределението на ПТП по клас на пътя е представено в следващата таблица.

Таблица 4

### РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ПТП ПО КЛАСОВЕ ПЪТИЩА ЗА 2005, 2006 И 2007 Г.

Клас на пътя	2005 год.						2006 год.						2007 год.					
	ПТП		убити		ранени		ПТП		убити		ранени		ПТП		убити		ранени	
	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%
<b>Общо</b>	<b>2346</b>	<b>100</b>	<b>527</b>	<b>100</b>	<b>3182</b>	<b>100</b>	<b>2762</b>	<b>100</b>	<b>670</b>	<b>100</b>	<b>3922</b>	<b>100</b>	<b>2412</b>	<b>100</b>	<b>531</b>	<b>100</b>	<b>3358</b>	<b>100</b>
АМ	104	4,4	27	5,1	133	4,2	116	4,2	23	3,4	149	3,8	142	5,9	36	6,8	187	5,6
Първи	726	30,9	184	34,9	964	30,3	884	32	259	38,7	1242	31,7	751	31,1	181	34,1	1016	30,3
Втори	622	26,5	147	27,9	856	26,9	729	26,4	166	24,8	1101	28	584	24,2	121	22,8	832	24,8
Трети	443	18,9	88	16,7	621	19,5	537	19,4	121	18,1	745	19	442	18,3	89	16,8	614	18,3
Четвърти	451	19,2	81	15,4	608	19,1	496	18	100	15	686	17,5	493	20,4	104	19,6	709	21,1

**Източник:** КАТ – Пътна полиция

От таблицата е видно, че най-безопасни са автомагистралите, въпреки допустимата висока скорост на движение.

Най-голям е броят на ПТП по пътищата I-ви, II-ри и III-ти клас.

По данни, обработени от КАТ – Пътна полиция и Фонд „РПИ”/ НА„ПИ” за 2006 г., са определени 265 линейни участъци с обща дължина 277.572 км и 98 единични точки (кръстовища и др.) с концентрация на пътно – транспортни произшествия, които са дадени към настоящата програма като **Приложение 6**.

Необходимото финансиране за обезопасяването на тези пътни участъци, по експертна оценка, е разгледано в Раздел VII “Финансово обезпечаване” от настоящата програма.

В анализа, при определяне степенна на аварийност, следва да се отчете и интензивността на движение, която е показана в следващата таблица.

Таблица 5

### БРОЙ НА МПС СРЕДНО ЗА ДЕНОНОЩЕ

Клас на пътя	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
AM	12334	11164	10469	7 882	9 395	10339	10967	10598	10793	12993	13825	14849
I клас	3 244	5 394	4 823	4 098	4 346	4 606	4 764	4 595	4 883	5 202	5 893	6 474
II клас	2 182	2 758	2 534	2 111	2 261	2 406	2 497	2 521	2 803	2 904	3 073	3 379
III клас	1 157	1 497	1 351	1 221	1 290	1 311	1 456	1 512	1 682	1 757	1 831	2 016
IV клас	1 117	1 564	1 421	1 397	1 415	1 594	1 657	1 777	1 894	2 011	2 185	2 358

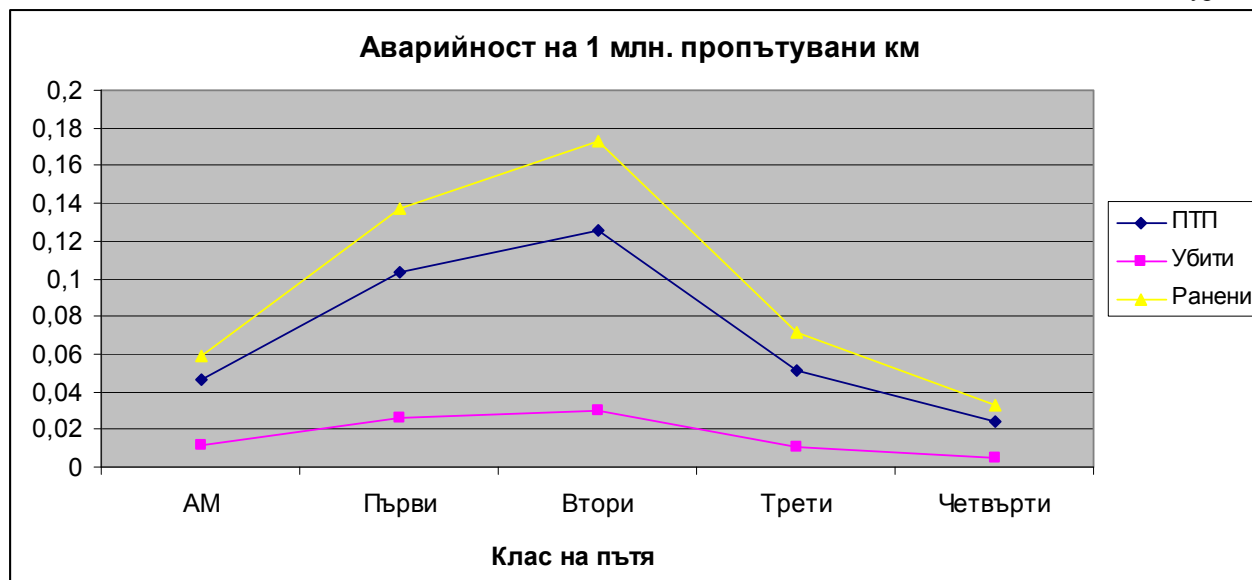
**Източник:** ЦЛПМ към фонд РПИ. Средно претеглено от постоянните главни преброителни пунктове

От горната таблица е видно, че увеличението на интензивността на движение е трайна, и за 2005 спрямо 2000 г. е както следва:

1. AM - 35,4 %;
2. Пътища I-ви клас - 35,9 %;
3. Пътища II-ри клас - 35,3 %;
4. Пътища III-ти клас - 38,5 %;
4. Пътища IV-ти клас /МОП/ - 42,3 %;

Опитвайки се да направим съпоставка за броя на произшествията и аварийността по пътната мрежа, и то само извън населените места, като се вземе предвид дължината на отделните класове пътища и интензивността на движение, стигаме до извода, че аварийността по пътищата I-ви и II-ри клас е с пъти по-висока отколкото на AM, III-ти и бившите IV-то класни, сега местни общински пътища.

Фигура 9



Ако се вземат предвид броя на произшествията през 2000 г. и тези през 2005, може да се направи извода, че произшествията, изчислени към пропътуваните километри са намалели, поне с темпа на нарастване на интензивността на движение. Въпреки това, абсолютните цифри, зад които стои живота и здравето на хиляди български граждани, засегнати в пътнотранспортните произшествия, са тревожно високи.

