



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



ПРИЛОЖЕНИЕ 3.5.

Допринася за постигане на Резултат 2.
Анализ на текущото състояние на транспортната система
в българската част от трансграничния регион Румъния-България

ПРИЛОЖЕНИЕ 3.5. Анализ на транспортната безопасност

в изпълнение на под-дейност 3.5. Анализ на транспортната
безопасност

Изпълнител: ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“
Договор №34/ 23.01.2017 г. с предмет „Изготвяне на предварително проучване на територията на българската част от трансграничния регион Румъния-България, както и интегриране на изготвеното проучване с проучването на румънската част от трансграничния регион Румъния-България на партниращата организация, в рамките на проект „Проучване на възможностите за намаляване на използването на ТЕН-Т мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“, с регистрационен номер 15.1.1.010“



Съдържание

ВЪВЕДЕНИЕ.....	5
I. СЪЩЕСТВУВАЩОТО СЪСТОЯНИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА БЕЗОПАСНОСТ	7
1.1. Автомобилен транспорт	7
1.1.1. Създаване на референтен материал.....	7
1.1.2. Прогнозни изчисления на регионалната аварийност за бъдещ период	13
1.1.3. Сравнение на изчисленията и оценка на въздействието върху пътната безопасност	17
1.1.4. Изследване причините за възникване на ПТП	21
1.1.5. Систематизиране на получените данни	24
1.2. Речен транспорт.....	27
1.3. Железопътен транспорт.....	32
1.4. Въздушен транспорт	34
II. РЕГИОНАЛНА АВАРИЙНОСТ ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ	36
1.1. Автомобилен транспорт	36
1.2. Речен транспорт.....	37
1.3. Железопътен транспорт.....	38
1.4. Въздушен	40



СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ В ТЕКСТА

Таблица 1:	Разпределение на ПТП по вид на пътя през 2016 г.
Таблица 2:	Разпределение на ПТП по вид на пътя от 2011 до 2016 г.
Таблица 3:	Разпределение на загиналите по вид на пътя от 2011 до 2016 г.
Таблица 4:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. по статистически зони, статистически райони и по области и общини
Таблица 5:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в населените и извън населените места по области
Таблица 6:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. по области и вид на населеното място
Таблица 7:	Убити и ранени при пътнотранспортни произшествия през 2016 г. по области и възраст
Таблица 8:	Убити и ранени участници в движението през 2016 г. по области
Таблица 9:	Убити и ранени водачи при пътнотранспортни произшествия през 2016 г. по области и вид на пътното превозно средство (брой)
Таблица 10:	Пътнотранспортни произшествия, убити в българската част на трансграничния регион Румъния - България по години
Таблица 11:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени по области
Таблица 12:	Пътнотранспортни произшествия през 2016 г. по месеци и области
Таблица 13:	Убити при пътнотранспортни произшествия през 2016 г. по месеци и области
Таблица 14:	Ранени при пътнотранспортни произшествия през 2016 г. по месеци и области
Таблица 15:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. по дни от седмицата и области
Таблица 16:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. по области и вид на населеното място
Таблица 17:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. по вина на водачите по области и според собствеността на пътните превозни средства
Таблица 18:	Железопътни произшествия, ранени и убити (брой)
Таблица 19:	Смъртни случаи при ПТП на милион жители в ЕС

СПИСЪК НА СХЕМИТЕ В ТЕКСТА

Схема 1:	Пътни участъци с най-висока концентрация на ПТП
----------	---

СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ В ТЕКСТА

Фигура 1:	Загинали и ранени по вид на пътя, 2016 г.
Фигура 2:	Тенденция при ПТП по вид на пътя
Фигура 3:	Тенденция при загиналите по вид на пътя
Фигура 4:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Видин
Фигура 5:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Враца
Фигура 6:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Монтана
Фигура 7:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Плевен
Фигура 8:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в Велико Търново
Фигура 9:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Русе
Фигура 10:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Силистра
Фигура 11:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Добрич
Фигура 12:	Убити граждани при ПТП за периода 1951 - 2016г. в България
Фигура 13:	Темп на изменение на броя на убитите до 2020 г.
Фигура 14:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени по области за периода 2013 - 2016 г.
Фигура 15:	Съотношение на броя на тежките ПТП по области, 2016 г.
Фигура 16:	Съотношение на броя на убитите при тежки ПТП по области, 2016 г.
Фигура 17:	Съотношение на броя на ранените при тежки ПТП по области, 2016 г.
Фигура 18:	Тежки пътно-транспортни, убити и ранени по месеци, 2016 г.
Фигура 19:	Тежки пътно-транспортни произшествия през 2016 г. по месеци и области



Фигура 20:	Тежки пътно-транспортни произшествия през 2016 г. по дни в седмицата и области
Фигура 21:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени по дни от седмицата
Фигура 22:	Убити и ранени при ТПТП по възрасти и област
Фигура 23:	Пътно-транспортни произшествия, убити и ранени по области
Фигура 24:	Убити и ранени участници в движението през 2016 г. по области
Фигура 25:	Убити и ранени при пътнотранспортни произшествия по възраст в българската част на ТГР
Фигура 26:	Убити и ранени при пътнотранспортни произшествия по възраст
Фигура 27:	Пътнотранспортни произшествия, в населените и извън населените места по области
Фигура 28:	Убити в населените и извън населените места по области
Фигура 29:	Ранени в населените и извън населените места по области
Фигура 30:	Последствия при удар на пешеходец с определена скорост
Фигура 31:	Основни причини за настъпване на ПТП през 2016
Фигура 32:	Основна причина при ПТП по нарушение на водач
Фигура 33:	Загинали при ПТП по вид при нарушение на водач
Фигура 34:	Убити и ранени участници в движението по области, 2016 г.
Фигура 35:	Убити и ранени водачи при пътнотранспортни произшествия по вид на пътното превозно средство, брой, 2016 г.
Фигура 36:	Убити водачи при пътнотранспортни произшествия по вид на пътното превозно средство и област, брой, 2016 г.
Фигура 37:	Ранени водачи при пътнотранспортни произшествия по вид на пътното превозно средство и област, брой, 2016 г.
Фигура 38:	Ограничения в газенето на плавателни съдове в българския участък на река Дунав
Фигура 39:	Брой на регистрираните инциденти при извършване на превози с автомобилен, железопътен и вътрешноводен транспорт
Фигура 40:	Железопътни произшествия по причина на възникване
Фигура 41:	Годишен брой на жертвите по вид злополука, общо пострадали, вкл. убити
Фигура 42:	Брой и тенденция на авиационни инциденти в България
Фигура 43:	Убити на един млн. жители в страните на Европейския съюз
Фигура 44:	Динамика на броя на жертвите при злополуки в железопътния транспорт в ЕС (по години)
Фигура 45:	Пътниците загинали на милиард пътничко-километри, 2014-2015
Фигура 46:	Общ брой на пострадали при произшествия с жп транспорта (2006-2015 г.)
Фигура 47:	Общ брой на загиналите при произшествия с жп транспорта (2006-2015 г.)
Фигура 48:	Жертви на авиационни произшествия в търговския въздушен транспорт, по страна на възникване и държава на регистрация на въздухоплавателни средства



ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият документ е изготвен от екип на ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“ в изпълнение на под-дейност 3.5. Анализ на транспортната безопасност от Техническото предложение (Приложение №3) към Договор №34/ 23.01.2017 г. с предмет „Изготвяне на предварително проучване на територията на българската част от трансграничния регион Румъния-България, както и интегриране на изготвеното проучване с проучването на румънската част от трансграничния регион Румъния-България на партниращата организация, в рамките на проект „Проучване на възможностите за намаляване на използването на ТЕН-Т мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“, с регистрационен номер 15.1.1.010“.

С разработения документ се допринася за постигането на изисквания от Възложителя резултат 2. Анализ на текущото състояние на транспортната система в българската част от трансграничния регион Румъния-България от Техническата спецификация.

В рамките на под-дейност 3.5. е извършен Анализ на транспортната безопасност, който обхваща четирите вида транспорт: автомобилен, речен, железопътен и въздушен.

При изготвяне на анализа, свързан с автомобилната безопасност бяха предприети следните действия от страна на Консултанта:

- *Създаване на референтен материал относно автомобилния транспорт:* представено е осредненото натоварване от движението на всеки път клас; представени са коефициентите за аварийност (брой на ПТП с ранени и убити за километър; брой на ПТП с ранени и убити за един милион километра и брой на ранените и убитите, съотнесен към броя на ПТП с убити и ранени).

- *Изчисляване на регионална аварийност.* На база установените функционални граници на българската част на трансграничния регион Румъния - България, при изследване на състоянието на пътната инфраструктура е направен списък на пътищата от региона, включени в републиканската пътна мрежа, затова тази информация не е повтаряна в този документ. За всеки клас пътища от региона е изчислено натоварването от движението, въз основа на статистиката от ПТП за региона, са изчислени регионалните коефициенти на аварийност: брой на ПТП с ранени и убити за километър; брой на ПТП с ранени и убити за един милион километра и брой на ранените и убитите, съотнесен към броя на ПТП с убити и ранени.

- *Прогнозни изчисления на регионалната аварийност за бъдещ период.* Определения времеви хоризонт е до 2020 г., в съответствие с целите, които



си поставя ЕС. Към момента е невъзможно да бъдат направени обективни прогнози, свързани с регионалната анарийност на безопасността, защото данните към момента, както на национално, така и на европейско ниво, не се достигат. Вместо планирания спад на ПТП, то техния брой нараства и динамиката на безопасността е изключително нестабилна. Въпреки това са направени изводи във връзка с коефициентите на анарийността: брой на ПТП с ранени и убити за километър; брой на ПТП с ранени и убити за един милион километра и брой на ранените и убитите, съотнесен към броя на ПТП с убити и ранени за бъдещия период.

- *Сравнение на изчисленията и оценка на въздействието върху пътната безопасност.* Обобщени са получените резултати от етапите на процеса на анализ, сравнени са и е направена оценка до каква степен планираната за изграждане инфраструктура влияе върху пътната безопасност на национално и регионално ниво.

- *Изследване причините за възникване на ПТП* е осъществено чрез систематизиране на информация за произшествия, съдържащи се в доклади, справки, протоколи и др. документи за ПТП. Състоянието на инфраструктурата е представено в друг раздел на настоящото предварително проучване, затова информацията е насочена към анализ на данните, свързани с ПТП, брой на убитите и ранените при тежките ПТП; както и анализиране на причините.

- *Систематизиране на получените данни* в текстови, аналитичен и схематичен материал за състоянието на транспортната инфраструктура, критичните места в транспортната инфраструктура, изводи и заключения, препоръки за подобряване и управление на безопасността на участъците с концентрация на ПТП.

Като елемент от Анализа за текущото състояние на транспортната система в българската част на трансграничния регион Румъния - България Възложителят е поставил изискване на изготвяне на анализ на транспортната безопасност. Анализът е изготвен в съответствие с Насоките за управление на безопасността на пътната инфраструктура на Министерство на регионалното развитие и благоустройство, в който се съдържат насоки и указания за прилагане на основните инструменти за управление на безопасността на пътната инфраструктура, съгласно Член 3, Член 4 и Член 5 на Директива 2008/96/EU за управление на безопасността на пътните инфраструктури.

В допълнение към разработване на темата за състоянието на транспортната безопасност е разгледано мястото на България в рамките на ЕС по отношение на автомобилния, речния, железопътния и въздушния транспорт.



I. СЪЩЕСТВУВАЩОТО СЪСТОЯНИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА БЕЗОПАСНОСТ

1.1. Автомобилен транспорт

1.1.1. Създаване на референтен материал

Таблица 1. Разпределение на ПТП по вид на пътя през 2016 г.

Вид на пътя	Тежест на ПТП по отношение на загиналите	2015 г.			2016 г.		
		ПТП	загинали	ранени	ПТП	загинали	ранени
Първи клас	4,90	701	162	1044	770	157	1150
Втори клас	5,17	529	82	753	589	114	972
Трети клас	6,78	565	90	767	651	96	905
Общински път	5,50	300	45	384	300	45	384
Автомагистрала	6,10	191	60	286	256	42	371
Извън пътна мрежа	-	0	0	0	4	1	6
Селскостопански	-	0	0	0	2	0	2
Горски	-	1	0	1	1	0	1

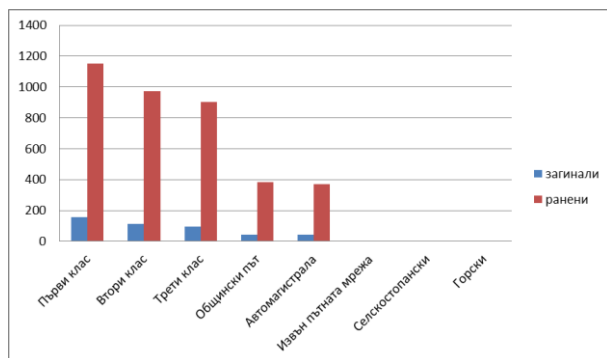
Таблица 2. Разпределение на ПТП по вид на пътя от 2011 до 2016 г.

Вид на пътя	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Първи клас	593	597	664	675	701	770
Втори клас	463	453	478	468	529	589
Трети клас	518	511	532	541	565	651
Общински път	285	288	257	261	300	330
Автомагистрала	141	126	163	198	191	256

Таблица 3. Разпределение на загиналите по вид на пътя от 2011 до 2016 г.

Вид на пътя	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Първи клас	156	138	133	161	162	157
Втори клас	99	76	101	68	82	114
Трети клас	86	85	90	94	90	96
Общински път	44	49	30	44	45	60
Автомагистрала	36	20	20	39	60	42

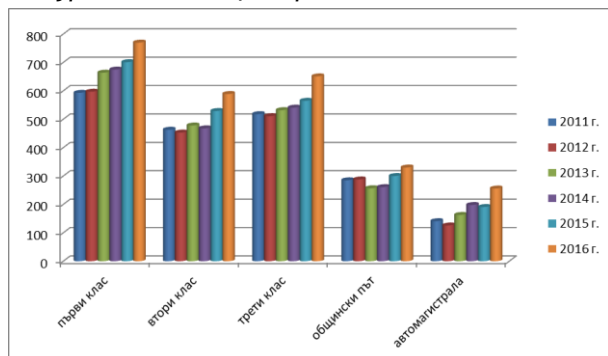
Фигура 1. Загинали и ранени по вид на пътя, 2016 г.



Най-много жертви по пътя има при първокласните пътища, следвани от второкласните и третокласните.

