



2022

преглед и анализ на пътнотранспортните произшествия и свързания с тях травматизъм в Република България

Приложение №1.1 към Доклад за състоянието на безопасността на движението по пътищата и изпълнението на Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за 2022 г.

Съкращения

АНД	Административнонаказателна дейност
АПИ	Агенция „Пътна инфраструктура“
АТСС	Автоматизирани технически средства и системи
БВП	Брутен вътрешен продукт
БДП	Безопасност на движението по пътищата
ГКПП	Граничен контролно-пропускателен пункт
ГФ	Гаранционен фонд
ДАБДП	Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“
ЕК	Европейска комисия
ЕС	Европейски съюз
ЗАНН	Закон за административните нарушения и наказания
ЗДвП	Закон за движението по пътищата
ИААА	Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“
КЗ	Кодекс за застраховането
ЛР	Леко ранен
МВР	Министерство на вътрешните работи
МЗ	Министерство на здравеопазването
МПС	Моторно превозно средство
МС	Министерски съвет
НАП	Национална агенция за приходите
НИМХ	Национален институт по метрология и хидрология
НСИ	Национален статистически институт
ООН	Организация на обединените нации
ППС	Пътно превозно средство
ПТП	Пътнотранспортно произшествие
СЗО	Световна здравна организация
СУМПС	Свидетелство за управление на моторно превозно средство
УКПТП	Участък с концентрация на пътнотранспортни произшествия

Графики

1	Относителен дял на бедните по икономическа активност
2	Автомобилен пробег през 2019 г. и 2022 г. по месеци в млн. пътнички километри
3	Брой ПТП с пострадали през 2019 г. и 2022 г. по месеци
4	Брой на влезлите и излезлите през ГКПП леки и товарни автомобили – 2019, 2020, 2021 и 2022 години
5	Превозени пътници от сухопътния обществен транспорт през 2019, 2021 и 2022 години
6	Превозени пътници от градския електротранспорт през 2019, 2021 и 2022 години
7	Инвестиции в инфраструктура
8	Процент на инвестиция в инфраструктурата от БВП
9	Автомобилизация и брой загиналите в ПТП (сравнение)
10	ПТП с пострадали и ПТП с материални щети по години
11	Брой загинали в ПТП по години
12	Брой тежко ранени в ПТП по години
13	Намаляване на загиналите до 2030 г. в България
14	Намаляване на тежко ранените до 2030 г. в България
15	ПТП с пострадали пешеходци, пътници и водачи
16	Пешеходци, пътници и водачи, загинали в ПТП
17	Пешеходци, пътници и водачи, ранени в ПТП
18	Относителен дял на разликата в броя на загиналите по области през 2022 г. спрямо 2019 г.
19	Относителен дял на разликата в броя на тежко ранените по области през 2022 г. спрямо 2019 г.
20	ПТП и пострадали на 10 000 население за 2022 г. за четридесетте най-населени града в България
21	Разпределение на загиналите по месеци за 2022 г.
22	Дялове ПТП и загинали при тях за видовете сблъсквания между МПС
23	Блъскане в крайпътен обект
24	ПТП с уязвими участници в движението за 2019, 2021 и 2022 г.
25	Пешеходци, участвали в ПТП, на 100 000 души, за четридесетте най-населени градове, 2022 г.
26	Пострадали участници при ПТП по възрастови групи спрямо населението за 2022 г.
27.1	Общ брой ПТП, предизвикани от нови водачи
27.2	Общ брой загинали в ПТП, предизвикани от нови водачи
27.3	Общ брой ранени в ПТП, предизвикани от нови водачи
28	Дял на загиналите по вина на нови водачи и дял на всички загинали по области
29	Брой ПТП по вид и загинали в тях

Таблицы

1	Загинали на 1 млн. жители в ЕС – предварителни данни за 2022 г.
2	Население на сравнените държави
3	Загинали на 1 милион жители в сравнените държави
4	Изменение на загиналите на 1 милион жители в сравнените държави
5	Участие в ПТП на нови водачи със стаж до 2 години
6	Виновно причинени ПТП от нови водачи по вид на ППС
7	Виновно причинени ПТП от нови водачи по място на настъпване
8	Относителен дял на загиналите нови водачи спрямо причинените ПТП по области

Фигури

1	ПТП на 10 000 жители по области за 2022 г.
---	--

1. ВЪВЕДЕНИЕ

2. МЕТОДОЛОГИЯ

2.1 Източници на информация

2.2 Допускания и ограничения

3. ПРЕГЛЕД И АНАЛИЗ НА ПТП И СВЪРЗАНИЯ С ТЯХ ТРАВМАТИЗЪМ

3.1 БДП: проблем на бедността

3.2 Характеристика на движението

3.3 Кратък сравнителен преглед

3.4 Обща статистика

3.5 Видове пътнотранспортни произшествия

3.6 Уязвими участници в движението

3.7 Нови водачи

3.8 Проявление на пътнотранспортния травматизъм по транспортни направления

3.9 Основни констатации и изводи

През август 2020 г. Общото събрание на ООН прие резолюция, обявявайки периода 2021–2030 г. за второ десетилетие на действие за подобряване на пътна безопасност. През октомври 2021 г. Световната здравна организация публикува Глобалния си план в областта, а Европейската комисия основа своята политическа рамка за БДП 2021 – 2030 г. на подхода „безопасна система“, произтичащ от най-добрите международни практики.

Така политиката по БДП се фокусира върху дългосрочната визия „нула“ за предотвратяване на смъртните случаи и тежките наранявания в резултат на настъпили пътнотранспортни произшествия. Целта към 2030 г. е те да бъдат намалени поне наполовина – амбициозна задача, която изисква постоянство в работата на всички държави. В този контекст страните наблюдават броя и протичането на инцидентите, последствията от тях, свързаните системни фактори и характеристиките на средата, за да повлияят положително процеса чрез прилагане на адекватни стратегии за опазване на живота и здравето на пътя. Управлението на публичната политика по БДП посредством залагане на набор от стратегически цели и последователни задачи е в състояние да осигури необходимия насочен фокус за действие, а това изисква текущо наблюдение и задълбочено отчитане на състоянието с всичките му характерни проявления.

Ето защо настоящият преглед и анализ представят обобщена информация за пътнотранспортните произшествия и свързания с тях травматизъм в Република България за 2022 година – втората от Десетилетието на действие ООН и изпълнението на приетата национална политика в областта.

Разработката съставлява Приложение 1.1 към Доклад за 2022 г. за състояние на безопасността на движението по пътищата и изпълнение на Националната стратегия за БДП в Република България 2021–2030 г., изготвен съгласно Закона за движението по пътищата.

Информацията включва основни статистически данни, тенденции, сравнителен анализ с други държави, факти, обстоятелства и констатации, отнасящи се до различни аспекти от пътнотранспортния травматизъм в Република България за 2022 г., които предпоставят и са в подкрепа на обобщените изводи и препоръки в националния годишен доклад за БДП. Заедно документите следва да послужат на компетентните институции в изпълнението на политиката и подобряването на свързаните с нея управленски процеси.

Документът очертава както краткосрочни регистрирани наблюдения за разглежданата 2022 г., така и тенденции за периода 2011–2020 г. Често в прегледа се прави сравнение между 2022 г. и 2019 г., тъй като на европейско ниво е възприето, че 2021 г., подобно на 2020 г., е повлияна от Ковид 19, макар и в по-малка степен. По тази причина, за да се избегне рискът от несъотносим сравнителен анализ, на много места в прегледа се правят референции към предпандемичната 2019 г.

В края на документа са представени основни констатации, които синтезирано извеждат ключови аспекти от пътнотранспортния травматизъм през разглежданата 2022 г. на ниво наблюдавано състояние и конкретни проявления, като изводите и препоръките на равнище управление на цялостната политика са представени в общата част на доклада.

Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ – съставител на разработката, изказва благодарност на партньорските институции и организации, които представиха целево и/или осигуриха публично достъпна информация за целите на настоящия преглед, и допринесоха съществено за съдържателната му пълнота.

2. МЕТОДОЛОГИЯ

В изследването са използвани методи на: формална логика – анализ и синтез, индукция и дедукция, сравнение и аналогия; диалектика – историко-логически, научна абстракция; статистика – клъстерен анализ, графичен анализ; география – картографски, пространствен анализ и др.

2.1 Източници на данни и информация

- АПИ: Средноденонощна годишна интензивност на автомобилното движение
- АПИ: Система за контрол на трафика на Национално тол управление
- ГФ: Прекратени регистрации на ППС без сключена задължителна застраховка „Гражданска отговорност“; ПТП, регистрирани с двустранни констативни протоколи
- МВР: АИС „Пътна полиция“ за ПТП с пострадали със статус „приключен“
- НИМХ: Месечен хидрометеорологичен бюлетин
- НСИ: Индикатори за бедност и социално включване; население на градовете

2.2 Допускания и ограничения

Настъпването на ПТП е случайно явление, възникването на което зависи от много фактори, някои от които са трудно проследими и влиянието им не винаги може точно да се определи. Дефинирането им се свежда до откриването на точните характеристики на инфраструктурата, превозните средства и човешкия фактор, които в някаква степен са повлияли настъпването на произшествието. Извеждането на статистически значими причинно-следствени връзки и тенденции може да се извърши единствено въз основа на значителен обем от достоверни данни. Предвид това, при изготвянето на доклада се приемат следните допускания и ограничения:

- Данните за проявлението на статистическите признаци на настъпилите ПТП се завеждат в информационните системи на МВР след първоначален оглед и постъпила оперативна информация съгласно Инструкция на МВР №1-135/22.10.1991 г. за регистриране, отчитане и анализ на пътнотранспортните произшествия.
- В регистрационната карта често се посочва категория „други“ или „няма информация“. За „характерно място на ПТП“ от регистрираните 31 546 ПТП „друго място“ е посочено за 4 258 ПТП, а за 1 687 ПТП е посочено „няма информация“. За „характерно място на пътника“ в справките са отчетени учудващи – от 30 202 ПТП 29 561 (97%) са посочени водачи, а останалите 3% пътници или „няма информация“. За „вид на ПТП“ за 407 ПТП се попълва „друг вид ПТП“, а за 40 – „няма информация“. Често за „най-вероятна причина за ПТП“ се попълва „няма информация“. За „пътни условия“ от 6 609 ПТП с пострадали за 4 913 от тях няма информация, а за 1 472 е попълнено „други особености“. По този начин не може да се добие точна информация относно причинно-следствените връзки за настъпването на произшествията.
- Обикновено като причина за ПТП се отразява неправилното поведение на водача, най-често формулирано като несъобразена скорост, без да се обръща достатъчно внимание на други фактори, които е възможно да са допринесли в някаква степен, дори съществена, за настъпването на инцидента (път и превозно средство). Затова анализирани в доклада причини за възникване на ПТП, данните за които са въведени в информационните системи на МВР от служители на Пътна полиция, следва да се разглеждат като водещи и най-вероятни.
- Налице е разлика между първоначално регистрираните причини за настъпването на ПТП и действителните причини, довели за произшествието, станали известни след назначена експертиза. Информацията от приключилите досъдебни производства не се отразява в АИС ПП. Това води до нарушена аналитична връзка между причината за настъпило ПТП и заключенията от съдебните експертизи.
- Няма единна информационна система, която да синхронизира данните на МВР и МЗ за лицата, пострадали от ПТП, и степента на нараняванията им съгласно изискванията на ЕС. Информацията за броя им се различава и води до неправилно тълкуване.
- Данните за пробег на автомобилите в България е изчислен на базата на статистическите данни на НСИ за продадени течни горива, като за среден разход на гориво е прието 12 л/100 км за бензин и дизел и 10 л/100 км за пропан бутан. За пробег по видове превозни средства, регистрирани в България, са използвани данни, предоставени от ИААА, отчетени при периодичните технически прегледи, които са осреднени на годишна база.

3.1 БДП: проблем на бедността

Според СЗО съществува пряка връзка между пътнотранспортния травматизъм и икономическите характеристики на страните. При средно ниво на смъртност от 27.5 на 100 000 души население този риск е над три пъти по-висок в държавите с ниски/средни доходи, в сравнение с тези с високи, където средната стойност е 8.3 загинали на 100 000 души население.

Страните в по-неблагоприятната икономическа ситуация отбелязват над 90% от смъртните случаи по пътищата на света, въпреки че моторизацията им бележи 54% от общо регистрираните превозни средства. Така общностите губят до 5% от brutния си вътрешен продукт всяка година – значително повече от световното средно ниво (3%). Това оказва отрицателно въздействие върху способността на правителствата да подобрят качеството на живот на населението, а редица изследвания аргументират тезата, че пътната безопасност всъщност е проблем на бедността.

Значителният брой наранявания и смъртни случаи при ПТП в по-бедните страни имат силно неблагоприятен ефект върху икономическо развитие с проявления върху движението на стоки и хора, заетостта, икономическия растеж, достъпа до образование и здравеопазване.

Разходите при пътнотранспортни произшествия поставят значителна тежест върху здравните, осигурителните и правните системи. Пътните инциденти засягат най-много хората в активна възраст с влияние върху националната икономика и производителност, особено сред групите с ниски доходи, които предимно разчитат на работа, изискваща физическа активност.

Последствията от ПТП могат да тласнат семействата към бедност в резултат от разходите за продължителни медицински грижи и потенциалната загуба на доход при дълготрайна нетрудоспособност. Докато всяко домакинство е изложено на подобен риск, лицата с по-ниски доходи са особено уязвими поради липса на застраховки и възможност за използване на спестявания или заемни средства.

Много фактори допринасят за това явление в страните с ниски и средни доходи. Докато голяма част от тях са пряко свързани с управлението на пътната безопасност, демографията и социалната география също играят важна роля. Ето защо, държавите следва да надграждат знанията си за разходите, свързани с последствията от пътни инциденти, демографските характеристики – общо и по места, както и разбирането си за инвестициите в подобряване на пътната безопасност като инвестиция в човешки капитал.

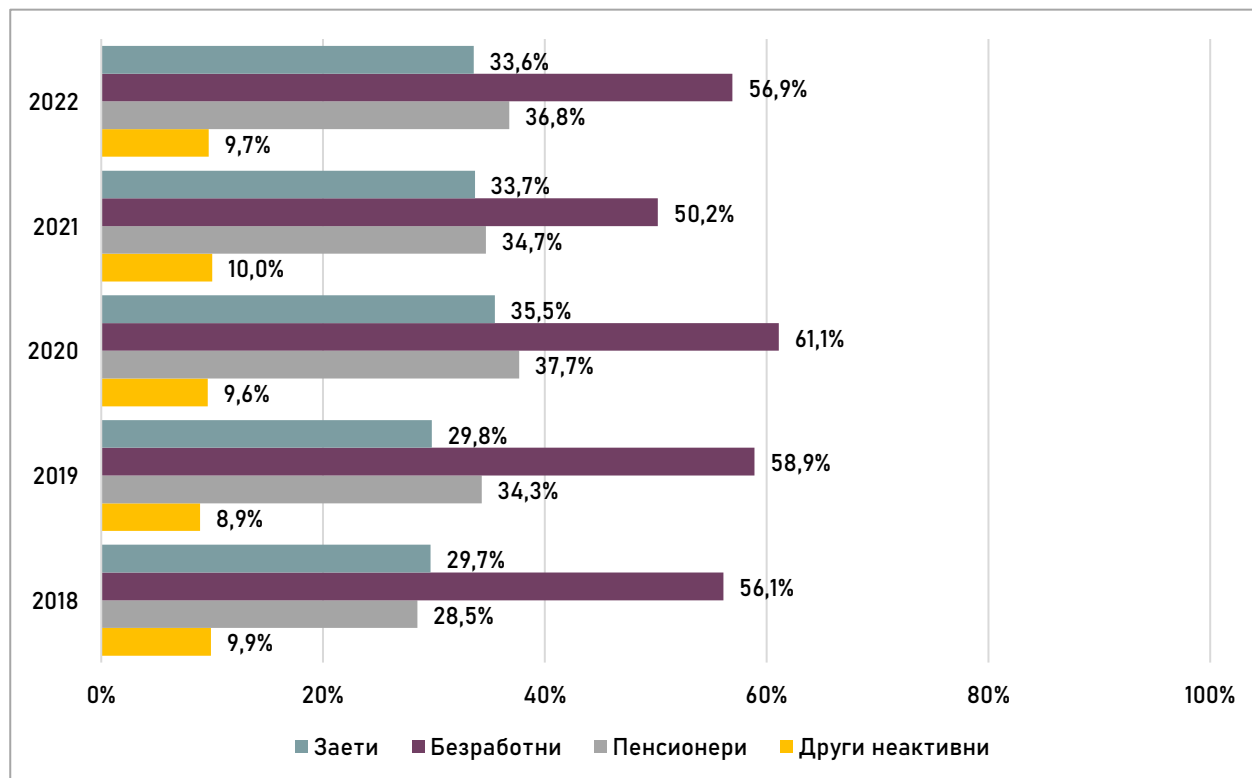
По данни от демографската статистика населението на страната в края на 2022 г. е 6 447 710 души – 1.5% от общото на Европейския съюз, като в сравнение с предходната година е намаляло с 34 774 души или с 0.5%. Към края на 2022 г. общият брой на заетите лица е близо 3.2 милиона, а броят на безработните – 128.3 хиляди. През декември 2022 г. средната работна заплата е 1 947 лв. – с 16.2% повече спрямо декември 2021 г. През февруари 2023 г. месечната инфлация, измерена с индекса на потребителските цени, е 0.8% спрямо предходния месец, а годишната инфлация спрямо 2022 г. е 16.0%.

Индикаторите за бедност и социално включване са част от общите показатели на Европейската общност за проследяване на напредъка на страните в борбата с бедността и социалната изолация. Основен източник на статистически данни е ежегодно провежданото наблюдение „Статистика на доходите и условията на живот“, което разглежда линията на бедност (методология на Евростат за общия разполагаем нетен доход).

През 2022 г. линията на бедност общо за страната е 525.92 лв. средномесечно на лице от домакинство. Под прага на бедност са отчетени близо 1.6 милиона лица или 22.9% от населението на страната. В сравнение с предходната година линията на бедност нараства с 4.3%, а относителният дял на бедното население – с 0.8%.

Основният фактор, увеличаващ риска за попадане в групата на бедните за преобладаващата част от населението, е тяхната икономическа активност и участието им на пазара на труда. Относителният дял на бедните е най-висок сред безработните лица (56.9% за 2022 г.), като рискът от бедност при безработните мъже е с 3.3% по-висок в сравнение с безработните жени.

Графика 1:
Относителен дял на бедните по икономическа активност



През 2022 г. дялът на бедните сред заетите лица във възрастовата група 18 – 64 години остава непроменен спрямо предходната година – 10.0%, като при работещите на непълно работно време рискът за изпадане в бедност е приблизително три пъти по-висок от този при работещите на пълно работно време. Същевременно рискът от бедност сред работещите жени е с 3.2% по-нисък от този при мъжете.

Образователното равнище оказва съществено влияние върху риска от бедност при заетите лица. Най-висок е относителният дял на работещите бедни с начално и без образование – 68.5%. С нарастване на образователното ниво относителният дял на бедните сред работещите намалява 2 пъти за лицата с основно образование и над 7 пъти за лицата със средно образование. Дялът на работещите бедни с висше образование е най-нисък – 3.2%.

Оценките на бедността в зависимост от типа на домакинството показват, че най-висок е относителният дял на бедните сред едночленните домакинства с лице на възраст над 65 години (61.3% за 2022 г.) и едно лице в домакинство – жена (56.2% за 2022 г.). Сред едночленните домакинства рискът от бедност при жените е с 21.9% по-висок, отколкото при мъжете. Ако в домакинството живее едно лице над 65 години, рискът от бедност е с 35.4% по-висок от домакинство, в което живее едно лице под 65 години.

Важен аспект в изследването на бедността е нейното проявление по области. При изчисляване на линията на бедност за всяка област се прилага същият метод както при линията на бедност на национално ниво – 60% от средния общ разполагаем нетен доход на домакинствата в областта.

През 2022 г. най-ниската линия на бедност се наблюдава в областите Видин и Монтана, съответно по 373 лв., а най-високата – в област София град (832 лв.), следвана от Стара Загора (625 лв.), Варна (601 лв.) и Перник (595 лева).

Най-висок е относителният дял на бедните спрямо линията на бедност в областите Стара Загора – 33.9%, Добрич – 27.0%, Ловеч – 26.8%, и Перник – 25.5%. Най-нисък е в областите Шумен – 12.9%, Велико Търново – 15.8%, Силистра – 16.1%, и Търговище – 16.2%.

3.2 Характеристика на движението

Продължителните ограничения, свързани с настъпилата през 2020 г. пандемия, предизвикана от Ковид 19, значително засегнаха моделите на мобилност, които в периода 2020-2022 г. преминаха през различни фази, разгледани по-долу.

С началото на този процес на практика във всички страни обемът на трафика спадна, считано от март 2020 г., като поради локдауна най-големи намаления се отчитат през април и май 2020 г. Мобилността до голяма претърпя трансформация, тъй като ограниченията засегнаха автомобилния трафик от лични превозни средства, обществения транспорт, превоза на товари. Дейността на училища, публични и частни организации премина в дистанционен режим.

Изследванията разкриват, че активното пътуване като ходене и колоездене изигра значителна роля при Ковид 19, настъпилите ПТП на изминато разстояние са се увеличили, докато абсолютният брой на инцидентите е намалял. Някои проучвания в Япония предложиха тезата, че пандемичната обстановка създаде предпоставки за повишаване на средната скорост на движение между 6 и 12%. Националният доклад за пътна безопасност на Франция за 2020 г. показва намаление на загиналите от 21% в сравнение с 2019 г., като най-значително то е повлияло хората над 75 години.

В България през март 2020 г. със заповед на министъра на здравеопазването се въведе контролно-пропускателен режим на входовете и изходите на областните градове с цел ограничаване разпространението на инфекцията. Тези мерки доведоха до общ за страната спад на интензивността на движението. Влизането и излизането на превозни средства в областните градове беше концентрирано в сутрешните, късно следобедните и вечерните часове. За тежкотоварния трафик с цел обезпечаване на стопанската дейност на предприятията и осигуряване на продоволствието на населението беше запазен облекчен режим на движение. За 2020 г. се отчете спад от 34% на броя преминали през ГКПП превозни средства спрямо 2019 г. Спадът е най-голям по отношение на автобусите (с 58%) и леките автомобили (с 47%). Броят на превозените пътници от сухопътния обществен транспорт значително намалява спрямо 2019 г.

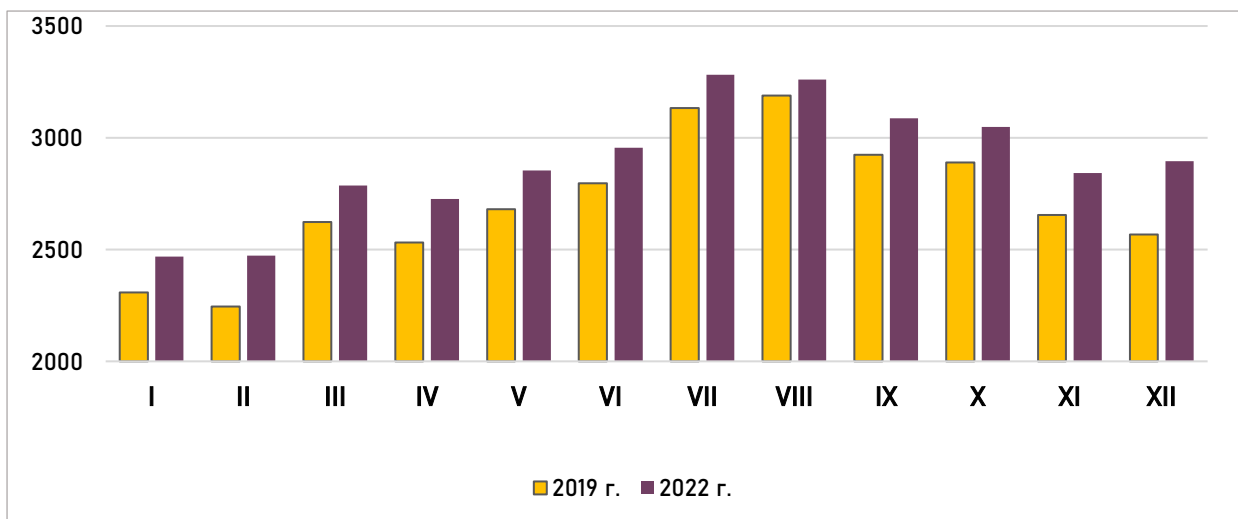
През 2021 г. в страната продължи извънредната епидемична обстановка. Ограничителните мерки или изисквания продължиха да оказват въздействие върху пътничопотока през границите. Въпреки увеличението с 15% спрямо 2020 г., трафикът през ГКПП все още остана с 34% по-нисък от 2019 г. Броят на превозените пътници от сухопътния обществен транспорт остана близък до нивото на 2020 г. и значително по-нисък спрямо 2019 г. Отчете се известно увеличение на ПТП през 2021 г.

През разглежданата 2022 г. ограниченията в горните им форми бяха отменени. През първите четири месеца беше удължаван срокът за използването на маски на обществени места до преустановяването му през май. Спазването на социална дистанция, работата от вкъщи, дистанционното обучение на деца, ученици и студенти постепенно също отпаднаха, което доведе до възвръщането към нормален начин на живот и възстановяването на обичайните маршрути на движение. Употребата на лични превозни средства остана на по-високо ниво, а интензивността на движението по ключови пътни артерии в столицата и други големи градове се увеличи. Повишеният брой преминали превозни средства за даден период от време и при равни други условия води до повишаване и на риска от настъпване на пътнотранспортни произшествия.

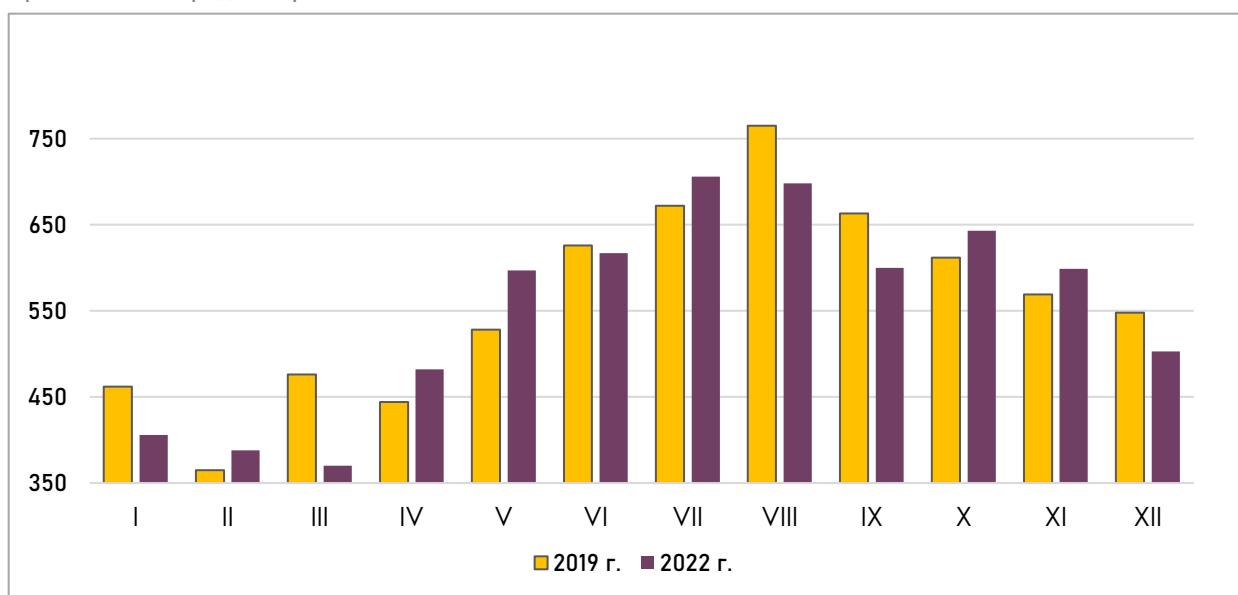
Както се вижда от графиката по-долу само през месеците януари, март, юни, септември и декември броят на ПТП с пострадали е по-малък спрямо 2019 г.

Коефициентът на корелация между пробега на МПС и броя на ПТП с пострадали за 2022 г. е 0.85 и е доказателство за висока връзка между двете величини. Това означава, че при по-голяма интензивност на движението рискът от настъпване на ПТП с пострадали е по-голям.

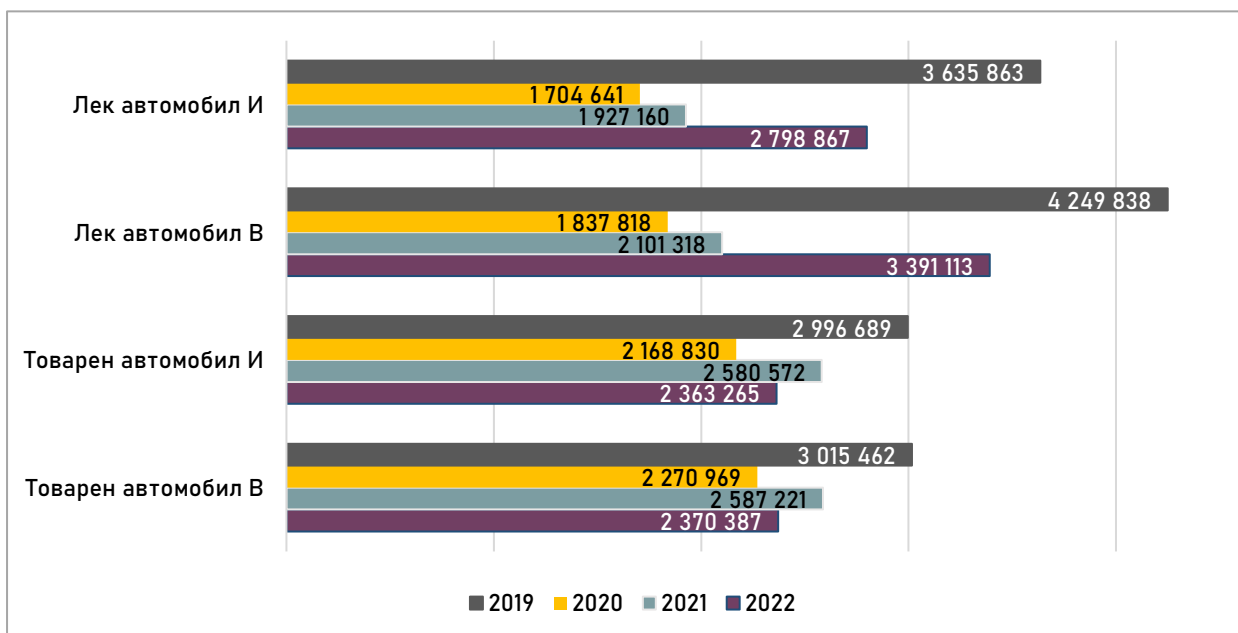
Графика 2:
Автомобилен пробег през 2019 г. и 2022 г. по месеци в млн. пътничкилометри



Графика 3:
Брой ПТП с пострадали през 2019 г. и 2022 г. по месеци



Графика 4:
Брой на влезлите (В) и излезлите (И) през ГКПП леки и товарни автомобили - 2019 г., 2020 г., 2021 г. и 2022 г.