При извършените анализи са ползвани данни за 2000 и 2005 г., поради това, че периодичността на пълните профилни преброявания от ЦЛПМ към Фонд „РПИ“/ НА„ПИ“ е 5 години.

**От горните констатации следва да се направи извода, че ПТП възникват предимно по пътища първи и втори клас, като имат основен дял от общия брой ПТП и трябва да се намерят причините за възникването им.**

Данните за разпределението на ПТП по местоположение и по области за 2007 г. са представени в следващата таблица:

Таблица 6

**ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ, УБИТИ И РАНЕНИ В НАСЕЛЕНИТЕ И ИЗВЪН НАСЕЛЕНИТЕ МЕСТА ПО ОБЛАСТИ ЗА 2007 Г.**

Област	Общо			В населени места						Извън населени места					
				произшествия		убити		ранени		произшествия		убити		ранени	
	ПТП	убити	ранени	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%
<b>Общо</b>	<b>8011</b>	<b>1006</b>	<b>9828</b>	<b>5599</b>	<b>100</b>	<b>475</b>	<b>100</b>	<b>6470</b>	<b>100</b>	<b>2412</b>	<b>100</b>	<b>531</b>	<b>100</b>	<b>3358</b>	<b>100</b>
София-град	1724	115	2027	1724	30,8	115	24,2	2027	31,3	0	0	0	0	0	0
Благоевград	392	42	514	190	3,4	6	1,3	220	3,4	202	8,4	36	6,8	294	8,8
Бургас	396	91	424	241	4,3	34	7,2	239	3,7	155	6,4	57	10,7	185	5,5
Варна	563	66	714	406	7,3	31	6,5	490	7,6	157	6,5	35	6,6	224	6,7
Велико Търново	260	39	333	161	2,9	11	2,3	190	2,9	99	4,1	28	5,3	143	4,3
Видин	94	18	102	58	1	11	2,3	54	0,8	36	1,5	7	1,3	48	1,4
Враца	155	29	202	95	1,7	12	2,5	107	1,7	60	2,5	17	3,2	95	2,8
Габрово	125	16	152	70	1,3	4	0,8	77	1,2	55	2,3	12	2,3	75	2,2
Добрич	178	38	206	113	2	19	4	123	1,9	65	2,7	19	3,6	83	2,5
Кърджали	121	8	154	67	1,2	2	0,4	78	1,2	54	2,2	6	1,1	76	2,3
Кюстендил	117	20	130	68	1,2	9	1,9	71	1,1	49	2	11	2,1	59	1,8
Ловеч	219	30	279	117	2,1	13	2,7	134	2,1	102	4,2	17	3,2	145	4,3
Монтана	83	10	102	48	0,9	6	1,3	56	0,9	35	1,5	4	0,8	46	1,4
Пазарджик	162	30	170	86	1,5	8	1,7	86	1,3	76	3,2	22	4,1	84	2,5
Перник	142	20	144	106	1,9	15	3,2	108	1,7	36	1,5	5	0,9	36	1,1
Плевен	327	31	471	239	4,3	13	2,7	304	4,7	88	3,6	18	3,4	167	5
Пловдив	772	87	1005	531	9,5	43	9,1	633	9,8	241	10	44	8,3	372	11,1
Разград	162	27	190	82	1,5	6	1,3	95	1,5	80	3,3	21	4	95	2,8
Русе	411	31	499	311	5,6	14	2,9	355	5,5	100	4,1	17	3,2	144	4,3
Силистра	91	18	90	46	0,8	6	1,3	45	0,7	45	1,9	12	2,3	45	1,3
Сливен	275	37	349	159	2,8	22	4,6	190	2,9	116	4,8	15	2,8	159	4,7
Смолян	92	5	127	54	1	2	0,4	68	1,1	38	1,6	3	0,6	59	1,8
София	253	69	327	103	1,8	24	5,1	130	2	150	6,2	45	8,5	197	5,9
Стара Загора	455	49	597	260	4,6	17	3,6	311	4,8	195	8,1	32	6	286	8,5
Търговище	80	22	106	32	0,6	4	0,8	34	0,5	48	2	18	3,4	72	2,1
Хасково	166	25	181	116	2,1	14	2,9	115	1,8	50	2,1	11	2,1	66	2
Шумен	116	15	131	67	1,2	5	1,1	69	1,1	49	2	10	1,9	62	1,8
Ямбол	80	18	102	49	0,9	9	1,9	61	0,9	31	1,3	9	1,7	41	1,2

**Източник:** КАТ- Пътна полиция

**ПТП, настъпили извън населените места са 30%, спрямо общия брой, но те са значително по-тежки. Това се потвърждава от високия процент загинали при тях – 53%, докато относителният дял на ранените при тези произшествия е 34 %.**

Таблица 7

**ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ. УБИТИ И РАНЕНИ ХОРА СПОРЕД ОСВЕТЕНОСТТА НА ПЪТЯ ПРЕЗ 2007 Г.**

Осветеност на пътя	Произшествия		Убити		Ранени	
	брой	%	брой	%	брой	%
Общо	8011	100,00	1006	100,00	9828	100,00
Дневно	5333	66,57	532	52,88	6488	66,02
Сумрак	348	4,34	45	4,47	414	4,21
Тъмнина	1358	16,95	330	32,80	1743	17,74
Изкуствено	972	12,13	99	9,84	1183	12,04

**Източник:** КАТ- Пътна полиция

От изнесените данни е видно, че най-голям брой ПТП възникват дневно време – 5333 произшествия, което изразено в проценти е 67% от общия брой. ПТП в тъмната част на денонощието са 1358 или 17% от общия брой. Немалък е и броят на ПТП, които възникват при изкуствено осветление – 972 произшествия за 2007 г. или изразено в проценти – 12%. Прави впечатление близкия брой ПТП, възникващи в тъмнина и при изкуствено осветление на пътя.

Горните данни дават основание да се извърши един по обстоен анализ на причините за възникване на ПТП, съвместно с представители на КАТ – Пътна полиция, както и администрациите, управляващи пътната инфраструктура. При този анализ следва да се вземат предвид пътните и климатичните условия, разпределението на ПТП през месеците на годината, дните от седмицата и часовете на денонощието.

Следващата таблица представя разпределението на ПТП по характерни участъци на пътя.