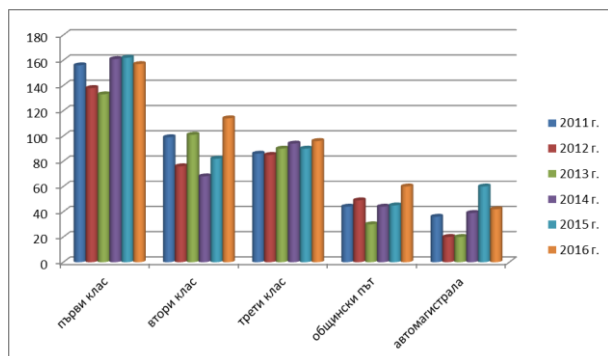


Фигура 2. Тенденция при ПТП по вид на пътя



Най-много тежки пътно-транспортни произшествия на пътя са станали на първоласните пътища в страната, като тенденцията е към непрекъснато повишаване. Идентична е ситуацията и с ПТП по пътищата от първи, втори и трети клас. Общинската пътна мрежа също е с тенденция на нарастване на ПТП.

Фигура 3. Тенденция при загиналите по вид на пътя



Второкласната пътна мрежа е с най-устойчивата тенденция на нарастване при пътно-транспортни произшествия, а след нея се нарежда общинската пътна мрежа. През 2016 г. има известен спад на ПТП при пътищата от първи клас.

Таблица 4. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. по статистически зони, статистически райони и по области и общини

Области/ общини	ПТП	убити	ранени
Общо за българската част на трансграничния регион Румъния - България	707	183	1949
Област Видин	78	15	83
Белградчик	4	-	4
Бойница	1	-	1
Брегово	2	1	1
Видин	46	7	46
Димово	10	3	12
Кула	3	1	5
Ново село	4	1	7
Руженци	8	2	7
Област Враца	155	21	197
Борован	6	1	11
Бяла Слатина	22	1	24
Враца	72	9	90
Козлодуй	7	1	12
Криводол	3	-	4
Мездра	30	7	35
Мизия	5	1	6
Оряхово	4	1	8
Роман	3	-	3
Хайредин	3	-	4
Област Монтана	145	22	209
Берковица	13	3	18
Бойчиновци	7	-	12
Брусарци	1	-	1
Вълчедръм	3	1	3
Вършец	9	-	19
Лом	12	5	10
Медковец	4	-	5
Монтана	94	13	139
Чипровци	1	-	1
Якимово	1	-	1
Област Плевен	225	28	305



Белене	6	-	10
Гулянци	3	-	3
Долна Митрополия	9	1	11
Долни Дъбник	11	1	21
Кнежа	14	5	28
Левски	11	2	9
Никопол	1	-	3
Плевен	146	10	191
Пордим	7	1	10
Червен бряг	17	8	19
Област Велико Търново	224	28	305
Велико Търново	113	10	152
Горна Оряховица	32	7	37
Елена	7	-	10
Златарица	4	-	6
Лясковец	15	5	22
Павликени	8	-	14
Полски Тръмбеш	19	1	22
Свищов	13	3	18
Стражица	12	2	20
Сухин дол	1	-	4
Област Русе	403	29	511
Бяла	60	10	81
Ветово	16	1	18
Две могили	36	4	53
Русе	278	10	343
Сливо поле	13	4	16
Област Силистра	122	16	161
Алфатар	4	-	8
Главиница	7	2	6
Дулово	32	3	38
Кайнарджа	4	1	4
Силистра	64	7	93
Ситово	2	-	2
Тутракан	9	3	10
Област Добрич	145	24	178
Балчик	20	3	21
Генерал Тошево	15	1	22
Добрич	46	1	56
Добрич - селска	38	11	42
Каварна	9	-	11
Крушари	3	-	5
Тервел	10	6	12
Шабла	4	2	9

Таблица 5. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в населените и извън населените места по области

	Общо			В населени места								Извън населени места					
	ПТП брой	убити	ранени	ПТП брой	%	убити брой	%	ранени брой	%	ПТП брой	%	убити брой	%	ранени брой	%	ПТП брой	%
Общо за страната	7404	708	9374	4801	100	238	100	5655	100	2603	100	470	100	3719	100		
Общо БЧ на ТГР	1497	183	1949	890		54		1042		607		129		907			
Видин	78	15	83	46	1	8	3.4	45	0.8	32	1.2	7	1.5	38	1		
Враца	155	21	197	102	2.1	8	3.1	119	2.1	53	2	13	2.8	78	2.1		
Монтана	145	22	209	84	1.7	5	2.1	105	1.9	61	2.3	17	3.6	104	2.8		
Плевен	225	28	305	145	3	10	4.2	181	3.2	80	3.1	18	3.8	124	3.3		
Велико Търново	224	28	305	111	2.2	8	3.4	126	2.2	113	4.3	20	4.3	179	4.8		
Русе	403	29	511	255	5.3	9	3.8	287	5.1	148	5.7	20	4.3	224	6		
Силистра	122	16	161	61	1.3	1	0.4	77	1.4	61	2.3	15	3.2	84	2.3		
Добрич	145	24	178	86	1.8	5	2.1	102	1.8	59	2.3	19	4	76	2		

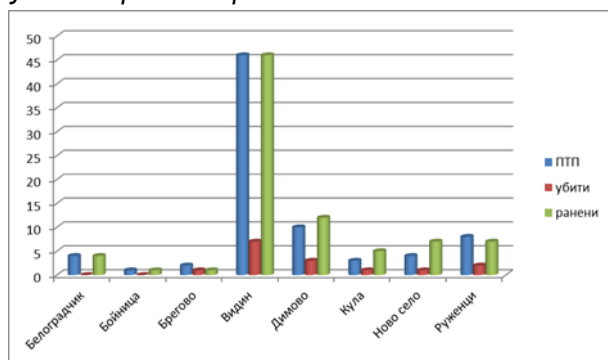
Таблица 6. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. по области и вид на населеното място

области	В градовете			В селата		
	произшествия	убити	ранени	произшествия	убити	ранени
Общо за страната	4122	178	4788	679	60	867
Общо з б.ч. на ТГР	707	31	813	183	23	229
Видин	28	4	28	18	4	17
Враца	60	4	69	42	4	50
Монтана	64	5	78	20	-	27
Плевен	128	5	160	17	5	21
Велико Търново	91	4	98	20	4	28



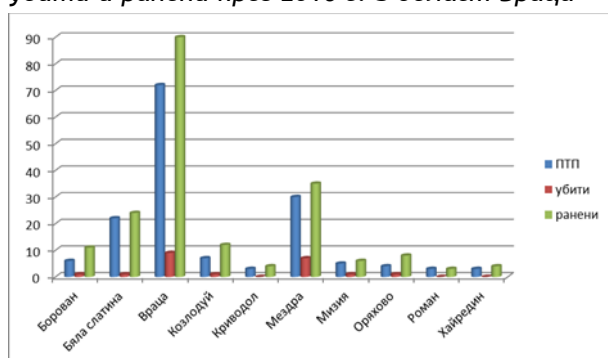
Русе	234	7	259	21	2	28
Силистра	38	-	47	23	1	30
Добрич	64	2	74	22	3	28

Фигура 4. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Видин



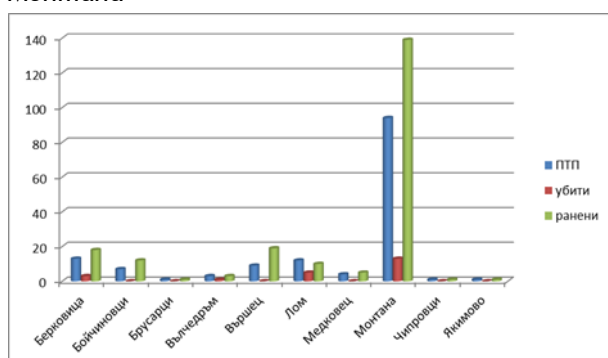
В област Видин най-критичните участъци за ПТП могат да бъдат определени в териториалния обхват на община Видин, където за 2016 г. са настъпили 46 бр. ПТП, 7 са загиналите и 46 са ранените.

Фигура 5. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Враца



При две от общините в област Враца има най-висок ръст на възникналите ПТП, убитите и ранените на пътя. В община Враца са настъпили 72 бр. ПТП, убитите са 9 души, а ранените са 90. В община Мездра са настъпили 30 бр. ПТП, убитите са 7, а ранените 35 души. Пряко отражение на ПТП има състоянието на пътната инфраструктура, която е една от най-рисковите в региона.

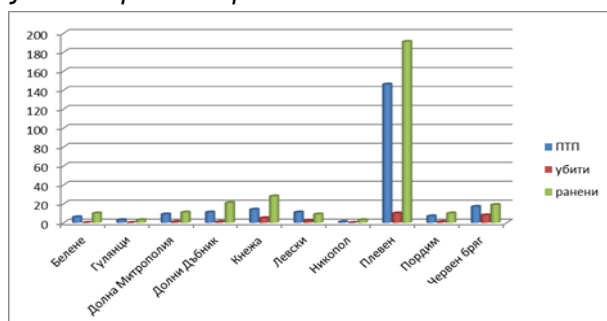
Фигура 6. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Монтана



В община Монтана са настъпили най-много ПТП. За 2016 г. техният брой е 94, броят на убитите е 13, а на ранените - 139 души.

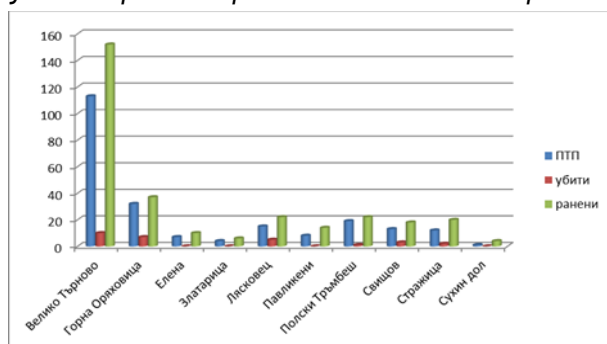


Фигура 7. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Плевен



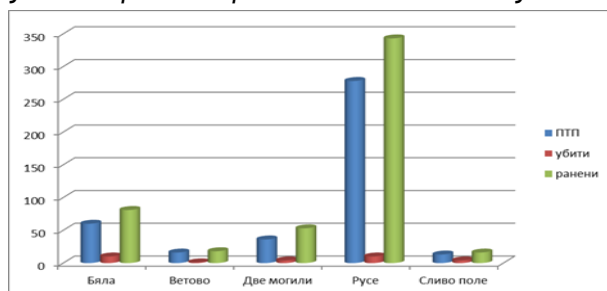
Инцидентите в община Плевен, значително надвишават броя на инцидентите в останалите общини от областта. Възникнали са 146 ПТП, в резултат на което има 10 убити и 191 ранени.

Фигура 8. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в Велико Търново



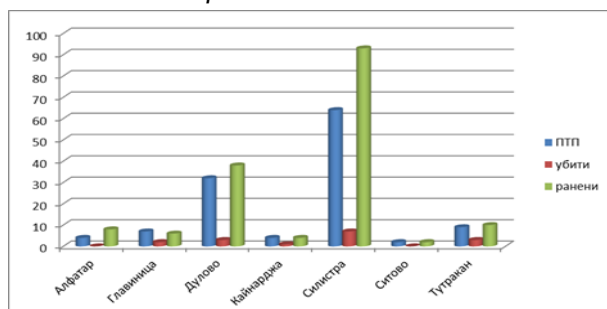
Община Велико Търново и община Горна Оряховица са две локации, в които има най-висок ръст на пътнотранспортни произшествия. Във Велико Търново броят на ПТП е 113, с 10 убити и 152 ранени. Сравнително по-нисък е броят на ПТП в Горна Оряховица - 32 бр. със 7 убити и 37 ранени.

Фигура 9. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Русе



Община Русе е с най-голям брой ПТП, убити и ранени, не само в рамките на областта, но и в целия трансграничен район. За 2016 г. ПТП са 278, убитите са 10 и ранените 343. Следващото критично място е в община Бяла, където са станали 60 ПТП, с 10 убити и 81 ранени.

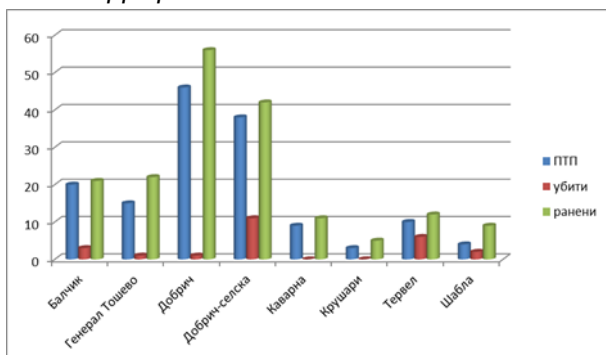
Фигура 10. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Силистра



Силистра и Дулово са двете критични точки в рамките на област Силистра. През 2016 г. в Община Силистра са станали 64 ПТП със 7 убити и 93 ранени, а в община Дулово броят на ПТП е 32, с 3 убити и 38 ранени.



Фигура 11. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Добрич



Община Добрич и община Добрич - селска са двете общини с най-много ПТП през 2016 г. в рамките на област Добрич. В Община Добрич са станали 46 ПТП, с 1 убит и 56 ранени, а в община Добрич - селска броят на ПТП е 38, на убитите - 11, а на ранените 42.

По данни на МВР най-опасните пътища в страната са девет. Определянето им е на база осреднено натоварване на движението на всеки клас път и изчисляване на коефициента на аварийност (брой на ПТП с ранени и убити за километър; брой на ПТП с ранени и убити за един милион километра ; брой на ранените и убитите, съотнесен към броя на ПТП с убити и ранени).

Схема 1. Пътни участъци с най-висока концентрация на ПТП





В българската част на трансграничния регион Румъния - България попадат 4 от най-опасните участъци:

- Русе-Бяла - за 2016 г. там има 246 ПТП, 7 убити и 89 ранени;
- Велико Търново - Дебелец (само до Дебелец, разклон за няколко пътя - за В. Търново, Габрово, Дебелец, Елена и Ст. Загора) - 22 ПТП, 4 тежки, 5 ранени;
- Автомагистрала „Хемус“ - за 2016 г. там има 266 ПТП с 14 тежки, 19 ранени, няма убити.
- След АМ „Хемус“, пътя за Велико Търново, до разклона за Тетевен - на територията на област Ловеч има 139 ПТП, 8 убити, 117 ранени.

Към пътните участъци с повишен риск от ПТП принадлежат и още два пътя в изследвания участък: пътят: Ботевград - Враца -Мездра и Добрич-Варна.