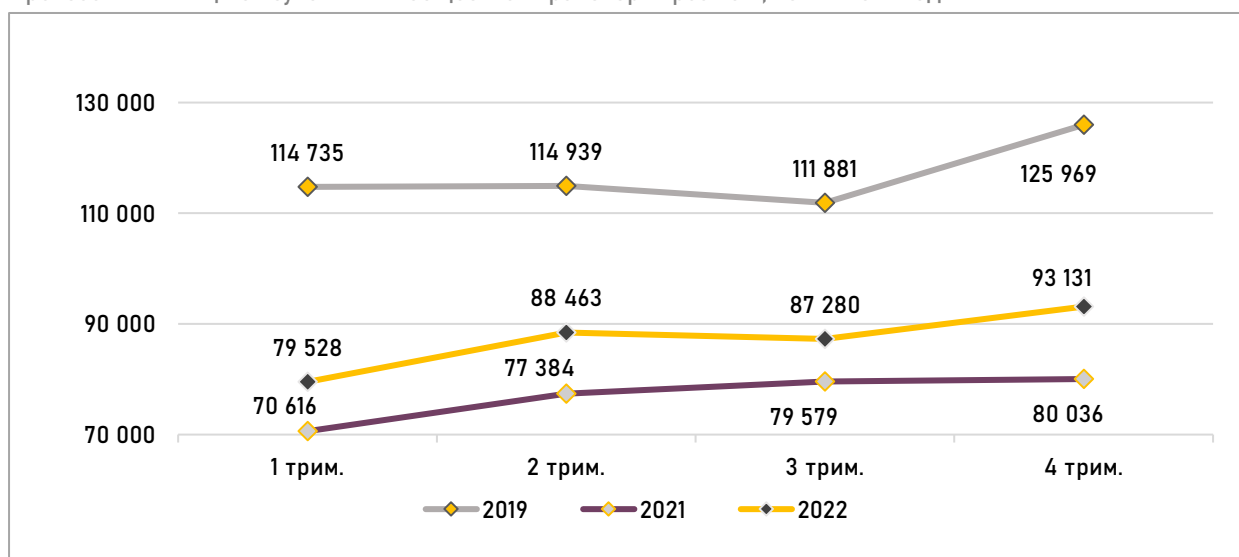
Общо преминалите превозни средства през ГКПП на България през 2022 г. са 11 944 184, през 2021 г. – 9 303 894, през 2020 г. – 7 982 258, а през 2019 г. – 13 897 852. Това показва, че и през 2022 г. ограничителните мерки или изисквания, свързани с Ковид-19, са продължили да оказват въздействие върху пътничкопотока през границите на страната, сравнен с 2019 г. През 2022 г. все още трафикът през ГКПП е по-нисък от 2019 г. с 14%. За изминалата година най-голям е броят на преминалите леки автомобили, които представляват 48% от всички преминали превозни средства. Спадът на преминалите леки автомобили през 2022 г. спрямо 2019 г. е близо 22%, въпреки незначителното увеличение спрямо 2021 г. Намалението на преминалите товарни автомобили за същия период е 22%, а най-голям е спадът в движението на автобуси (34%, отнесен към 2019 г.).

Броят на превозените пътници от сухопътния обществен транспорт през 2022 г. е близко до нивото на 2021 г. и значително по-нисък спрямо 2019 г. Това в голяма степен се дължи на пандемичната обстановка и опасенията на населението от заразяване при ползване на градския транспорт. Увеличението спрямо 2021 г. е 13.3%, докато намалението спрямо 2019 г. е 25.5%.

Подобен вид има и графиката, отразяваща превозените пътници от градския електротранспорт в градовете с тролейбусно и трамвайно движение, както и метрополитена в столицата. По-долу се вижда, че броят на превозените пътници през 2022 г. е по-висок от 2021 г., но е далеч от данните за 2019 г. Този вид транспорт е екологично по-чист и с повече внедрени системи за безопасност, предвид което следва да бъде стимулиран.

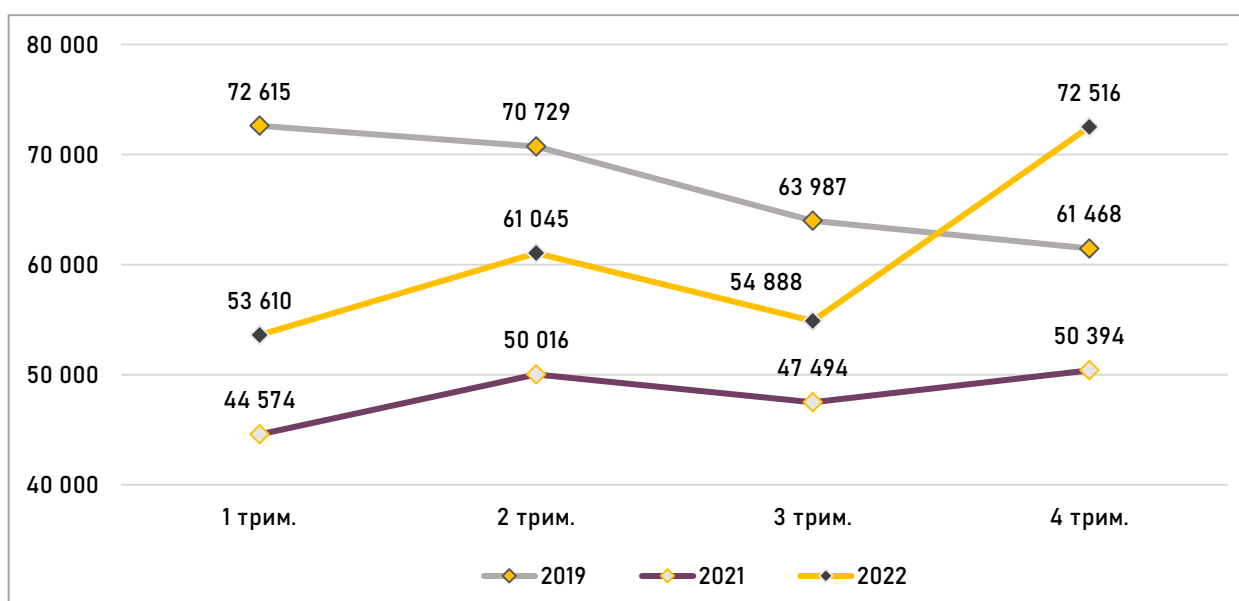
Графика 5:

Превозени пътници от сухопътния обществен транспорт през 2019, 2021 и 2022 години



Графика 6:

Превозени пътници от градския електротранспорт през 2019, 2021 и 2022 години



3.3 Кратък сравнителен преглед

По предварителни данни на ЕК през 2022 г. около 20 600 души са загинали по пътищата на Европа – увеличение с 3% спрямо 2021 г., дължащо се на възстановените след пандемията нива на мобилност. Все пак, това представлява 2 000 смъртни случая по-малко (-10%) в сравнение с предпандемичната 2019 г. Напредъкът между държавите е подчертано неравномерен. Най-големи спадове са отчетени в Литва и Полша (с над 30%), и в Дания (23%). Общото подреждане на нивата на смъртност в страните не се е променило значително отпреди Ковид 19 – най-безопасните пътища остават в Швеция (21 смъртни случая/млн.) и Дания (26/млн.), а най-високите нива на смъртност отчитат Румъния (86/млн.) и България (78/млн.), при средна стойност за ЕС от 46 на милион жители.

Таблица 1:

Загинали на 1 млн. жители в ЕС – предварителни данни за 2022 г.

	Загинали на млн. жители				Промяна през 2022 г. спрямо:		
	2019	2020	2021	2022	2021	2019	Средно 2017-19
ЕС-27	51	42	45	46	3%	-10%	-11%
Белгия	56	43	45	52	16%	-7%	-3%
България	90	67	81	78	-5%	-15%	-17%
Чехия	58	48	50	50	-1%	-15%	-15%
Дания	34	28	22	26	18%	-23%	-15%
Германия	37	33	31	34	9%	-8%	-12%
Естония	39	44	41	38	-9%	-4%	-10%
Ирландия	29	30	27	31	14%	11%	9%
Гърция	64	54	57	58	1%	-11%	-13%
Испания	37	29	32	36	12%	-2%	-5%
Франция	50	39	45	49	11%	0%	-2%
Хърватска	73	58	72	71	-6%	-7%	-13%
Италия	53	40	49	53	9%	-2%	-5%
Кипър	59	54	50	42	-16%	-27%	-26%
Латвия	69	73	78	60	-24%	-15%	-19%
Литва	67	63	53	43	-19%	-35%	-35%
Люксембург	36	42	38	40	8%	18%	-6%
Унгария	62	47	56	56	-1%	-10%	-13%
Малта	32	21	17	50	189%	63%	47%
Нидерландия	34	30	29	35	20%	4%	7%
Австрия	47	39	41	41	2%	-11%	-11%
Полша	77	66	59	51	-14%	-34%	-33%
Португалия	67	52	54	63	16%	-5%	-2%
Румъния	96	85	92	86	-8%	-12%	-14%
Словения	49	38	54	40	-25%	-17%	-14%
Словакия	50	45	45	46	0%	-8%	-8%
Финландия	38	40	41	34	-16%	-10%	-18%
Швеция	22	20	20	21	5%	0%	-17%
Швейцария	22	26	23	31	35%	44%	25%
Норвегия	20	17	15	23	55%	15%	16%
Исландия	17	22	24	24	0%	50%	-33%

За повечето страни таблицата по-горе представя предварителни данни, които подлежат на промени. Прогнозите за 2022 г. обхващат цялата година, всички пътища и се отнасят за смъртните случаи в рамките на 30 дни. Частични са данните за Германия, Гърция, Белгия, Унгария, Испания, Нидерландия, Португалия и Швейцария, като не са налични за Лихтенщайн. Информацията е сравнена с три времеви периода: 2021 г., 2019 г. (базова година за целта от 50% по-малко смъртни случаи до 2030 г.) и средната стойност за 2017-19 г. (с цел да се вземат предвид колебанията в малките държави). Процентните промени в таблицата се основават на абсолютния брой смъртни случаи, а не на процент на милион население.

Направено е и сравнение между България и държави с показател брой загинали на 1 млн., близки до средното за ЕС (Австрия, Гърция, Унгария, Румъния и Испания). Данните са валидни за 2021 г. и се различават значително, като разликата между България и Австрия е двойна.

Таблица 2:
Население на сравнените държави

Държава	2018	2019	2020	2021
Австрия	8 891 388	8 858 775	8 901 064	8 932 664
България	7 051 608	7 000 039	6 951 482	6 916 548
Гърция	10 522 246	10 724 599	10 718 565	10 678 632
Унгария	9 707 499	9 772 756	9 769 526	9 730 772
Румъния	19 506 114	19 414 458	19 328 838	19 201 662
Испания	46 692 858	46 937 060	47 332 614	47 398 695

Таблица 3:
Загинали на 1 милион жители в сравнените държави

Държава	2000 г.	2010 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Австрия	121.8	66.0	46.8	38.6	40.5
България	123.9	104.9	90.0	66.8	81.1
Гърция	188.5	113.1	64.2	54.6	56.9
Унгария	117.5	74.0	61.6	47.2	55.9
Румъния	111.3	117.4	96.2	85.05	91.9
Испания	142.4	53.2	37.2	29.0	31.8

Таблица 4:
Изменение на загиналите на 1 милион жители в сравнените държави

Държава	2021 г.	Разлика загинали на 1 млн. жители
Австрия	40.5	-13%
България	81.1	-10%
Гърция	56.9	-11%
Унгария	55.9	-9%
Румъния	91.9	-4%
Испания	31.8	-14%

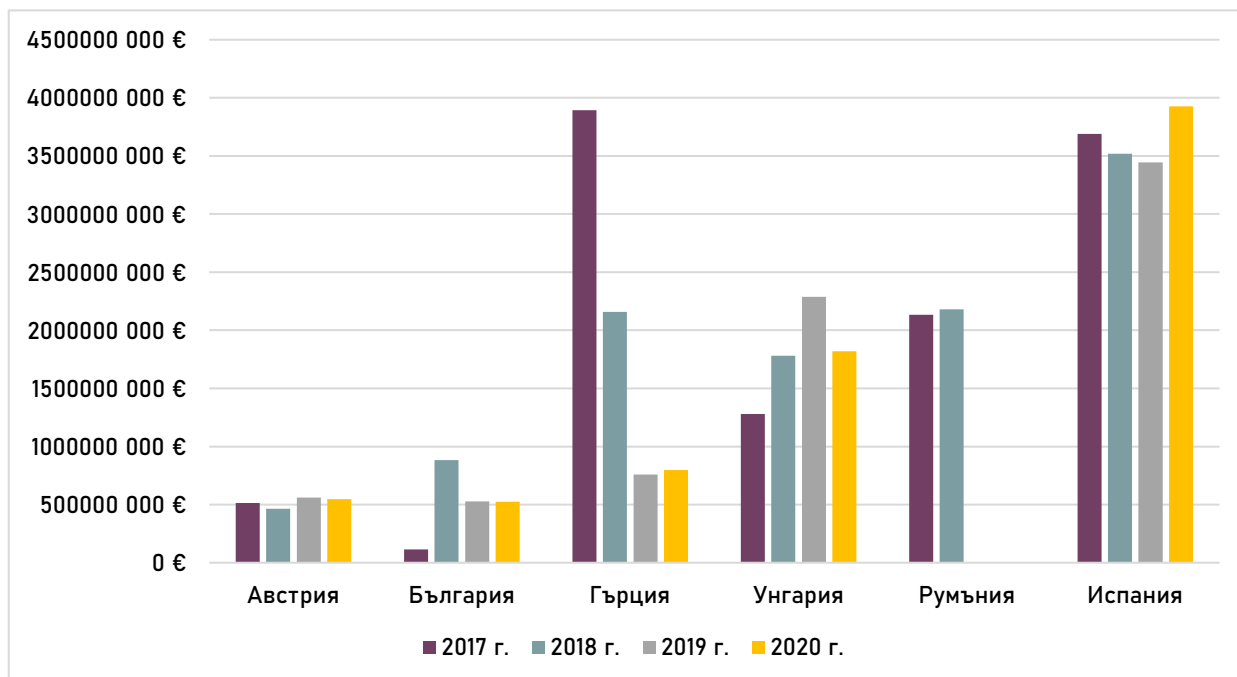
От данните за броя настъпили ПТП с пострадали се вижда, че осреднено инцидентите във всички държави са един и същ брой в годините. Изключение прави Испания, където ПТП постоянно нарастват, но жертвите намаляват. Това показва, че инвестициите в пътна безопасност с прилагане на подхода „безопасна система“ са ефективен инструмент, който допринася за намаляване на тежките ПТП и фаталните последици (Испания влага средно по 3 500 000 евро годишно в пътна инфраструктура - инвестиция в много спасени човешки животи).

От направеното сравнение по показател ПТП с пострадали за десетилетието 2010 - 2020 г. е видно, че Испания, Унгария и Румъния увеличават или запазват сравнително постоянен броя на произшествията, но тежестта им е по-малка. Изключение прави Гърция - вероятната причина е икономическата криза, която намали интензивността на движението по пътищата.

За останалите държави вероятен принос за спада в травматизма имат обновяването на автомобилния парк с превозни средства, повечето системи за защита и асистенция, както и подобряването на инфраструктурата с безопасителни системи и решения за успокояване на движението.

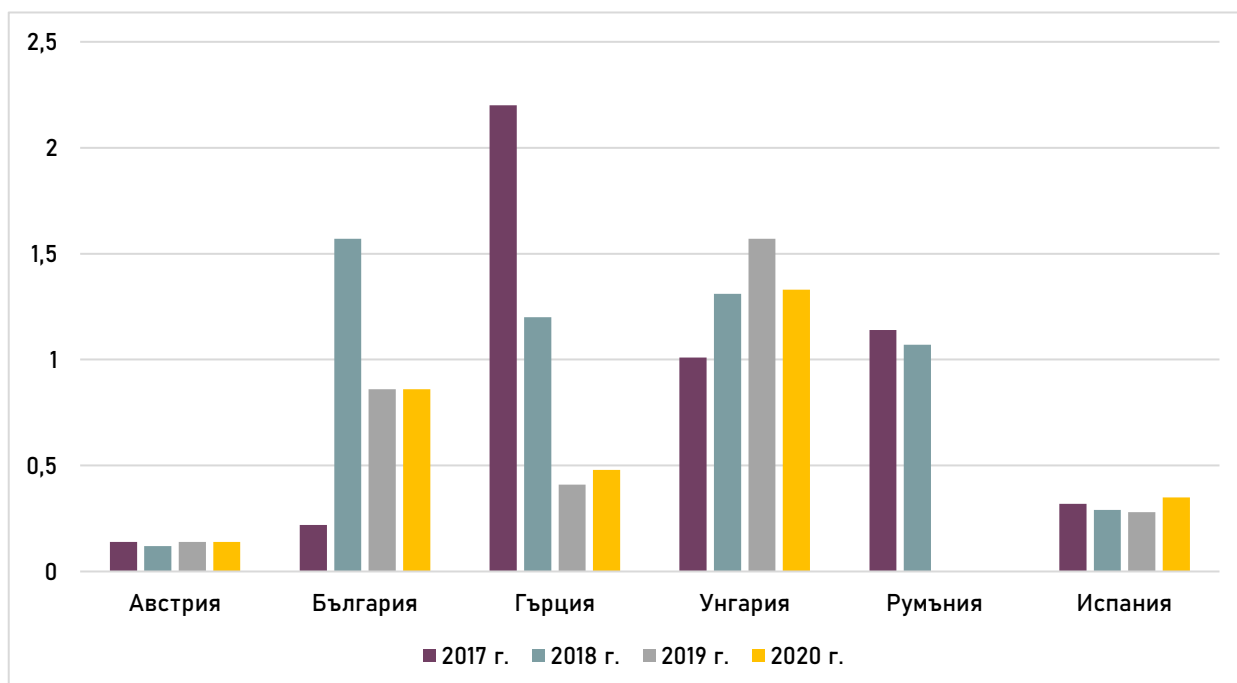
Това показват и данните по-долу за направените инвестиции, в т.ч. за изграждане на пътища с физическо разделяне на посоките на движение.

Графика 7:
Инвестиции в инфраструктура



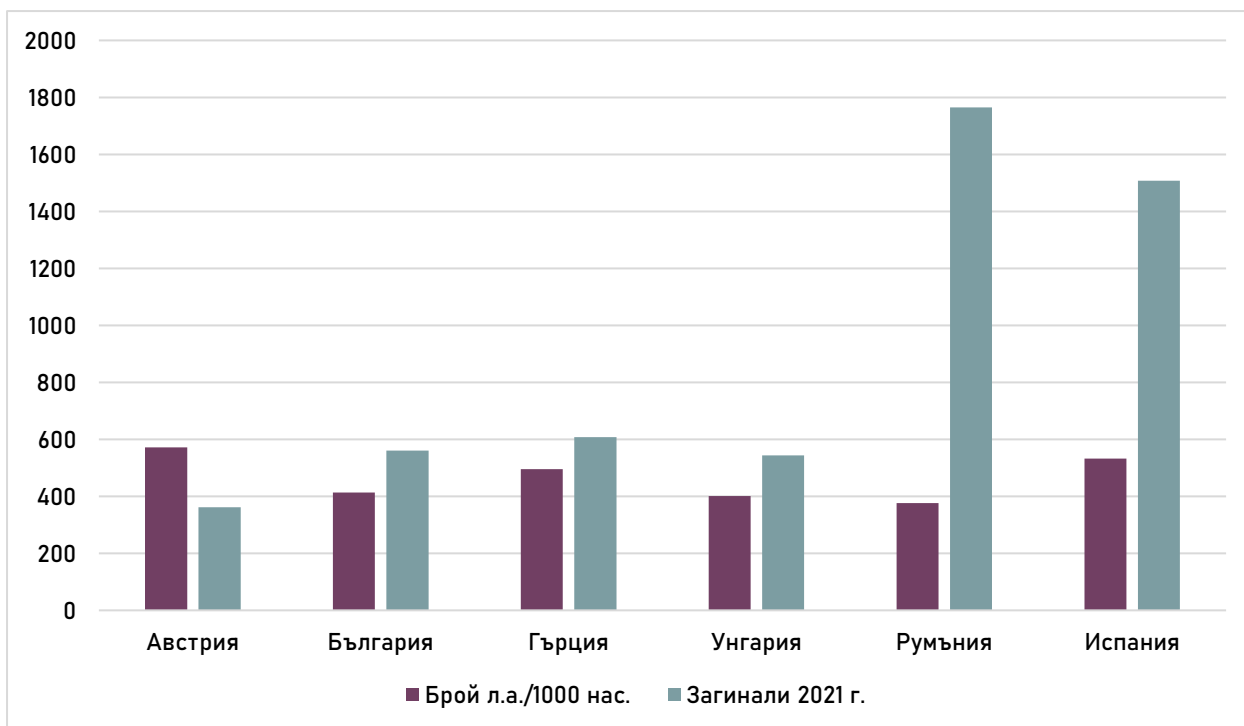
Инфраструктурните инвестиции в ново строителство и в подобряване на съществуващата мрежа са фактор за развитие на транспортния сектор. Неговата ефективност осигурява икономически и социални ползи както за развитите, така и за развиващите се икономики чрез подобряване на достъпа до пазара и производителността, балансиран регионален икономически растеж, създаване на заетост, насърчаване на трудовата мобилност и свързване на общностите. Този показател се измерва като дял от брутен вътрешен продукт за инвестиции в евро за вътрешна инфраструктура (сухоземен транспорт, железници, водни пътища, пристанища и летища).

Графика 8:
Процент на инвестиция в инфраструктурата от БВП



Като относителен дял на инвестициите в инфраструктурата спрямо brutния вътрешен продукт на отделните държави се вижда голяма разлика, която не е благоприятна за България. Докато в държавите с вече изградена система от пътища (Австрия и Испания) относителният дял е нисък и се изразходва предимно за поддържане на пътната мрежа, в останалите държави инвестициите са много по-големи.

Графика 9:
Автомобилизация и брой загиналите в ПТП (сравнение)



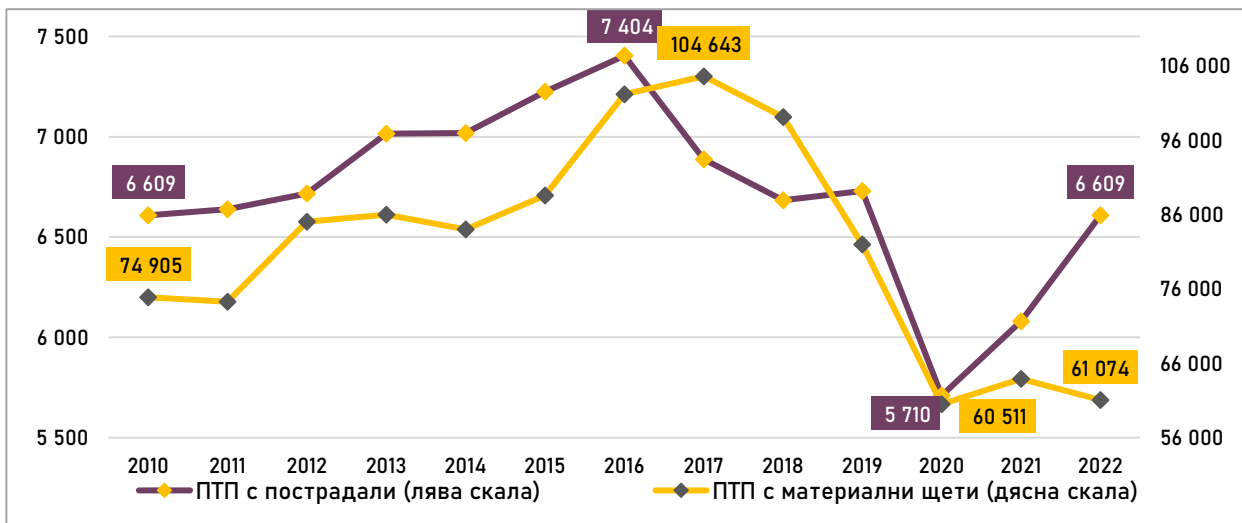
При сравняване на броя леки автомобили на 1 000 жители и загиналите за 2021 г. се вижда, че данните за България са съпоставими с тези за Австрия, Гърция и Унгария, докато Румъния и Испания отчитат голяма разлика в загиналите. Очевидно е, че условията за придвижване като физическо разделяне на посоките на движение на пътното платно и дисциплината на участниците в движението оказват сериозно влияние върху тежестта на пътнотранспортните произшествия.

3.4 Обща статистика

През 2022 г. в страната са настъпили 67 683 ПТП – с 24.4% по-малко спрямо 2019 г. (89 549). Регистрира се намаление на загиналите (15.4%) и тежко ранените (1.8%). ПТП с пострадали са 6 609 – значителен спад спрямо средната стойност за десетилетието 2011-2021 г. (6 727). Инцидентите със загинали наброяват 460, като 50 от тях причиняват смърт на повече от един участник в движението. Вследствие от ПТП са ранени 8 422 лица (1 766 – тежко), а са загинали 531 души.

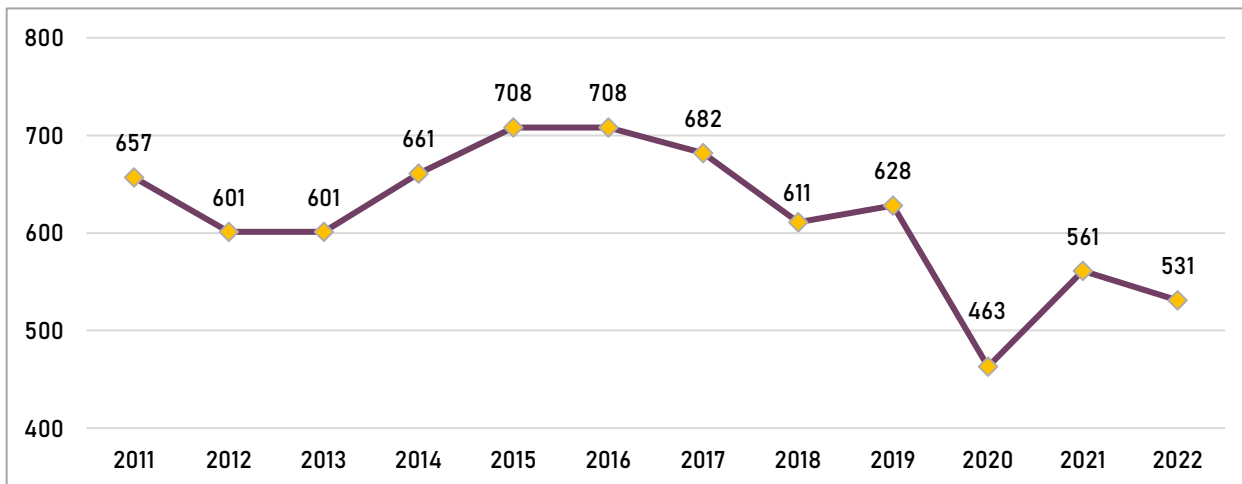
Графика 10:

ПТП с пострадали и ПТП с материални щети по години



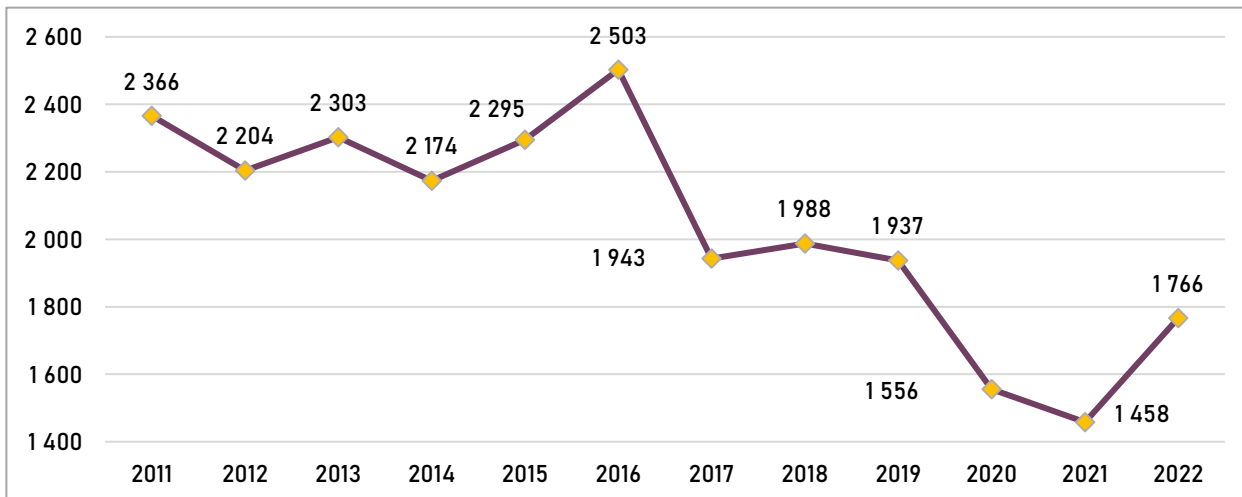
Графика 11:

Брой загинали в ПТП по години



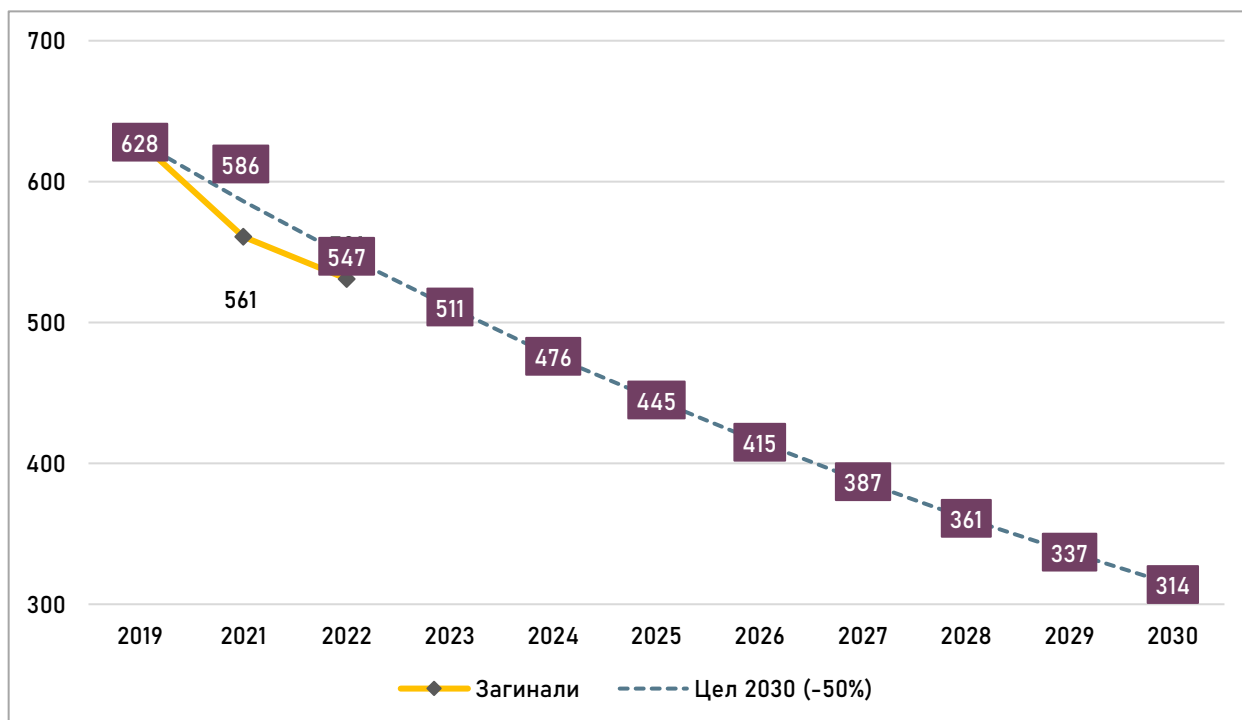
Графика 12:

Брой тежко ранени в ПТП по години

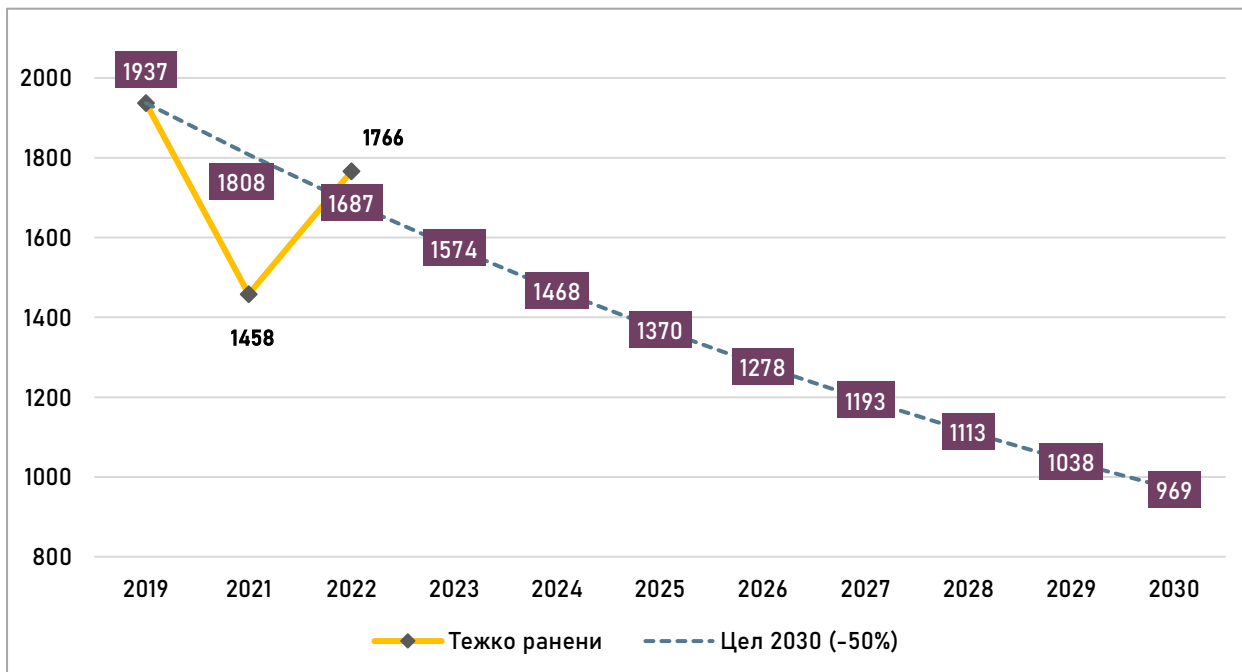


Относителният дял на загиналите към броя на настъпилите ПТП намалява през последните години – за 2019 г. е 9.3, за 2020 г. – 8.1, за 2021 г. – 9.2, а за 2022 г. – 8.04. След анализ на данните за пострадалите участници в движението за периода от 2010–2022 г. се установява устойчивост на относителните им дялове в общия брой на пътните инциденти. Целта на ЕС, отразена в Националната стратегия за БДП в Република България 2021–2030 г., предвижда намаляване наполовина броя на загиналите и тежко ранените към 2030 г. спрямо 2019 г.