Таблица 8

**ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ, УБИТИ И РАНЕНИ В НАСЕЛЕНИТЕ И ИЗВЪН НАСЕЛЕНИТЕ МЕСТА ПО ВИД НА ПЪТНИЯ УЧАСТЪК ЗА 2007 Г.**

Вид на пътния участък	Общо			В населени места						Извън населени места					
				ПТП		убити		ранени		ПТП		убити		ранени	
	ПТП	убити	ранени	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%
<b>Общо</b>	<b>8011</b>	<b>1006</b>	<b>9828</b>	<b>5599</b>	<b>100</b>	<b>475</b>	<b>100</b>	<b>6470</b>	<b>100</b>	<b>2412</b>	<b>100</b>	<b>531</b>	<b>100</b>	<b>3358</b>	<b>100</b>
Кръстовище	2426	148	2879	2206	39,4	115	24,2	2565	39,6	220	9,1	33	6,2	314	9,4
Пътен възел	106	11	133	53	0,9	3	0,6	66	1,0	53	2,2	8	1,5	67	2,0
Мост	84	25	133	46	0,8	3	0,6	70	1,1	38	1,6	22	4,1	63	1,9
Тунел	7	1	8	3	0,1	1	0,2	2	0,0	4	0,2	0	0,0	6	0,2
Пътна (улична) отсечка	5208	797	6469	3192	57,0	345	72,6	3664	56,6	2016	83,6	452	85,1	2805	83,5
Жп прелез охраняем	10	4	15	4	0,1	2	0,4	5	0,1	6	0,2	2	0,4	10	0,3
Жп прелез неохраняем	7	2	9	2	0,0	0	0,0	3	0,0	5	0,2	2	0,4	6	0,2
Друго място	163	18	182	93	1,7	6	1,3	95	1,5	70	2,9	12	2,3	87	2,6

**Източник:** КАТ- Пътна полиция

**Изнесените данни показват, че най-голям дял имат произшествията на открит път извън населени места и на кръстовища и улични отсечки в населени места.**

Основно място при пътно-транспортните произшествия заемат тези, извършени по вина на водача. В следващите таблици са дадени причините за пътнотранспортните произшествия по вина на водача.

Таблица 9

**ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ, УБИТИ И РАНЕНИ ПО ВИНА НА ВОДАЧИТЕ НА ПЪТНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА СПОРЕД НАЙ-ХАРАКТЕРНИТЕ НАРУШЕНИЯ**

Нарушения	от 01/01/06 до 31/12/06 год.						от 01/01/07 до 31/12/07 год.					
	ПТП		убити		ранени		ПТП		убити		ранени	
	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%
<b>Общо</b>	<b>7770</b>	<b>100</b>	<b>987</b>	<b>100</b>	<b>9756</b>	<b>100</b>	<b>7622</b>	<b>100</b>	<b>942</b>	<b>100</b>	<b>9440</b>	<b>100</b>
Отнемане предимство на пешеходец	670	10,5	45	4,8	664	6,8	724	9,5	43	4,6	720	7,6
Отнемане предимство	1210	15,6	60	6,0	1668	17,0	1291	16,9	70	7,4	1689	17,9
Неправилно изпреварване	238	3,1	58	5,8	382	3,9	225	3,0	48	5,1	365	3,8
Неправилни маневри	745	9,5	75	7,5	941	9,6	740	9,7	59	6,1	865	9,1
Навлизване в насрещно движение	348	4,5	99	10,0	538	5,5	305	4,0	81	8,6	527	5,6
Скорост	3420	44,1	520	52,6	4260	43,7	3205	42,1	493	52,3	4014	42,6
Употреба на алкохол	358	4,6	40	4,1	467	4,8	309	4,1	44	4,7	368	3,9
Други ПТП	781	17,2	90	23,3	836	25,8	823	28,3	104	29,1	892	26,6

**Източник:** КАТ- Пътна полиция

**Основното нарушение, което е причина за най-голям брой ПТП както през 2006, така и през 2007 г., Е ПРЕВИШЕНАТА СКОРОСТ.**

По тази причина през 2006 г. са станали 3420 ПТП, което изразено в проценти е 44% от общия брой ПТП. При тях са загинали 520 души, или 52.6% от общия брой загинали и са ранени 4260 души или 43.7% от общия брой ранени за 2006 г.

Тази тенденция се запазва и през 2007 г. Поради висока скорост са възникнали 3205 ПТП, което е 42% от общия брой ПТП за 2007 г. При тях са убити 493 души, или 52.3% и са ранени 4014 души, или 42.6%.

Друго нарушение, което е причина за голям брой ПТП, е отнемането на предимство. По тази причина през 2007 г. са регистрирани 1291 ПТП, което представлява 16.9% от общия брой.

На следващо място се нарежда отнемането предимство на пешеходец, което през 2007 г. е довело до възникването на 724 броя ПТП или 9.5% от общия брой.

Употребата на алкохол е причината за 309 ПТП през 2007 г., или 4.1% от общия брой.