1.1.2. Прогнозни изчисления на регионалната аварийност за бъдещ период

Таблица 7. Убити и ранени при пътнотранспортни произшествия през 2016 г. по области и възраст

област	общо		Под 6		6-9		10-14		15-17		18-20		21-24		25-64		65 и повече	
	убити	ранени	убити	ранени	убити	ранени	убити	ранени	убити	ранени	убити	ранени	убити	ранени	убити	ранени	убити	ранени
Общо за страната	708	9374	6	215	4	240	6	334	12	371	33	649	49	814	448	5435	150	1316
В б.ч. на ТГР	183	1949	2	44	0	48	2	72	3	82	8	146	12	185	120	1116	36	256
Видин	15	83	-	-	-	2	-	3	-	6	2	7	-	3	10	50	3	12
Враца	21	197	2	4	-	5	-	7	-	9	-	12	1	25	14	105	4	30
Монтана	22	209	-	5	-	2	-	8	-	14	1	12	2	22	15	121	4	25
Плевен	28	305	-	11	-	8	1	16	2	15	3	25	1	25	17	164	4	41
Велико Търново	28	305	-	7	-	2	-	9	1	10	-	24	1	27	17	192	9	34
Русе	29	511	-	13	-	21	-	20	-	21	-	41	2	48	19	283	8	64
Силистра	16	161	-	1	-	3	-	5	-	4	1	15	2	15	9	94	4	24
Добрич	24	178	-	3	-	5	1	4	-	3	1	10	3	20	19	107	-	26

Таблица 8. Убити и ранени участници в движението през 2016 г. по области

области	общо		водачи		пътници		пешеходци		Работници на пътя	
	убити	ранени	убити	ранени	убити	ранени	убити	ранени	убити	ранени
	брой	брой	брой	%	брой	%	брой	%	брой	%
Общо за страната	708	9374	395	49.2	4203	42.4	190	27	3374	33.4
Общо за б.ч. на ТГР	183	1949	103		906		58		734	
Видин	15	83	10	66.7	45	54.2	2	13.3	25	30.1
Враца	21	197	11	52.4	86	34.7	9	42.9	76	38.6
Монтана	22	209	11	5	101	48.3	8	36.4	83	39.7
Плевен	28	305	13	46.4	123	40.3	10	35.7	125	41
Велико Търново	28	305	13	46.4	132	43.4	9	32.1	123	40.3
Русе	29	511	21	72.4	251	49.1	5	17.2	180	35.2
Силистра	16	161	9	56.3	73	45.3	7	43.8	64	39.8
Добрич	24	178	15	62.6	95	53.4	8	33.3	58	42.6

Таблица 9. Убити и ранени водачи при пътнотранспортни произшествия през 2016 г. по области и вид на пътното превозно средство (брой)

Области	общо		Лек автомобил		Товарен автомобил		Влекач с полуремарке		Специален автомобил		Автобус		Автовлак		мотоциклет		мотопед		велосипед		Друго ППС	
	убити	ранени	убити	ранени	убити	ранени	убити	ранени	убити	ранени	убити	ранени	убити	ранени	убити	ранени	убити	ранени	убити	ранени	убити	ранени
	и	и	и	и	и	и	и	и	и	и	и	и	и	и	и	и	и	и	и	и	и	и
Общо за страната	395	4203	281	2723	17	248	3	53	-	16	2	9	-	-	41	522	8	155	35	409	8	68
Б.ч. на ТГР	103	897	77	604	1	55	2	24	0	2	0	3	0	0	9	177	1	40	8	81	5	21
Видин	10	45	6	28	-	3	-	3	-	-	-	-	-	-	1	4	-	1	2	5	1	1
Враца	11	86	6	55	-	1	-	4	-	1	-	-	-	-	2	8	-	6	2	7	1	4



Монтана	11	101	11	73	-	8	-	2	-	-	-	-	-	-	6	-	5	-	5	-	3
Плевен	13	123	9	86	-	7	-	3	-	-	-	-	-	2	11	-	7	2	8	-	1
Велико Търново	13	123	10	87	-	11	-	6	-	1	-	-	-	2	16	-	2	-	6	1	3
Русе	21	251	15	164	1	18	-	4	-	-	-	-	-	1	115	1	11	2	34	1	5
Силистра	9	73	7	47	-	3	1	1	-	-	-	-	-	-	8	-	5	-	7	1	2
Добрич	15	95	13	64	-	4	1	1	-	-	-	3	-	1	9	-	3	-	9	-	2

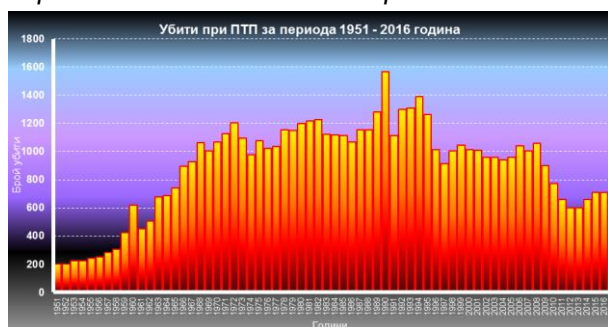
Таблица 10. Пътнотранспортни произшествия, убити в българската част на трансграничния регион Румъния - България по години

област	2013			2014			2015			2016		
	ПТП	убити	ранени	ПТП	убити	ранени	ПТП	убити	ранени	ПТП	убити	ранени
Общо за българската част на ТГР	1248	140	1491	1213	164	1513	1484	150	1841	1496	183	1949
Видин	75	9	85	69	10	87	88	3	99	78	15	83
Враца	132	20	184	140	29	177	197	18	239	155	21	197
Монтана	47	9	47	55	20	59	82	22	80	144	22	209
Плевен	251	30	258	147	23	170	219	30	308	225	28	305
Велико Търново	149	19	186	175	15	216	211	18	279	224	28	305
Русе	371	29	479	357	28	464	422	26	505	403	29	511
Силистра	93	11	110	108	18	133	118	15	154	122	16	161
Добрич	130	13	142	162	21	207	147	18	177	145	24	178

Автомобилният транспорт е една от най-опасните технически системи за човечеството. Всяка година в резултат на пътнотранспортни произшествия загиват над 1.3 млн. човека и над 50 млн. получават тежки наранявания.

В тази връзка с цел ограничаване жертвите от пътнотранспортните произшествия ООН обяви периода 2011-2020г. за Десетилетие за активни действия за подобряване на безопасността на движението. Европейската комисия прие насоки относно проблемите на безопасността на движението, като постави ясна цел-намаляване на броя на загиналите от пътнотранспортни произшествия с 50% към 2020г. спрямо показателите през 2010г. Същата цел е поставена и в одобрената от министерския съвет на Република България на 22 декември 2011г. Националната стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020г.

Фигура 12. Убити граждани при ПТП за периода 1951 - 2016г. в България



През изминалите 6 години в резултат на предприетите мерки през първите три години на периода бе постигнато съществено подобрение на безопасността на движение. Тенденцията на намаляване на жертвите през 2014, 2015г. и 2016г. бе преустановена и се оформи ръст на жертвите.

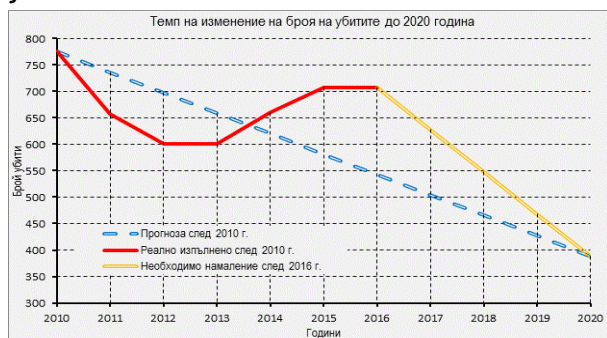
През този период броя на загиналите в сравнение с 2010 г., която е базова година за периода 2011-2020г., са спасени 720 човешки живота.

В същото време следва да бъде отбелязано, че състоянието на безопасността на движението е далеч от очакваното намаление и има сериозни основания да се счита че при тази ситуация няма да бъде постигната целта,



намаление на загиналите с 50% към 2020г. ако не се предприемат други конкретни мерки. Брой на убитите от ПТП през периода 2011-2016г. спрямо прогнозната линия за намаляване на броя на убитите с 50% към 2020г.

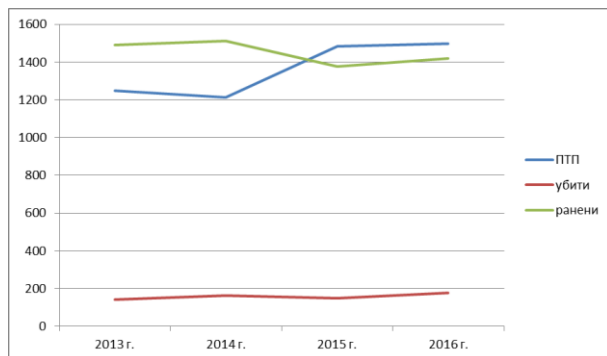
Фигура 13. Темп на изменение на броя на убитите до 2020 г.



За 2016 г. в българската част на трансграничния регион Румъния - България са регистрирани 1 497 тежки пътно транспортни произшествия, което представлява повече от 20% от ПТП станали на територията на страната. При тях са загинали 183 лица, което представлява близо 26% от загиналите при тежки ПТП в България.

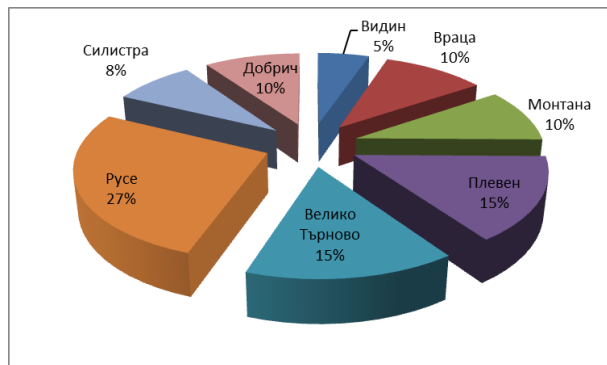
Ранените при произшествия в изследвания район за 2016 г. са 1949 души, което представлява близо 21% от ранените в страната (от които 1419 са леко и 530 тежко ранени граждани).

Фигура 14. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени по области за периода 2013 - 2016 г.



В българската част на ТГР се наблюдава непрекъснато нарастване на броя на ПТП, като особено рязко е покачването през 2015 г. За сравнение през същия период на 2015 г. ТПТП са били 1484 - с 13 по-малко, загиналите са били 150 - с 33 по-малко, а ранените са били 1841 - със 108 по-малко.

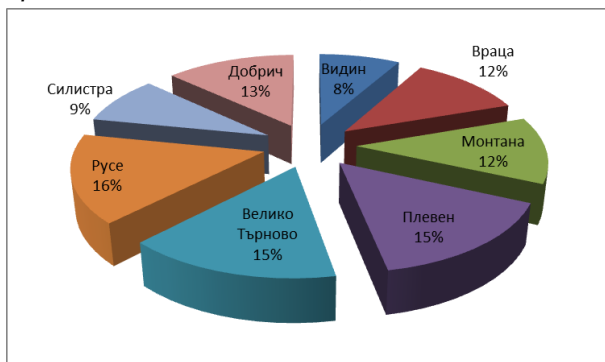
Фигура 15. Съотношение на броя на тежките ПТП по области, 2016 г.



Най-много тежки пътно транспортни произшествия през 2016 г. са станали в област Русе (403 бр.), което представлява 27% от общия ТПТП в изследвания регион. Близо 30% са формирани от ТПТП в област Велико Търново и в област Плевен, които имат по равен дял произшествия - 15%. Областите с най-малко ТПТП са Видин - 5% и Силистра 8%.

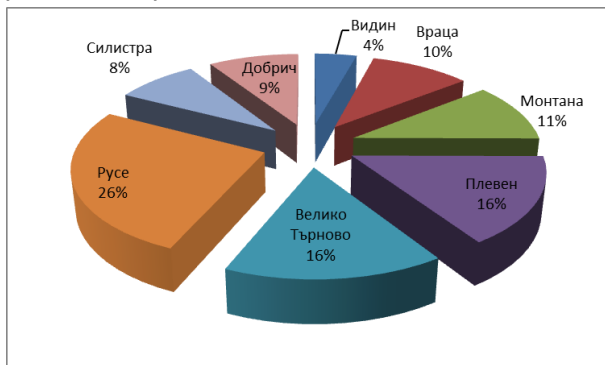


Фигура 16. Съотношение на броя на убитите при тежки ПТП по области, 2016 г.



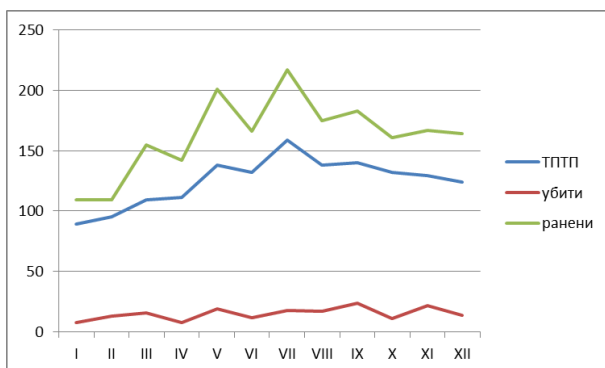
Област Русе са с най-висок дял при загиналите при ТПТП - 16%, следвани от Велико Търново и Плевен. Прави впечатление, че в областите Монтана и Враца, независимо, че са регистрирани по-малък дял от ТПТП, то много е висок процентът на инцидентите завършили с трагичен край - 12% убити. Най-малко са убитите в област Видин - 15 души (8%).

Фигура 17. Съотношение на броя на ранените при тежки ПТП по области, 2016 г.

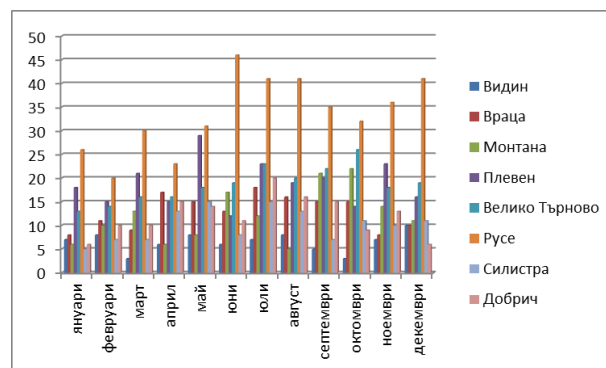


Област Русе отново е с най-високия дял на ранените при ТПТП - 26%, следвана от областите Велико Търново и Монтана. Най-малък брой ранени има в област Видин - 4% (83 души). Това е близо осем пъти по-малко, отколкото в област Русе.