Графика 13:
Намаляване на загиналите до 2030 г. в България

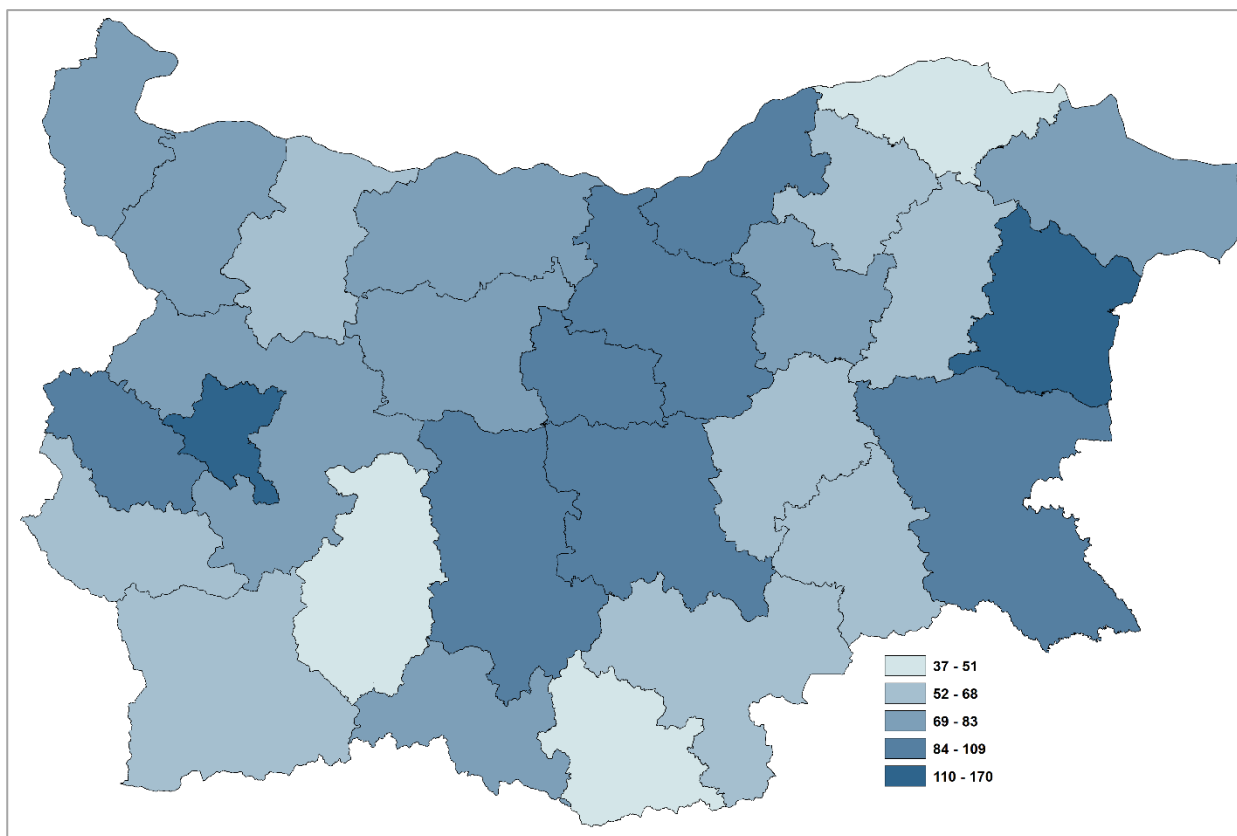


Графика 14:
Намаляване на тежко ранените до 2030 г. в България



В края на изминалото десетилетие България постигна целта, поставена от ЕК, за намаляване броя на тежко ранените с 20% в сравнение с базовата 2010 г, като в страната се установи траен спад. През 2022 г. тази тенденция се прекъсна с 1766 тежко ранени участници в движението. В почти всички страни от ЕС се установи обща тенденция за намаляване на загиналите, но в същото време се увеличава броят на ПТП и ранените при тях.

Фигура 1:
ПТП на 10 000 жители по области за 2022 г.

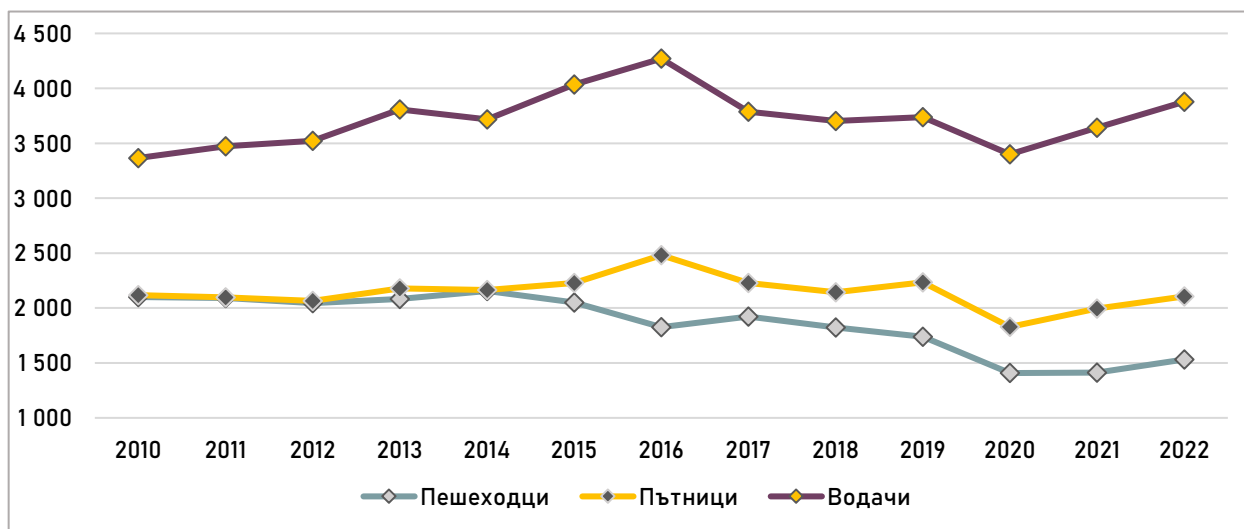


Обобщените данни за всички настъпили ПТП показват, че областите София град и Варна се открояват с най-много ПТП на 10 000 жители. Този показател е най-нисък за областите Кърджали, Силистра и Пазарджик.

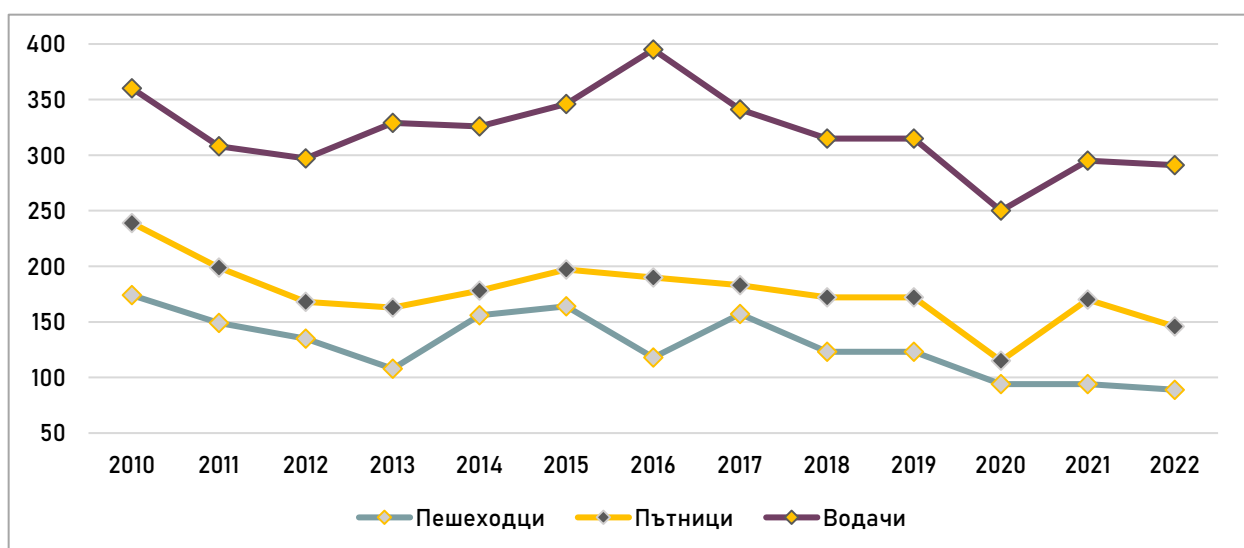
Тежки произшествия с по 4 загинали са настъпили в областите Велико Търново, Кюстендил, Пловдив, Перник, Сливен и Стара Загора. Във Варна, Кюстендил, Монтана, Пловдив, Русе, Силистра, Стара Загора и Шумен са регистрирани по трима загинали в едно ПТП.

Броят на ПТП с участие на пешеходци постепенно намалява. Подобна устойчива тенденция се наблюдава по отношение на загиналите пешеходци, чийто брой през периода спада до 94 за последните 2020 г. и 2021 г., и на 89 през 2022 г. Едновременно с това броят на загиналите пътници и водачи също намалява през 2022 г. спрямо 2019 г.

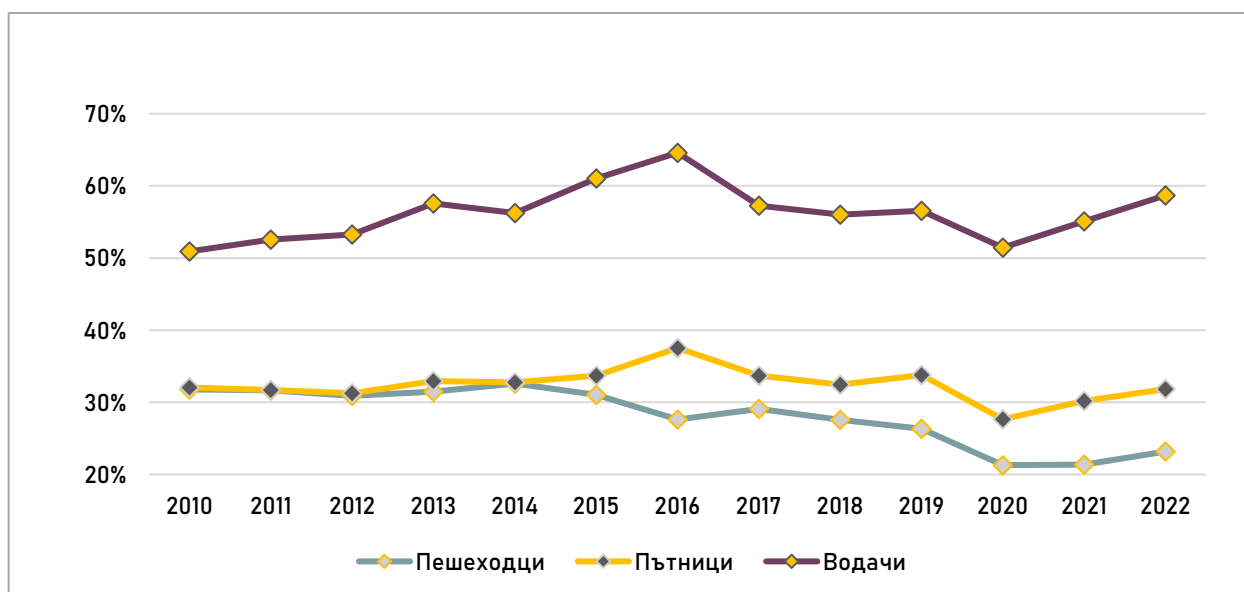
Графика 15:
ПТП с пострадали пешеходци, пътници и водачи



Графика 16:
Пешеходци, пътници и водачи, загинали в ПТП

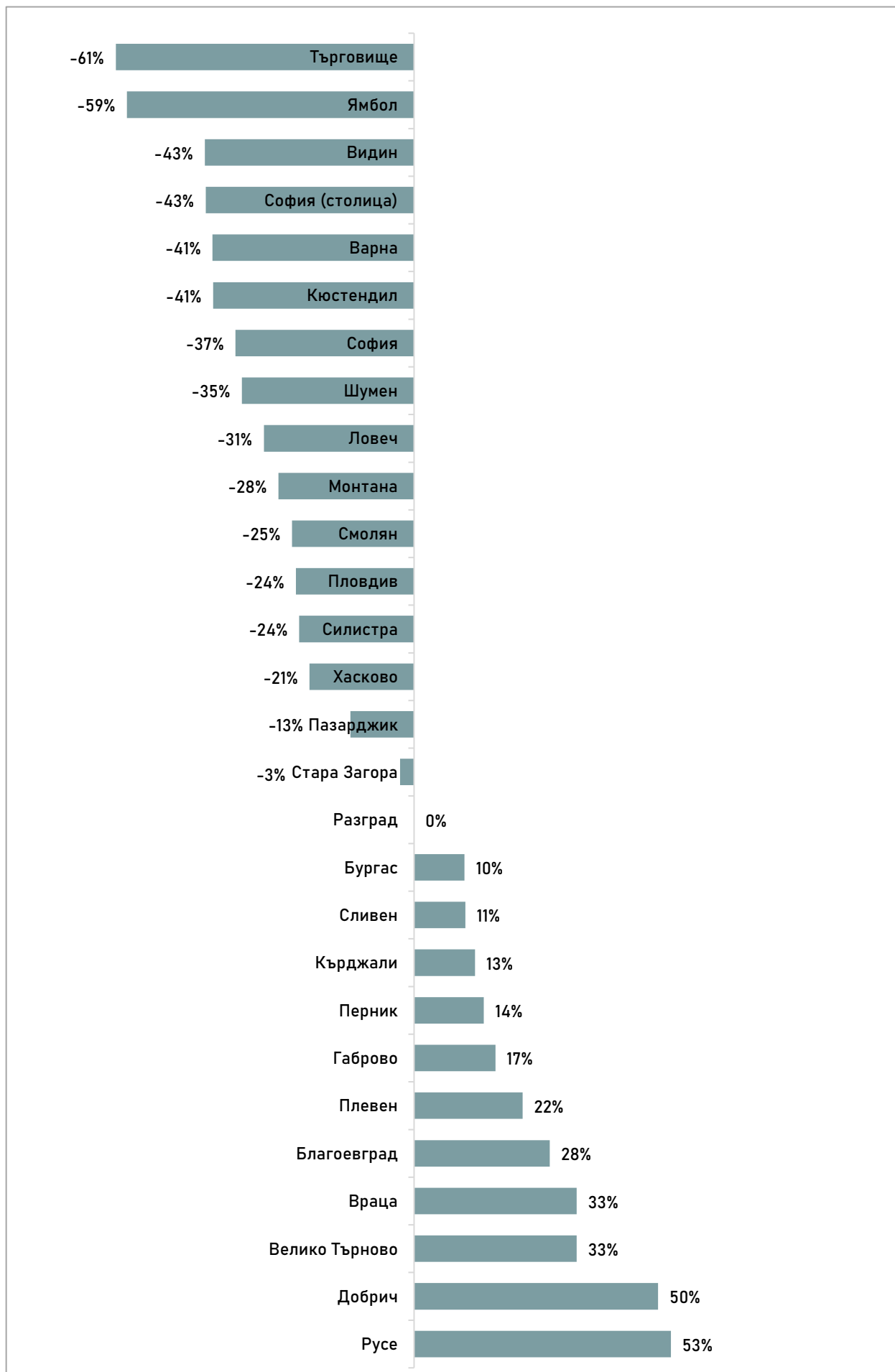


Графика 17:
Пешеходци, пътници и водачи, ранени в ПТП



Графика 18:

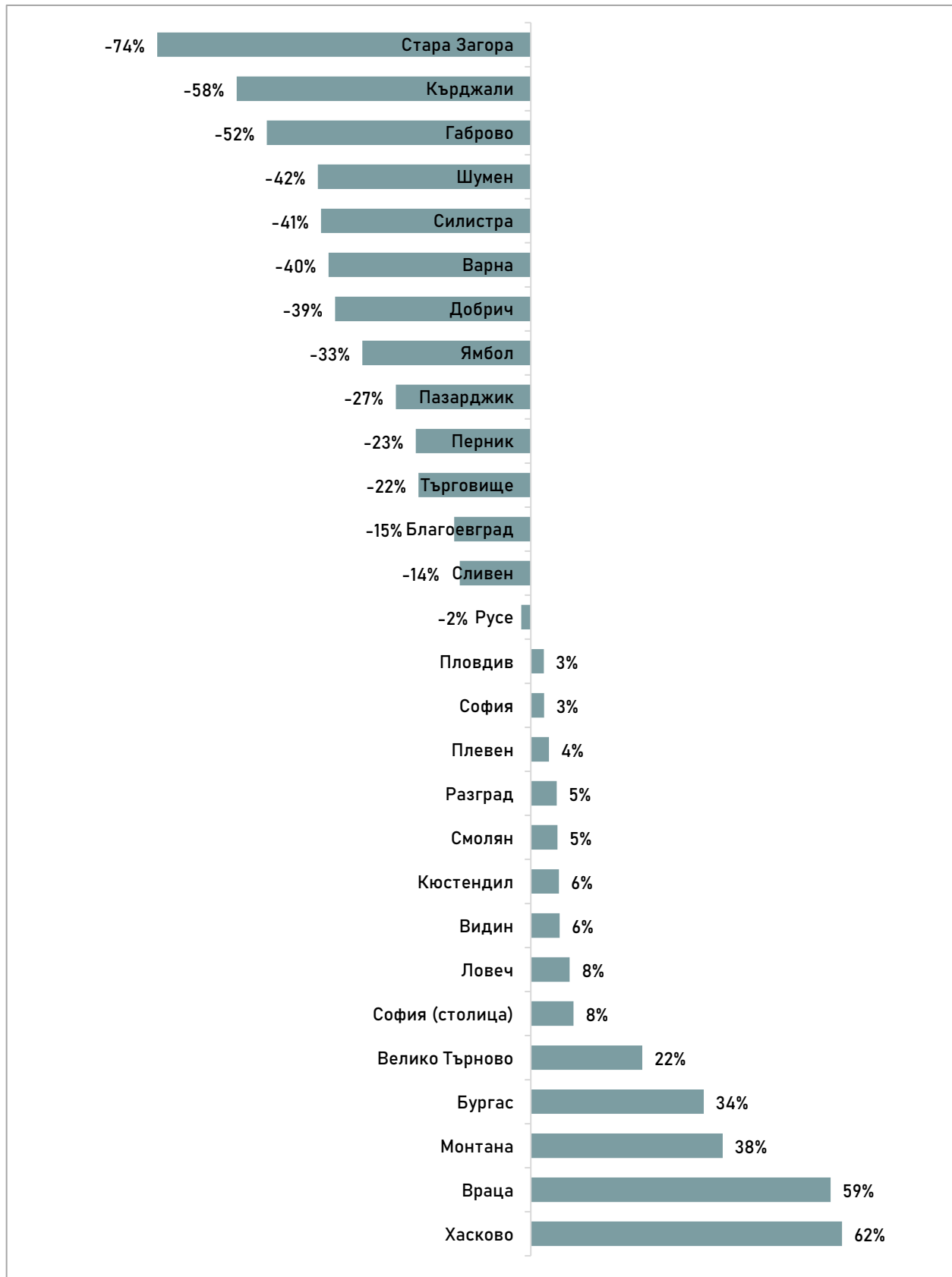
Относителен дял на разликата в броя на загиналите по области през 2022 г. спрямо 2019 г.



През 2022 г. в 16 области на страната се отчита намаление в броя на загиналите, в една се запазва броят им, а в 11 се забелязва увеличение спрямо 2019 г. В 14 области броят на тежко ранените е по-малък, а в останалите 14 нараства. Най-голямо намаление в процентно изражение по този показател се отчита в областите Стара Загора със 74% по-малко, Кърджали - с 58 % и Габрово - с 62%. В област Хасково броят им нараства значително с 62% и достига 42 тежко ранени спрямо 26 през 2019 г. На второ място е област Враца с увеличение от 59%.

Графика 19:

Относителен дял на разликата в броя на тежко ранените по области през 2022 г. спрямо 2019 г.



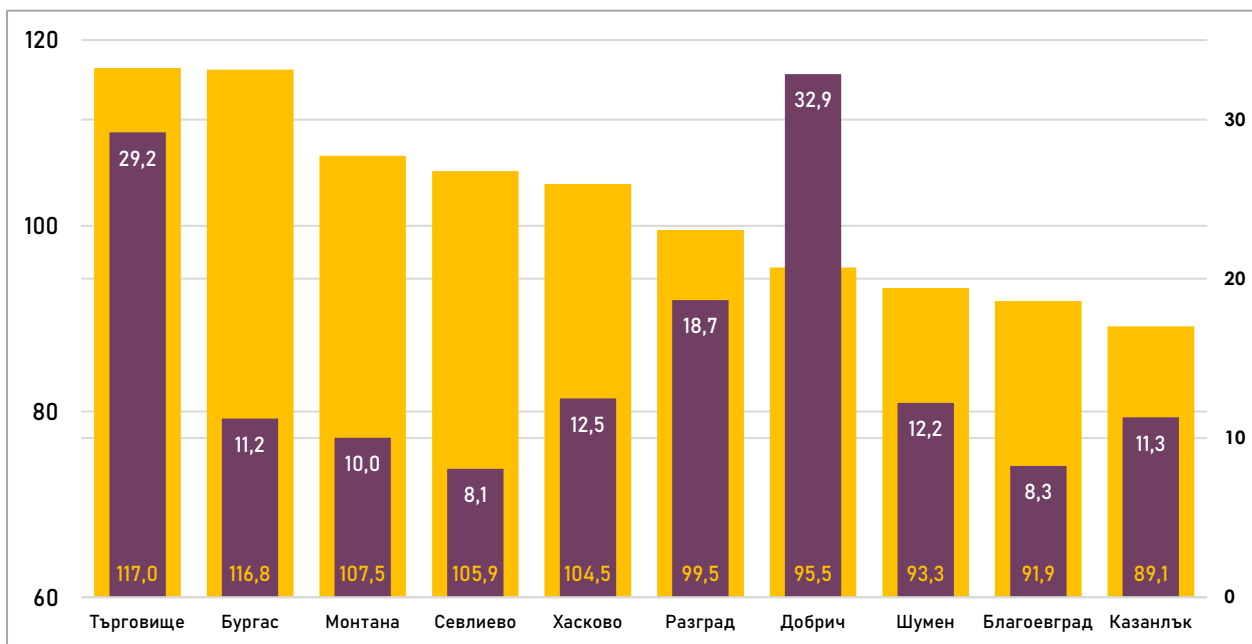
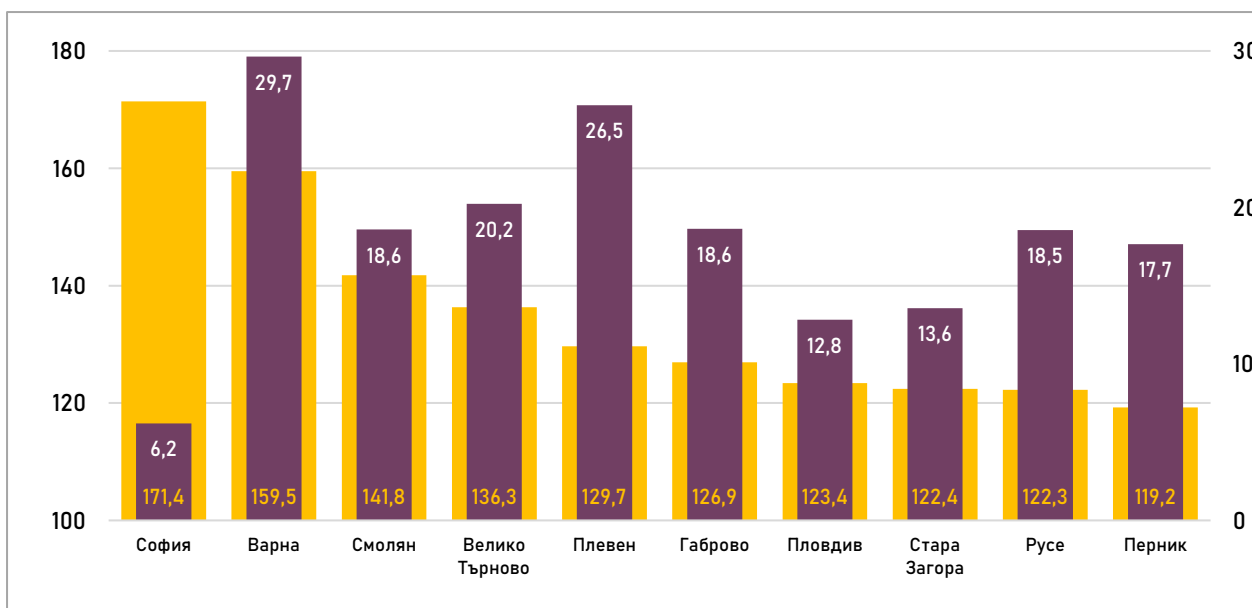
В населените места през 2022 г. са загинали 25% по-малко участници в движението спрямо 2019 г. Това развитие е положително, като се има предвид, че в урбанизираните територии използването на лични превозни средства нараства значително с оглед намаляване на риска от заразяване при ползване на обществения транспорт. Намаляването на загиналите при ПТП в населените места е потвърждение на теоретичната постановка, че при увеличаване на плътността на движението намалява тежестта на ПТП. В гр. София броят на загиналите през 2022 г. спадна с 40% спрямо 2019 г., а в гр. Пловдив - с 55%.