## ПРИЧИНИ ЗА ПТП ПО ВИНА НА ВОДАЧА

ПРИЧИНИ ЗА КАТАСТРОФИТЕ ПО ВИНА НА ВОДАЧА	2006 г.						2007 г.					
	ПТП		убити		ранени		ПТП		убити		ранени	
	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%
<b>Общо</b>	<b>7770</b>	<b>100</b>	<b>987</b>	<b>100</b>	<b>9756</b>	<b>100</b>	<b>7620</b>	<b>100,0</b>	<b>942</b>	<b>100,0</b>	<b>9438</b>	<b>100,0</b>
Отнемане предимство на пешеходец	670	8,6	45	4,6	664	6,8	724	9,5	43	4,6	720	7,6
Отнемане предимство на ППС при престрояване	39	0,5	2	0,2	43	0,4	42	0,6	1	0,1	48	0,5
Отнемане предимство на ППС при заобикаляне	*	*	*	*	*	*	18	0,2	3	0,3	18	0,2
Отнемане предимство на ППС при завиване	559	7,2	32	3,2	769	7,9	585	7,7	32	3,4	770	8,2
Отнемане предимство на ППС при разминаване	153	2	11	1,1	219	2,2	170	2,2	12	1,3	218	2,3
Отнемане на друго предимство	435	5,6	12	1,2	608	6,2	476	6,2	22	2,3	635	6,7
Неправилно престрояване	*	*	*	*	*	*	16	0,2	3	0,3	18	0,2
Неправилно заобикаляне	34	0,4	7	0,7	33	0,3	29	0,4	2	0,2	28	0,3
Неправилно завиване	109	1,4	9	0,9	155	1,6	108	1,4	5	0,5	136	1,4
Неправилно разминаване	49	0,6	10	1	104	1,1	30	0,4	7	0,7	44	0,5
Превишена скорост при общо ограничение	6	0,1	4	0,4	7	0,1	12	0,2	10	1,1	16	0,2
Превишена скорост при ограничение със знак	6	0,1	2	0,2	6	0,1	5	0,1	3	0,3	4	0,0
Несъобразена скорост при ограничена видимост	71	0,9	17	1,7	95	1	77	1,0	13	1,4	81	0,9
Несъобразена скорост при намалена видимост	83	1,1	47	4,8	90	0,9	73	1,0	16	1,7	95	1,0
Несъобразена скорост при наличие на деца	140	1,8	5	0,5	141	1,4	124	1,6	8	0,8	123	1,3
Несъобразена скорост с пътните условия	2345	30,2	341	34,5	3042	31,2	2188	28,7	347	36,8	2848	30,2
Несъобразена скорост с други условия	769	9,9	104	10,5	879	9	724	9,5	96	10,2	845	9,0
Неправилно изпреварване-забрана с маркировка/знак	79	1	18	1,8	125	1,3	74	1,0	10	1,1	125	1,3
Неправилно изпреварване-настречно движещо се МПС	101	1,3	34	3,4	185	1,9	83	1,1	30	3,2	145	1,5
Неправилно изпреварване-ограничена/намалена видимост	13	0,2	1	0,1	12	0,1	18	0,2	1	0,1	29	0,3
Неправилно изпреварване-други ограничения	45	0,6	5	0,5	60	0,6	50	0,7	7	0,7	66	0,7
Неспазване на дистанция	170	2,2	11	1,1	230	2,4	167	2,2	6	0,6	220	2,3
Неправилно спиране, престой	13	0,2	2	0,2	14	0,1	13	0,2	2	0,2	19	0,2
Навлизване в настречно движение	348	4,5	99	10	538	5,5	305	4,0	81	8,6	527	5,6
Внезапна промяна посока на движение	125	1,6	19	1,9	159	1,6	140	1,8	20	2,1	171	1,8
Неправилно движение на заден ход	228	2,9	16	1,6	226	2,3	237	3,1	14	1,5	229	2,4
Неправилно ползване на светлини	5	0,1	0	0	8	0,1	2	0,0	0	0,0	2	0,0
Неправилен превоз на хора	73	0,9	5	0,5	71	0,7	65	0,9	2	0,2	63	0,7
Неправилен превоз на товар	10	0,1	1	0,1	17	0,2	7	0,1	0	0,0	9	0,1
Неправилно теглене на МПС	*	*	*	*	*	*	2	0,0	0	0,0	2	0,0
Употреба на алкохол	358	4,6	40	4,1	467	4,8	309	4,1	44	4,7	368	3,9
Друго нарушение на водача	538	6,9	69	7	562	5,8	632	8,3	81	8,6	675	7,2
Недостатъчна квалификация	151	1,9	15	1,5	174	1,8	112	1,5	20	2,1	135	1,4

**Източник:** КАТ – Пътна полиция. За графите отбелязани с „\*“ няма данни за 2006 г.



Таблица 11

**УБИТИ И РАНЕНИ УЧАСТНИЦИ В ДВИЖЕНИЕТО ПО ВЪЗРАСТОВИ ГРУПИ**  
от 01/01/2007 до 31/12/2007 год.

Възраст (в навършени години)	О б щ о		водачи				пътници				пешеходци			
	убити броя	ранени броя	убити		ранени		убити		ранени		убити		ранени	
			броя	%	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%
<b>Общо</b>	<b>1006</b>	<b>9826</b>	<b>424</b>	<b>42,1</b>	<b>3913</b>	<b>39,8</b>	<b>313</b>	<b>31,1</b>	<b>3503</b>	<b>35,7</b>	<b>269</b>	<b>26,74</b>	<b>2406</b>	<b>24,5</b>
под 6 години	10	193	0	0,0	4	0,1	7	2,2	115	3,3	3	1,1	74	3,1
от 6 до 9 год.	10	262	2	0,5	29	0,7	5	1,6	78	2,2	3	1,1	155	6,4
от 10 до 14 год.	10	366	2	0,5	81	2,1	4	1,3	119	3,4	4	1,5	165	6,9
от 15 до 17 год.	31	535	7	1,7	114	2,9	23	7,3	321	9,2	1	0,4	100	4,2
от 18 до 20 год.	74	891	26	6,1	373	9,5	46	14,7	439	12,5	2	0,7	79	3,3
от 21 до 24 год.	112	1057	58	13,7	504	12,9	50	16,0	457	13,0	4	1,5	96	4,0
от 25 до 64 год.	579	5407	296	69,8	2573	65,8	162	51,8	1778	50,8	121	45,0	1055	43,8
над 65 год.	176	1113	33	7,8	235	6,0	15	4,8	196	5,6	128	47,6	681	28,3
Неизвестна	4	2	0	0,0	0	0,0	1	0,3	0	0,0	3	1,1	1	0,0



## ОБЩИ ИЗВОДИ:

От представените данни и анализа им е видно, че съществен прогрес в посока намаляване броя на ПТП, убитите и ранените не се постига със сега изработените практики и предприетите мерки . Въз основа на това могат да се направят следните констатации:

- До 2003 г. е видна тенденцията за намаляване относителния брой на ПТП, загиналите и ранените към 100 000 водачи, докато в периода 2004-2007 г се наблюдава увеличаване на същите показатели.
- **Данните за броя на ПТП, загиналите и ранените, отнесени към 100 000 МПС, не позволяват да се направят изводи, с оглед служебно извършената пререгистрация на МПС през 2005 и 2006 г.**
- **За 2007 г. в страната са регистрирани 8 011 броя ПТП, при които са загинали 1 006 и са ранени 9 828 души.** При прегледа на причините за възникване на тези ПТП се установява, че най-голям е относителния дял на произшествията, причинени от водачите на МПС. През **2007 г. 7 622** произшествия са станали **по вина на водача**, което представлява 95% от регистрираните ПТП през 2007 г. При тях са **загинали 942** и са **ранени 9 440 души**. Изразено в проценти това представлява 94 % от загиналите при ПТП през 2007 г. и 96 % от ранените.
- На първо място сред тези нарушения се нарежда несъобразената скорост, както с пътните, така и с други условия. Поради тази причина през 2007 г. са станали общо 2188 ПТП (или 27% от общия брой), при които са загинали 347 души и са ранени 2848 души.
- Голям е и относителния дял на ПТП, станали поради отнемане на предимство. По тази причина са регистрирани 2015 ПТП или 25%, със 113 загинали и 2409 ранени.
- Сред основните причини за възникване на ПТП се нарежда и навлизането в насрещното движение. По тази причина са станали 305 ПТП, при които са загинали 81 души и са ранени 527. Като проценти тези ПТП представляват почти 4% от общия брой произшествия.
- През 2007 г. 309 ПТП (или 4% от общия брой) са станали поради употреба на алкохол. При тях са убити 44 и са ранени 368 души.
- Голям дял имат единичните ПТП, при които автомобилът се преобръща или се блъска в различни препятствия и прегради на или извън пътното платно. За 2006 и 2007 г. това съответно са 2037 и 1949 бр., с 317 и 325 убити и 2725 и 2566 ранени, или като процентно съотношение 30% и 32% убити и 27% и 26% ранени. Ако относителния дял на тези произшествията е около 24 %, то смъртността и травматизма при тях са по-тежки отколкото при другите произшествия.
- Като други основни произшествия могат да се посочат и сблъскването между МПС, при които произшествия се наблюдава най-голям брой убити. Изводите за влиянието на пътните условия за възникване на тези ПТП, могат да се направят само косвено, тъй като няма информация при какви условия са станали и по каква причина. Може да се направи косвен извод, че вероятността от несъответствие на сигнализацията, недостатъчна информация или липса на пътни принадлежности на пътя е вероятна причина, която би могла да окаже съществен ефект върху подобряване условията за безопасност. Като пример за това, може да се посочи недостатъчна сигнализация с пътни знаци, или недобра видимост.