Фигура 18. Тежки пътно-транспортни, убити и ранени по месеци, 2016 г.



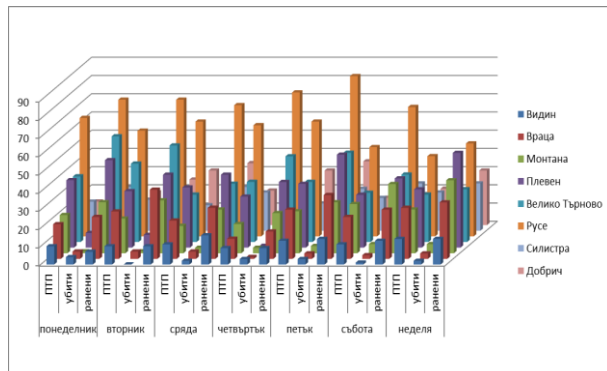
Фигура 19. Тежки пътно-транспортни произшествия през 2016 г. по месеци и области



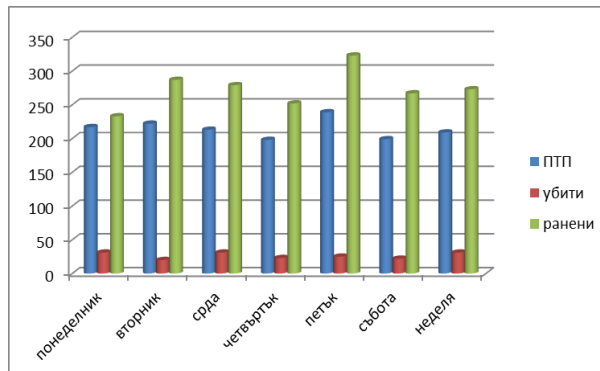
В българската част на трансграничния регион Румъния - България месеците с най-много ТПТП са: юли и май. През месец юли са настъпили 159 ТПТП с 18 загинали и 217 ранени. Най-много загинали има през месеците септември (24 души) и ноември (22 души). Най-много произшествия настъпват през петъчния ден, като тогава има и най-много убити и ранени.



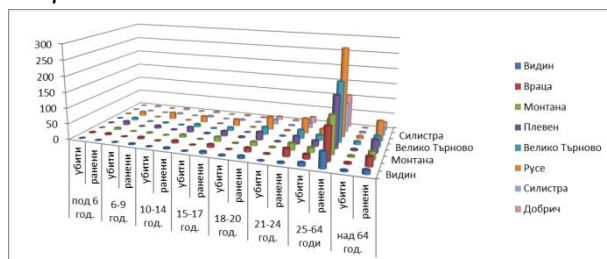
Фигура 20. Тежки пътно-транспортни произшествия през 2016 г. по дни в седмицата и области



Фигура 21. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени по дни от седмицата



Фигура 22. Убити и ранени при ТПТП по възрасти и област

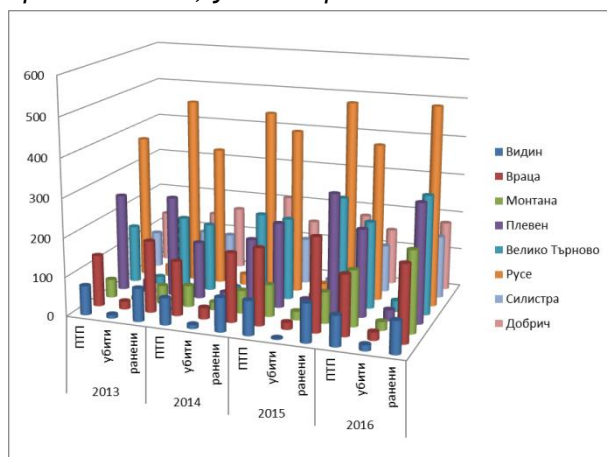


1.1.3. Сравнение на изчисленията и оценка на въздействието върху пътната безопасност

През 2016 г. по пътищата на България са регистрирани 7 404 тежки пътнотранспортни произшествия, вследствие на които са загинали 708 лица и са ранени 9 374 души.

За българската част на трансграничния регион статистическите данни са следните:

Фигура 23. Пътно-транспортни произшествия, убити и ранени по области



Регистрирани са 1 497 тежки пътно транспортни произшествия, което представлява повече от 20% от ПТП станали на територията на страната. Загинали са 183 лица и са ранени 1949 души. Близко 26% от загиналите са при тежки ПТП в българската част на трансграничния регион. Ранените при произшествия в изследвания район формират близо 21% от общия район на ранените в страната.



За изследваната територия сравнение с 2015 г. броят на убитите нараства от 150 души през 2015 г. на 183 души през 2016 г., както и нараства броят на ранените.

Таблица 11. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени по области

област	2015 г.					2016 г.				
	ПТП с наличие на материални щети и пострадали - общо	ПТП с пострадали	убити	Леко ранени	Тежко ранени	ПТП с наличие на материални щети и пострадали - общо	ПТП с пострадали	убити	Леко ранени	Тежко ранени
Общо за страната	50 152	7225	708	6676	2295	51 883	7 404	708	6 871	2503
Общо за българската част на ТГР	7434	1484	150	1376	465	8 676	1497	183	1419	530
Видин	508	78	3	66	33	551	78	15	64	19
Враца	1 127	197	18	175	64	1 004	155	21	120	77
Монтана	877	82	22	52	28	922	145	22	154	55
Плевен	859	219	30	220	88	1 810	225	28	219	86
Велико Търново	1437	211	18	215	64	1528	224	28	216	89
Русе	1730	422	26	375	130	1828	403	29	379	132
Силистра	159	118	15	126	28	143	122	16	119	42
Добрич	737	147	18	147	30	890	145	24	148	30

Таблица 12. Пътнотранспортни произшествия през 2016 г. по месеци и области

области	общо	месеци											
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Общо за страната	7404	411	475	549	590	6121	741	778	764	719	648	576	532
Общо за б.ч. на ТГР	1497	89	95	109	111	138	132	159	138	140	132	129	124
Видин	78	7	8	3	6	8	6	7	8	5	3	7	10
Враца	155	8	11	9	17	15	13	18	16	15	15	8	10
Монтана	145	6	10	13	6	8	17	12	5	21	22	14	11
Плевен	225	18	15	21	15	29	12	23	19	20	14	23	16
Велико Търново	224	13	14	16	16	18	19	23	20	22	26	18	19
Русе	403	26	20	30	23	31	46	41	41	35	32	36	41
Силистра	122	5	7	7	13	15	8	15	13	7	11	10	11
Добрич	145	6	10	10	15	14	11	20	16	15	9	13	6

Таблица 13. Убити при пътнотранспортни произшествия през 2016 г. по месеци и области

области	общо	месеци											
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Общо за страната	708	33	44	49	45	63	67	81	75	71	66	66	48
Общо за б.ч. ТГР	183	8	13	16	8	19	12	18	17	24	11	22	14
Видин	15	-	4	-	1	1	-	1	4	1	-	1	2
Враца	21	-	-	2	1	3	1	3	4	1	3	1	2
Монтана	22	-	2	2	-	-	3	-	3	4	2	4	2
Плевен	28	2	1	4	-	5	1	-	2	3	-	7	3
Велико Търново	28	1	3	3	1	1	2	4	1	3	3	4	1
Русе	29	4	-	4	2	4	2	3	-	5	2	1	2
Силистра	16	-	1	-	1	2	2	3	3	2	-	1	1
Добрич	24	1	2	1	2	3	1	4	-	5	1	3	1

Таблица 14. Ранени при пътнотранспортни произшествия през 2016 г. по месеци и области

области	общо	месеци											
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Общо за страната	9374	490	555	684	723	824	931	1016	1028	892	802	712	717
Общо за б.ч. ТГР	1949	109	109	155	142	201	166	217	175	183	161	167	164
Видин	83	7	6	3	5	10	7	11	6	6	3	6	13
Враца	197	9	12	12	22	24	17	19	18	20	16	11	17
Монтана	209	6	16	16	13	11	24	16	9	28	28	26	16
Плевен	305	28	19	27	19	48	14	28	23	32	19	29	19
Велико Търново	305	16	15	26	26	23	24	32	35	27	30	27	24
Русе	511	28	23	48	26	44	55	59	48	50	41	38	51
Силистра	161	10	6	10	15	23	9	23	15	6	14	16	14
Добрич	178	5	12	13	16	18	16	29	21	14	10	14	10

В българската част през 2016 г. в петъчните дни от седмицата са регистрирани най-много пътнотранспортни произшествия с най-голям брой ранени лица - 15.97% от общия брой на произшествията и 16.57% от всички ранени. Най-много убити в българската част на трансграниния регион има в дните в понеделник и сряда (по 31 души), което представлява общо 33,88% от



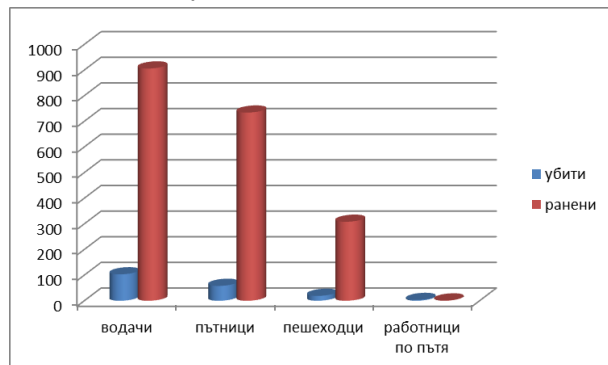
всички убити. Най-малък е броят на убитите във вторник - 20 души, което 11% от всички убити.

Таблица 15. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. по дни от седмицата и области

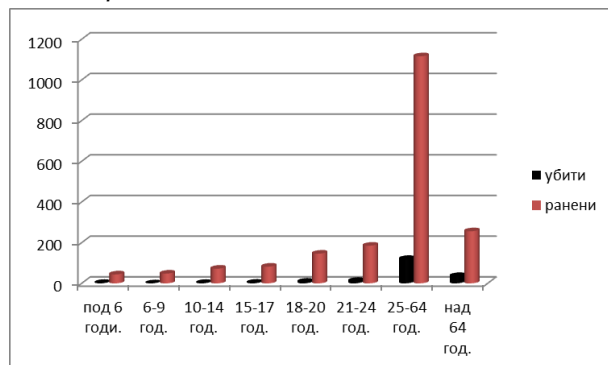
област	общо			понеделник			вторник			сряда			четвъртък			петък			събота			неделя		
	ПТ П	убит и	ране ни	ПТ П	убит и	ране ни	ПТ П	убит и	ране ни	ПТ П	убит и	ране ни	ПТ П	убит и	ране ни	ПТ П	убит и	ране ни	ПТ П	убит и	ране ни	ПТ П	убит и	ране ни
Общо за страната	704	708	9374	1044	119	1259	1014	74	1282	1043	93	1312	1063	90	1320	1220	117	1531	1042	94	1395	978	121	1275
Общо б.ч. ТГР	1497	183	1949	217	31	277	222	20	287	213	31	270	198	23	252	239	25	323	199	22	267	209	31	273
Видин	78	15	83	10	4	7	10	-	10	11	2	16	9	3	9	13	3	14	11	1	13	14	2	14
Враца	155	21	197	19	4	23	26	4	38	21	4	28	11	1	15	27	3	35	23	2	27	28	3	31
Монтана	145	22	209	21	1	28	19	1	29	15	3	24	16	3	22	23	4	28	27	5	38	24	5	40
Плевен	225	28	305	37	8	48	31	7	40	33	6	40	28	1	36	35	3	51	29	1	38	32	2	52
Велико Търново	224	28	305	36	4	58	43	2	53	26	2	32	33	3	47	33	2	49	27	6	37	26	9	29
Русе	403	29	511	65	5	75	58	4	75	63	5	72	61	5	79	63	3	88	49	2	71	44	5	51
Силистра	122	16	161	16	1	24	17	2	17	14	3	24	21	3	21	15	1	23	18	3	26	21	3	26
Добрич	145	24	178	13	4	14	18	-	25	30	6	34	19	4	23	30	6	35	15	2	17	20	2	30

Уязвими участници в движението - деца и възрастни хора-пешеходци:

Фигура 24. Убити и ранени участници в движението през 2016 г. по области



Фигура 25. Убити и ранени при пътнотранспортни произшествия по възраст в българската част на ТГР



В резултат на ТПТП най-много убити и ранени има сред водачите на ПТС, следвани от пътниците.

Една от най-уязвимата група са пешеходците, като за 2016 г. са загинали 19, а ранени са 308 души.

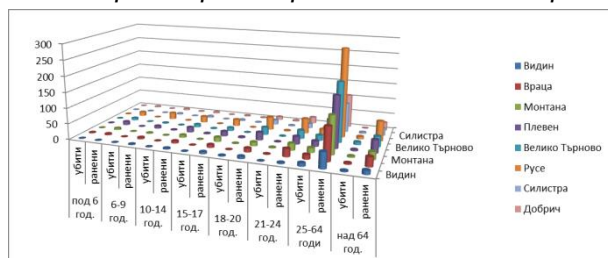
2% от пострадалите при ПТП са деца на възраст до 14 години. От общия брой пострадали деца 2% (4 деца) са загинали при пътния инцидент, а 98% (164 деца) са ранени.

12% от пострадалите са младежи на възраст от 15 до 24 години, като от тях 5% за убитите, а 95% - ранените. Най-много пострадали са хората в работоспособна възраст (25-64 години), от които 10% са убити и 90% са ранени.



При така изнесените данни, следва да се отчете негативното процентно завишаване на загиналите и ранени пешеходци.

Фигура 26. Убити и ранени при пътнотранспортни произшествия по възраст



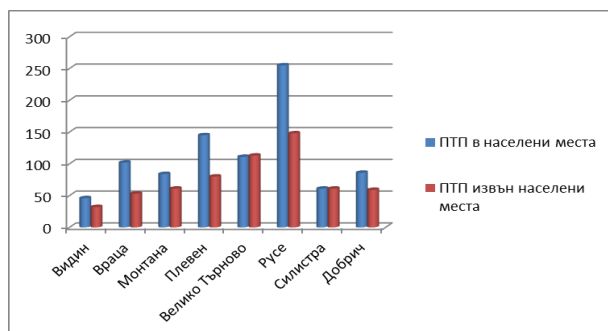
Област Русе е водеща брой на загинали и ранени във всички възрастови групи. 25% от жертви на пътя от всички убити и ранени при ТПТП са област Русе.