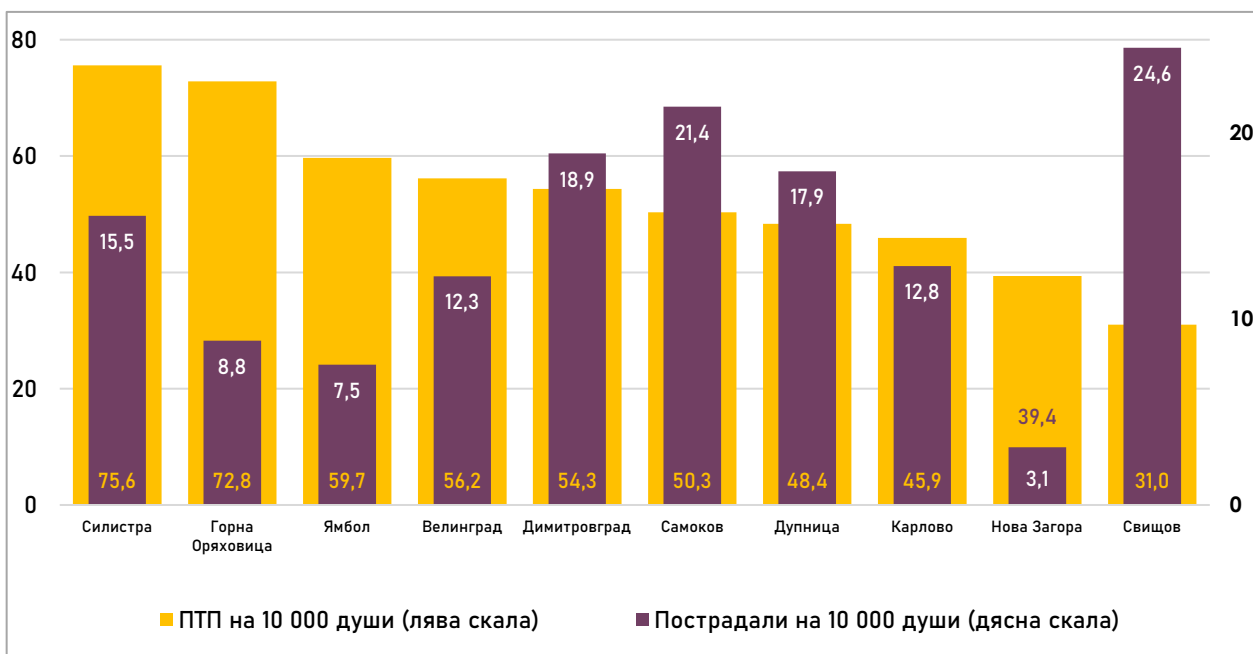
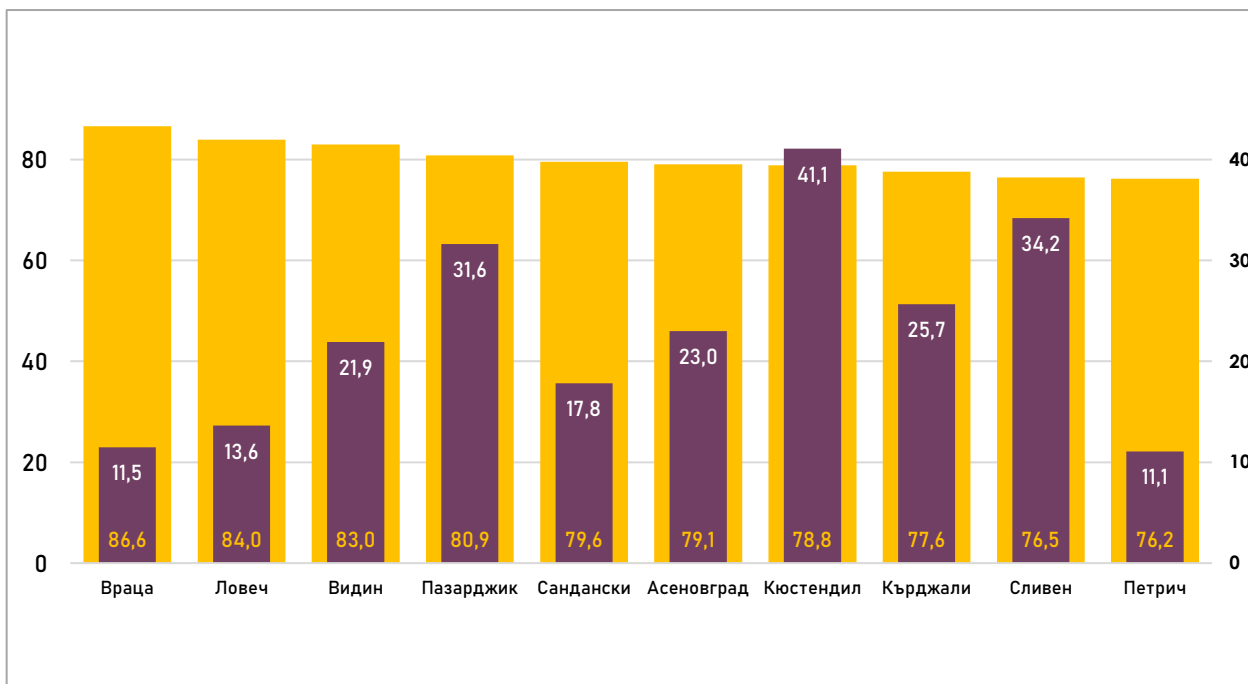
Сравнението на относителните показатели за брой настъпили ПТП и за брой пострадали на 10 000 души население в градове с над 20 000 жители разкрива значителни териториални различия.

Спрямо населението в част от градовете през 2022 г. са настъпили относително по-малък брой ПТП, които са довели до относително по-висок брой пострадали. За 2022 г. данните за ПТП и пострадалите в някои градове се запазват на нивото от 2021 г. (София, Пловдив, Бургас, Русе, Благоевград, Кърджали, Асеновград, Смолян, Петрич, Сандански и Севлиево). В други се наблюдава намаление в броя на произшествията, но увеличение на пострадалите (Стара Загора, Добрич, Сливен, Ловеч, Търговище, Нова Загора и Самоков). Най-голямо намаление на пострадалите се регистрира в Монтана и Разград. През 2022 г. най-много пострадали спрямо ПТП се наблюдават във Варна, Добрич, Плевен, Кюстендил, Свищов и Самоков.

Графика 20:

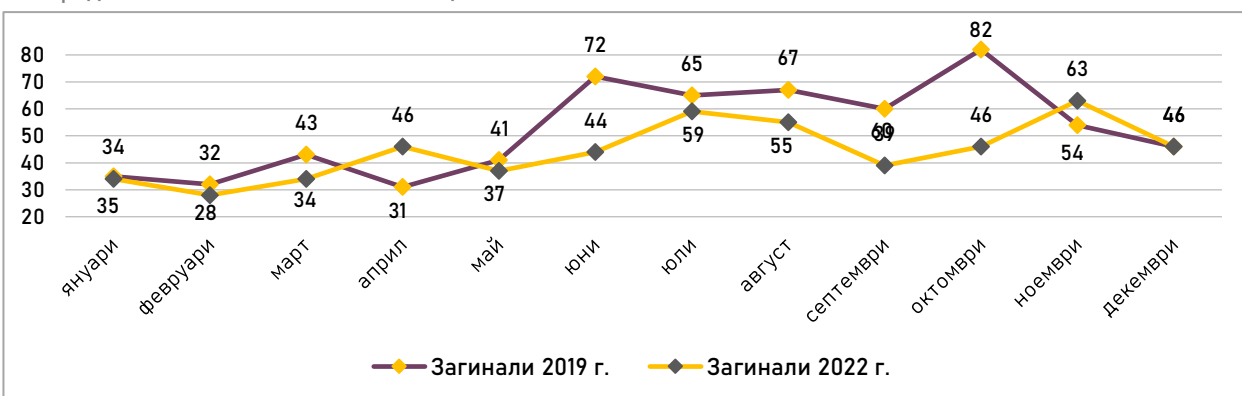
ПТП и пострадали на 10 000 население за 2022 г. за четридесетте най-населени града в България





Разпределението на загиналите по месеци показва най-ниски стойности през януари и февруари, по-високи – през юли и август, а най-високи – през ноември, което представлява изместване на максимума при загиналите. Най-голям спад спрямо 2019 г. е през октомври, когато загиналите са почти наполовина по-малко. Големи спадове има през юни и септември.

Графика 21:
Разпределение на загиналите по месеци за 2022 г.



3.5 Видове пътнотранспортни произшествия

Делът на сблъскванията между МПС е най-голям. На второ място са ПТП от вида блъскане на пешеходец.

Важно е да се отбележи, че сблъсъците на МПС с пешеходци остават на нивото на 2020 г, а спрямо 2019 г. намаляват с 63%. Намалява и относителният дял на МПС, които вследствие на загуба на напречна устойчивост, са се преобърнали.

От настъпилите ПТП вследствие на сблъсък между ППС най-голям дял имат страничните сблъсъци. При тези произшествия най-висок е делът на тежко пострадалите и загиналите поради уязвимостта на пътуващите в автомобила при страничен удар.

През 2022 г. се наблюдава значителен ръст на ПТП със загинали при челен сблъсък между МПС. Най-малък е делът на ПТП, настъпили при блъскане на спряло ППС. Поради значителния размер на кинетичната енергия на удара, челните сблъсъци между МПС през периода са довели до най-голям брой загинали (104).



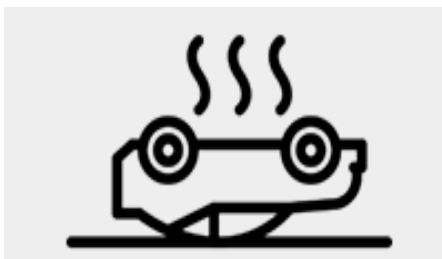
35%
СБЛЪСЪК
С ДРУГО МПС



23%
СБЛЪСЪК
С ПЕШЕХОДЕЦ



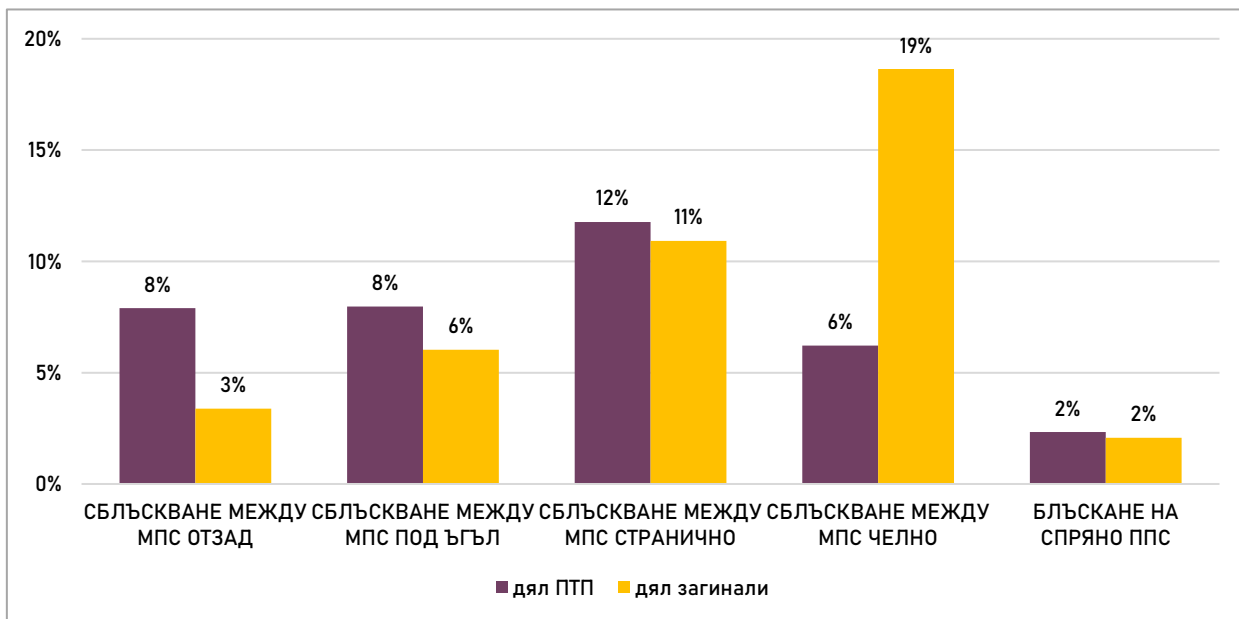
17%
СБЛЪСЪК
С ПРЕПЯТСТВИЕ



8%
ПРЕОБРЪЩАНЕ
НА МПС

Графика 22:

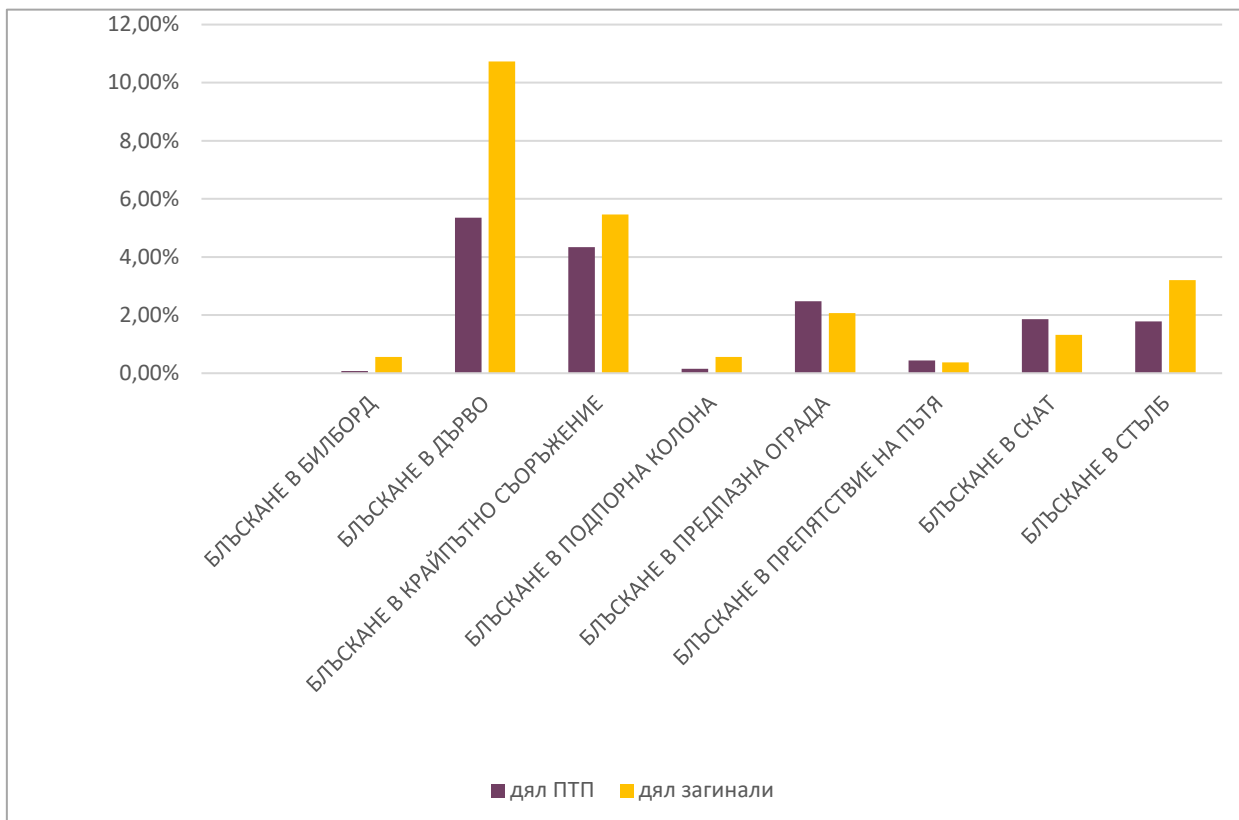
Дялове ПТП и загинали при тях за видовете сблъсквания между МПС



При челните сблъсъци на първо място е неправилно изпреварване, следва разсейване и избягване на препятствие на пътното платно, а при движение в крива - загуба на контрол над МПС. Блъсканията в препятствие на пътя (вкл. в крайпътен обект) са дефинирани в няколко вида в зависимост от препятствието. Благодарение на засилените мерки от страна на контролните органи дялът на водачите, причинили ПТП, след употреба на алкохол и/или наркотични вещества, и техните аналози, е значително по-малък в сравнение с дела на ниво ЕС, който е 25% от всички ПТП.

Графика 23:

Блъскане в крайпътен обект

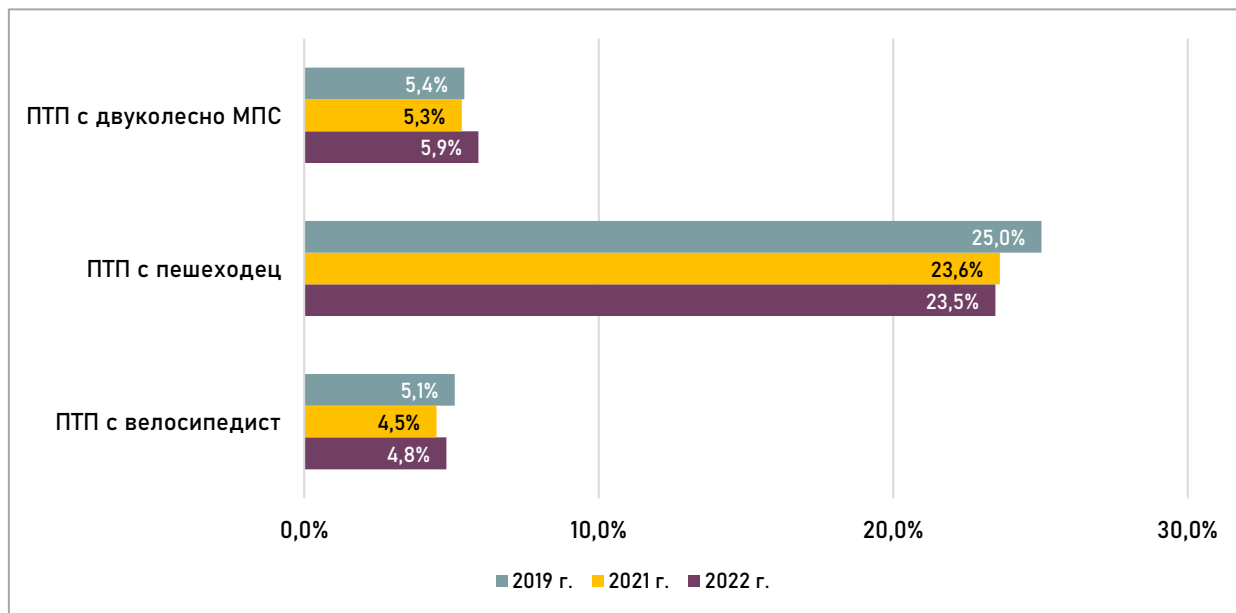


3.5 Уязвими участници в движението

Пътните инциденти с уязвими участници включват пешеходци, водачи и пътници на велосипеди, индивидуални електрически превозни средства, мотоциклети и приравнените към тях моторни превозни средства. Произшествията имат известно увеличение като абсолютни стойности спрямо 2021 г., но делът им спрямо общия брой ПТП намалява от 35.6% през 2019 г. на 34.2% през 2022 г. Само при инцидентите с двуколесни МПС има незначително увеличение спрямо общия брой ПТП.

Графика 24:

ПТП с уязвими участници в движението за 2019, 2021 и 2022 г.

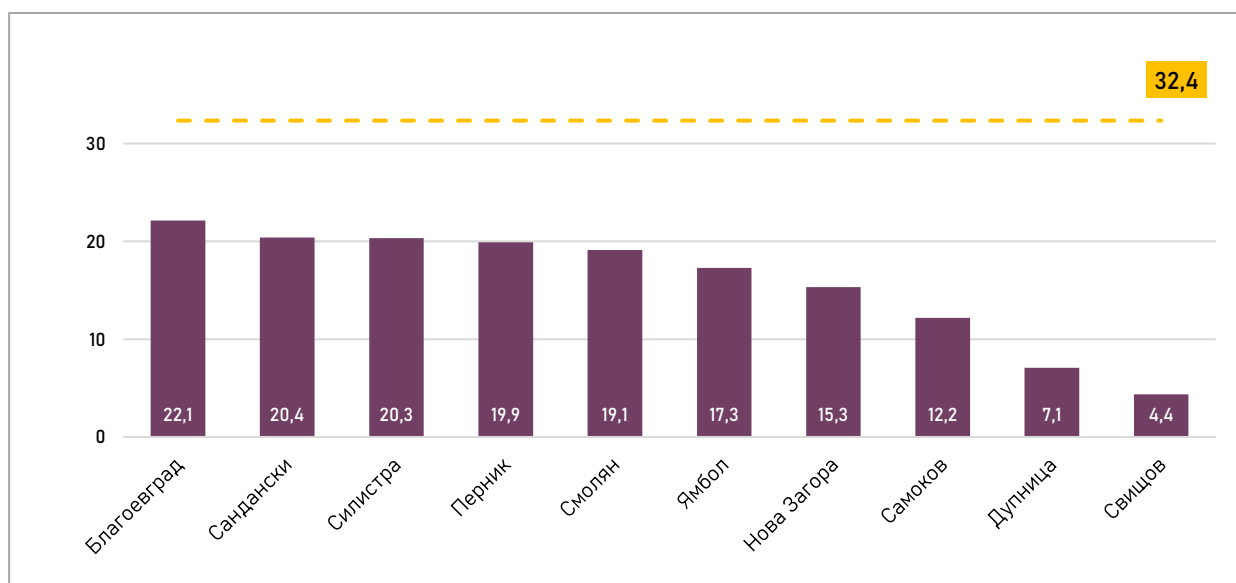


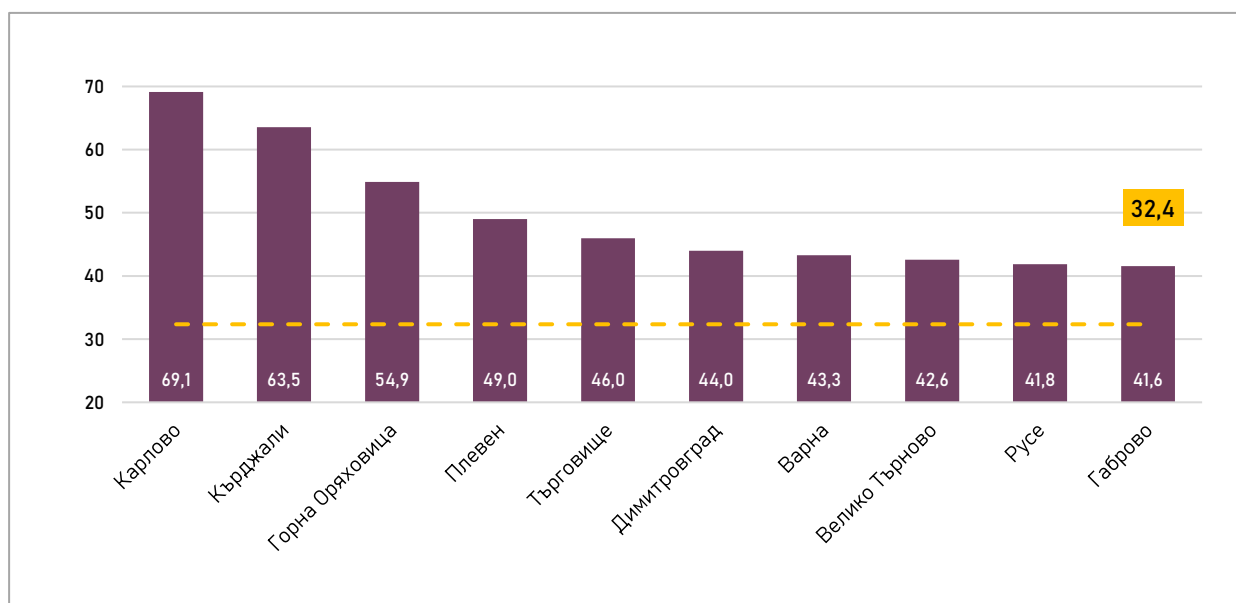
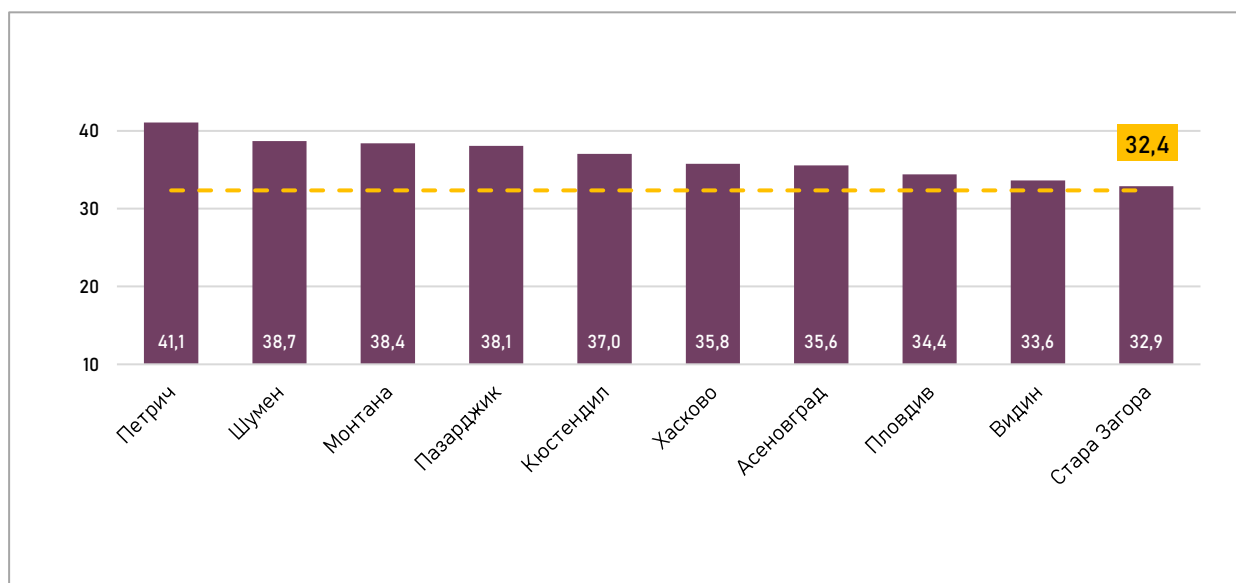
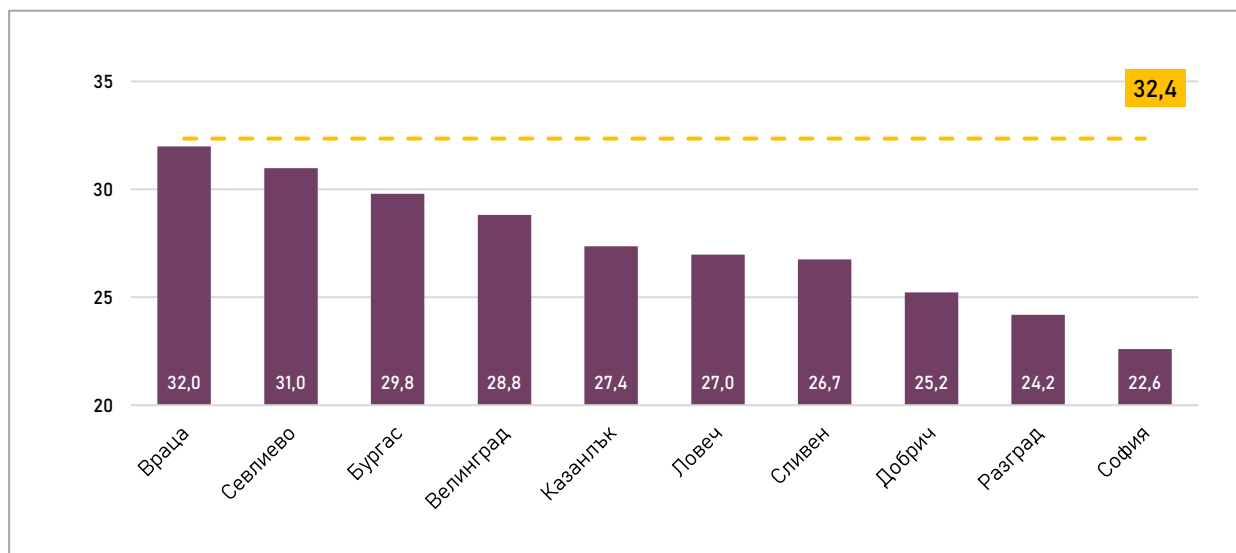
През 2022 г. в регистрираните от МВР пътнотранспортни произшествия са участвали 1 696 пешеходци, загинали са 94 и 1 579 са ранени (23 пешеходци са участници в ПТП, но не са пострадали). В населени места са настъпили 1 613 ПТП с 63 загинали и 1 531 ранени. В 114 произшествия пешеходците са извършили нарушение на правилата за движение и са създали предпоставки за настъпването им. Участвалите пешеходци в ПТП извън населените места са 83, като от тях 31 са загинали и 48 са ранени. В 20 произшествия пешеходците са извършили нарушение на правилата за движение и са причинили пътнотранспортното произшествие.

Наблюдават се сериозни различия по отношение на относителния брой участвали пешеходци на 100 000 души в градовете с население над 20 000 жители. По отношение на областните градове тревожен е броят на участвалите в ПТП пешеходци в градовете Кърджали, Плевен, Търговище, Варна и Русе. Град Кърджали за трета поредна година е с най-лош показател в сравнение с другите областни градове (средна стойност от 32.4).

Графика 25:

Пешеходци, участвали в ПТП, на 100 000 души, за четиридесетте най-населени градове, 2022 г.





Велосипедистите са друга група уязвими участници в движението. Поради задръстванията в големите населени места и малката социална дистанция в обществения транспорт през 2022 г. много хора предпочетоха да използват велосипед. Недостатъчно развитата инфраструктура за придвижване на велосипедисти и по-трудното им възприемане от водачите на МПС ги поставят в повишен риск.

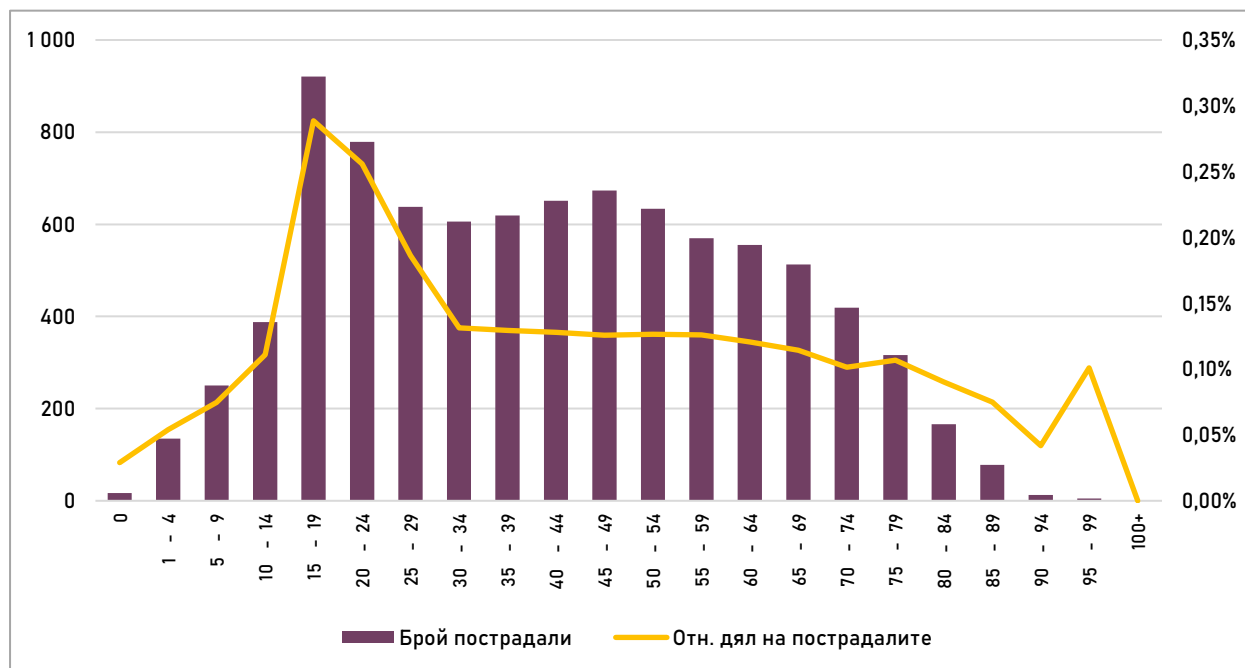
През 2022 г. са регистрирани 413 ПТП с участието на велосипедисти. Загиналите са 25, а ранените - 375. В сравнение с 2019 г. ПТП с тяхно участие са с 112 по-малко, загиналите са трима по-малко, а ранените - с 10 повече. В една трета (164) от произшествията водачът на велосипед е извършил нарушение на правилата за движение, в 27 е управлявал след употреба на алкохол над допустимите норми, като 15 водача са били с концентрация на алкохол над 1.2 на хиляда. През 2022 г. делът на употребилите алкохол велосипедисти, участвали в ПТП, е значително по-голям от дела на останалите водачи, участвали в пътни инциденти след употреба на алкохол.