- От изнесените данни е видно, че най-безопасни са автомагистралните участъци, въпреки допустимата висока скорост на движение. Най-голям е броят на ПТП по пътищата II-ри и III-ти клас. Това следва да се има пред вид при определянето на конкретни мерки за повишаване на безопасността по пътищата II-ри и III-ти клас. Съгласно изнесените в горните таблици данни за характерните участъци за възникване на ПТП, най-голям дял имат произшествията на открит път и на кръстовища.
- Относителния дял на ПТП, настъпили извън населени места е 30%, сравнено с 70% от ПТП, настъпили в населени места. Въпреки по-ниския си относителен дял тези ПТП са по-тежки, което се потвърждава от високия процент убити при тях – 53%.
- Най-голям брой ПТП възникват дневно време – за 2007 г., 67% от общия брой ПТП, с 532 загинали. Общият брой ПТП в тъмната част на денонощието е 17% с 330 загинали.
- Най-често констатираното нарушение на водачите е превишената скорост, което през 2007 г. е причина за над 42% от общия брой произшествия.
- Поради отнемането на предимство са възникнали почти 17% от общия брой произшествия. През 2007 г., при този вид ПТП са загинали 70 човека.
- Съществено място заемат отнемането предимство на пешеходец – причина за 9.5% от броя на произшествията, при което за 2007 г. са загинали 43 човека; неправилните маневри – 9.7%, с 59 загинали и употребата на алкохол – 4.1% за 2007 г, с 44 загинали.



След подробното разглеждане на правната и нормативна база, отнасяща се до пътната безопасност, както и отговорностите на институции, съгласно законите и другите нормативни актове и анализа на статистическите данни за ПТП, могат да се направят следните изводи:

### 1. В административно отношение:

- Задълженията, функциите и отговорностите по осигуряване безопасността на движение по пътищата са разпределени между отделните ведомства и **няма административно звено, което да синхронизира политиката по отношение на пътната безопасност.**
- Дейността на Държавно–обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата /ДОККПБДП/ е от изключително значение за обществото, но тази комисия взема решения на високо ниво, които впоследствие трябва да се изпълняват от различни ведомства и структури. Както се отбелязва в доклада, изработен от „COWI консултанти“ по линия на „Проект за рехабилитация на пътната инфраструктура“ на Световната банка: **„ДОККПБДП е само съвещателен орган без изпълнителни правомощия и не разполага със собствени средства или постоянен персонал (освен секретаря на комисията) за проследяване и контрол над осъществяването на инициативите за подобряване на безопасността на движението. Осъществяването на мероприятия трябва се прави от засегнатите участници със средства от техните собствени бюджети, но понастоящем това не се случва. В резултат от това националната стратегия не се осъществява ефективно и еднообразно във всички ведомства, броят на жертвите на пътните произшествия се увеличава и България няма да бъде в състояние да изпълни своите задължения във връзка с целите на Европейския съюз за намаляване на произшествията към 2010 г., освен ако не се направят значителни подобрения в Секретариата на ДОККПБДП, неговото финансиране и предоставянето на правомощия да ръководи и управлява осъществяването на стратегията”.**
- Функциите на Постоянната комисия, назначена на основание на Наредба № 5 от 2003 г. за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия по пътищата, са ограничени и имат препоръчителен характер. Няма практика за наблюдение на вече обезопасените участъци, което във времето би показало ефективността на предприеманите мерки. До настоящия момент мерките, които се предприемат по отношение безопасността на пътната инфраструктура, не са последователни.
- Дейностите по финансиране са спорадични, бе за да има планиране в годините и без да се извършва мониторинг за резултатите.

### 2. В техническо отношение:

- Правилата, по които се проектира организацията на движение, са изработвани за автомобили с други динамични характеристики;
- Поради наблюдаващата се девалвация на пътните знаци е необходимо тяхното цялостно преразглеждане и налагане на нова политика за пътните знаци;

- Голям брой крайпътни обекти са разрешени без изграждане на връзки за достъп до тях, при което е потърсено решение на явяващия се конфликт чрез ограничение на скоростта. Това води до нарушаване на хомогенността на трасето по отношение на меродавната скорост и играе съществена роля за влошаване на пътната безопасност;
- Няма тенденция за прилагане на съвременни материали за хоризонтална маркировка и вертикална сигнализация.

Въз основа на горните изводи, могат да се направят следните заключения:

1. Липсата на единно административно звено, координиращо, планиращо и контролиращо действията на различните институции за решаването на проблемите на пътната безопасност в нейните различни аспекти – човешки фактор, пътна инфраструктура, превозни средства и т.н, води до размиване на отговорностите между ведомствата и до липса на сериозни резултати;
2. Липсата на Специализиран целеви фонд е съществена предпоставка за непоследователност в провеждане на политиката по повишаване безопасността на пътната инфраструктура;
3. Финансирането на мерки за подобряване на пътната безопасност е ограничено и не се прилагат възможните механизми за включване и на други възможни източници на приходи, като част от застраховки, глоби и др., включително и осигуряване на финансови облекчения върху сумите, дарени от физически и юридически лица;
4. В техническо отношение се отбелязва съществено изоставане в прилагането на нови високоефективни материали и технологии, способстващи повишаването на пътната безопасност;
5. Неосъвременена нормативна база, която не съответства на съвременните ППС по отношение на динамичните показатели.