Разпределение на ТПТП по място:

Таблица 16. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. по области и вид на населеното място

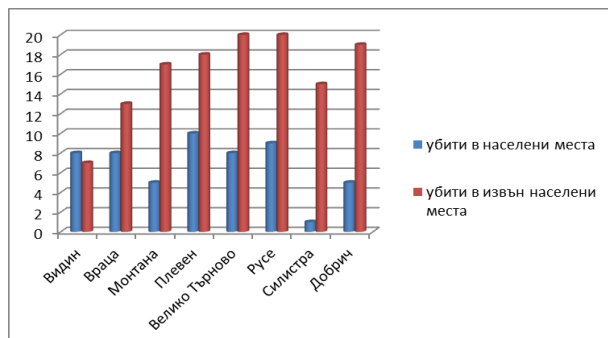
области	В градовете			В селата		
	произшествия	убити	ранени	произшествия	убити	ранени
Общо за страната	4122	178	4788	679	60	867
Общо з б.ч. на ТГР	707	31	813	183	23	229
Видин	28	4	28	18	4	17
Враца	60	4	69	42	4	50
Монтана	64	5	78	20	-	27
Плевен	128	5	160	17	5	21
Велико Търново	91	4	98	20	4	28
Русе	234	7	259	21	2	28
Силистра	38	-	47	23	1	30
Добрич	64	2	74	22	3	28

Фигура 27. Пътнотранспортни произшествия, в населените и извън населените места по области



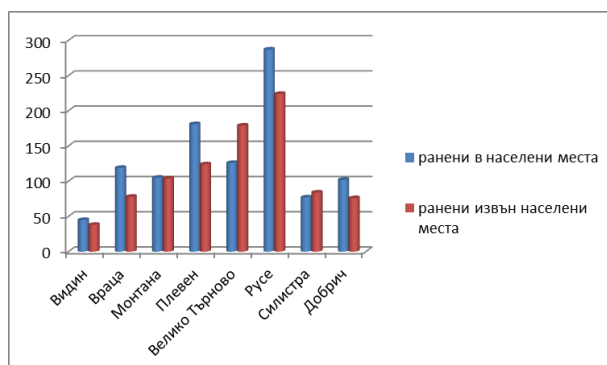
По-голям брой ТПТП са станали в населените места - 59 % (890 броя), докато в населените места те са 41 % (607 броя). По пътищата извън населените места в българската част на трансграничния регион Румъния - България ТПТП са със значително по-голяма тежест, като при по-малък брой регистрираните произшествия в сравнение с тези в населените места значително по-висок е броят на загиналите - 70% (129 души), срещу 30% в населените места (54 души). Броят на ранените обаче е много по-малък - извън населените места - 47% (907 души), в населените места - 53% (1042 души). Единствено в област Видин, броят на убитите в населените места е по-висок от броя на убитите извън населените места.

Фигура 28. Убити в населените и извън населените места по области





Фигура 29. Ранени в населените и извън населените места по области



Единствено в областите Велико Търново и в Силистра, броят на ранените извън населените места е по-висок от броя на ранените.

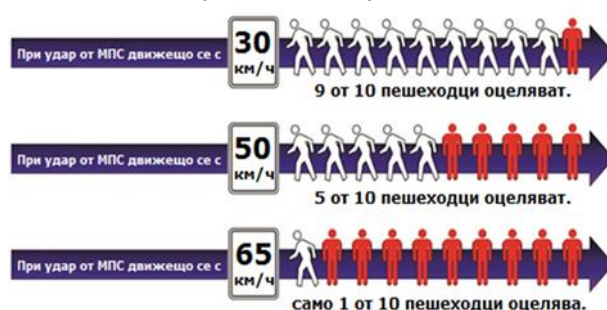
1.1.4. Изследване причините за възникване на ПТП

Разпределението на пътнотранспортните произшествия и жертвите при тях по различни показатели дават възможност да се установят определени натрупвания и закономерности. По данни на МВР голяма част от пътнотранспортните произшествия са отражение на съществуващото поведение на участниците в движението, нивото на конфликтност на пътната инфраструктура и нейната активна и пасивна безопасност, степенна на техническа изправност на автомобилния парк, както и състоянието на долекарската и специализираната медицинска помощ.

Анализът на дейността и състоянието на безопасността на движение в България показва запазване през последните години на абсолютизиране на грешките и нарушенията на участниците в движението.

Компонентите на транспортната система-пътна инфраструктура, превозни средства, системи за обезопасяване трябва да бъдат проектирани по такъв начин че да са свързани по между си и количеството енергия да бъде под критичните граници по време на удара.

Фигура 30. Последствия при удар на пешеходец с определена скорост



Един от основните фактори определящи силата на удара е скоростта по време на катастрофата. Различни изследвания показват че за пешеходеца граничната скорост е 30 км/час. От 10 блъснати пешеходеца 1 загива, 9 оцеляват, при 70 км/час - 9 загиват, един има вероятност да оцелее.

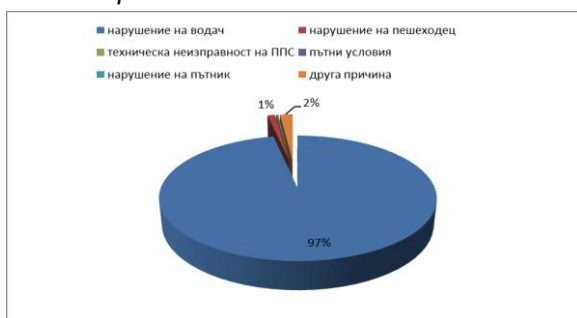
Това разбира се са усреднени показатели които са функция на много фактори, но за повредите по човешкото тяло определящо е скоростта по време на удара. И при по-високите скорости за живота на човека няма възможности.



Скоростта на превозното средство е много важна, защото има двойно действие: оказва влияние на вероятността от катастрофа и тежестта на вредата по човешкото тяло.

Тежките пътно-транспортни произшествия са отражение на състоянието на поведението на участниците в движението, състоянието и безопасността на автомобилния парк, безопасността на пътната инфраструктура и на качеството на оказваната долекарска и специализирана медицинска помощ.

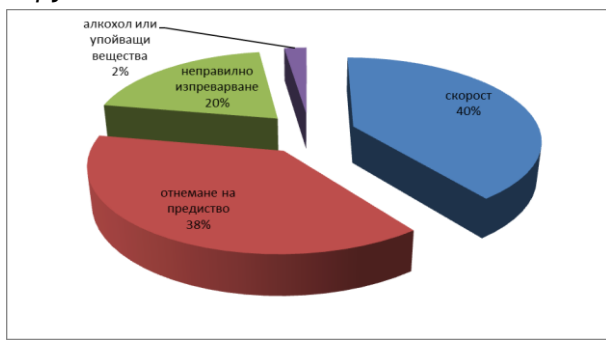
Фигура 31. Основни причини за настъпване на ПТП през 2016



При 97% от настъпните пътно транспортни произшествия причината е нарушение на водача; 2% е друга причина, а 1% от случаите са настъпили в резултат на нарушение на пешеходец.

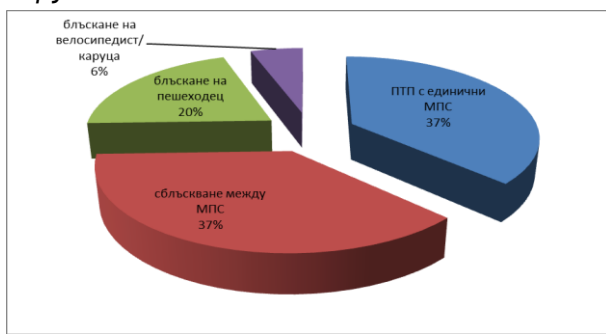
Основните причини, довели до настъпване на ПТП (нарушение на водач) са: несъобразена и превишена скорост; отнемане на предимство; навлизане в лентите за насрещно движение; неправилни маневри; неправилно изпреварване; употреба на алкохол или друго упойващо вещество.

Фигура 32. Основна причина при ПТП по нарушение на водач



В две от областите, попадащи в българската част на трансграничния регион са установени висок брой на водачи, управляващи МПС под въздействие на наркотични вещества или техни аналози: Плевен - 104 бр. и Велико Търново - 81 бр.

Фигура 33. Загинали при ПТП по вид при нарушение на водач



В резултат на ПТП причинени по нарушение на водач през 2016 г. са загинали при ПТП с единични МПС - 265 души, при сблъскване между МПС - 266 души, а при блъскане на пешеходец - 114 души и при блъскане на велосипедист/каруца - 38 души.

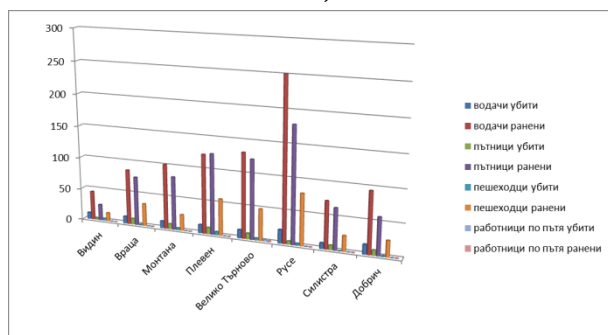


Таблица 17. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. по вина на водачите по области и според собствеността на пътните превозни средства

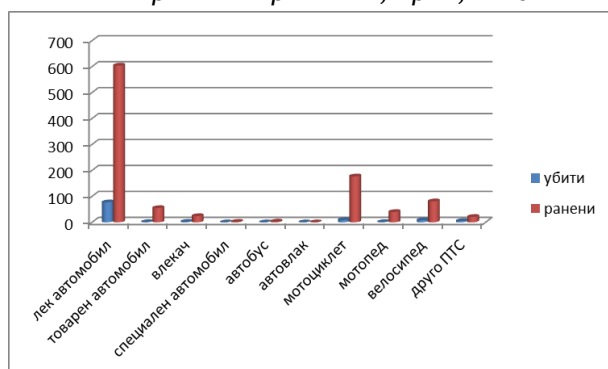
област	общо			Държавни/фирмени			лични			чуждестранни			неизвестни		
	ПТП	убити	ранени	ПТП	убити	ранени	ПТП	убити	ранени	ПТП	убити	ранени	ПТП	убити	ранени
Общо за страната	7166	672	9117	1080	100	1315	4653	458	6028	32	5	44	1401	109	1730
Видин	75	14	81	9	1	8	55	11	64	-	-	-	11	2	9
Враца	151	21	193	19	6	22	110	13	142	-	-	-	22	2	29
Монтана	139	21	204	21	6	26	108	13	165	-	-	-	10	1	13
Плевен	218	28	297	33	4	38	145	14	206	1	-	4	39	10	49
Велико Търново	211	28	291	32	3	48	160	22	215	3	-	4	16	3	24
Русе	388	27	395	63	3	71	254	19	330	2	-	3	69	5	91
Силистра	118	16	157	14	1	27	88	13	111	1	-	1	15	2	18
Добрич	142	24	175	25	3	39	98	17	111	1	2	1	18	2	24

В разпределението на произшествията по основни причини през 2016 г. най-висок дял продължават да имат тези, настъпили поради нарушения на водачите. Основната причина, водеща до настъпване на ПТП поради нарушения на водачите, е несъобразената и превишена скорост.

Фигура 34. Убити и ранени участници в движението по области, 2016 г.



Фигура 35. Убити и ранени водачи при пътнотранспортни произшествия по вид на пътното превозно средство, брой, 2016 г.



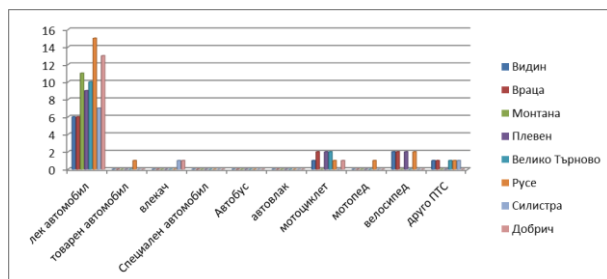
В България от общия брой пътнотранспортни произшествия през 2016 г. с най-голям относителен дял са: блъскане на пешеходец - 23.8%, и сблъскване между МПС - 35.5%.

75% от убитите при ТПТП са водачи на леки автомобили. От ранените водачи най-висок е също процентът на водачите на автомобили - 60%. Висок е делът и на ранените водачи на мотоциклети - 18%. Не е за подценяване и делът на ранените водачи при велосипеди - 8% и при товарни автомобили - 6%.

Най-много убити водачи на леки автомобили има в област Русе - 15 души, Добрич - 13, а в Плевен - 11 души. Инцидентите завършили с фатален край за водачите на мотоциклети са най-много във Враца, Плевен и Велико Търново. При велосипедистите най-много жертви има във Видин, Враца, Плевен и Русе.

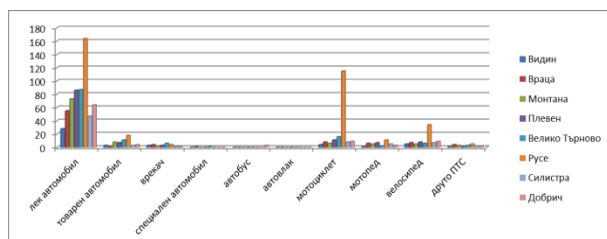


Фигура 36. Убити водачи при пътнотранспортни произшествия по вид на пътното превозно средство и област, брой, 2016 г.



С товарен автомобил е загинал един водач в област Русе. Тежки инциденти с фатален край с влекачи е имало в областите Силистра и Добрич, при които са загинали по един водач. През 2016 г. не е имало загинали водачи при инцидентите с автобус, автовлак и специален автомобил.

Фигура 37. Ранени водачи при пътнотранспортни произшествия по вид на пътното превозно средство и област, брой, 2016 г.



Най-много ранени водачи на лек автомобил има в област Русе - 27% от общия брой на пострадалите, което е почти два пъти повече от останалите области - Плевен и Велико Търново (14%). В Русе са и най-големият брой ранени водачи на мотоциклет (115 души) - 65% и велосипед (34 души) - 42% от общия брой на ранените.

1.1.5. Систематизиране на получените данни

Една от целите на Бялата книга на транспорта, която си поставя ЕС е „Да се доближи до нула броят на загиналите в автомобилния транспорт до 2050 г. В съответствие с тази цел, ЕС се стреми да намали наполовина жертвите на пътни произшествия до 2020 г. ЕС да се утвърди като световен лидер в безопасността и сигурността на всички видове транспорт.“

Автомобилният транспорт, предназначен за превод за пътници и товари е с висока степен на обществена опасност. Предизвиканите пътнотранспортни произшествия често пъти са с голям брой загинали и ранени.