По данни на МВР в 705 ПТП са участвали водачи и пътници на мотопеди и мотоциклети. Загинали са 39 участници, а други 694 са ранени. В 397 от произшествията водачите на мотоциклети са направили нарушение на правилата за движение и са предизвикали ПТП.

Разпределенията на дяловете на пострадалите по възрастови групи показва, че лицата на възраст от 15 до 29 години участват относително по-често в пътни произшествия с пострадали. Това е свързано с техните умения и с характерната за тази възрастова група склонност към поемане на риск. Също така, тази категория участници често подценява промяната на метеорологичните условия, не отчита състоянието на пътната инфраструктура и надценява възможностите на превозното средство. За тази възрастова група ПТП са основна причина за загуба на живот.

Графика 26:

Пострадали участници при ПТП по възрастови групи спрямо населението за 2022 г.



Особено внимание следва да се насочи и към уязвимата група участници в движението, включваща деца, младежи и възрастни над 65 години. През 2022 г. 673 деца и младежи са пострадали в ПТП. От тях са загинали 25 (3 пешеходеца, 21 пътника и 1 водач), ранени са 648, от които 91 тежко (19 водача, 42 пътника и 30 пешеходеца) и 714 леко (58 водача, 363 пътника и 192 пешеходеца). Най-много са пострадалите пътници в превозни средства.

През 2022 г. 1 264 души над 65 години са участвали в ПТП, като 487 от тях са водачи, от които 61% са предизвикали пътните инциденти. От тази възрастова група са загинали 140 участника в ПТП (73 водача, 53 пешеходеца и 16 пътника), ранени са 1 118, от които тежко 278 (80 водача, 143 пешеходеца и 55 пътника) и леко 843 (334 водача, 278 пешеходеца и 231 пътника).

3.7 Нови водачи

Участието на нови водачи (със стаж до 2 години) в ПТП показва нарастване спрямо миналата година, но намаляване спрямо базовата 2019 г. Подобно е съотношението при загиналите, докато ранените през 2022 г. нарастват спрямо двете години.

Таблица 5:

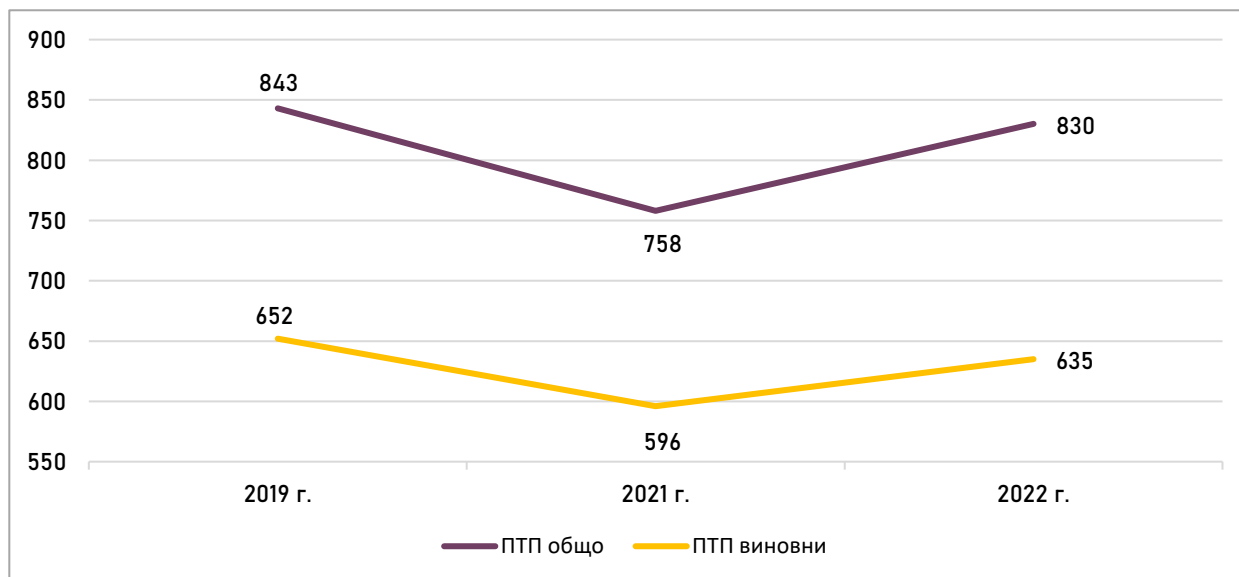
Участие в ПТП на нови водачи със стаж до 2 години

	ТТПП с участие на нови водачи			ТТПП с виновни нови водачи		
	ПТП общо	загинали общо	ранени общо	ПТП виновни	загинали виновни	ранени виновни
2019	843	93	1 183	652	78	912
2021	758	49	1 098	596	46	863
2022	830	58	1 193	635	36	921

Графиките на настъпилите ПТП, предизвикани от нови водачи, и на общия брой ПТП имат почти еднакъв наклон и показват сходни тенденции. Същата взаимовръзка се наблюдава и по отношение на ранените. При загиналите в произшествия, настъпили с нови водачи през 2021 г., се забелязва, по-голямата връзка между виновните и общо участвалите в ПТП.

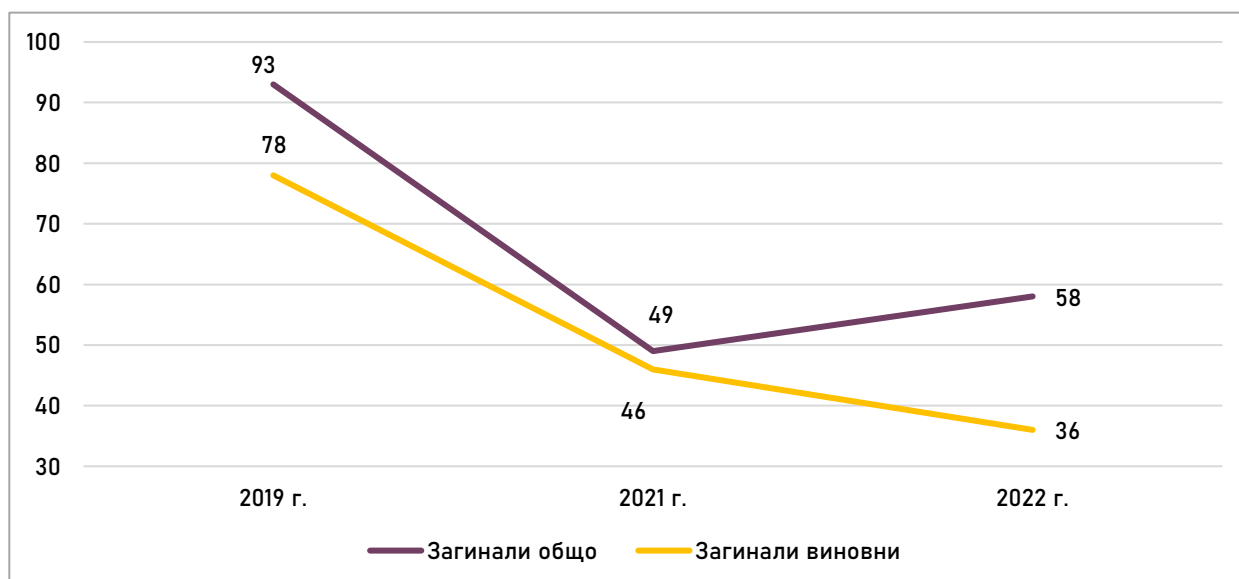
Графика 27.1:

Общ брой ПТП, предизвикани от нови водачи

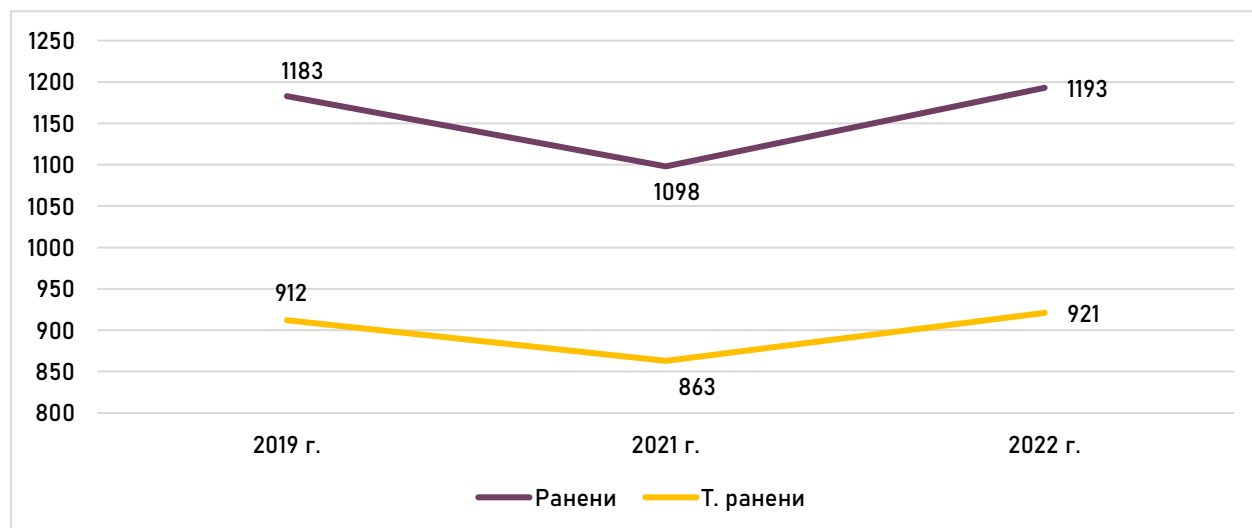


Графика 27.2:

Общ брой загинали в ПТП, предизвикани от нови водачи



Графика 27.3:
Общ брой ранени в ПТП, предизвикани от нови водачи



През 2022 г. новите водачи са станали причина за 635 ПТП, при които са загинали 36 и са ранени 921 участници в движението. Спрямо 2021 г. се отчита леко увеличение на ПТП и ранените, съответно с 6.5% и 6.7%, докато загиналите са значително по-малко - 21.7%. Най-голямо намаление на загиналите се регистрира спрямо 2019 г. с 54%, като ранените остават на същото ниво. Последното най-вероятно се дължи на по-добрата дисциплина и отговорност при управлението на МПС от страна на новите водачи. В тази връзка може да се отчете подобряване начина на провеждане на изпитите за придобиване на правоспособност от кандидат-водачите на МПС.

Таблица 6:
Виновно причинени ПТП от нови водачи по вид на ППС

Вид ППС	ПТП	Загинали	Ранени
мотоциклет	48	3	43
лек автомобил	543	31	810
товарен автомобил	26	2	37
други ППС	18	0	31

Данните показват, че новите водачи предизвикват най-много ПТП, загинали и ранени при управление на лек автомобил и мотоциклет. Това води до извода, че следва да се работи целенасочено за превенция, като се въздейства върху възпитанието, уменията и поведението на новите водачи - обикновено младежи от 18 до 25-годишна възраст.

Анализът на мястото на настъпване на ПТП показва, че водачи със стаж до 2 години участват в ПТП повече в населените места, където и броят на ранените вследствие на тези произшествия е по-голям. За разлика, извън населените места, където средната скорост на движение е по-висока, загиналите при произшествия, за които са виновни водачите със стаж до 2 години, е по-голям. Това води до извода, че новите водачи често допускат грешки в населените места, но поради по-ниската средна скорост на движение, това води до ПТП с по-леки последствия. Големият брой загинали по пътищата извън населените места показва, че е необходимо да се наблегне на обучението за оценка на рискови ситуации, които се случват при движение с по-висока скорост. Например, новите водачи не са добре практически обучени как се извършва маневрата изпреварване.

Таблица 7:
Виновно причинени ПТП от нови водачи по място на настъпване

2022 г.			
Място на настъпване	ПТП, бр.	Загинали, % от общо	Ранени, бр.
в населено място	371	5,61	17
извън населено място	264	3,99	19

При сравнение на относителните дялове на загиналите по вина на нови водачи спрямо дела на загиналите към общия брой загинали по области показва незначителния принос на виновните нови водачи, причинили ПТП. Данните за десет области показват нула загинали.

Таблица 8:

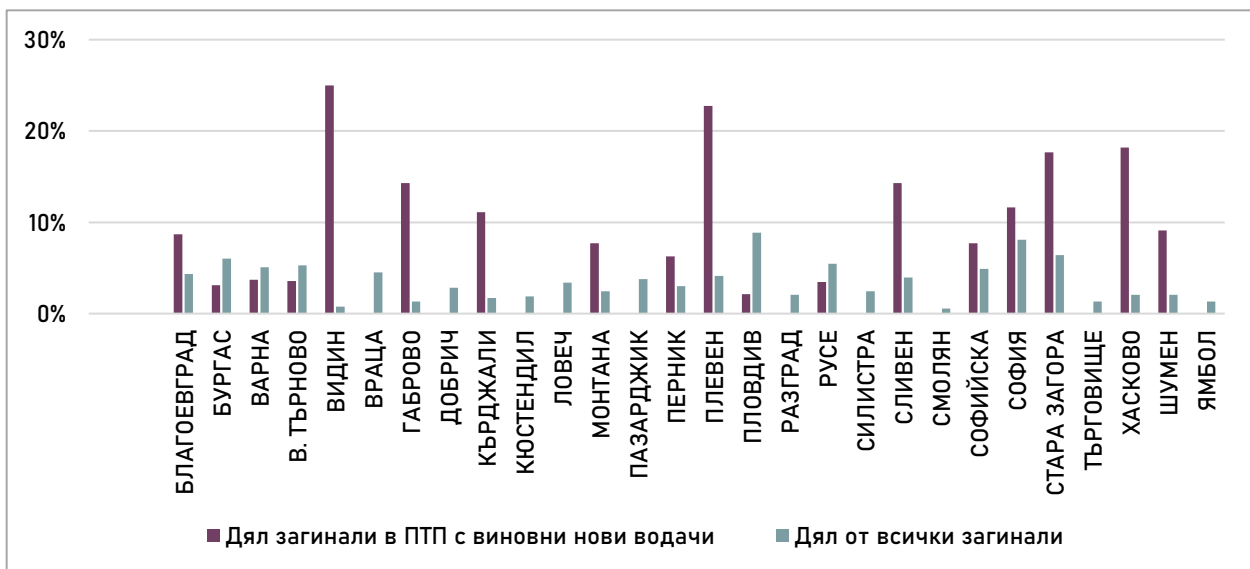
Относителен дял на загиналите нови водачи спрямо причинените ПТП по области

Област	ПТП с участие на нови водачи	ПТП с виновни нови водачи	Загинали в ПТП с виновни нови водачи	Дял загинали от общо загинали при ПТП с виновни нови водачи	Дял загинали от общо загинали
Благоевград	43	33	2	5.6%	0.4%
Бургас	49	38	1	2.8%	0.2%
Варна	77	56	1	2.8%	0.2%
Велико Търново	26	23	1	2.8%	0.2%
Видин	10	8	1	2.8%	0.2%
Враца	27	23	0	0.0%	0.0%
Габрово	11	7	1	2.8%	0.2%
Добрич	12	10	0	0.0%	0.0%
Кърджали	19	15	1	2.8%	0.2%
Кюстендил	14	11	0	0.0%	0.0%
Ловеч	31	27	0	0.0%	0.0%
Монтана	33	23	1	2.8%	0.2%
Пазарджик	29	25	0	0.0%	0.0%
Перник	9	6	1	2.8%	0.2%
Плевен	34	22	5	13.9%	0.9%
Пловдив	97	69	1	2.8%	0.2%
Разград	15	13	0	0.0%	0.0%
Русе	57	40	1	2.8%	0.2%
Силистра	12	11	0	0.0%	0.0%
Сливен	25	22	3	8.3%	0.6%
Смолян	13	12	0	0.0%	0.0%
Софийска	11	6	2	5.6%	0.4%
София	59	43	5	13.9%	0.9%
Стара Загора	44	38	6	16.7%	1.1%
Търговище	16	13	0	0.0%	0.0%
Хасково	32	24	2	5.6%	0.4%
Шумен	18	12	1	2.8%	0.2%
Ямбол	8	6	0	0.0%	0.0%
ОБЩО	831	636	36	100.00%	6.8%

От данните за загинали по области е видно, че делът на загиналите по вина на водачи със стаж до 2 години спрямо броя на загиналите е нисък. Областите, където този дял е по-висок, са Видин - 25%, Плевен - 22.7%, Хасково - 18.2%, Стара Загора - 17.6%, Габрово - 14.3%, Сливен - 14.3%, София град - 11.6% и Кърджали - 11.1%. В областите Видин и Габрово общият брой на загиналите в ПТП е сравнително малък и са налице единични случаи с виновни водачи със стаж до 2 години.

Графика 28:

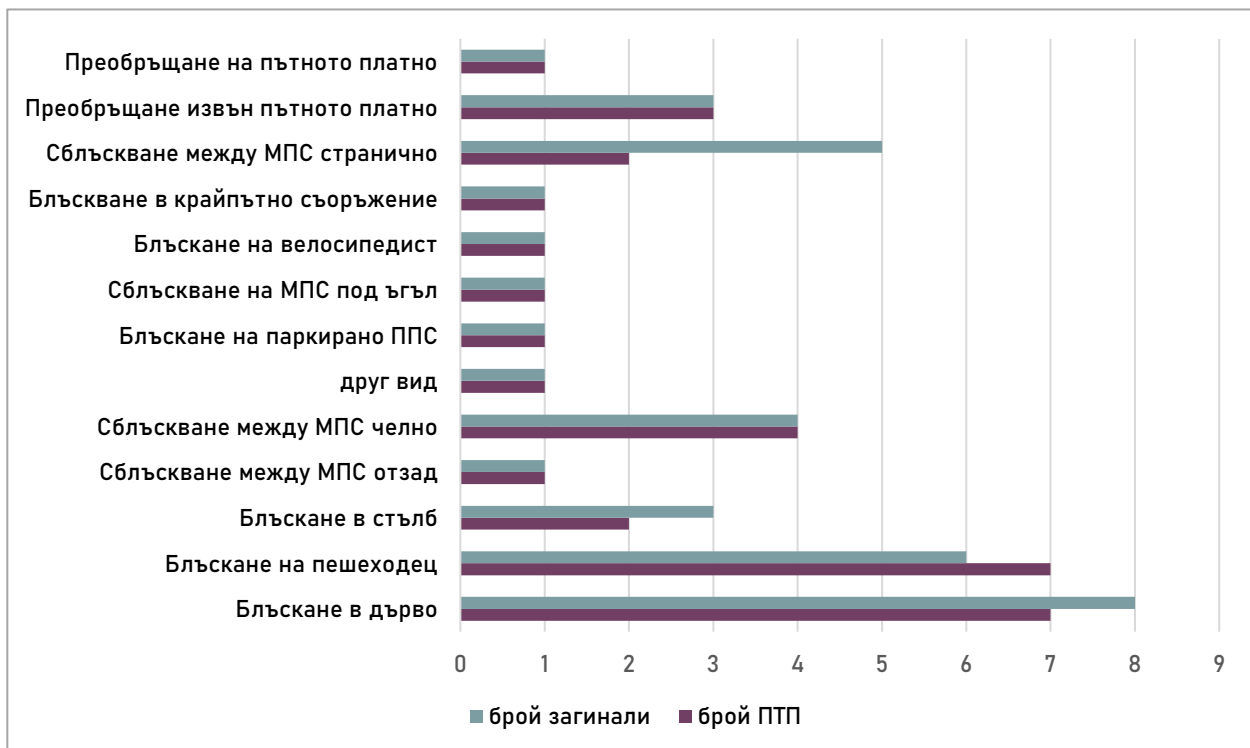
Дял на загиналите по вина на нови водачи и дял на всички загинали по области



Разпределението на произшествията с нови водачи, причинили произшествие по вид ПТП, е показателно за липсата на умение да се контролира автомобилът и най-вече скоростта на движение – преобладават ПТП с едно МПС, блъскане в крайпътно препятствие или преобръщане. Произшествията от вида блъскане на пешеходец са на второ място и това е вследствие недостатъчното умение за възприемане на пътнотранспортната обстановка. В населено място са настъпили 16 от общо 30 ПТП, предизвикани от нови водачи. Поради липсата на достатъчно практика на шофиране, неумението да се преценява пътната обстановка се проявява при ПТП от вида челно сблъскване между МПС, най-често при неправилно изпреварване. Новите водачи са причинили виновно ПТП със загинал участник в движението предимно на територията на областта, където са придобили права за управление на МПС. 77% от ПТП с виновно причинени ПТП със загинал са настъпили при управление на автомобил в границите на областта, в която е завършен курсът. Водачи със стаж до 2 г. през 2022 г. са били причина за 20% от загиналите в ПТП на територията на област, различна от тази, на която са провели обучение.

Графика 29:

Брой ПТП по вид и загинали в тях




3.8 Проявления на пътнотранспортния травматизъм по транспортни направления

Установените за 2022 г. чрез експертна оценка от анализа на данните на ДАБДП участъци с увеличен брой ПТП по РМП са 103 бр.

Поледените са разгледани по-долу, групирани в 10 транспортни направления.

- 1



985.4 км

1. Обща дължина на изследваните пътни участъци в направлението.
- 2



17% 53% 30%

2. Дялово разпределение на дължината на изследваните участъци в направлението по класове път (от ляво надясно: автомагистрала, първи клас пътища, втори клас пътища).
- 3

Показател за аварийност *Ur*

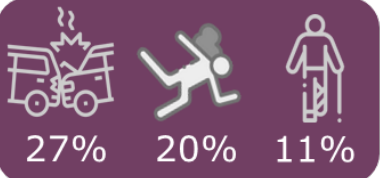
0.42 – 1.71 ПТП на 1 млн. пропътувани км

3. Граници на стойностите на относителния показател на аварийност за направлението
- 4

0.49 ПТП на 1 млн. пропътувани км *Ur*

4. Относителен показател на аварийност за участък, изчислен по формулата:

$$Ur = (\text{Брой ПТП} \times 1\,000\,000 \text{ пропътувани км}) / 365 \text{ дни} / \text{Средноденонощна годишна интензивност на движение в брой ППС} / \text{Дължина на участъка в км.}$$
- 5

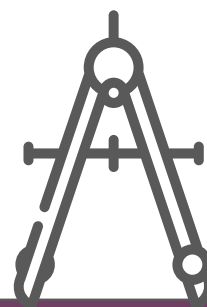


27% 20% 11%

5. Дял на ПТП, загинали и ранени в участъците с увеличен брой пътни произшествия от общия им брой за съответния път в направлението.

Както е пояснено в т. 5 от легендата по-горе, представените надолу в изложението данни се отнасят за 10 транспортни направления, включващи 103 бр. участъка, като за съответните разглеждани участъци са отразени и илюстрирани процентните дялове на ПТП, загинали и ранени спрямо общите данни за ПТП, загинали и ранени, валидни за пътя, в който даденият участък попада.

СОФИЯ – ЗАПАДНА И ЮГОЗАПАДНА БЪЛГАРИЯ (Сърбия, Северна Македония и Гърция)



499.2 км

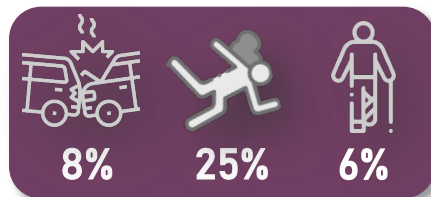


Показател
за аварийност

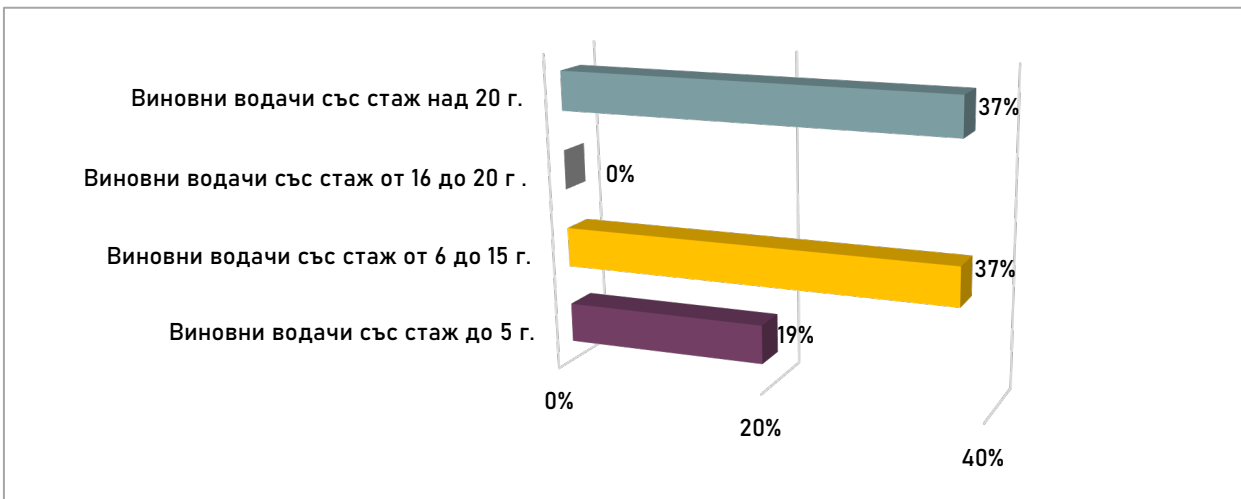
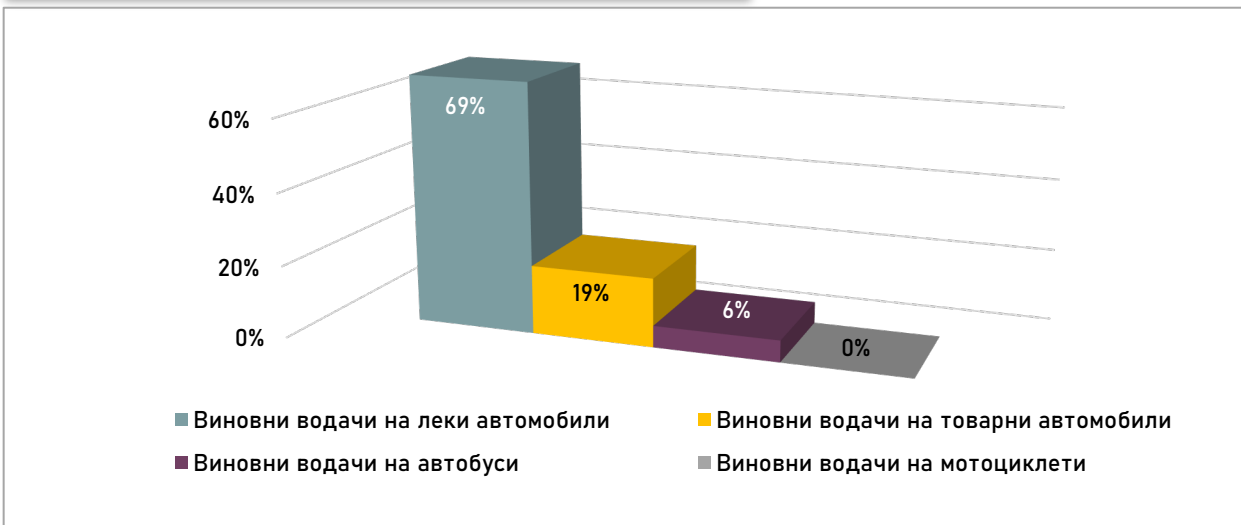
Път	ПТП	Загинали	Ранени
АМ "Струма"	212	4	18
I-1 (част)	156	6	59
I-6 (част)	74	1	17
II-19	97	1	50
II-62 (част)	20	4	18
II-84 (част)	40	2	16
Общо	599	18	178

НАПРАВЛЕНИЕ 1: обследвани са пътища с обща дължина 499.2 км. Направлението обединява транспортните потоци по участъци от TEN-T мрежата (АМ „Струма“, път I-1, път I-6 и път I-8) и по участъци от второкласната пътна мрежа. Типът на пътното платно на пътищата варира от двулентово за двупосочно движение до автомагистрален. Основната транспортна артерия в направлението е АМ „Струма“, която свързва гр. София и ГКПП „Кулата“. До 18-ти километър на автомагистралата теренът се характеризира с разнообразен релеф – участъци с надлъжни наклони до 6%, редувани с мостови конструкции и тунелни съоръжения. От км 19+000 до км 37+000 пътят е с магистрален профил, но не е със статут на автомагистрала. Максимално разрешената скорост в тази отсечка е 120 км/ч, като релефът е силно разнообразен и с поредица от надлъжни наклони и криви. След км 37 до км 60 релефът е планински с 6% надлъжни наклони, като на мостовите съоръжения на автомагистралата са въведени допълнителни ограничения на скоростта. След км 65 автомагистралата е с равнинен характер, като не са отчетени участъци с увеличен брой ПТП. В пътната отсечка на път I-1 от км 365 до км 402 пътят е двулентов за двупосочно движение с поредица от криви в Кресненското дефиле и с прави участъци преди и след гр. Симитли. По това направление се отчита засилено товарно и туристическо движение в посока север-юг. Увеличен туристически поток се наблюдава и по път II-19, където пътят преминава през прохода „Предел“ и е основна връзка с курортните комплекси в района. Друг второкласен път в направлението е II-84, който свързва пътуващите по АМ Тракия с югозападна България. Характерно за това направление е образуването на гъсти мъгли в участъци по АМ „Струма“ от км 148+000 до км 155+000, които преминават през/по коритото на река Струма и нейните притоци. В направлението са разгледани 6 пътя от РПМ, представени таблично по-горе. За 2022 г. по тях са определени 11 пътни отсечки с увеличен брой ПТП, както следва:

УЧАСТЪК ОТ КМ 1+000 ДО КМ 2+000 НА АМ „СТРУМА“

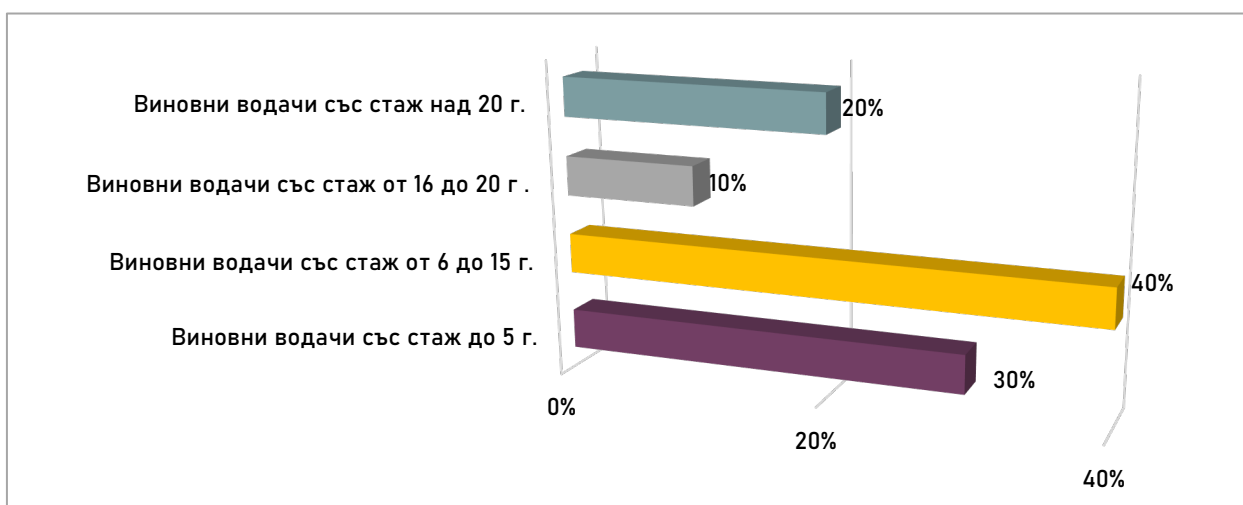
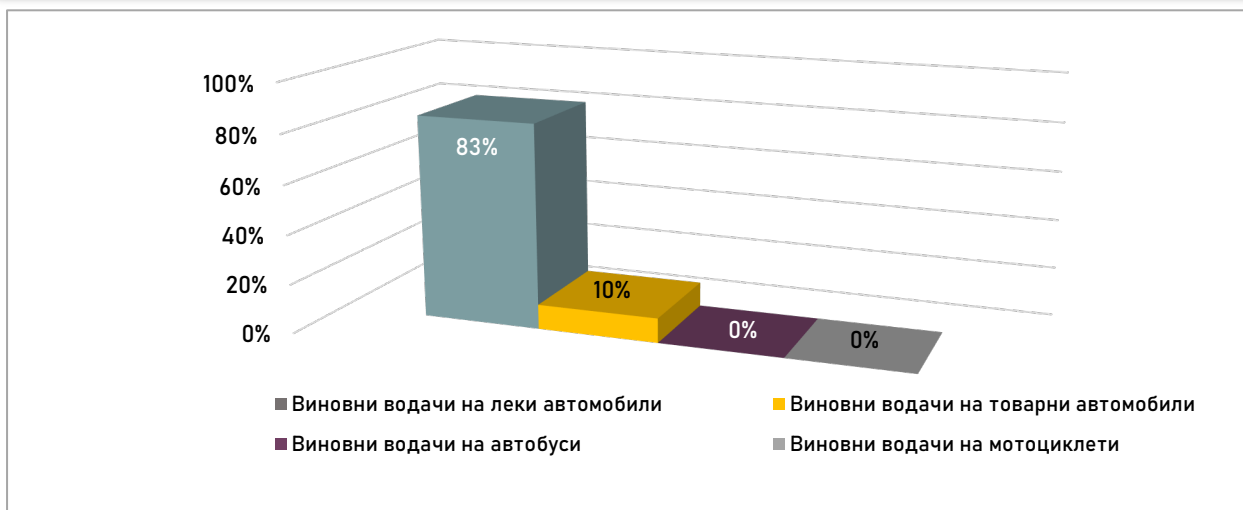
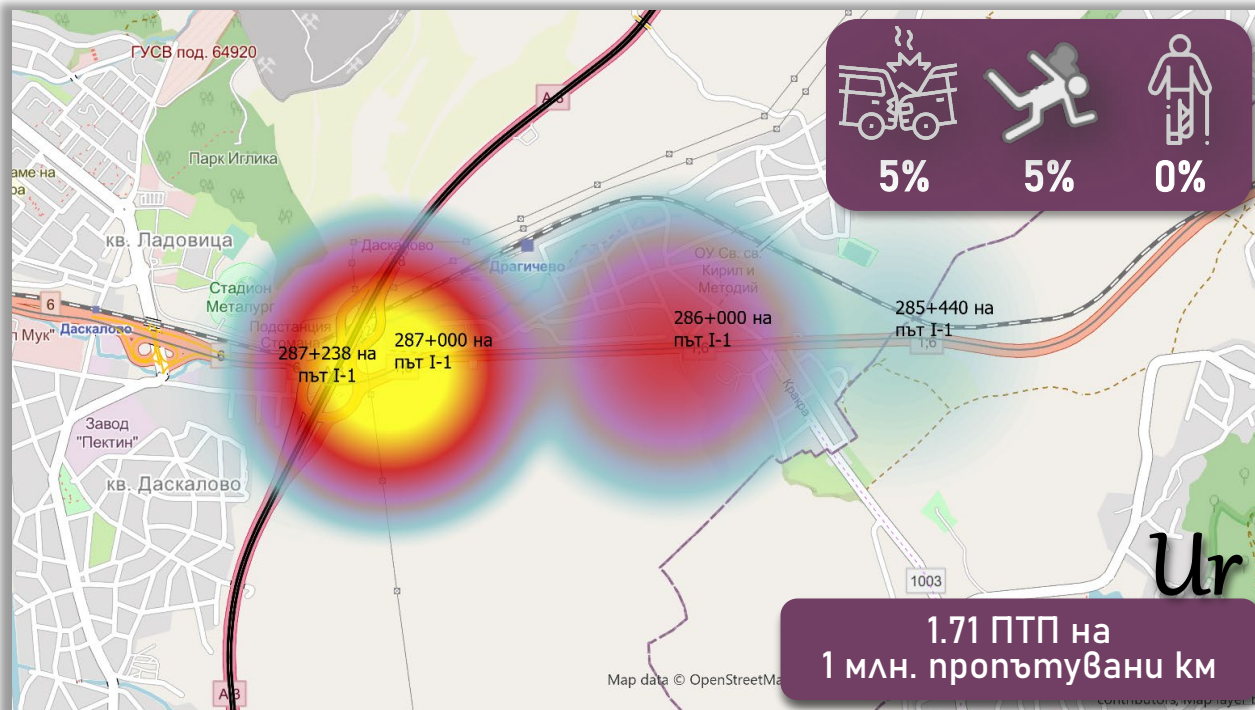


Ur
2.57 ПТП на
1 млн. пропътувани км



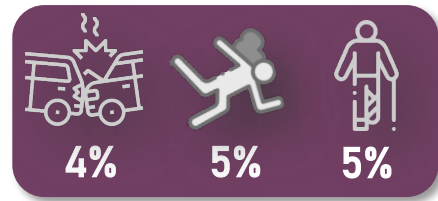
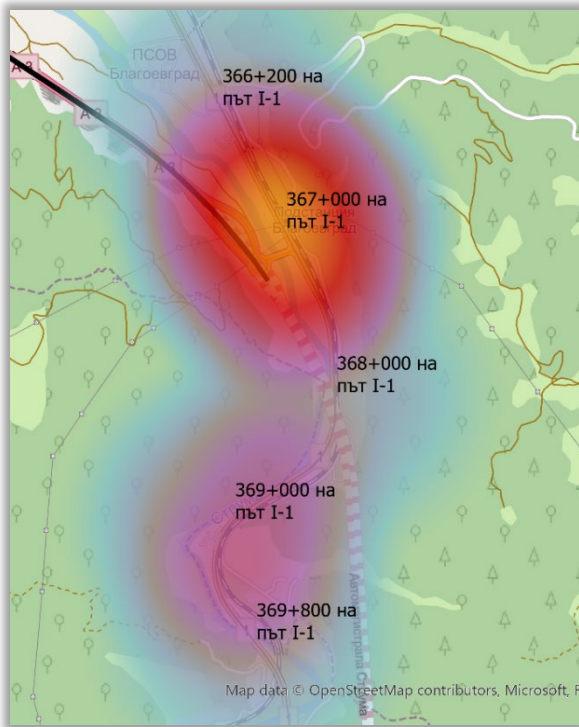
В отсечката са настъпили 16 ПТП, в едно от които е загинал един участник в движението и е ранен един. Коефициентът на аварийност е близо 13 пъти по-голям от средния за АМ „Струма“. Пътната отсечка е с надлъжен наклон и е разположена в крива с голям радиус, преминаваща по мостово съоръжение. Половината от настъпилите ПТП настъпват с участието на 1 МПС. Тези произшествия са причинени най-вече от водачи на леки автомобили-български граждани, като 1/3 от инцидентите са по мокра пътна настилка, а 1/2 – при неблагоприятни условия на времето (облачно, дъждовно). При 75% от произшествията с участие на 1 МПС е регистриран сблъсък в крайпътно съоръжение/ предпазна ограда. Вероятната причина за почти 4/10 от тези инциденти (37%) е движението с несъобразена скорост, като толкова са и произшествията, при които съответните МПС неправилно се движат назад. При останалата половина от ПТП участват по 2 МПС. При почти 4/10 от тях пътната настилка е мокра. Същият е дялът и на ПТП – почти 4/10 от ПТП с участието на 2 МПС, причинени от водачи на товарни автомобили, като повечето са управлявали по мокра настилка и с несъобразена скорост с пътните условия. Половината от тези инциденти представляват сблъсквания между МПС, предимно отзад. Най-вероятните причини за всички реализирани сблъсквания са движението с несъобразена скорост, следвано от неспазване на дистанция.

УЧАСТЪК ОТ КМ 285+440 ДО КМ 287+238 НА ПЪТ I-1



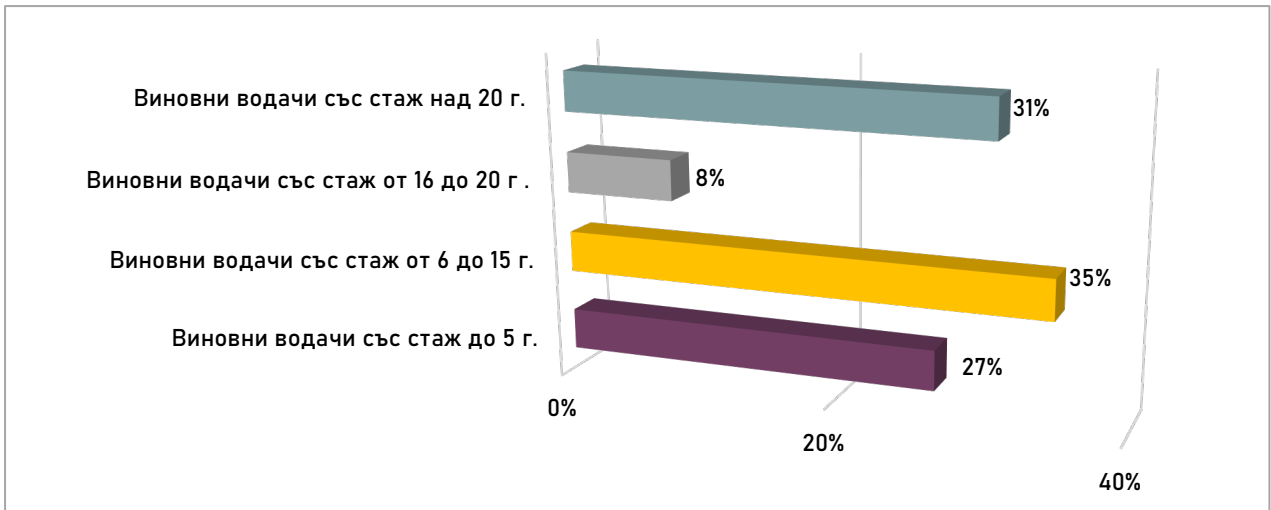
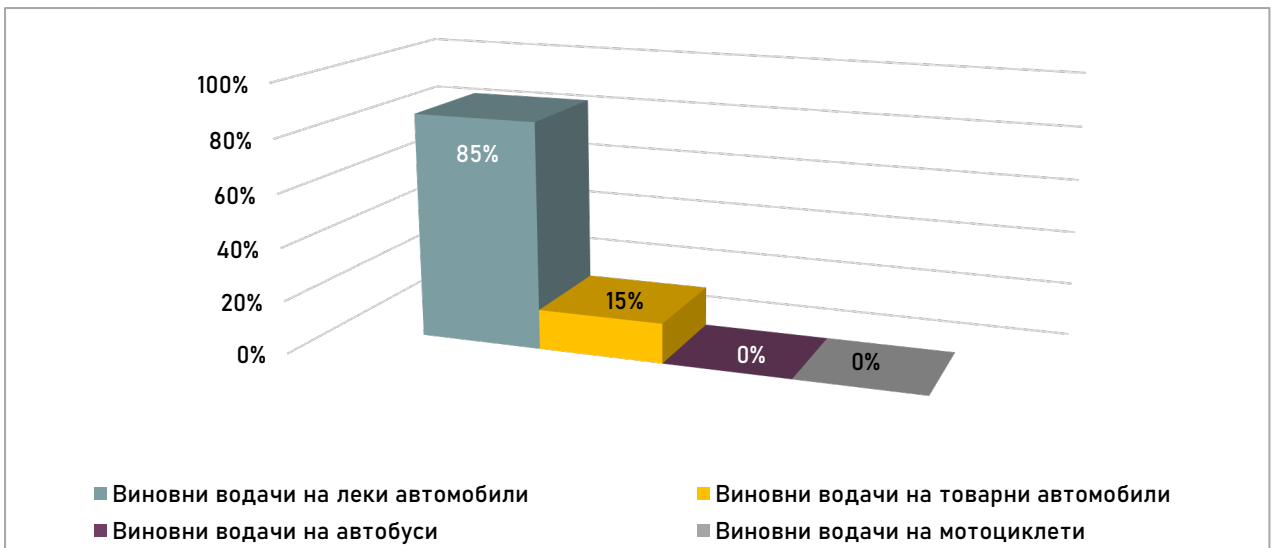
В отсечката са настъпили 30 ПТП, в 1 от които е загинал 1 участник в движението. Коефициентът на аварийност е над 16 пъти по-голям от средния за път I-1. Началото на отсечката включва дълга права, а нейният край – пътния възел Драгичево, като интензивността на движението е висока. Пътният възел е идентифициран като участък с концентрация на ПТП и следва да бъде огледан и да бъдат определени конкретни мерки за подобряване безопасността на движението. При много голяма част от пътните инциденти (87%) осветяването е възможно най-благоприятното – дневно, но почти 1/3 от тях (30%) са настъпили по мокра пътна настилка, т.е. моментното състояние на времето създава условия за усложняване на движението. Регистрирани са най-вече сблъсъци между МПС – 53%, като дяловете на сблъсъците отзад (27%) и сумарно на страничните сблъсъци и на тези под ъгъл са еднакви (27%). След сблъсъците между МПС се нареждат сблъсъците в предпазна ограда/ крайпътни съоръжения – 30% от инцидентите. Най-често допусканите нарушения от тези водачи са неспазването на дистанция – 23%, и движението с несъобразена скорост – за 17% от ПТП. Следват ги ПТП, при които виновните водачи внезапно променят своята посока на движение – 10%, след което с еднакъв дял от приблизително 7% ги следват ПТП, при които МПС неправилно се движат назад, неправилно се разминават и отнемат предимство на кръстовище/ възел.

УЧАСТЪК ОТ КМ 366+200 ДО КМ 369+800 НА ПЪТ I-1



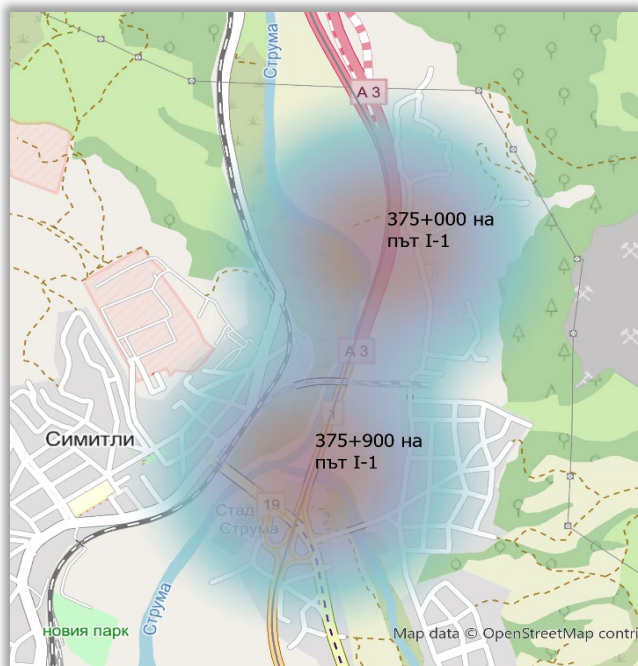
Ur

1.96 ПТП на
1 млн. пропътувани км

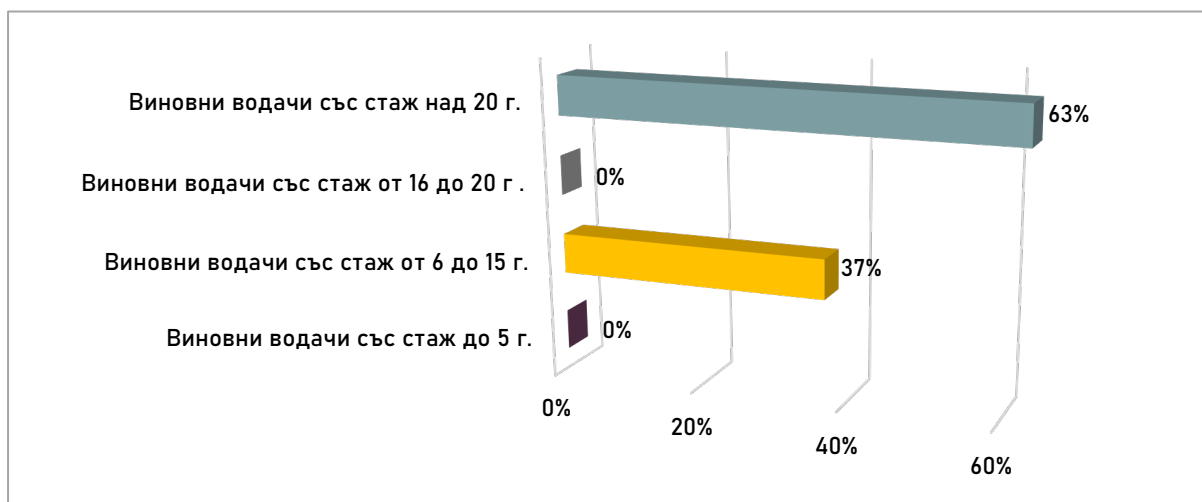
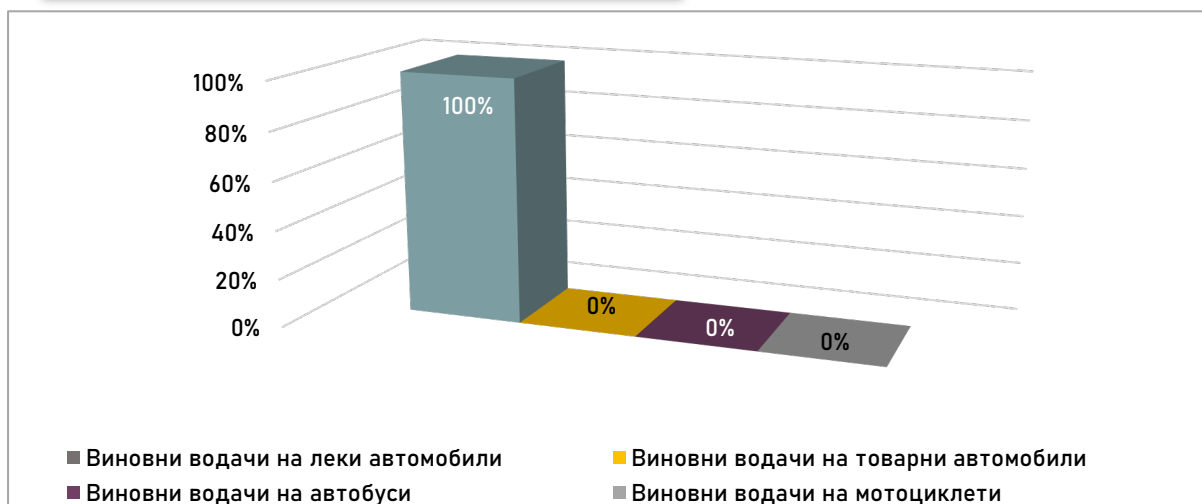


В отсечката са настъпили 26 ПТП, в 6 от които са ранени 8 участници в движението и е загинал 1. Коефициентът на аварийност е над 4 пъти по-голям от средния за път I-1. Пътната отсечка включва кръговото кръстовище, където АМ „Струма“ преди тунел „Железница“ се влива в първокласния път I-1. Интензивността на движение е висока – 10 109 МПС на денонощие, като почти през цялата година преобладават преминаващите леки автомобили. Пътуващите към ГКПП Кулата имат превес през летния сезон, а към курортните градчета Банско, Разлог, Добринище и др. - през зимния. Пътната настилка и сигнализацията на пътя са в добро експлоатационно състояние. Често в тази пътна отсечка се образуват задръжки и бавно движещи се колони от автомобили. Това е една от най-вероятната причина за пътни инциденти, тъй като нужната дистанция между МПС често не се спазва при задръжките и колонното движение или се навлиза в лентата за насрещно движение. В подкрепа на тезата може да се посочи, че почти половината от ПТП (46%) представляват сблъсъци отзад – 46%, като нужната дистанция между МПС не е спазена при всички тях. Следват ги ПТП, при които МПС се блъска в крайпътно съоръжение/дърво (23%) и МПС се сблъскват помежду си странично (19%). Регистрираните за тях основни причини са навлизане в насрещното движение, неправилно изпреварване и отнемане на предимство. Близостта на търговски обекти (ТИР-паркинг) и автобусна спирка в близост до пътното платно е една от вероятните причини за ПТП, при което пешеходец е блъснат от товарен автомобил, като пешеходецът е загинал.

УЧАСТЪК ОТ КМ 375+000 ДО КМ 375+900 НА ПЪТ I-1

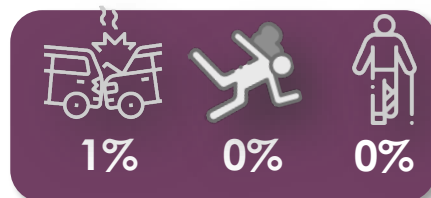
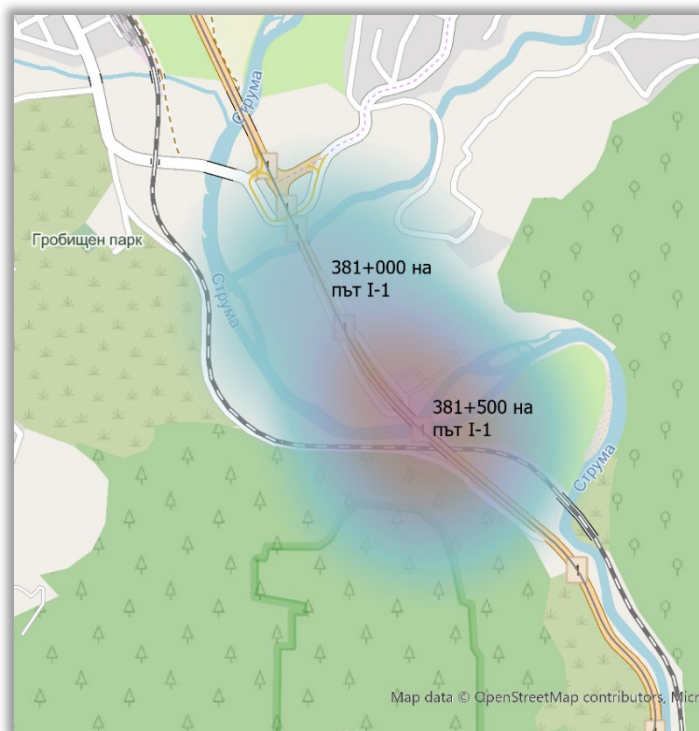


Ur
2.41 ПТП на
1 млн. пропътвани км



В отсечката са настъпили 8 ПТП, като в 3 от тях е загинал 1 участник в движението и са ранени 11. Коефициентът на аварийност е над 5 пъти по-голям от средния за път I-1. Пътната отсечка е разположена между гр. Симитли и вливането на АМ „Струма“ в път I-1. Според данни от огледите на ОПУ Благоевград пътната настилка е в задоволително състояние. Сравнително дълга права отсечка от гр. Симитли към гр. Благоевград завършва със S-образен шикан, комбиниран с ограда от типа „Ню Джърси“. Създадена е организация на движението, при която чрез подредени бализи лентите за движение постепенно намаляват от 2 на 1. При 1/4 от произшествията участват товарни автомобили, но техните водачи нямат вина за настъпване на инцидентите. Значим е дялът на ПТП, при които участва само 1 МПС – 37% от всички ПТП. Виновните за настъпването им водачи се движат с несъобразена скорост или навлизат в насрещното движение, като при 1/3 от тях пътната настилка е мокра, а друга 1/3 са в тъмната част от денонощието. При всички настъпили пътни инциденти състоянието на времето не предполага допълнително усложнение на движението. Голяма част от ПТП настъпват по суха пътна настилка – 88%, и в светлата част от денонощието – 62%. При инцидентите в пътната отсечка МПС най-вече сблъскват отзад движещи се пред тях ПС, поради неспазване на дистанция между МПС (37%). След тях се нареждат сблъсъците в крайпътни съоръжения – 2%, настъпили поради движение с несъобразена скорост.

УЧАСТЪК ОТ КМ 381+000 ДО КМ 381+500 НА ПЪТ I-1

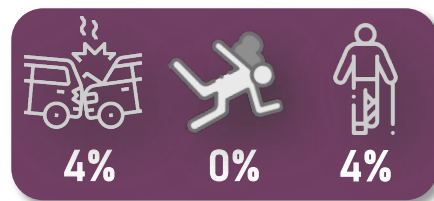
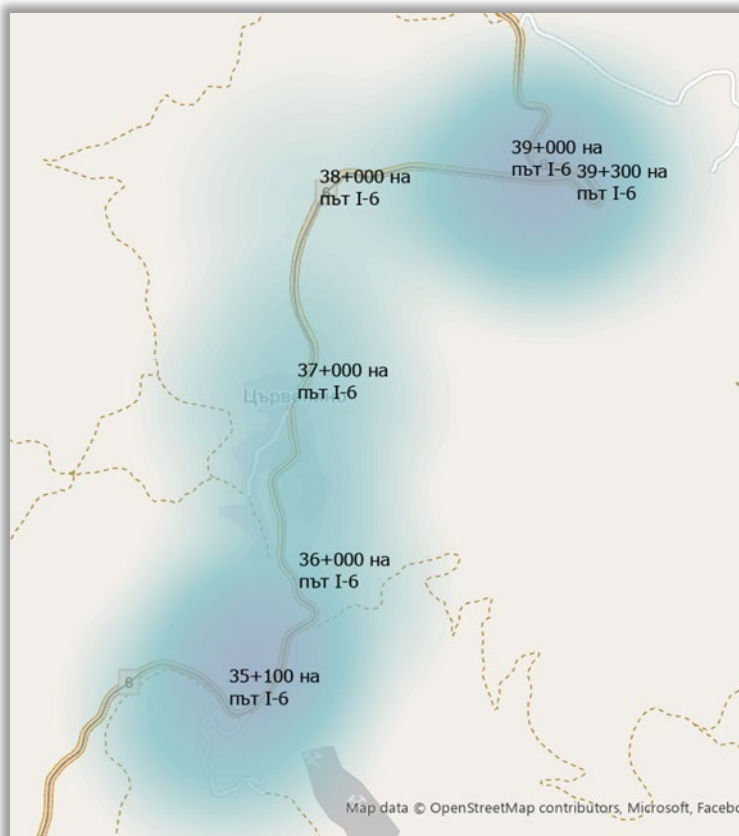


Ur

5.78 ПТП на
1 млн. пропътувани км

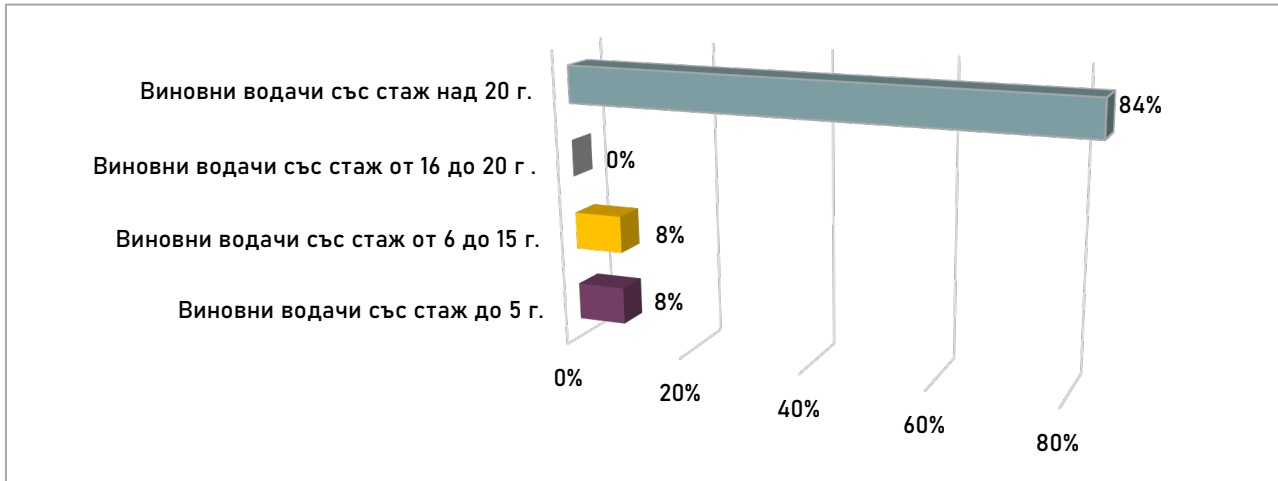
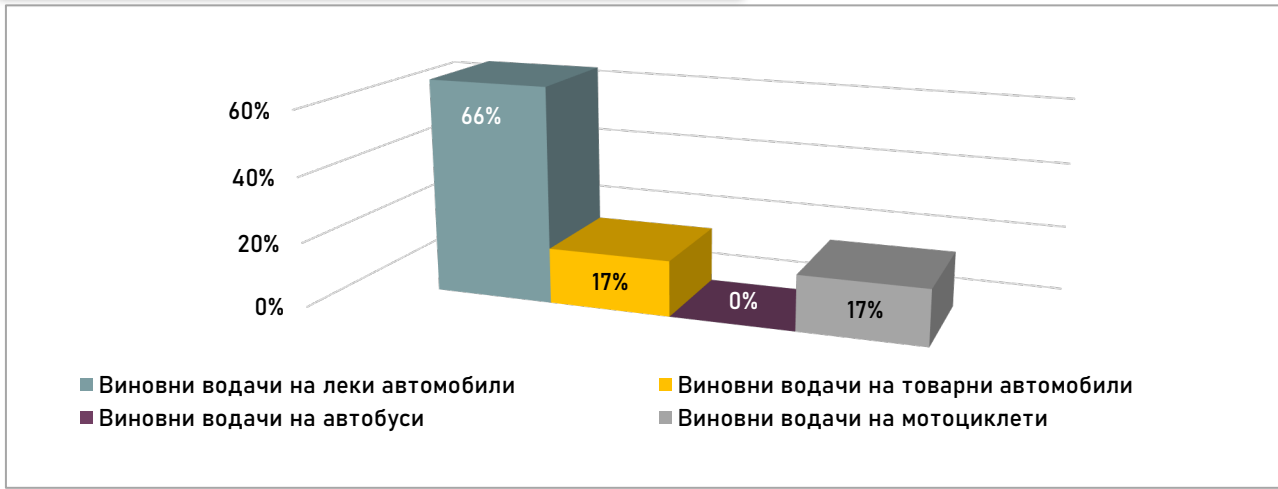
В отсечката са настъпили 6 ПТП само с материални щети. Коефициентът на аварийност е над 12 пъти по-голям от средния за път I-1. Пътната отсечка е в Кресненското дефиле и е част от участъка, по дължината на който през месец юли 2022 г. бяха поставени физически разделители на движението (пластични делинеатори). Въпреки тях е настъпил инцидент с навлизане в лентата за насрещно движение през светлата част от денонощието и при ясно време, т.е. при отлична видимост. Независимо от това, физическото разделяне на посоките на движение изцяло промени поведението на водачите. Средната скорост на придвижване се намали, тъй като допълнително ограничената ширина на пътя изисква от водачите движение със скорост, която не позволява да се доближават до средната разделителна линия. През тъмната част от денонощието се случват 2/3 от пътните инциденти. При едно от тях е блъснато преминаващо животно.