## VI. МЕРКИ И НЕОБХОДИМИ ДЕЙСТВИЯ

Мероприятията за подобряване на пътната безопасност, които се предлагат с настоящата програма, могат да се разделят на два основни типа, наречени от нас **обща дейности и конкретни мерки**.

**Общите дейности** имат по-скоро административен характер и включват:

1. Анализ и изпълнение на задълженията, произтичащи от Проекта на Европейска Директива за управление безопасността на пътната инфраструктура;
2. Създаване на специализиран целеви фонд за финансиране подобряването на пътната безопасност;
3. Промяна на нормативната база, посредством което да се позволи към финансирането на пътната безопасност да бъдат включени и други източници на приходи (процент от застраховки, глоби, осигуряване на финансови облекчения върху сумите, дарени от физически и юридически лица и др.);
4. Създаване на единно координиращо звено, обезпечено с материални и човешки ресурси, занимаващо се с решаване проблемите на пътната безопасност в нейните различни аспекти – човешки фактор, пътна инфраструктура, превозни средства и т.н., подпомагащо оперативната работа на ДОККПБДП; - Необходимо е да се обсъди мястото на това звено, като се отчетат функциите и задачите на отделните ведомства. Като се има пред вид, че Министерство на транспорта, ръководи обучението и изпитите на водачите на МПС, изискванията за и прегледа на автомобили, има водеща роля в осъществяването на държавната политика в пътната инфраструктура, би могло мястото на това звено да бъде в Министерство на транспорта. Подобна констатация е отразена и в Доклада „Преглед на капацитета за управление на безопасността на движението по пътищата“, подготвен от фирма COWI, по искане на Световната банка. Там е препоръчано в дългосрочен план създаване на дирекция „Пътна безопасност“ в Министерство на транспорта или друго ключово ведомство.;
5. Създаване на специализирани административни звена към всяка държавна институция, която има отговорности по прилагане на Закона за движение по пътищата във връзка с безопасността на движение.

**Конкретните мерки**, имат техническа насоченост и, включват:

1. **Актуализация на критериите за дефиниране на местата с концентрация на ПТП, съобразно с Европейската директива, както и определяне на критерии за приоритизирането им** - с водещата роля на „КАТ-Пътна полиция“, да се подготви актуализацията като се привлекат водещи специалисти и експерти от НАПИ, Централната лаборатория по пътища и мостове, УАСГ, представители на „Сдружението на пътните инженери и консултанти“, Министерство на транспорта и др., с опит в проектирането и експлоатацията на пътища.
2. **Паспортизация на сигнализацията по републиканските и общинските пътища** – Изработване на паспорти на сигнализацията по пътищата, анализиране на състоянието, проучване на съответствието и с реалните пътни условия и промяна на сигнализацията и маркировката на местата, където се установява несъответствие.
3. **Провеждане на нова политика в „знаковото стопанство“** – . Новата политика трябва да е насочена към осигуряване хомогенността на движението и повишаване безопасността. Необходимо е да се обсъдят актуализиране на нормите,

прилагане на нов подход при определяне местата на пътните знаци, въвеждащи ограничения в скоростта и подмяната им със знаци, определящи препоръчителна скорост

**4. Изработване на средносрочна програма за монтаж на нови и подмяна на остарели пътни знаци и табели** - Въз основа на паспортизацията и актуализацията на вертикалната сигнализация НАПИ, съвместно с Дирекция „ППИ” и общините, да изработят средносрочна програма за монтаж на нови и подмяна на остарели пътни знаци и табели. Финансирането на програмата да се осигури от специализиран фонд или посредством отпускането на целеви средства от бюджета.

**5. Възстановяване на хоризонталната маркировка** - Структурите на НАПИ и общините, съвместно с представители на КАТ-Пътна полиция, да извършат преглед на състоянието на хоризонталната маркировка на стопанисваните от тях пътни участъци. Въз основа на това да се определят участъците, за които е необходимо възстановяване на хоризонталната маркировка;

**6. Изработване на средносрочна програма за възстановяване на хоризонталната маркировка** - Въз основа на прегледа на хоризонталната маркировка, НАПИ и общините, съвместно с Дирекция „ППИ”, да изработят средно-срочна програма, за възстановяване на хоризонталната маркировка. Първоначалното финансиране на програмата да се осигури от специализиран фонд или посредством отпускането на целеви средства от бюджета.

**7. Извършване прегледи на състоянието на наличните съществуващи предпазни огради и парапети и определяне на местата за поставяне на нови или подмяна на стари такива** - Структурите на НАПИ и общините по места да извършат преглед на състоянието на наличните съществуващи предпазни огради и парапети на стопанисваните от тях пътни участъци. Въз основа на този преглед да се определят местата за поставяне на нови или подмяна на стари предпазни огради и парапети и се подготви програма.

**8. Да се проучат практиките, подготвят и утвърдят минимални нива на поддържане на пътища в зависимост от значението и интензивността им.** Критериите за минималното ниво на поддържане трябва да обхващат всички аспекти на поддържането и текущия ремонт на всички пътни елементи. Въвеждането им ще позволи да се определи периодичността на работите, необходимите средства. Планирането на работите във времето, ще позволи да се разработят средносрочни и годишни програми, с ясни бюджетни рамки.

**9. Прилагане на направляващи стълбчета по републиканските пътища** - Да се проучат нормите и добрите практики в страните, членки на ЕС, за прилагане на направляващи стълбчета и се актуализира нормативната уредба, третираща прилагането им и. В техническите задания за проектиране на ремонтите на пътищата да се включи като задължително изискване.

**10. Изработване на Технически норми за съоръжения за пасивна безопасност (стоманени предпазни огради, огради тип „Ню Джърси” и др.) по различни класове на задържане** – Да се извършат проучвания на приетите практики в страните членки на ЕС за прилагане на предпазни огради с различни класове на задържане и се актуализират съществуващите технически норми. Да се изработят Технически норми за огради тип „Ню Джърси”;

**11. Извършване на обследвания на пътни участъци с концентрация на ПТП за установяване на причините за възникване** - Обследване на пътни участъци с концентрация на ПТП по отношение на равността и сцеплението на пътната настилка, осигурената видимост и др. В резултат на тези обследвания да се предложат конкретни мерки за подобряване безопасността на тези места;

**12. Извършване контрол на изпълнението и мониторинг на резултатите от проведените мероприятия** – Да се организира и въведе периодичен мониторинг

съвместно от „КАТ–Пътна полиция”, Министерство на транспорта, представители на НАПИ, и общините. Резултатите да се анализират и се предприемат стъпки за популяризиране на добрите практики.