Катастрофите по пътищата водят до огромни социални и икономически загуби за обществото. Пътнотранспортните инциденти все повече се превръщат в сериозен проблем на българското здравеопазване, тъй като оказват пряко влияние върху смъртността и заболяемостта на населението.

Управлението на безопасността е базира на следните стратегически документи:

- **Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 - 2020 г.**



Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 година е политически рамков документ, задаващ насоките за изпълнение на политиката за подобряване условията за движение по пътищата и намаляване на жертвите при пътнотранспортни инциденти.

Стратегията се вписва в контекста на развитието на европейските политики в областта на безопасността на движението и обявеното от ООН „Десетилетие за активни действия за безопасност на движението по пътищата 2011-2020 година.

Националната стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България е одобрена от Министерския съвет с решение № 946 от 22 декември 2011 година.

Основната цел на стратегията е да се създадат условия и предпоставки за намаляване броя на загиналите от пътнотранспортните произшествия към 2020 година с 50% спрямо 2010 година и на ранените с 20%.

- **Стратегия на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г.**
- **Насоки за управление на безопасността на пътната инфраструктура, МРРБ**

Целта на управлението на безопасността на пътната инфраструктура е подобряване на състоянието на съществуващата и планирана за изграждане нова пътна инфраструктура и на транспортната система, така че да се предотврати възникване на пътнотранспортни произшествия с убити и тежко ранени. Това от своя страна означава, че трябва да се предприемат действия, които да доведат до намаляване броя на тежките пътнотранспортни произшествия и намаляване на тежестта им.

За постигане на тази цел при разглеждането на пътнотранспортните инциденти и причините за възникването им, е необходимо да се използва системен подход, при който се разглеждат всички елементи, влияещи върху произшествието, а също така и върху последиците от него. Необходимо е елементите в пътно-транспортната система да си взаимодействат и да бъдат достатъчно адаптивни, за да осигурят безопасността. С оглед на това пътят и околната среда в обхвата на пътя трябва да бъдат проектирани и изпълнени по такъв начин, че да предизвикват адекватно поведение на участниците в движението и в най-голяма степен да бъдат толерантни към евентуалните грешки в поведението им.



Документ е предназначен за ползване предимно от експертите на Агенция „Пътна инфраструктура“, както и от експерти от други организации, които се занимават с въпросите на безопасността на пътната инфраструктура. В документа се съдържат насоки и указания за прилагане на четирите основни инструмента за управление на безопасността на пътната инфраструктура, съгласно Член 3, Член 4 и Член 5 на Директива 2008/96/EU за управление на безопасността на пътните инфраструктури.

Стремежът за постигане на по-висока степен на безопасност минава през промяна именно на основните фактори, които създават движението по пътищата, чрез ускорено изучаване, адаптиране и прилаганите положителни практики по безопасност на движението от страните с висока степен на безопасност.

Без да се подценява ролята на традиционния подход за подобряване на безопасността на движението, чрез изменение на поведението на участниците в движението, който определено помогна за намаляване на броя на жертвите през последните години, следва да се отбележи че той има ограничено действие, и по-нататъшното намаление на жертвите ще бъде постигнато много по-трудно.

До този извод са стигнали редица страни с висока степен на безопасност, поради което са приели подхода „Безопасна пътнотранспортна система“ за намаляване на жертвите по пътищата, която в Швеция е „Визия нула“, в Холандия „Устойчива мобилност“, в Австралия и Нова Зеландия „Безопасна система“ и др. Макар че в отделни детайли има различия, подходите имат дългосрочна цел, премахването на смъртните случаи и тежките наранявания свързани с пътнотранспортните произшествия.

„Визия нула“ е политика която изразява в дългосрочен план да няма убити и тежко ранени по пътищата. Тя се основава на 4 направления: етика, отговорност, философия на безопасност и механизми за промяна.

Етика: Човешкият живот и здраве са от първостепенно значение. Животът и здравето не бива да се търгуват за каквито и да са други ползи включително и за мобилност.

Споделена отговорност: Отговорността за безопасността на движението не може да се насочва единствено към индивидуалния участник. Участникът в движението е отговорен за спазването на правилата за движение, скоростните режими. Проектантите на системата и право-прилагащите органи са тези които са отговорни за функционирането на системата.

Философията на безопасността на движението: Системата на автомобилния транспорт трябва да бъде в състояние да отчита човешките слабости и да абсорбира грешките по такъв начин, че да бъдат избегнати смъртни случаи и тежки наранявания.



Механизъм на промяна: Безопасно поведение на участниците в движението; безопасни автомобили; безопасна пътна инфраструктура; добра медицинска помощ след катастрофата и подобряване на управлението на безопасността на движението.

Катастрофите по пътищата водят до огромни социални и икономически загуби за обществото. Пътнотранспортните инциденти все повече се превръщат в сериозен проблем на българското здравеопазване, тъй като оказват пряко влияние върху смъртността и заболяемостта на населението. Голяма част от ранените при пътнотранспортните произшествия остават с трайни увреждания за цял живот.

В резултат на пътнотранспортните произшествия националните икономики всяка година търпят загуби в размер над 2% от брутният вътрешен продукт.

През 2012 година в рамките на Европейския съюз са отчетени загуби от ПТП в размер на 250 млрд. евро. През 2015 г. загубите от ПТП в световен аспект са отчетени загуби от 1 250 милиарда долара. През 2015г. са изплатени застраховки по „Гражданска отговорност“ и „Каско“ за събития, свързани с моторните превозни средства в размер на 694.5 млн. лева без разходите по тяхното изплащане. Като се разделят изплатените застраховки на броя на убитите за 2015 г., се вижда, че за един убит се правят разходи в размер на 980 х. лева, което определено е част от действителните разходи. А това са еднократни плащания. Разходите свързани с трайната инвалидизация, на хората и последващите проблеми за семействата остават скрити. Установено е че единица инвестиция за безопасност се възвръща от 6 до 10 пъти.

1.2. Речен транспорт

Съгласно категоризация на вътрешноводните пътища на Европа, българският участък на река Дунав попада в клас VII. Техническите параметри на водните участъци, попадащи в категории VI и VII могат да осигурят безопасни навигационни условия за придвижване на кораби, превозващи извънгабаритни, тежки и обемни товари, както и контейнери, стифирани на три и четири нива.

Върху условията на навигация по дунавските вътрешноводни пътища влияние оказват и сезонните колебания в нивото на реката (пълноводие, маловодие и образуването на ледоход) и наличието на тесни участъци по водния път. Контролирането на тези явления в редица случаи е невъзможно и се отразява отрицателно върху корабоплаването. През определени периоди от годината нивото на река Дунав се колебае в различна степен в отделните участъци, поради характерните особености на климатичните и геоложки условия.



Фигура 38. Ограничения в газенето на плавателни съдове в българския участък на река Дунав



Между 12% и 18 % от дните в годината българският участък на река Дунав е неподходящ за осъществяване на безопасно корабоплаване през изследвания десетгодишен период. Наличието на маловодие през летните месеци на годината в определени места налага

необходимостта от претоварване на речните кораби с цел да се намали тяхната дълбочина на газене, а това от своя страна удължава сроковете за доставка на товарите и оскъпява превозните услуги.

Образуването на ледоход е друго явление. За близо месец през 2017 г. бе спряно движението на реката, когато ледоходът на места достигна между 70-80%. Възникването на подобни форсмажорни обстоятелства е съпроводено с увеличаване на размера на променливите разходи на речните оператори и намаляване на потребителското търсене, поради нарастване на цената на транспортните услуги.

Друга слабост на българския участък на река Дунав е наличието на тесни участъци. Тези водни пътища с международно значение, които принадлежат към европейската вътрешноводна система и чиито параметри не отговарят на утвърдените за класифициране в съответната категория се дефинират като тесни участъци (bottlenecks). Наличието на тесни участъци по протежението на река Дунав е признак за незадоволителното качество на водните пътища и затруднено корабоплаване. Общата дължина на тези участъци е 91 км, които представляват приблизително 19,4% от дължината на плавателните пътища на Република България. Те попадат в категорията тесни участъци със стратегическо значение и се намират в близост до Пристанищен комплекс Русе ЕАД, които е необходимо да бъдат усъвършенствани, за да се оптимизира използването на техния свободен капацитет.

Поддържането на проектните дълбочини в пристанищата е от особена важност за търговската им експлоатация, но освен това е основа за транспортната безопасност-избягване на аварийни случаи като „докосване на дъното от кораба“ или още по-тежкото „засядане“. Инциденти от този род могат до доведат до тежки последици както за самия кораб, така и за пристанището и държавата като цяло. Освен рисковете от повреда на корпуса на кораба и евентуални екологични щети от замърсяване следва да се държи сметка и за репутацията на българските пристанища като безопасни. Щетите от нарушена репутация са индиректни, но могат да бъдат далеч превишаващи щетите от конкретен аварийен случай. Част от тези щети ще се измерват с по-високи застраховки на посещаващите кораби, респективно по-високи навла и



като цяло - загуба на конкурентоспособност и намаляване товарооборота на пристанищата.

Недостатъчната дълбочина на фарватера ограничава рационалното използване на товароподемността на плавателните съдове, поради което са възможни превози само на определени видове товари, а това непосредствено е свързано със загуба на пазарни позиции от вътрешноводния транспорт и намаляване на потребителското търсене.

Навигационният канал в българо-румънския участък на река Дунав не отговаря на международно приетите проектни стандарти, издадени от Дунавската комисия. Има ограничения за навигационна безопасност и достъпност на канали, които ограничават операционната ефективност на речния флот, капацитета на реката и привлекателността. Подобряването на навигационна безопасност ще намали рисковете от повреди по корпуса на корабите, съпроводени с големи екологични щети от замърсяване.

Налични са и проблеми свързани с ерозия на брегове и острови и оплитняване на определени участъци на реката, което води до намаляване на дълбочините. Проблемът със съхраняването на чистотата на водите на река Дунав в българския участък е въпрос от изключителна важност, поради факта, че България е една от най-бедните на водни ресурси европейски държави. Както водата, така и дъното са замърсени с утайки и наслоявания на много места. В случаите на малки дълбочини на талвега, особено в периоди на ниски води, се създават условия, които могат да предизвикат засядане на кораби и инциденти. Това може да доведе до изпускане на отпадъчни води и води, замърсени с нефт и/или корабно гориво, което би причинило замърсяване на реката. Подобряването на дълбочината в критичните участъци ще намали вероятността за възникване на инциденти от подобен характер. При тези обстоятелства е необходимо предприемане на мерки за подобряване на параметрите на корабоплавателния път и съпътстващото за постигане на тази цел укрепване на брегове и острови.

Сериозен проблем е и състоянието на съществуващата пристанищна инфраструктура. Основната действаща понастоящем пристанищна кейова механизация включва електрически стрелови портални кранове, които са стари (30 - 50 годишни). Единици са закупените модерни кранове. Дори при обработката на контейнеровозите основно се използват стрелови пристанищни кранове вместо специализираните гентри кранове. В редица пристанища от много години не е закупувана нова кейова механизация. Основните цели и задачи, които трябва да бъдат изпълнени при разработване на бъдещите проектните решения за развитието на транспортни схеми и технологии в пристанищните терминали трябва да бъдат насочени в посока технологичното оборудване да бъде на съвременно техническо ниво, да отговаря на условията и обема на работа, което от своя страна да гарантира висока надеждност и



безопасност за обслужващия персонал и околната среда, както и запазване на търговските и потребителски качества на товарите при тяхната обработка.

Необходимо е осъществяването на постоянен контрол на състоянието на пристанищната инфраструктура и начините на нейната експлоатация - натоварването от складирани материали и от механизация на отделните складови и претоварни зони да не надвишава максимално допустимото, както и вземането на бързи и адекватни мерки при установяване на нарушения, които биха обезпечили една сигурна транспортна инфраструктура, гарантираща сигурност и безопасност на транспортния процес. Наред с това е безспорно, че една по-добре управлявана стратегически пристанищна национална мрежа има потенциала да доведе до икономия на време за обработка на товарите и пътниците, допринасяйки и за по-голяма икономическа ефективност на инвестициите (навременно извършване на инвестициите и в резултат общо оптимизиране на използването на мрежата).¹

Сериозен проблем, свързан с безопасността е неспазване на ограниченията за корабоплаване, наложени поради ниски водни стоежи или други причини. Голямо влияние за повишаване на безопасността и сигурността на транспортния процес оказва отговорността на всеки ползвател, оператор на транспортната инфраструктура по отношение стриктното спазване на изискванията на съответствие с техническите нормативи и стандарти за нейното използване. Негативно отражение върху безопасността и сигурността на превозите оказват нарушенията на правилата за експлоатация в съответствие с техническите нормативи и стандарти.

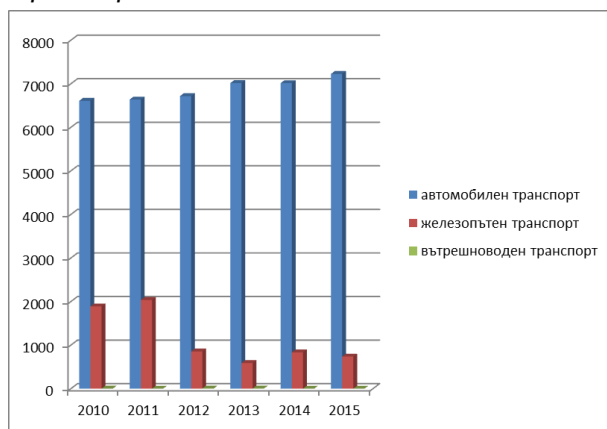
Броят на възникналите произшествия при извършването на товарни и пътнически превози е показател, който характеризира качеството на предлаганите транспортни услуги по отношение на безопасност и сигурност. Сравнението между автомобилния, железопътния и речния транспорт по този показател може да улесни потребителския избор при определяне на вида транспорт за задоволяване на потребностите на клиентите от товарни и пътнически превози. Това създава предпоставки и за повишаване на конкурентните предимства на съответния вид транспорт, за който броят на инцидентите е минимален.

Делът на вътрешноводния транспорт в общия брой на регистрираните произшествия е незначителен - под 1%.

¹ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



Фигура 39. Брой на регистрираните инциденти при извършване на превози с автомобилен, железопътен и вътрешноводен транспорт²



От началото на разглеждания период до края на 2015 г. се наблюдава тенденция на понижаване на възникналите инциденти с речни кораби. Най-много инциденти са регистрирани през 2012 г. и 2013 г. Това може да се обясни с неблагоприятните условия на корабоплаване през този период, които са породени от образуването на ледоход през зимните месеци и понижаване в нивото на река Дунав през летните месеци.