УЧАСТЪК ОТ КМ 35+100 ДО КМ 39+300 НА ПЪТ I-6



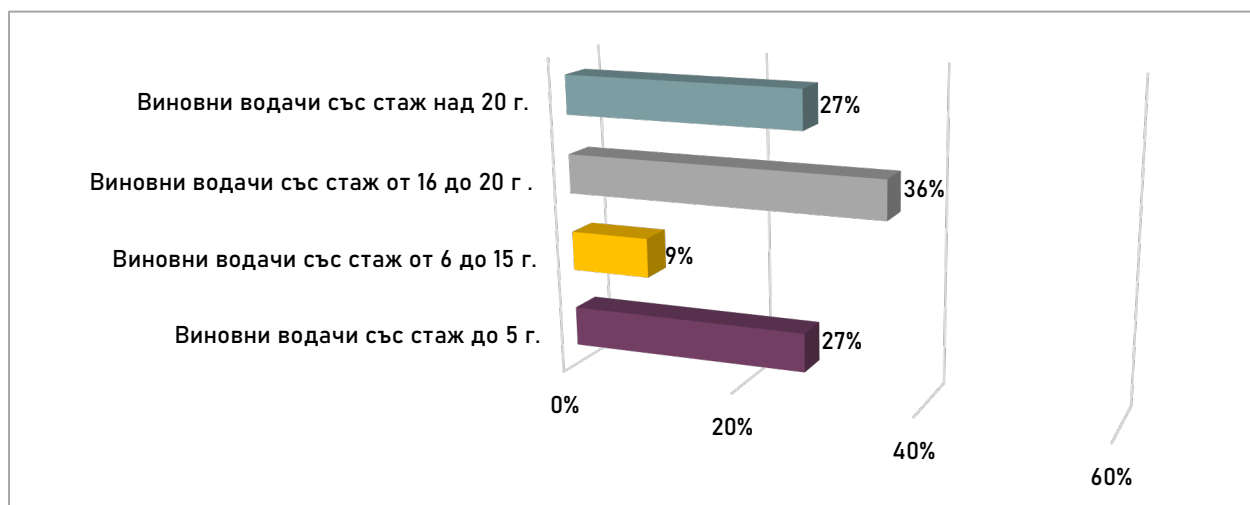
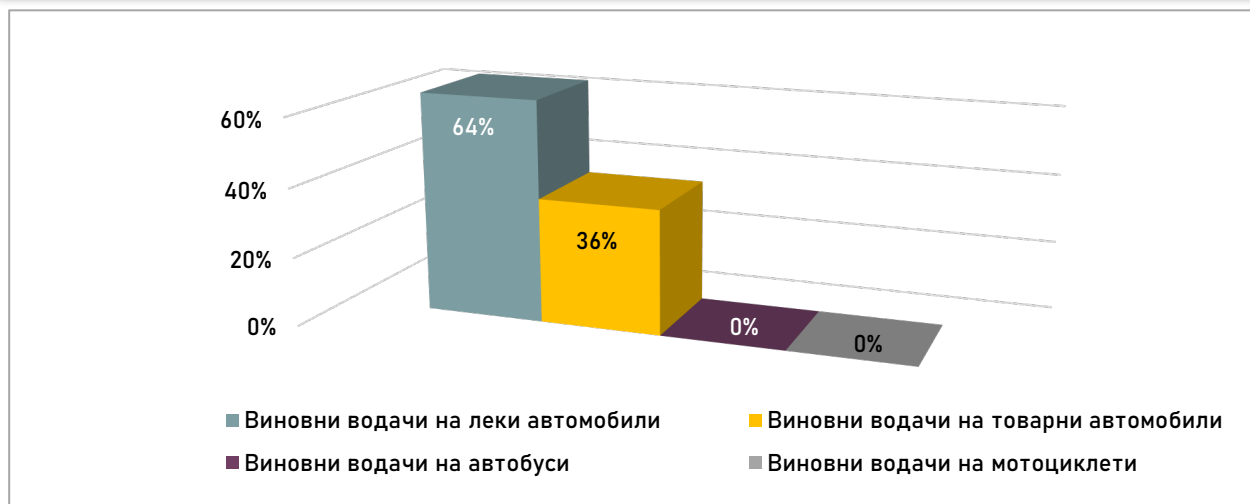
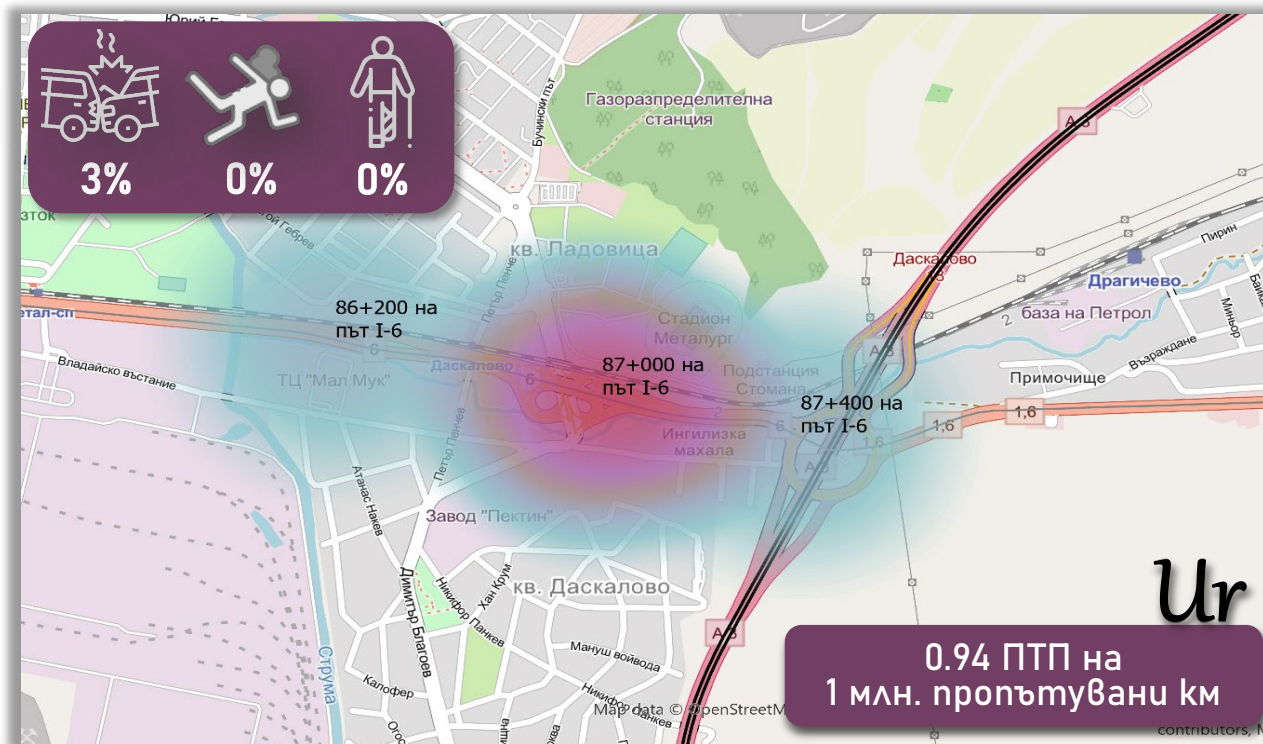
Ur

1.45 ПТП на
1 млн. пропътувани км



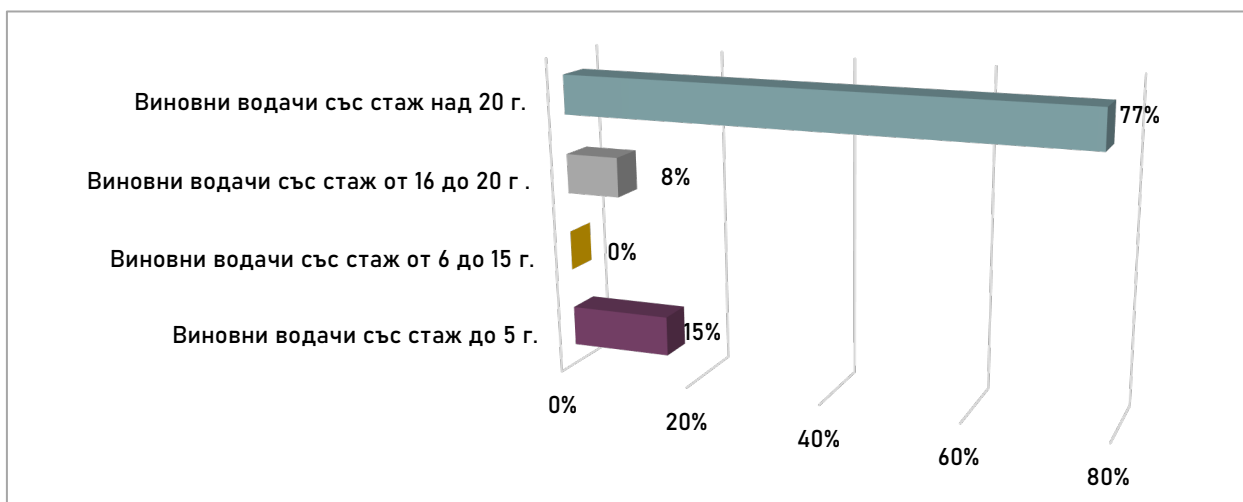
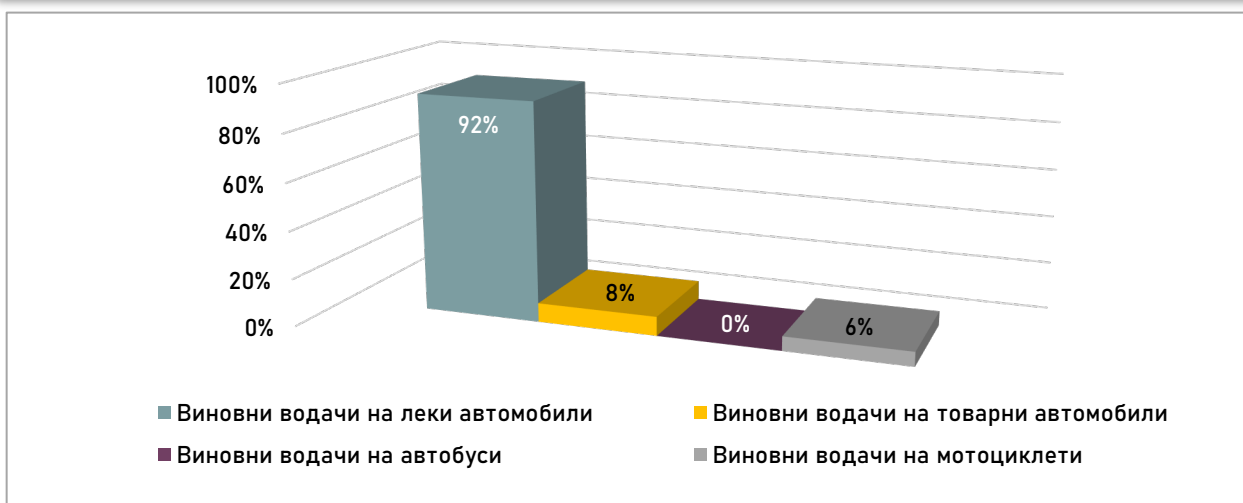
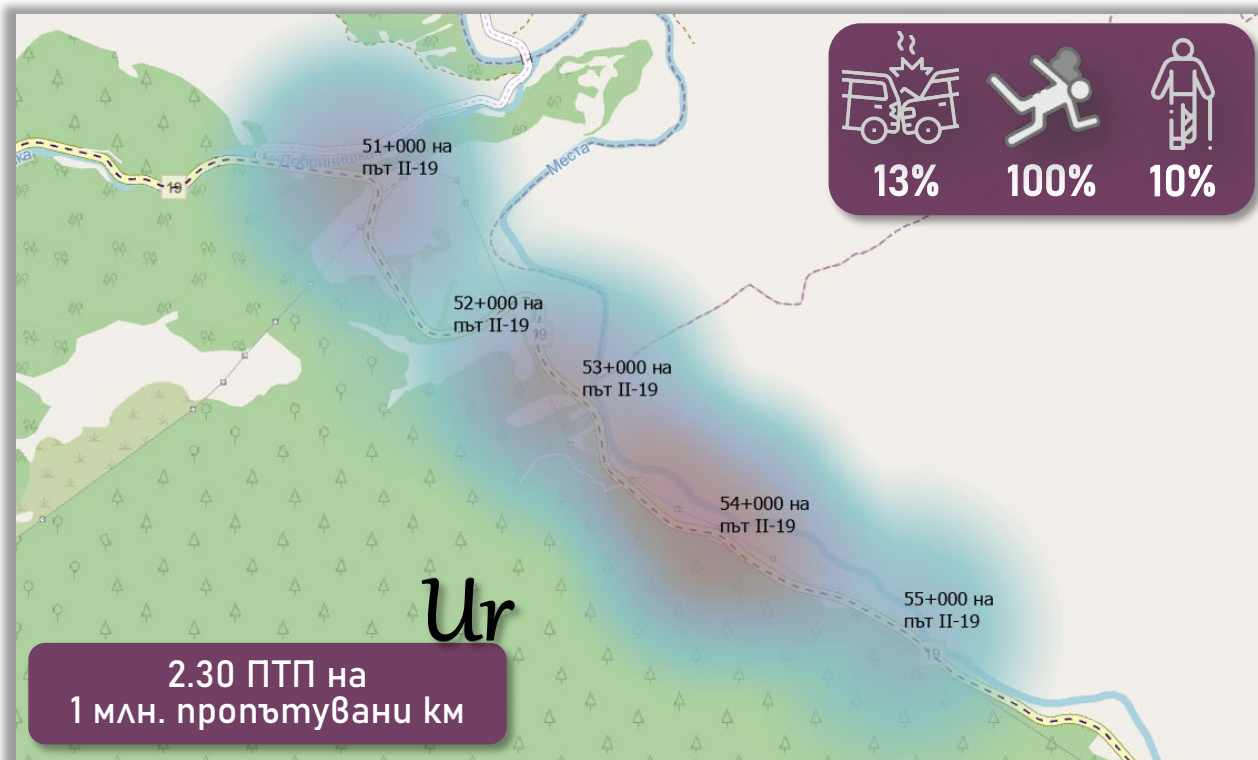
В отсечката са настъпили 12 ПТП, в 5 от които са ранени 5 участници в движението. Коефициентът на аварийност е близо 8 пъти по-голям от средния за път I-6. Интензивността на движението е 5 381 МПС/денонощие, като повечето от преминаващите автомобили са леки. Пътната отсечка е в планински район, в западната част на планината Коньовица, и включва поредица от често разположени разнопосочни криви, част от които с малки радиуси и прави участъци. Пътят наскоро е рехабилитиран и настилка е в отлично състояние. Пътната маркировка е изпълнена съгласно нормативните изисквания. Делът на ПТП, при които участва само по 1 ППС, е значителен – 75%, като 22% от тази група ПТП са причинени от водачи на товарни автомобили и 22% – от водачи на мотоциклети. При голяма част от инцидентите с 1 ППС (67%) осветяването е възможно най-благоприятното – дневно, но 1/3 от тях настъпват при тъмнина. Почти равномерно са разпределени ПТП по мокра и суха настилка, както и тези при благоприятно и неблагоприятно време (облачно, проливен дъжд). Почти всички инциденти с участието на 1 ППС (89% от тях) представляват сблъсъци в крайпътно съоръжение/ предпазна ограда. Само при едно ПТП съответното ППС се преобръща извън пътно платно. Най-често допусканото нарушение от виновните водачи за ПТП от тази група е движението с несъобразена скорост – за 67% от ПТП с 1 ППС, следвано от внезапната промяна на посоката на движение. Регистрираните нарушения в комбинация с условията за движение предполагат възникване на посочените видове ПТП. Останалите ПТП, т.е. при които участва повече от 1 ППС – 25%, настъпват само при благоприятно осветяване, но 67% от тях се случват по мокра пътна настилка. Дяловете на сблъсъците между МПС под ъгъл, странично и челно са еднакви, като регистрираната причина за тях е движение с несъобразена скорост.

УЧАСТЪК ОТ КМ 86+200 ДО КМ 87+400 НА ПЪТ I-6



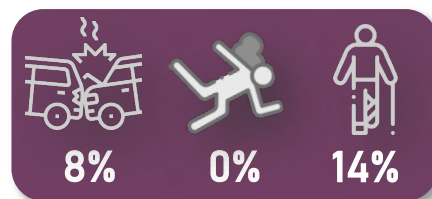
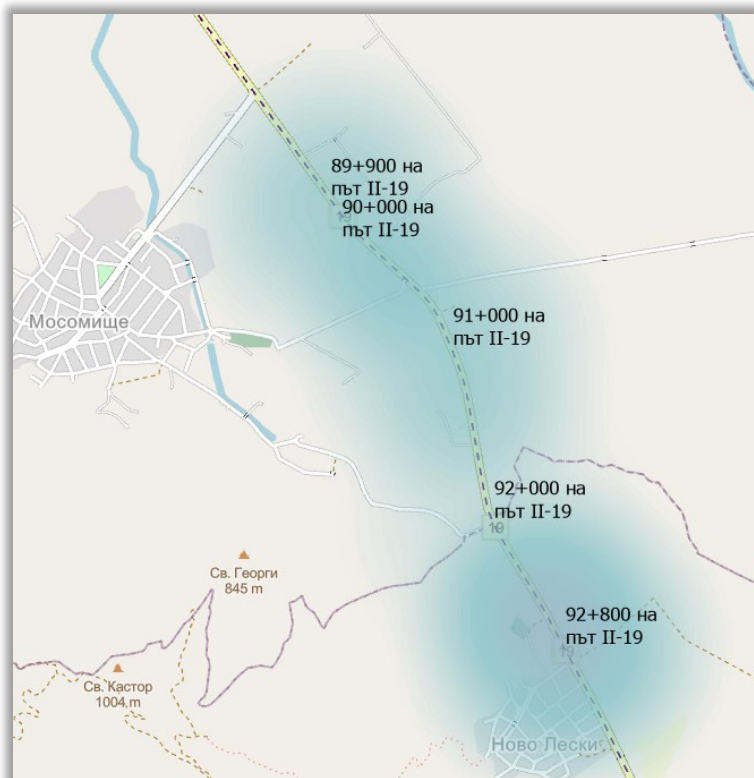
В отсечката са настъпили 11 ПТП с материални щети. Коефициентът на аварийност е близо 5 пъти по-голям от средния за път I-6. Интензивността на движението е висока - 26 773 МПС/денонощие, като преобладават леките автомобили. Пътната отсечка е изходът/входът от/към гр. Перник по направление София-Перник. Пътят е с по две ленти за всяка посока на движение с изградено физическо разделяне. Участъкът е завършек на дълга права, който преминава през пътен възел Перник-изток и с лека крива достига до пътен възел Даскалово на АМ „Струма“. По данни на ОПУ Перник пътната настилка е в добро експлоатационно състояние, а пътната маркировка частично липсва. При почти половината от настъпилите ПТП (45%) участва по 1 ППС, като за 60% от тях са виновни водачи със стаж до 3 години. Делът на пътните инциденти от тази група е почти равномерно разпределен по отношение на осветяването (дневно, изкуствено), на състоянието на настилка (суха, мокра) и на времето (ясно, облачно, снеговалеж). Всички ПТП с участието на 1 ППС представляват сблъскване с предпазна ограда, а регистрираното нарушение при почти всички ПТП от тази група, с изключение на едно, е управлението на МПС с несъобразена скорост. Останалите ПТП се случват между 2 МПС – 55%. Пътната настилка при тях е суха, времето е ясно, преобладаващото осветяване е дневно – за 83% от ПТП с 2 МПС. Превозните средства най-често се сблъскват с движещите се пред тях ПС – при 83% от тази група ПТП. Най-често регистрираното нарушение е неспазването на дистанция – за 50% от тези ПТП, следвано от движението с несъобразена скорост и неправилното изпреварване. Водачи на товарни автомобили причиняват повече от 1/3 от ПТП (36%), настъпили в отсечката (36%), като условията на движение са предимно благоприятни – суха пътна настилка, дневно осветяване, ясно време. Преобладават сблъсъците между МПС отзад – при 75% от тези ПТП, следвани от сблъскванията на едно МПС в предпазна ограда. Регистрираните най-вероятни причини, подредени в низходящ ред, са неспазването на дистанция между МПС и движението с несъобразена скорост.

УЧАСТЪК ОТ КМ 51+000 ДО КМ 55+000 НА ПЪТ II-19



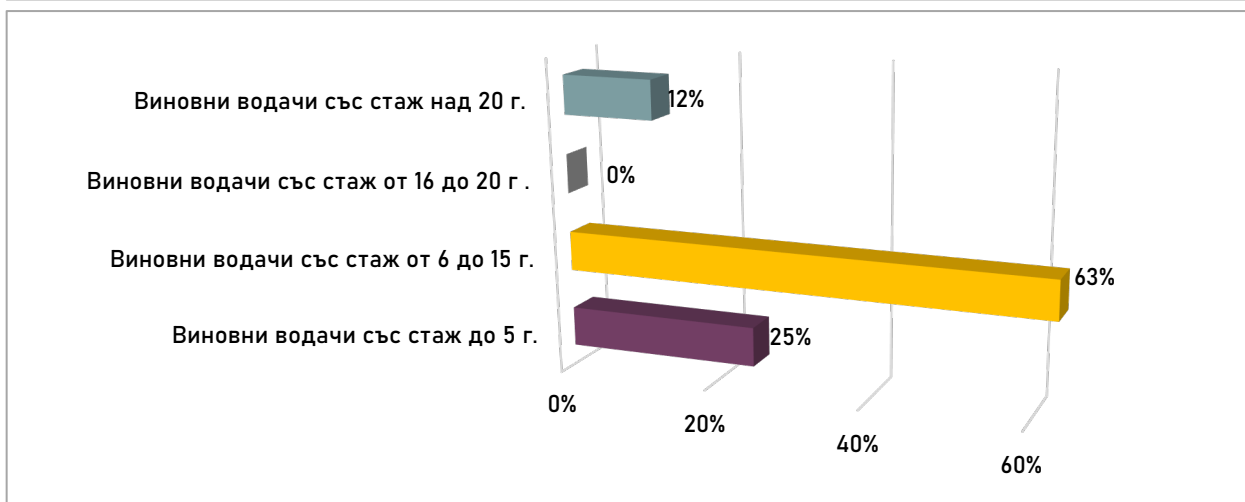
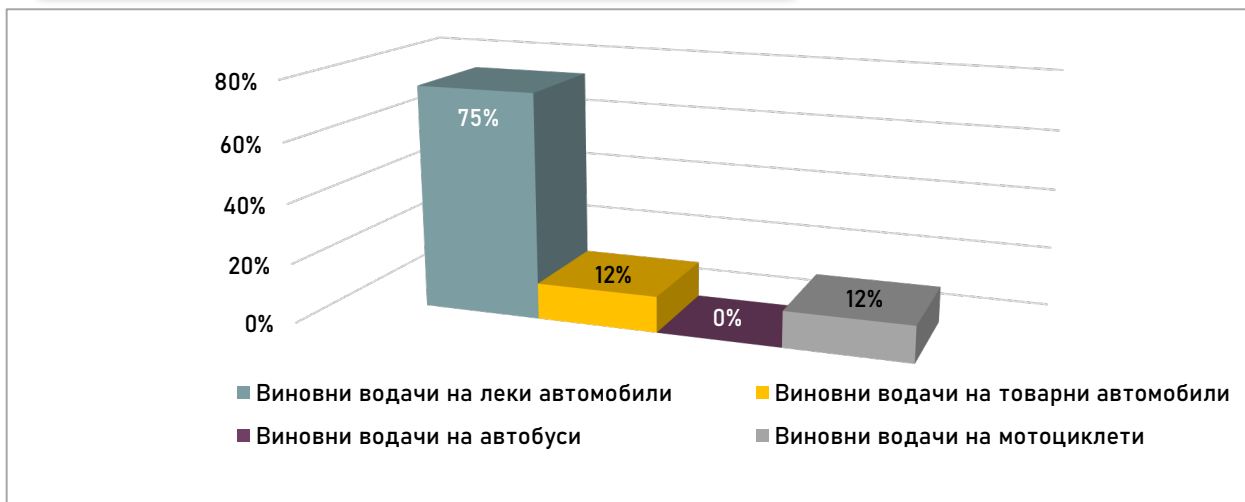
Отсечката е 4 км с последователни десни и леви криви, и надлъжен наклон. Платното за движение е двупосочно с по една пътна лента във всяка посока. Зоната за безопасност е наситена с буйна растителност и множество дървета. Състоянието на пътната настилка е незадоволително, а хоризонталната пътна маркировка липсва или е силно износена. През 2022 г. са настъпили 13 ПТП, при които е загинал 1 и са ранени 5 участници в движението. Коефициентът на аварийност е близо 5 пъти по-голям от средния за път II-19. При 77% от произшествията пътната настилка е била мокра, а 100% са в светлата част от денонощието. Близо 70% от инцидентите са с участието на две МПС и представляват сблъскване странично, под ъгъл, челно или отзад. Може да бъде направен извод, че основната причина за настъпване на ПТП е несъобразената скорост с мократа пътна настилка, вследствие на която водачите губят контрол над управляваните МПС и напускат платното за движение или навлизат в лентата за насрещно движение с тежки последици.