**13. Нормативно да се въведат изисквания при изготвяне на проекти за ремонт и рехабилитация на пътища да се разработва раздел, третиращ конкретни мерки за подобряване на безопасността, както за местата с концентрация на ПТП, така и за рискови участъци от пътищата -** Дирекция „ППИ”, съвместно с представители на „КАТ-Пътна полиция”, НАПИ, УАСГ, СПИК да инициира създаването на работна група с цел уточняване на обхвата и обема на съдържание на един такъв раздел, третиращ пътната безопасност.

**14. Нормативно да се въведат изисквания за извършване на одити и инспекции на безопасността на пътната инфраструктура** – Независимият одит ще бъде задължителен след приемането на Директивата за управление безопасността на пътната инфраструктура. Това налага да се започне обучение на одитори по безопасност на движението, съгласно критериите и изискванията на проекта на Директивата.

**15. Проучване на възможностите за експериментално прилагане на информационни локални системи за информация на пътуващите** – За изпълнението на тази мярка се предвижда да се работи по Програмата ИТНАСА на ЕС за създаване на единен център за контрол и управление на движението. Независимо от това, проучване на критичните места и инсталирането на такива системи може да се осъществи на този етап и със средства от бюджета.

**16. Проучване възможността за сепариране на движението в най-натоварените периоди на годината.** – Като се има предвид голямата интензивност на движение по някои основни републикански пътища през летния и зимния сезони / летния сезон предимно за морските курорти, и зимния за зимните курорти/ може да се търси облекчаване на трафика чрез използване на обходни маршрути или въвеждане на съоръжения/системи за сепариране на движението.





## VII. ФИНАНСОВО ОБЕЗПЕЧАВАНЕ

В дългосрочен и средносрочен план за трайно и съществено подобряване на безопасността на пътната инфраструктура е необходимо влагането на целево ориентирани средства.

В тази връзка, като се има предвид комплексния характер на програмата, изпълнението и следва да се осъществява от отговорните за управлението и стопанисването на пътната инфраструктура институции. За да се постигнат трайни резултати, контролът по изпълнението на мерките и мониторинга на резултатите следва да се централизира, като се следи за изпълнението на задачите, разпределени между отделните ведомства.

Финансовото обезпечаване на мерките, предвидени по програмата, е от съществено значение за изпълнението на дейностите по подобряване на пътната безопасност и нейното управление. В тази връзка, с приоритет следва целево да се осигурят средства за:

1. Извършване на проучвания за добрите практики;
2. Паспортизация на изпълнената сигнализация и маркировка по пътищата и създаване на база данни за наличните пътни знаци;
3. Изпълнение на пилотни проекти за:
  - ◆ монтиране на водещи стълбчета;
  - ◆ проучване на възможностите за прилагане на средства за сепариране на движението и маршрути за товарните автомобили за сезонно натоварените пътища;
  - ◆ проучване на възможностите за изграждане на площадки за спиране и престой на товарните автомобили по основните пътища, съобразени с техническите изисквания;
  - ◆ проучване на местата и монтаж на локални информационни системи.
4. Извършване на одити на пътната безопасност на участъците с концентрация на ПТП и изготвяне на проекти за организация на движение и проектиране на мероприятия за отстраняване на причините за възникване на ПТП и инспекции на безопасността;
5. Ежегодно обновяване на базата данни;
6. Изпълнение на препоръките от одитите;
7. Мониторинг на извършените дейности;
8. Популяризиране на предприетите мерки и публични кампании от отделните ведомства

На база данните за участъци с концентрация на ПТП за 2006 год., които са дадени в **Приложение 6**, е извършено остойностяване на необходимите действия за тяхното обезопасяване, при следните приети единични цени:

- Извършване на одити на пътната безопасност при линейни участъци, при приети 2000 евро/км или 3911 лв./км;
- Извършване на одити на пътната безопасност при „единични точки” с концентрация на ПТП (кръстовища и др.), при приети 1200 евро/км или 2347 лв./км.

При тази предпоставка общата необходима сума за одитиране на участъците с концентрация на ПТП е приблизително **2 000 000 лв.**, от които около 852 000 лв. за 265 участъка с обща дължина 277,6 км и около 1 146 000 лв. за 98 „единични точки” (кръстовища и др.) с концентрация на ПТП.

Разпределението на необходимите средства за извършване на одитите, при разпределение в тригодишен период е представено в следващата таблица:

Година	Одит на линейни участъци		Одит на единични точки		Общо необходими средства за извършване на одити (лв.)
	Годишно разпределение	Необходими средства	Годишно разпределение	Необходими средства	
	(%)	(лв.)	(%)	(лв.)	
година 1	25	212 982	10	114 613	327 595
година 2	55	468 560	65	744 982	1 213 542
година 3	20	170 386	25	286 532	456 918
	<b>100</b>	<b>851 928</b>	<b>100</b>	<b>1 146 127</b>	<b>1 998 055</b>

Одитите на пътната безопасност ще дадат пълна и точна инженерна оценка за необходимите средства за изпълнение на мерките за подобряване условията на пътната безопасност. По експертна оценка, необходимите средства за обезопасяване на участъците с концентрация на ПТП са определени при следните предпоставки:

- 15% от общата дължина на участъците с концентрация на ПТП се нуждаят от препрофилиране с асфалтови пластове със средна дебелина 4 см;
- Подмяна на сигнализацията за цялата дължина на участъците с концентрация на ПТП;
- Подмяна на предпазните ограда на 25% от общата дължина на участъците;
- Подобряване на отводняването по цялата дължина на участъците;
- Подобряване на видимостта на 25% от общата дължина на участъците;
- Извършване на реконструкция на 15% от общата дължина на участъците;
- Подобряване на сцеплението, чрез полагане на нови износващи пластове на 25% от общата дължина на участъците;
- Стартиране на пилотен проект за въвеждане на интегрирана информационна система за информация на пътуващите на мин. 10 участъка с концентрация на ПТП.

При изпълнението на споменатите по-горе мерки за обезопасяването на участъците с концентрация на ПТП са необходими около **48 000 000 лв.**

Общата сума за изпълнение на одити на пътната безопасност и гореописаните мероприятия за обезопасяване на участъците с концентрация на ПТП възлиза на приблизително **50 млн. лв.**, разпределени по години както следва:

	Обследване и Одити	Строителни и ремонтни дейности
<b>Година 1</b>	327 595	4 800 000
<b>Година 2</b>	1 213 542	19 165 000
<b>Година 3</b>	456 918	23 955 000
<b>Общо</b>	<b>1 998 055</b>	<b>47 920 000</b>

Горе описаните дейности са предложените за включване във финансовите разчети на МТ за финансиране в периода 2008-2010 г. и включват два основни раздела:

1. Извършване на одити на пътната безопасност на участъците с концентрация на ПТП и изготвяне на проекти за организация на движение и проектиране на мероприятия за отстраняване на причините за възникване на ПТП и инспекции на безопасността;
2. Реализиране проектите, в т.ч. поставяне на специална и подобряване на пътна сигнализация, подобряване на сцеплението по пътни участъци, профилиране на асфалтовите настилки, поставяне на предпазни еластични огради, подобряване на видимостта, въвеждане на системи за информация на водачите на специфични пътни участъци и др.