Някои от пристанищните терминали и пристанища с регионално значение нямат достъп до железопътната мрежа. Това за някои от пристанищата е доста негативно и налага целия товарооборот от и към страна суша да се осъществява чрез товарни автомобили. Най-негативно това се отразява на пристанищата и пристанищните терминали, които са разположени в урбанизирани територии и целия автомобилен поток преминава през съответните улици на населените места, които са с недостатъчната пропускателна способност водят до големи задръствания, риск от катастрофи и затруднения за товарните автомобили, респ. неефективност за превозвачите.

Разрешаването на проблемите, които стоят пред българската пристанищна система пряко или косвено ще има и положителен по отношение на безопасността и сигурността. Инвестирането в нови проекти за развитието на пристанищата инфраструктура, нови технологии и пристанищно оборудване ще доведе до повишаване сигурността и безопасността за достъп и обработка на транспортни средства и превозваните с тях товари, ще се намали вредното влияние върху компонентите на околната среда от прах, газове и разпиляване на товари (насипни, наливни и др.) както и вероятността от аварии.

Подобрението в условията на корабоплаване е съпроводено с възможност за реализиране на по-високи скорости на движение на плавателните съдове. Увеличаването на скоростта за движение е фактор, който оказва положително влияние върху редовността на превозите и общото време за движение на корабите. Подобряването на тези качествени показатели има важно значение за повишаването на ефективността от осъществяване на товарни превози с речен транспорт.

Поддържането на безопасни условия за корабоплаване по река Дунав е един от основните приоритети на България. За подобряване условията за

² Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, Министерство на вътрешните работи, ЕВРОСТАТ



безопасно корабоплаване и намаляване на риска от инциденти през последните години бяха изградени модерни логистични, навигационни и информационни системи за река Дунав. По ОПТ 2007-2013 г. се финансира и проект „Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав” (БУЛРИС), посредством която се събират и предоставят необходимите данни за информационно обезпечаване на корабоплавателите и безопасно корабоплаване по българския участък на р. Дунав.

В България Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“ е специализирана администрация, изпълняваща функции в съответствие с вътрешното и международното право за осъществяване международните задължения на Република България по обслужването, проучването и поддържането на условията за корабоплаване по река Дунав. Като орган на изпълнителната власт ИАПД осъществява дейности в интерес на обществото и в съответствие с поетите от българската държава международни ангажменти (задължения) съгласно Белградската конвенция за режима на корабоплаване по Дунава, Споразумение между правителството на Р България и Румъния относно поддържането и подобряването на фарватера в българо-румънския участък на р. Дунав от 13.02.1956 г., Меморандума за разбирателство за развитието на общоевропейски транспортен коридор VII (река Дунав) и други международни и вътрешни нормативни актове. Основните приоритети в дейността на Агенцията са свързани с осигуряване условия за безопасно корабоплаване в българския участък на река Дунав, поддържане, модернизация и изграждане на транспортната инфраструктура, подобряване управлението, изпълнението и успешното финализиране на проекти, финансирани със средства на Европейския съюз. В реално време на сайта на агенцията е осигурен достъп до информация за навигационната обстановка, промяна на корабоплавателния път, критични участъци и др.

През следващите години Република България ще се стреми към повишаване на товарния и пътнически трафик и насърчаване развитието на водния транспорт в съответствие с транспортната политика на Европейския съюз. Политиката е насочена към подобряване на условията за корабоплаване по река Дунав, за подобряване на безопасността на вътрешните водни пътища и опазване на околната среда, в съответствие с политиката на Общността за укрепване на мрежата на вътрешните водни пътища.

1.3. Железопътен транспорт

Безопасността в железопътния транспорт е първото и най-важно условие за осъществяване на транспортния процес както в границите на нашата железопътна система, така и за рамките на целия Европейски съюз. Данните по отношение на безопасността са на Европейската железопътна агенция.

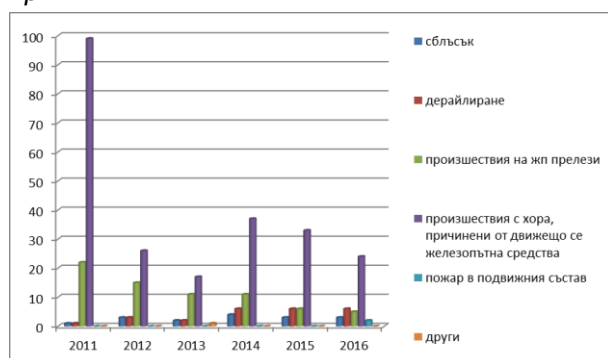


Таблица 18. Железопътни произшествия, ранени и убити (брой)

Наименование на показателите	2011			2012			2013			2014			2015			2016		
	Произшествия	Убити	Ранени	Произшествия	Убити	Ранени	Произшествия	Убити	Ранени	Произшествия	Убити	Ранени	Произшествия	Убити	Ранени	Произшествия	Убити	Ранени
Общо	124	67	51	47	21	39	33	24	42	58	23	45	48	20	24	40	22	48
Сблъсък	1	-	1	3	1	5	2	-	-	4	-	-	3	-	2	3	-	0
Дерайлиране	1	-	-	3	-	-	2	-	-	6	1	8	6	-	-	6	7	29
Произшествия на жп прелези	22	5	11	15	7	15	11	6	24	11	6	16	6	2	7	5	5	5
Произшествия с хора, причинени от движещо се жп средство	99	62	39	26	13	19	17	18	18	37	16	21	33	18	15	24	10	14
Пожар в подвижния състав	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-
Други	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Причина за най-голяма част от произшествията в България е подвижният състав, като произшествията, пряко свързани с дейността на НКЖИ са малко на брой.

Фигура 40. Железопътни произшествия по причина на възникване



Значителна част от ж.п. линиите са изградени преди повече от 50 години, с геометрични параметри, конструкция и съоръжения, подходящи за скорост до 100 км/ч, а на места дори с почти изчерпани възможности за задържане на скоростта и гарантиране на сигурността и безопасността на движение.

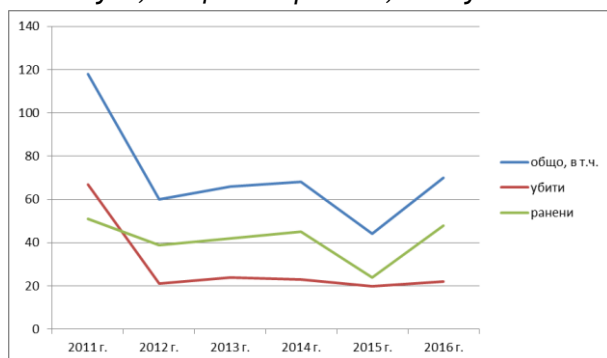
Такива отсечки съществуват по основното направление в трансграничния регион - Видин - София (участък Видин - Медковец).

30 % от случаите на дерайлирания са възникнали поради нарушени геометрични и динамични параметри на железния път. Основни причини са: намален производствен капацитет на персонала отговорен за текущото поддържане на железния път и ниска производителност; ниска производителност и неспособност да се отстраняват текущите нередности по железния път; железопътните линии, които не са по трасето на европейските коридори не се обезпечават с необходимите финансови ресурси за текущо поддържане на железния път, поради недостатъчни средства което се просрочват плановите ремонти и се влошават техническите и експлоатационни. За ремонт, поддръжка, рехабилитация и модернизация на тези линии не са предвидени средства. 23,5 % от случаите на дерайлирания са възникнали поради технически причини на подвижния състав и неправилно неравномерно разположение на товара. Повече от 70% от пътническите и товарните вагони са



с период на експлоатация над 35 години. Почти 100% от дизеловите локомотиви са с период на експлоатация над 35 години, а 90% от електрическите локомотиви са над 25 години. Все още липсва внедрена система за контрол на натоварването и теглото на вагоните и състоянието на буксите им, с което не са изпълнени изискванията по ТСОС „ЕУД“.

Фигура 41. Годишен брой на жертвите по вид злополука, общо пострадали, вкл. убити



Общият брой на произшествия на влак/км в България е висок в сравнение с Австрия и Република Чехия, но нивото на безопасност се поддържа на сравнително задоволително равнище, въпреки лошото състояние на инфраструктурата и подвижния състав. България дава 21.5 пъти повече жертви при железопътни произшествия от средното ниво за Европа.

Значението на въпросите на сигурността и безопасността се засили значително в последните години, предвид нестабилната международна обстановка и повишената опасност от терористични действия в международен аспект.

1.4. Въздушен транспорт

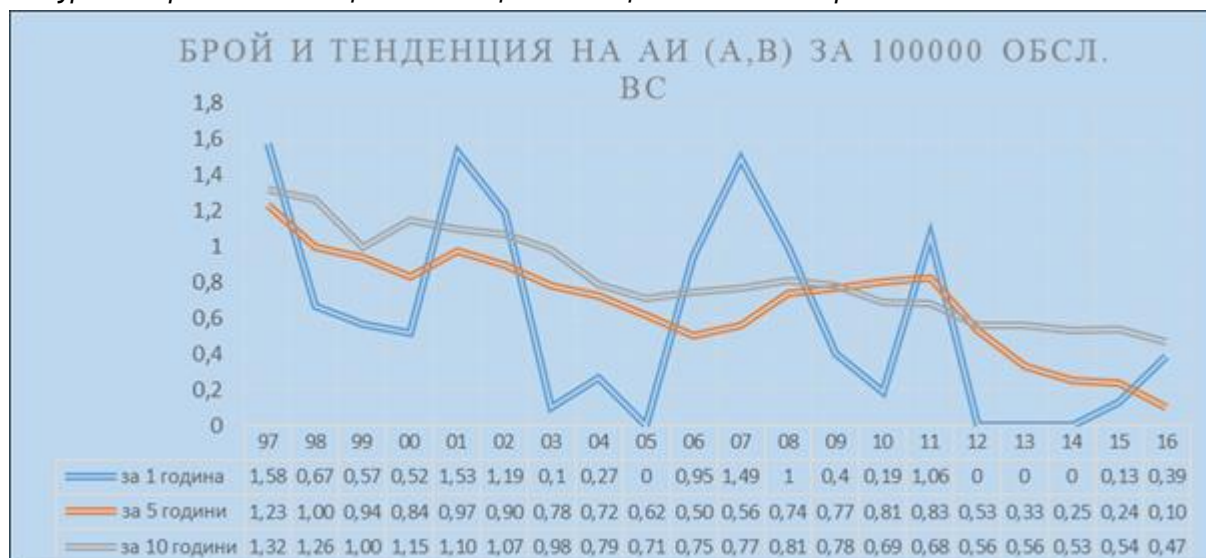
Безопасността е основния приоритет в гражданската авиация. Това важи за всички фази на полета, но особено важни са фазите на излитане и кацане, движение по ПИК, рулиране, спиране и паркиране, защото самолетите са в непосредствена близост до друго въздухоплавателно средство (ВС) и препятствия като превозни средства, технически средства, съоръжения и оборудване свързани с наземното обслужване на ВС, персонал работещ на перона и прилежащите части на летищата.

В България се отчита трайна тенденция на подобрене на безопасността за периода от 1997г. до 2016г. По данни на ДП „Ръководство на въздушното движение“ регистрирано е повече от 10 пъти подобряване на безопасността на база на 5 годишното осредняване - от 1.23 (1997 г.) до 0.10 (2016 г.) авиационни инциденти (АИ) на 100 000 обслужени ВС.³

³ Основни тенденции в безопасността за 2016, <http://www.bulatsa.com>



Фигура 42. Брой и тенденция на авиационни инциденти в България



Летищен център за обслужване на въздушното движение (ОВД) Горна Оряховица е част от структурата на Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ (ДП РВД) и осигурява обслужване на въздушното движение в контролираната зона на летище Горна Оряховица. Летищен център за ОВД Горна Оряховица осигурява, експлоатира и поддържа в установените норми параметрите на съоръженията, системите и оборудването на комуникационното, навигационното, информационно, аеронавигационно, метеорологично и енергийно осигуряване на полетите и съпътстващата инфраструктура.

При изпълнение на дейността си ЛЦ за ОВД Горна Оряховица взаимодейства с Централно управление на ДП РВД, РЦ за ОВД София, Център за координиране използването на въздушното пространство (ЦКИВП) и други ведомства и организации в съответствие с тяхната компетентност. Чрез летищна контролна кула („Горна Оряховица КУЛА“) се осъществява обслужване на въздушното движение в контролираната зона на летище Горна Оряховица без използване на радар и включва обслужване по контрол на летищното движение, полетно-информационно обслужване и аварийно оповестително обслужване.

На летище Горна Оряховица е създадена Система за управление на безопасността (Safety management system). Разписани са отговорностите на персонала (ръководен състав, служители, изпълнители) при изпълнение на служебните си задължения.⁴

През разглеждания период на летище Горна Оряховица няма регистрирани авиационни събития.

⁴ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

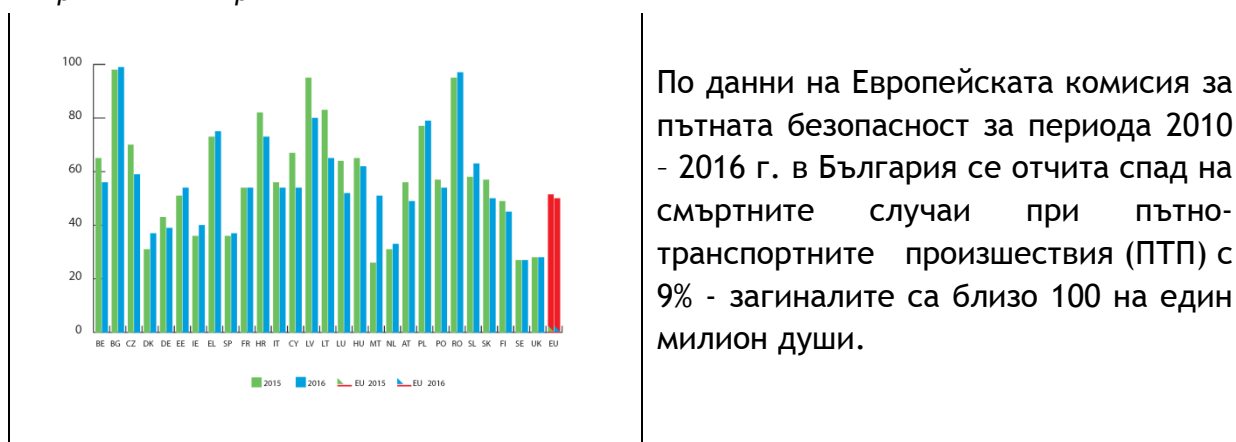


II. РЕГИОНАЛНА АВАРИЙНОСТ ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ

1.1. Автомобилен транспорт

Приложното поле на Директива 2008/96/СЕ за управление на безопасността на пътните инфраструктури на Европейския парламент и Съвета е ограничено до пътищата, вкл. съставляващи TEN-T пътната мрежа.