При изготвянето на бюджета на МТ, Дирекция „Политика в пътната инфраструктура” планира за следващите три години средства в размер на **2,050 млн. лева**, които са предвидени за анализ и обследване на участъците с повтаряемост на ПТП. При осигуряване им е предвидено стартирането на процедури за възлагане на следните обществени поръчки:

1. Паспортизация на вертикалната сигнализация и хоризонталната маркировка и проучване на съответствието им с реалните условия по определени участъци от РПМ;
2. Анализ и обследване на пътни участъци с концентрация на ПТП по отношение влиянието на пътни условия – организация на движение, равност, сцепление, видимост и др.;
3. Проучване на европейските практики за прилагане на направляващи стълбчета;
4. Проучване на европейските практики по отношение на типове съоръжения за пасивна безопасност на пътищата (стоманени предпазни огради, огради тип „Ню Джърси” и др.);
5. Проучване влиянието на динамични характеристики на съвременните модели автомобили върху безопасността на движение във връзка с организацията на движение и произтичащата от това необходимост за промени в Наредба No2 от 17 януари 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка;
6. Методика за оценка на риска в пътните тунели;
7. Проучване на световните практики при извършване на рехабилитации и изработване на нова стратегия за ремонт на пътищата;
8. Проучване за прилагане на информационни системи по основни направления на пътната инфраструктура.

Дори и при осигуряване на необходимите средства за извършване на одити на безопасността по участъците с концентрация на ПТП, недостигът на средства за реализиране на конкретни строителни и ремонтни дейности за подобряване условията на движение по тези участъци е очевиден. Наред с това е необходимо и предприемането на общи мерки за цялата пътна мрежа, като например паспортизация на изпълнената сигнализация и маркировка по пътищата и изработването на база данни за това.

За цялостно изпълнение на предвидените мерки и действия в средносрочен период 3-5 години, трябва да се осигурят средства не само за научно-техническа дейност, а и за конкретните действия по прилагането на предвидените мерки.

Същевременно, на база проучване на добрите практики, следва да се заделят целево средства за следните дейности:

1. На АМ, пътищата I-ви, II-ри и III-ти клас, с приоритет на тези с е-номерация, да се извърши преглед на организацията на движение и да се дадат препоръки в посока прилагането на нова политика в „знаковото стопанство“:
  - Да се премахнат излишните пътни знаци, като ограничителните и забранителните да се заменят с препоръчителни и предупредителни;
  - Да се преразгледа въпросът със съществуващите крайпътни обслужващи обекти и да се потърсят възможности за осигуряване на достъп до тях, по начин, който не нарушава хомогенната скорост в съответния пътен участък;
  - Да се преразгледа организацията на движение в хоризонталните криви с намалена видимост, с оглед изпълнение на изискванията на Наредба № 18 на МРРБ от 23.07.2001 г., по отношение прилагането на табели с направляващи стрелки – С7 /шеvronи/;
  - При проектирането и изпълнението на организацията на движение задължително да се предвиждат направляващи стълбчета;
2. Да се подменят старите пътни знаци по приоритет АМ, I-ви клас, II-ри клас и III-ти клас;
3. Като цяло, да се преразгледа ландшафтното оформление по пътищата, като се разработи отделна програма, в т.ч. и за обезпечаване на видимостта.
4. При изработването на новите проекти за ремонт на пътни участъци се прецизира организацията на движение в посока предприемане на специални мерки на участъците с повторемост на ПТП;
5. Да се проучи движението на велосипеди между населените места, като се проведат преброявания и се оформят велосипедни алеи, както на тези места така и на участъци, свързващи близки туристически центрове

В заключение, Дирекция „Политика в пътната инфраструктура“ не претендира, че настоящата програма може да обхване всички аспекти на безопасността на пътната инфраструктура, но счита, че с разработването на Програмата, в продължение и допълнение на мерките, предприемани от ДОККПБДП, КАТ-Пътна полиция и МТ, може да даде една насока или идеи за решаване на част от проблемите и зостигане на общата за обществото цел –

### **НАМАЛЯВАНЕ ЖЕРТВИТЕ ОТ ПТП С 50% ДО 2010 Г.**

Настоящата програма е изготвена от Дирекция „Политика в пътната инфраструктура“ към Министерство на транспорта, със съдействието на главни инспектори Красимир Костов и Валери Митов, въз основа на „Национална стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2007 – 2010 г.“ и „Програма за действие за ограничаване на жертвите от ПТП за периода 2007 – 2010 г.“ на Министерство на транспорта.

## **VIII. СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ СЪКРАЩЕНИЯ**

**АМ** – автомагистрала

**Дирекция „ППИ”** – Дирекция „Политика в пътната инфраструктура”

**ДОККПБДП** – Държавно – обществена консултативна комисия по проблемите на безопасността на движение по пътищата

**ЕК** – Европейска комисия

**ЕП** – Европейски парламент

**ЕС** – Европейски съюз

**МВР** – Министерство на вътрешните работи

**МЗ** – Министерство на здравеопазването

**МОП** – Местни общински пътища

**МПС** – Моторни превозни средства

**МРРБ** – Министерство на регионалното развитие и благоустройството

**МТ** – Министерство на транспорта

**ПТП** – Пътно – транспортни произшествия

**РПМ** – Републиканска пътна мрежа

**Фонд РПИ** – Фонд „Републиканска пътна инфраструктура”

**НАПИ** – Национална агенция „Пътна инфраструктура”

**ЦЛПМ** – Централна лаборатория по пътища и мостове

## **IX. ПРИЛОЖЕНИЯ**

- Приложение 1 – Европейска харта за пътна безопасност**
- Приложение 2 – Постановление № 220 от 01.03.2003 г. на Министерски съвет**
- Приложение 3 – Решение № 192 от 22.03.200 г. на Министерски съвет**
- Приложение 4 – Решение № 603 от 11.08.2006 г. на Министерски съвет**
- Приложение 5 – Програма за действие за ограничаване на жертвите от ПТП за периода 2007 – 2010 г. на Министерство на транспорта.**
- Приложение 6 – Списък на участъците с концентрация на ПТП по пътищата от Републиканската пътна мрежа**