Фигура 43. Убити на един млн. жители в страните на Европейския съюз⁵



По данни на Европейската комисия за пътната безопасност за периода 2010 - 2016 г. в България се отчита спад на смъртните случаи при пътнотранспортните произшествия (ПТП) с 9% - загиналите са близо 100 на един милион души.

В България за 2010 г. е имало 105 смъртни случаи при ПТП на милион жители. През 2015 г. и 2016 г. жертвите са съответно 98 и 99, което прави намаление с едва 9% спрямо 2010 година. Статистиката е за смъртните случаи при ПТП на милион жители. За същия период в Европа се наблюдава спад с 19% на смъртните случаи при ПТП.

Държавите, които бележат голям напредък във войната по пътищата, са Малта - 69% намаление; Португалия - 40% намаление; Литва (37%); Гърция (35%) и Испания (31%).

Според статистиката на ЕК за 2010 г. най-много смъртни случай при ПТП на милион население е имало в Румъния - 117, Гърция - 112, България - 105, Латвия - 103 и Полша - 102.

През 2016 г. в Румъния са загинали 97 души или с 20 по-малко спрямо 2010 г. За същия период в България са загинали 99 души, което е само с 6 души по-малко от 2010 г.

С най-малък брой жертви на пътя остават Швеция и Великобритания. И в двете държави процентът на спад на смъртните случаи не е голям, но там загиват приблизително по 30 души на милион население както за 2010 г., така и за 2016 г.

⁵ http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-17-675_en.htm



Средно за ЕС спрямо 2015 г. през 2016 г. има спад с 2% на смъртните случаи при ПТП на милион население. През 2016 г. 25 500 души са изгубили живота си по пътищата на ЕС – с 600 по-малко, отколкото през 2015 г., и с 6000 по-малко, отколкото през 2010 г. По изчисления на Комисията още 135 000 са били тежко ранени.

Таблица 19. Смъртни случаи при ПТП на милион жители в ЕС

Държава	2010 г.	2015 г.	2016 г.	2016 г. %	2010-2016 %
Белгия	77	65	56	-13	-24%
България	105	98	99	0%	-9%
Чешка република	77	70	59	-16%	-23%
Дания	46	31	37	18%	-18%
Германия	45	43	39	-7%	-12%
Естония	59	51	54	6%	-10%
Ирландия	47	36	40	13%	-11%
Гърция	112	73	75	2%	-35%
Испания	53	36	37	2%	-31%
Франция	64	54	54	0%	-13%
Хърватска	99	82	73	-12%	-28
Италия	70	56	54	-5%	-21%
Кипър	73	67	54	-	-23%
Латвия	1-3	95	80	-16%	28%
Литва	95	83	65	-22%	-37%
Люксембург	64	64	52	-	-6%
Унгария	74	65	62	-6%	-18%
Малта	36	26	51	-	69%
Нидерландия	32	31	33	4%	3%
Австрия	66	56	49	-11%	-23%
Полша	102	77	79	2%	-23%
Португалия	80	57	54	-10%	-40%
Румъния	117	95	97	1%	-19%
Словения	67	58	63	8%	-6%
Словакия	65	57	50	-12%	-22%
Финландия	51	49	45	-6%	-8%
Швеция	28	27	27	2%	-1%
Великобритания	30	28	28	1%	-4%
Европейски съюз	63	51,5	50	-2%	-19%

България и Румъния са сред страните, които имат най-слаба сигурност за безопасност по пътищата в рамките на Европейския съюз и все още са далеч от постигането на целите на ЕС - към 2020 г. спад с 50% на броя на смъртните случаи при пътно-транспортни произшествия.

1.2. Речен транспорт

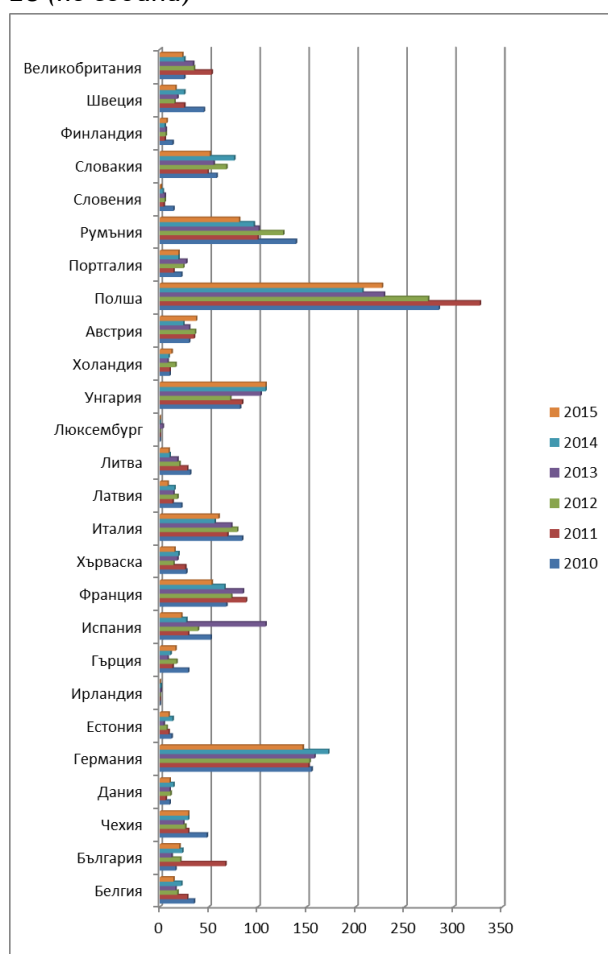
Вътрешно-водните пътища са най-безопасният транспорт.



1.3. Железопътен транспорт

Безопасността в железопътния транспорт е първото и най-важно условие за осъществяване на транспортния процес както в границите на нашата железопътна система, така и за рамките на целия Европейски съюз. Данните по отношение на безопасността са на Европейската железопътна агенция.

Фигура 44. Динамика на броя на жертвите при злополуки в железопътния транспорт в ЕС (по години)



В рамките на ЕС безопасност в железопътния транспорт непрекъснато се повишава. Въпреки, че през 2014 г. и 2015 г., е регистрирано увеличаване на броя на произшествията, то броят на жертвите (убити или ранени) продължава да спада. Общо 2 269 значителни влакови произшествия са регистрирани в ЕС през 2015 г., което представлява увеличение от 3,7% в сравнение с 2014 г.

В абсолютно изражение в две държави, Полша и Германия, са повече от една трета от всички железопътни жертви, регистрирани в ЕС през 2015 г.

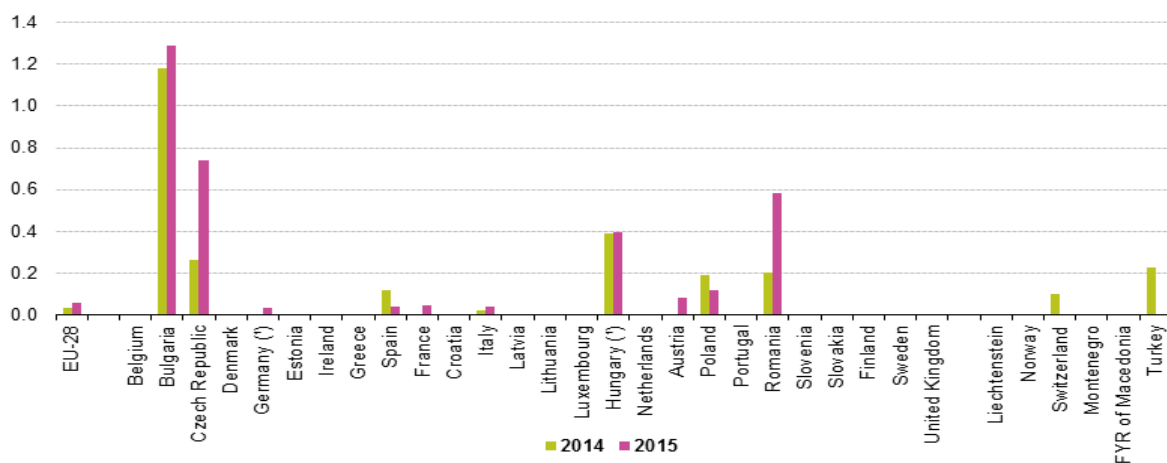
Но за да се измери относителната безопасност на железопътния транспорт, броят на произшествията и на жертвите от тях трябва да бъдат свързани с интензивността на трафика (изразено в пътничко-километри).

По този показател България се откроява с 1.29 пътника, загинали на милиард пътничко-километра при среден показател за ЕС 0.06 загинали пътника на милиард пътничко-километра.

Ирландия, Люксембург и Лихтенщайн нямат никакви жертви (убити или ранени), регистрирани през 2015г.



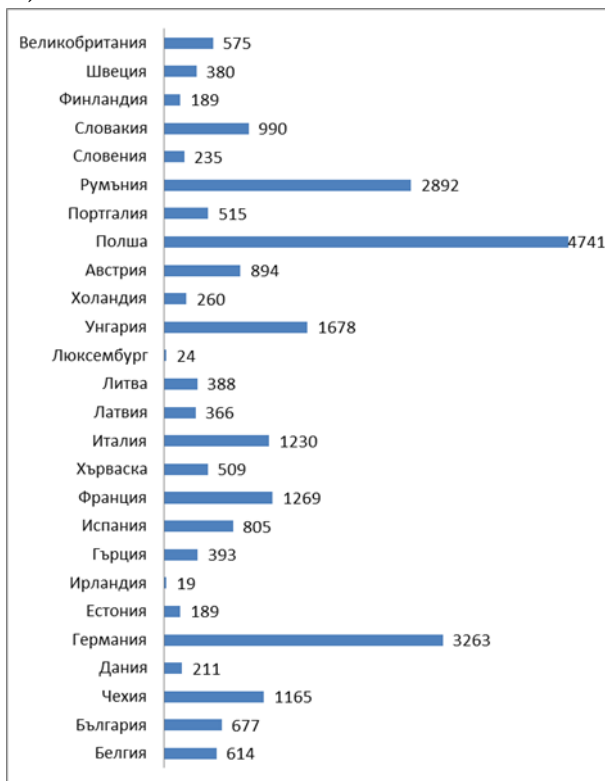
Фигура 45. Пътниците загинали на милиард пътничко-километри, 2014-2015



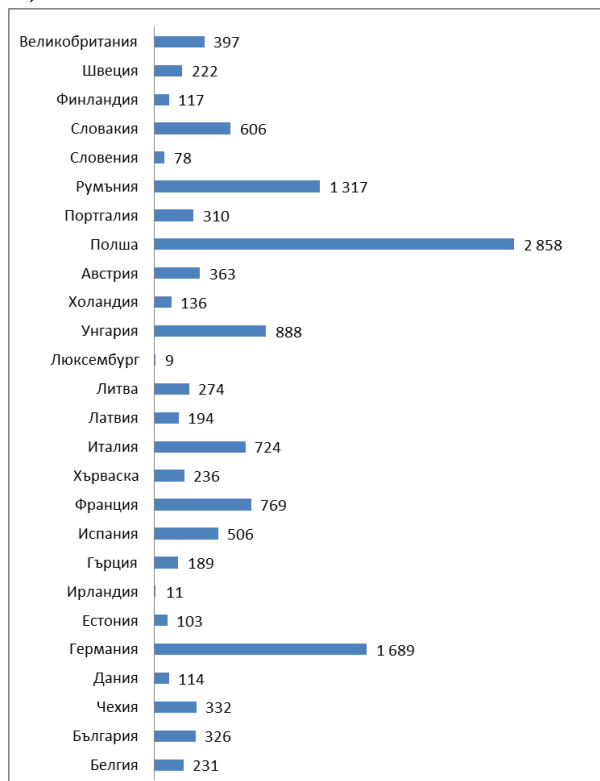
(*) Passenger-kilometres are based on quarterly data for 2015 (detailed reporting)

Според тези данни България дава 21.5 пъти повече жертви при железопътни произшествия от средното ниво за Европа.

Фигура 46. Общ брой на пострадалите при произшествия с жп транспорта (2006-2015 г.)



Фигура 47. Общ брой на загиналите при произшествия с жп транспорта (2006-2015 г.)

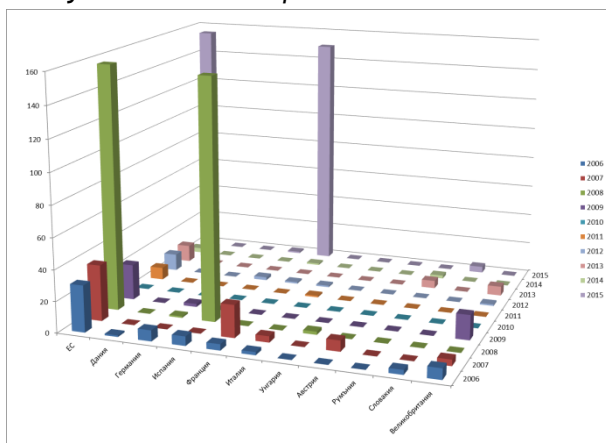




Европейските статистически данни показват, че Румъния е на трето място сред европейските страни по броя на произшествията, свързани с железопътния транспорт, въпреки по-малкия обем на превозваните пътници и товари. Румъния е на трето място и по броя на загиналите при инциденти. Повече от 10% от загиналите в рамките на ЕС са жертва на произшествия станали на територията на Румъния. За България този процент е 2,5%.

1.4. Въздушен

Фигура 48. Жертви на авиационни произшествия в търговския въздушен транспорт, по страна на възникване и държава на регистрацията на въздухоплавателни средства⁶



Въздушният транспорт е най-безопасния вид транспорт според данните на Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA) за периода от 2006г. до 2015 г.

Динамиката на произшествията с въздушни пътни превози показва малък брой на смъртни случаи в Европейския съюз. Повечето смъртни случаи са регистрирани в авиацията с общо предназначение и по-специално в светлината на въздухоплавателни средства.

⁶ Евростат, Статистика за безопасност на въздуха в ЕС; www.appso.eurostat.ec.europa.eu