УЧАСТЪК ОТ КМ 88+900 ДО КМ 92+800 НА ПЪТ II-19



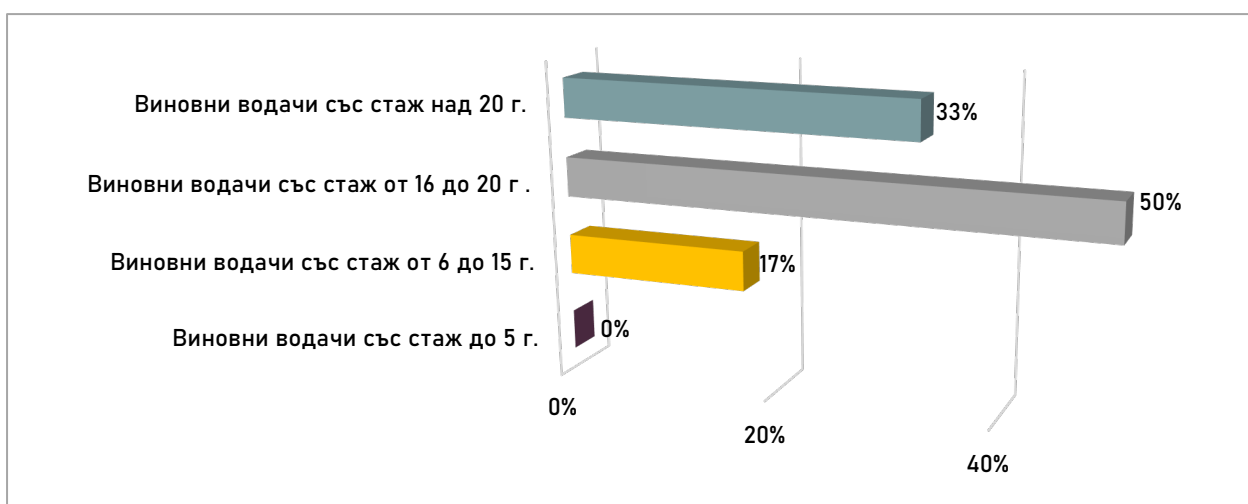
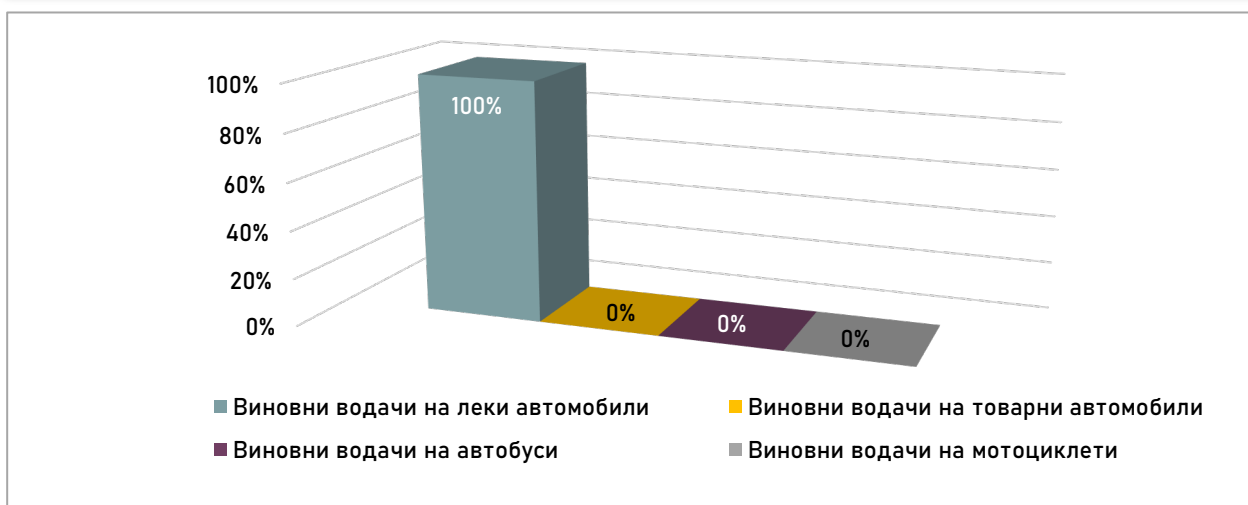
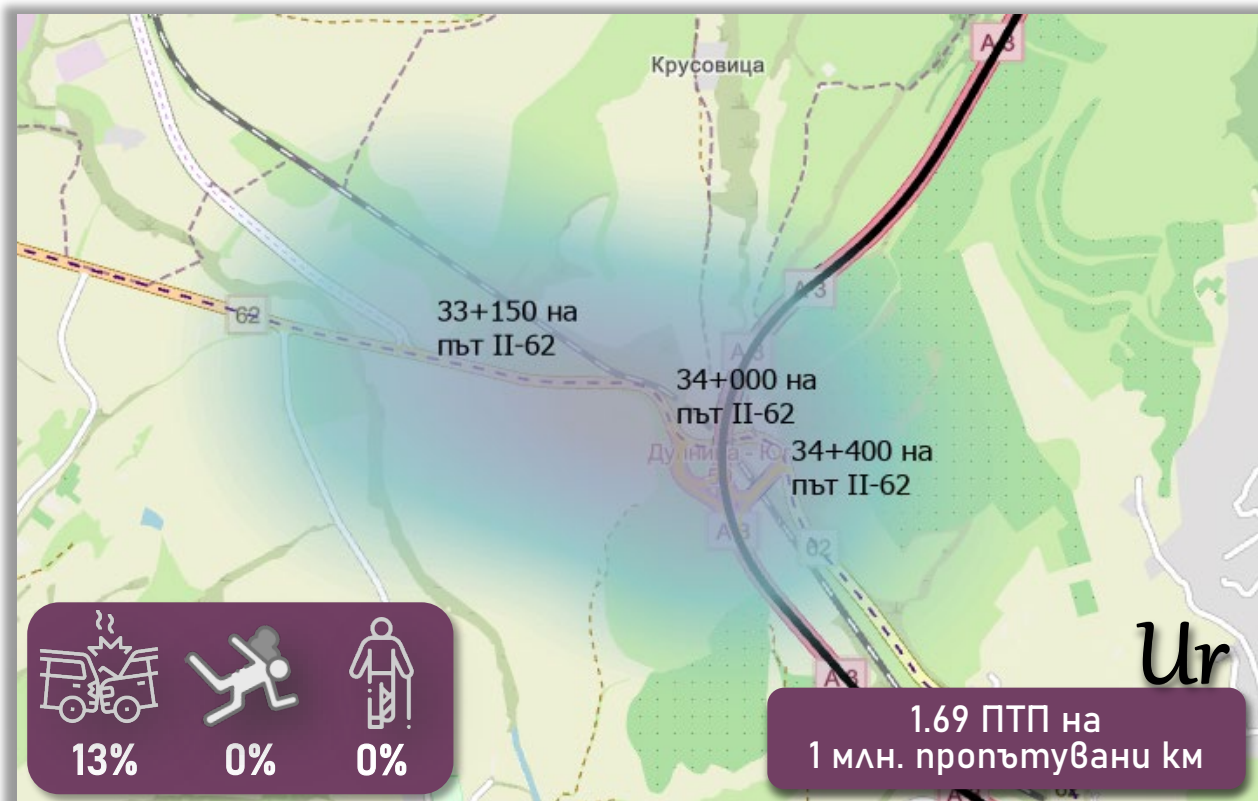
Ur

1.31 ПТП на
1 млн. пропътувани км



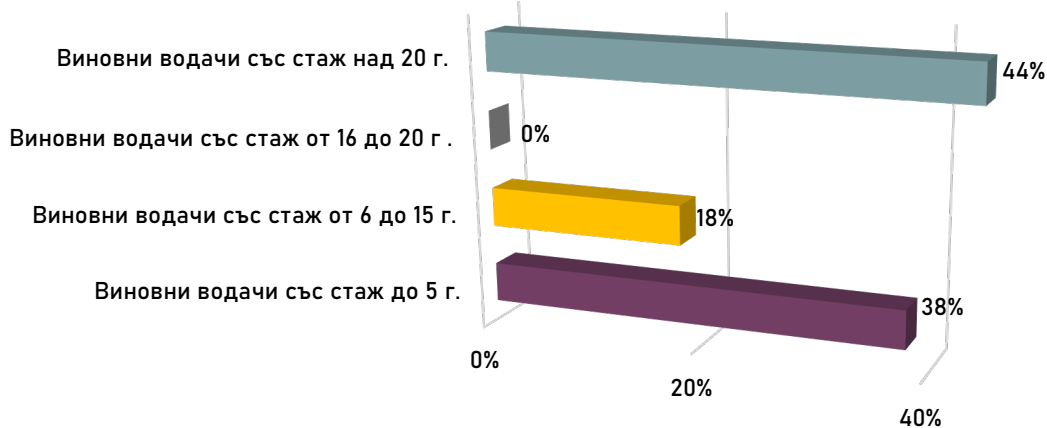
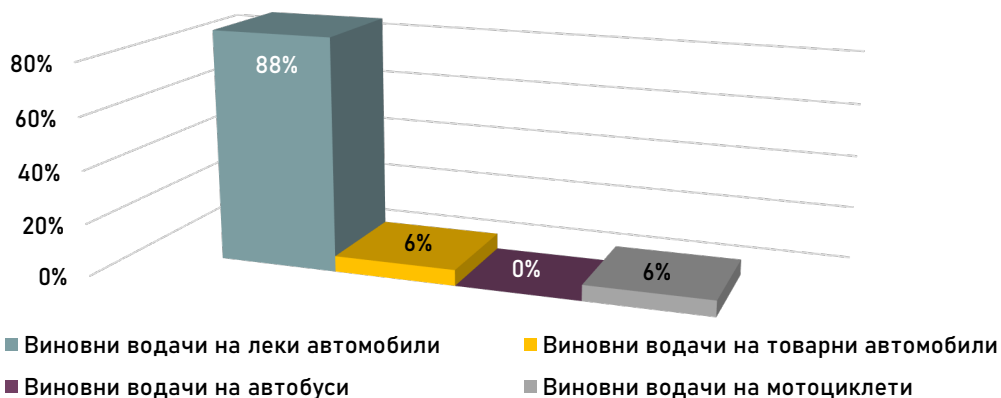
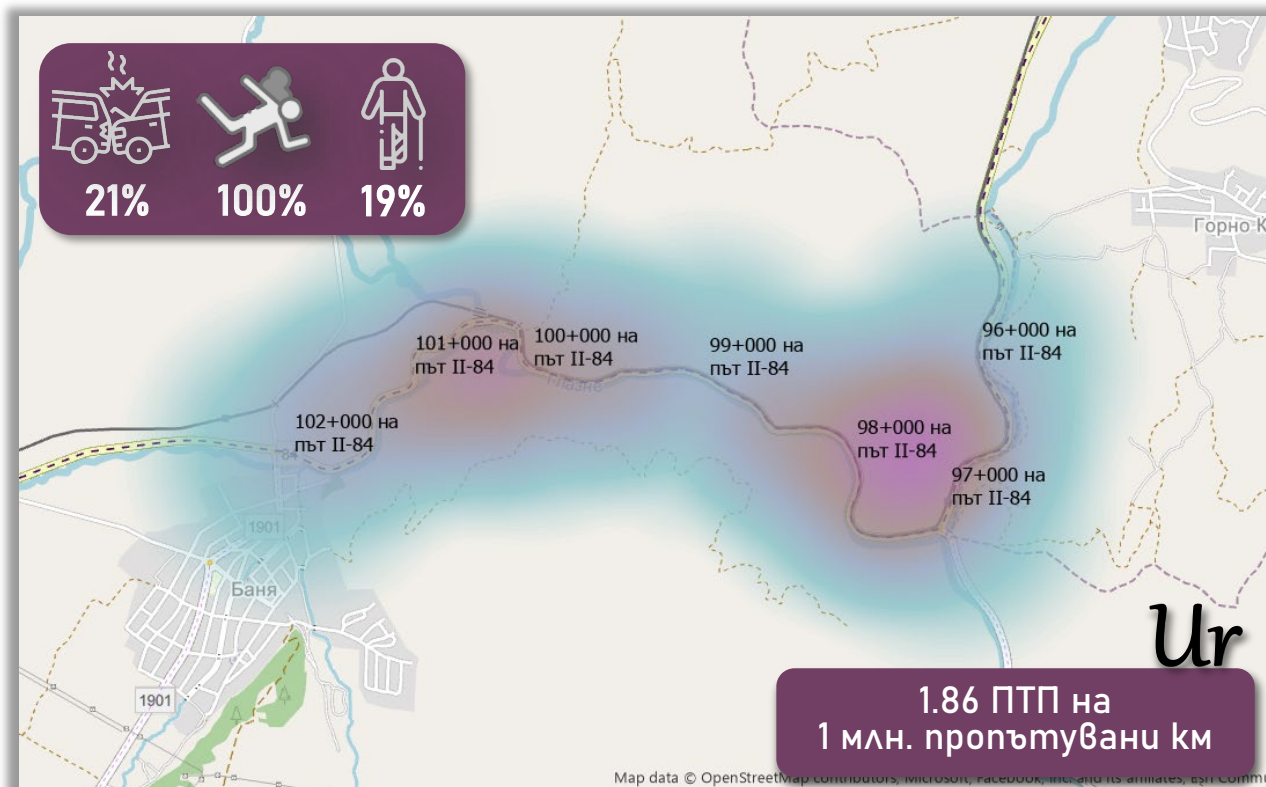
Отсечката е 3.9 км с преобладаващо прави участъци, следвани от леви и десни криви, като започва непосредствено след гр. Гоце Делчев и завършва преди влизането в с. Ново Лески. Платното за движение е двупосочно с по една пътна лента във всяка посока. Зоната за безопасност е наситена с буйна растителност и множество дървета. Състоянието на пътната настилка е задоволително, като хоризонталната пътна маркировка на места е силно износена. При км 91+600 с пътни знаци е сигнализирана пешеходна пътека без наличието на тротоари и почти невидима хоризонтална пътна маркировка. През 2022 г. са настъпили 8 ПТП, при които са ранени 7 участници в движението. Коефициентът на аварийност е близо 3 пъти по-голям от средния за път II-19. Почти 90% от произшествията са настъпили на прави пътни участъци, като по-голямата част са при суха пътна настилка, ясно време и през светлата част от денонощието. При половината ПТП като причина е посочена несъобразена скорост.

УЧАСТЪК ОТ КМ 33+150 ДО КМ 34+400 НА ПЪТ II-62



Отсечката е с дължина 1 250 м по пътя между градовете Кюстендил и Дупница. Включва последователни леви и десни криви с надлъжни наклони. До км 34+000 пътят е с три ленти за движение, като две са в посока град Дупница, а една - в посока град Кюстендил. При км 34+000 са изградени пътни връзки с АМ Струма, които са регулирани с пътни знаци, но положената пътна маркировка е износена и на места почти неразпознаваема. През 2022 г. са настъпили 5 ПТП с материални щети. Коефициентът на аварийност е над 8 пъти по-голям от средния за път II-62. Голяма част от произшествията (80%) представляват сблъсквания между МПС и като причина са посочени различни нарушения от водачите, предвид което не може да се направи обобщен извод за причините за възникване на инцидентите.

УЧАСТЪК ОТ КМ 96+000 ДО КМ 102+000 НА ПЪТ II-84



Участъкът от път II-84 следва теснолинейния влаков път и от км 97+150 е сигнализиран със знак А 40 – внимание, участък с концентрация на пътнотранспортни произшествия и знак Т2 – 5 000 м. Пътят е комбинация от прави участъци и криви, в които е забранено изпреварването. В края на участъка има няколко кръстовища без да са сигнализиран с пътни знаци. Настъпили са 16 ПТП с 2 загинали и 7 ранени. Коефициентът на аварийност за участъка е близо над 5 пъти по-голям от средния за път II-84. Девет от ПТП са настъпили на суха настилка, 5 на мокра и две на заледено покритие. При ясно време в светлата част от денонощието са настъпили 11 ПТП, останалите 5 са в тъмната част от деня. Коефициентът на аварийност е близо 5 пъти по-голям от средния за път II-84. Инцидентите с участието на едно МПС са 8, без загинали и с двама ранени. Четири от ПТП представляват блъскане в крайпътен обект, а при три МПС се преобръщат извън пътното платно. Само две ПТП са на мокра настилка. В четири от произшествията като нарушение на водача е отбелязано несъобразената скорост с пътните условия. В 8 от ПТП са участвали по два автомобила, като ПТП със загинали представляват сблъскване на МПС странично, едното на заледен път и второто на мокра пътна настилка, като нарушение на водача е отбелязано навлизане в насрещното движение.

АМ „Струма“

Преобладават ПТП, при които МПС се блъскат в предпазна ограда и крайпътно съоръжение, като произшествията най-често настъпват в пътни криви и по мокра пътна настилка.

Първокласна пътна мрежа

ПТП основно са от вида сблъскване между МПС, като голяма част представляват челните сблъсъци, блъсканията в крайпътно съоръжение и преобръщанията извън пътното платно. Инцидентите настъпват главно през деня и по мокра пътна настилка. На участъците, където е изграден физически разделител между лентите за насрещно движение, ПТП настъпват поради неспазване на дистанция.

Второкласна пътна мрежа

ПТП представляват основно сблъсъци между МПС (странично и челно), следвани от сблъсъци на ППС в крайпътно съоръжение, в предпазна ограда и в скат. Повечето произшествия са настъпили през светлата част от денонощието и по мокра пътна настилка. ПТП са настъпили най-вече в крива. Най-често регистрираната причина за произшествията е несъобразена скорост, внезапна промяна на посоката на движение, навлизане в лентата за насрещно движение и неправилно изпреварване.

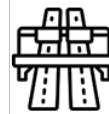
Мерки за подобряване на пътната безопасност в направлението:

- Засилване на контрола над скоростните режими по АМ „Струма“ от страна на МВР за недопускане движение с превишена скорост, отчетена като фактор за настъпване на ПТП.
- Анализ на причините за ПТП в разглежданите участъци и в установените УКПТП по направлението от гледна точка на влияние на пътната инфраструктура и връзката им с недоброто състояние на отводнителните системи на пътното платно при лоши метеорологични условия.
- Изграждане и обособяване на места в близост до ГКПП за паркиране и изчакване от страна на водачите на товарните автомобили, които да не затрудняват движението и да не създават предпоставки за настъпване на ПТП.
- Подобряване състоянието на сигнализацията (пътни знаци и маркировка) от страна на АПИ.
- Извършване на оглед на участъците предвид риска от ПТП и предприемане на мерки от страна на АПИ, включително за физическо разделяне на потоците, за недопускане на сблъсквания между МПС, в т.ч. челни.

СОФИЯ - СЕВЕРОЗАПАДНА БЪЛГАРИЯ



721.1 км



7%



34%



59%

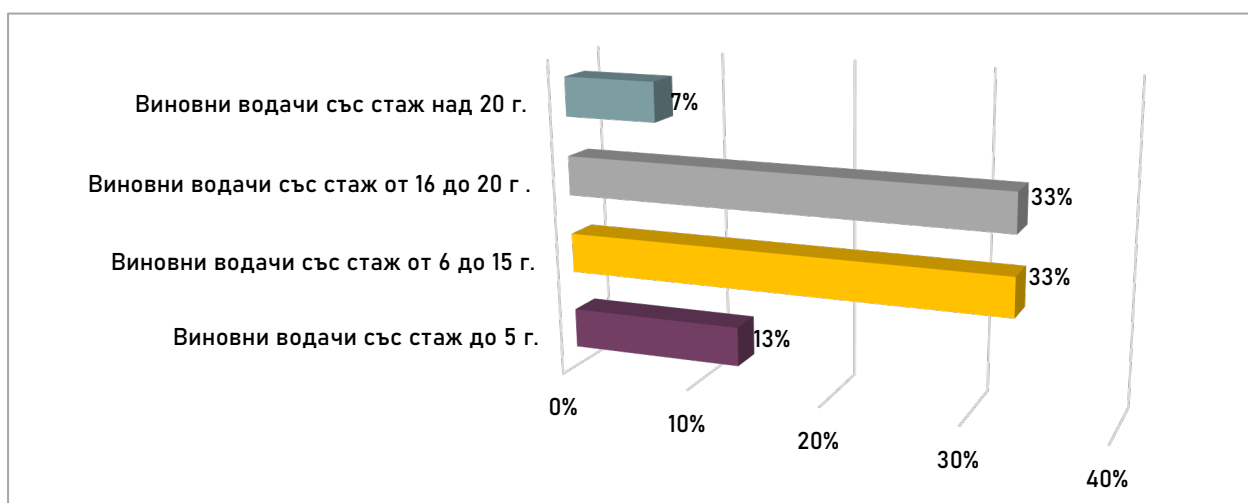
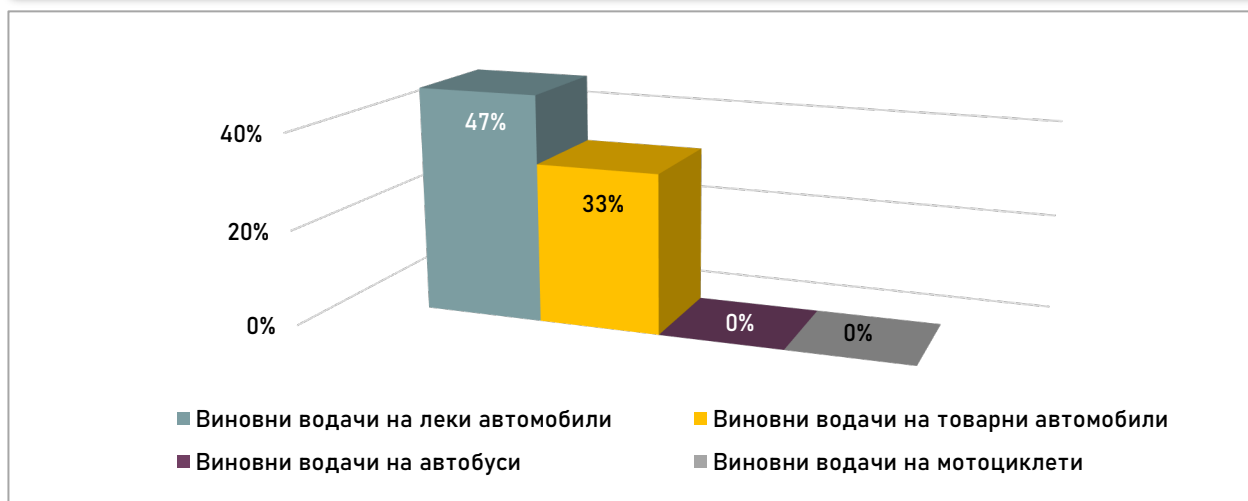
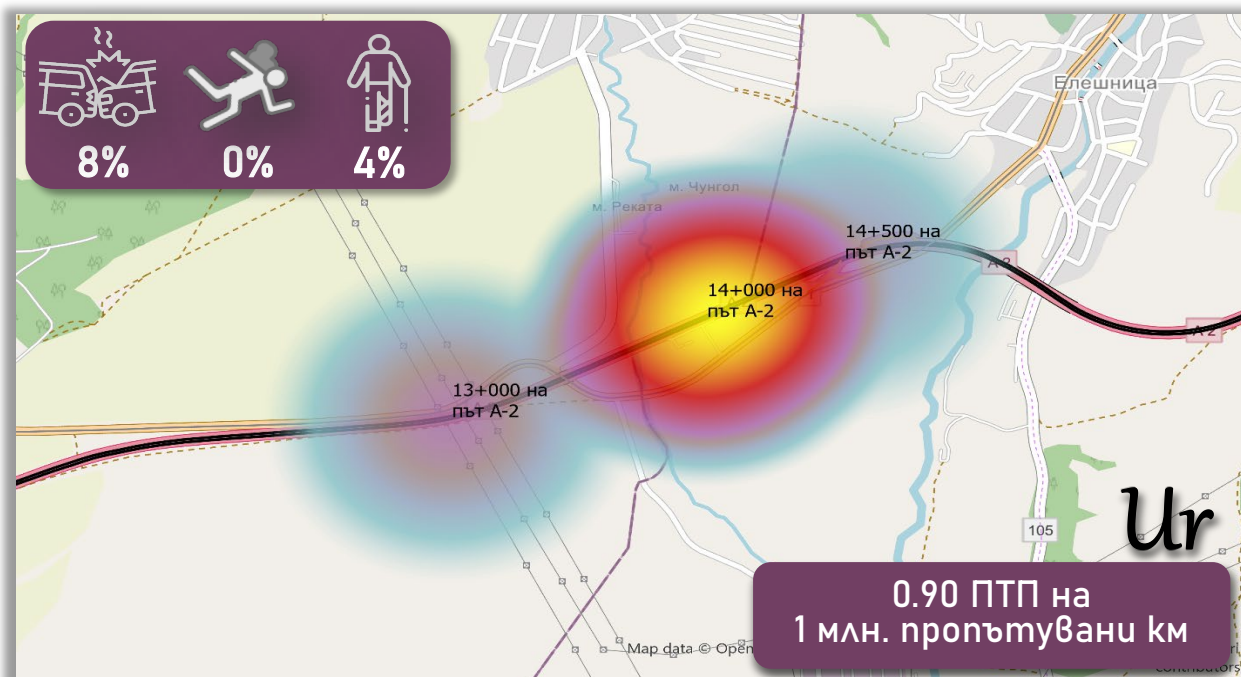
Показател
за аварийност

0.62 – 28.11 ПТП на
1 млн. пропътувани км

Път	ПТП	Загинали	Ранени
АМ "Хемус" (част)	146	0	13
I-1 (част)	442	13	92
II-11 (част)	48	2	17
II-15	47	2	28
II-16	31	0	10
II-17	21	0	1
II-81	126	4	58
Общо	861	21	219

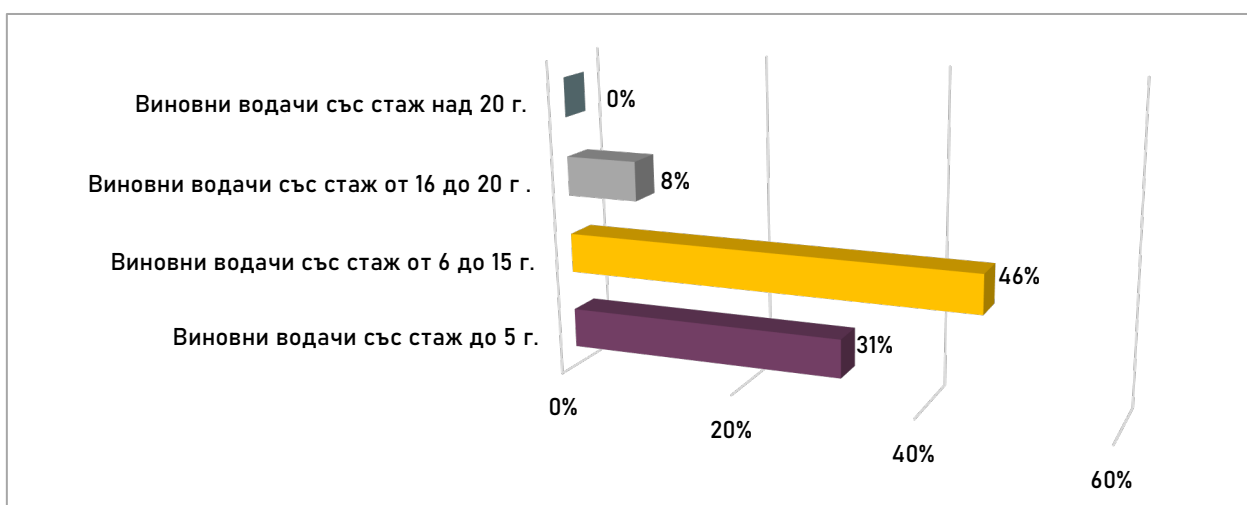
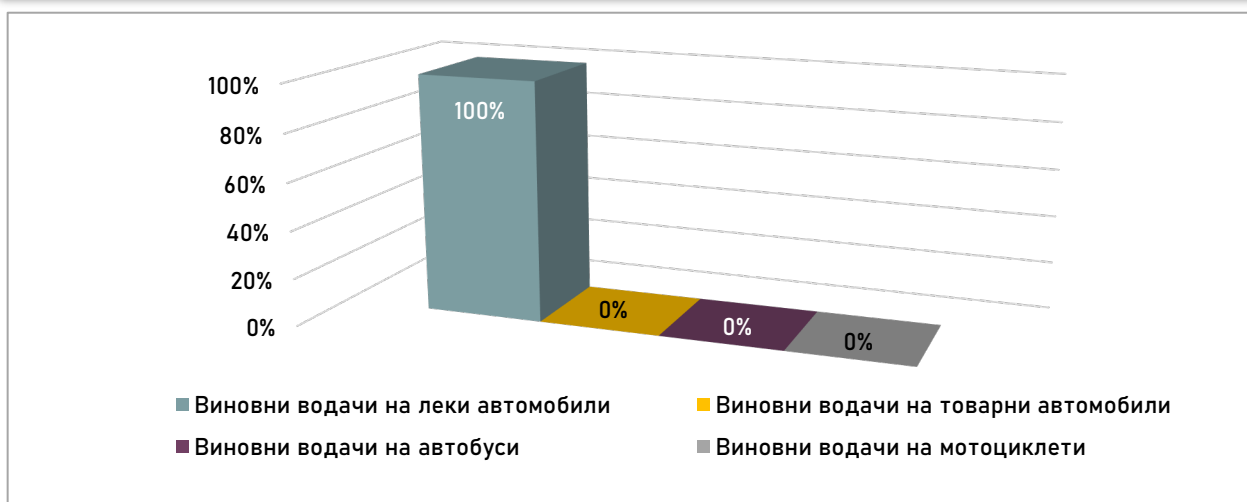
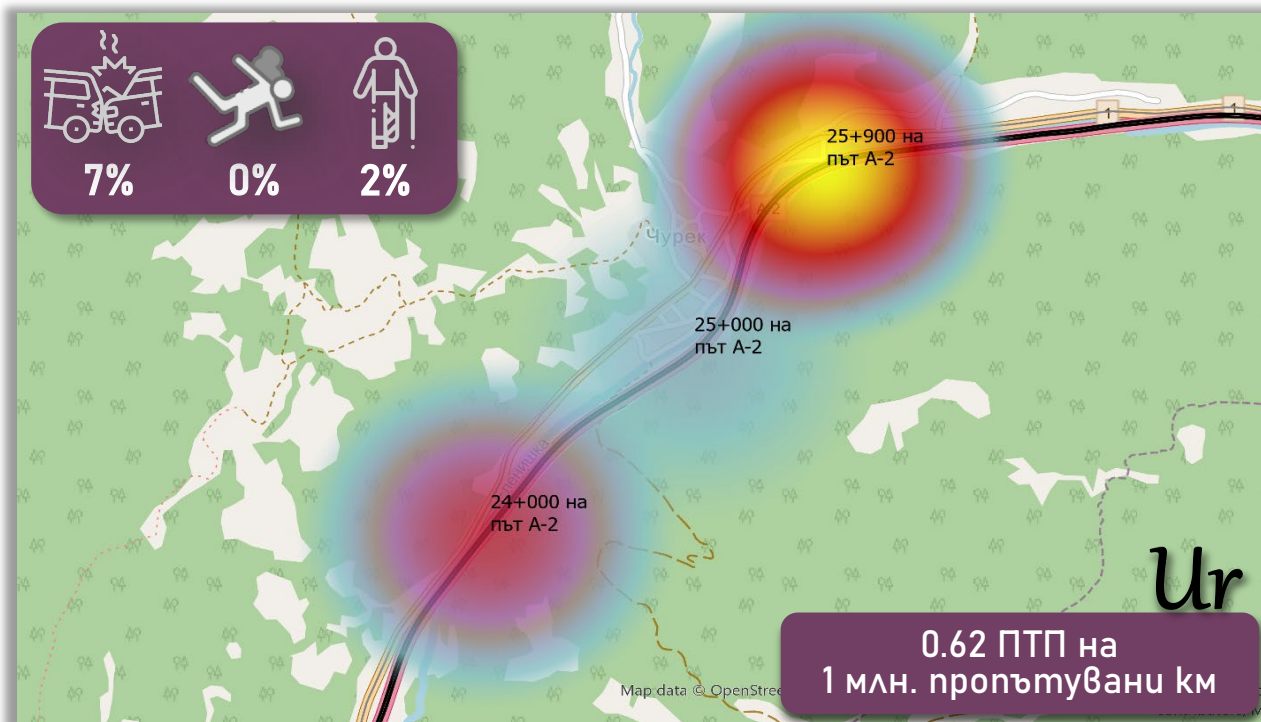
НАПРАВЛЕНИЕ 2: изследвани са пътища с обща дължина 721,1 км, които обединяват транспортните потоци по участъци от TEN-T мрежата (АМ „Хемус“ и път I-1) и от второкласната пътна мрежа. Пътищата варират от двулентови с двупосочно движение до автомагистрален клас. Наблюдава се засилено товарно и туристическо движение. Характерна е появата на гъсти мъгли, чието разпространение често обхваща територията на страната от река Дунав до високите части на Стара планина. Отчита се засилено транзитно товарно и туристическо движение. Участъкът на АМ „Хемус“ от км 15+000 до км 60+000 е с планински релеф със значителни надлъжни наклони, включващ поредица от мостови конструкции и тунелни съоръжения. Честата промяна на атмосферните условия във високата част на магистралата оказва сериозно въздействие върху поведението на водачите на МПС. През цялата година, поради извършване на СМР, бяха поетапно затваряни за движение лявата и дясната тръба на тунел „Витиня“, допълнително ограничаващо пропускателната способност. Пътят от км 153+000 до км 161+200 е с по две ленти в посока на движение и е с физически разделител на посоките. В пътната отсечка от км 162+000 до км 192+000 по път I-1, поради извършване на реконструкция и модернизация, движението беше силно затруднено. Пътят след гр. Враца до гр. Видин преминава през равнинен терен с дълги прави и двупосочно движение. Поради високата среднодневна интензивност на движението и голям дял на товарни превозни средства, на пътя често се предприемат изпреварвания, при които водачите на МПС навлизат в лентата за насрещно движение. Останалите пътища в направлението са второкласни. Най-натоварените пресичат Стара планина през прохода „Петрохан“ и „Искърското дефиле“, а път II-15 свързва гр. Оряхово и гр. Враца. В направлението са изследвани 7 пътя от РПМ, представени таблично по-горе. За 2022 г. са определени 21 пътни отсечки с увеличен брой ПТП, както следва:

УЧАСТЪК ОТ КМ 13+000 ДО КМ 14+500 НА АМ „ХЕМУС“



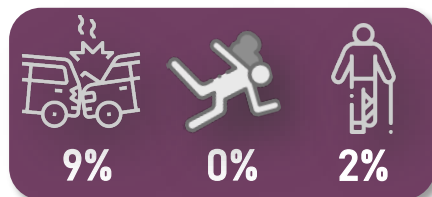
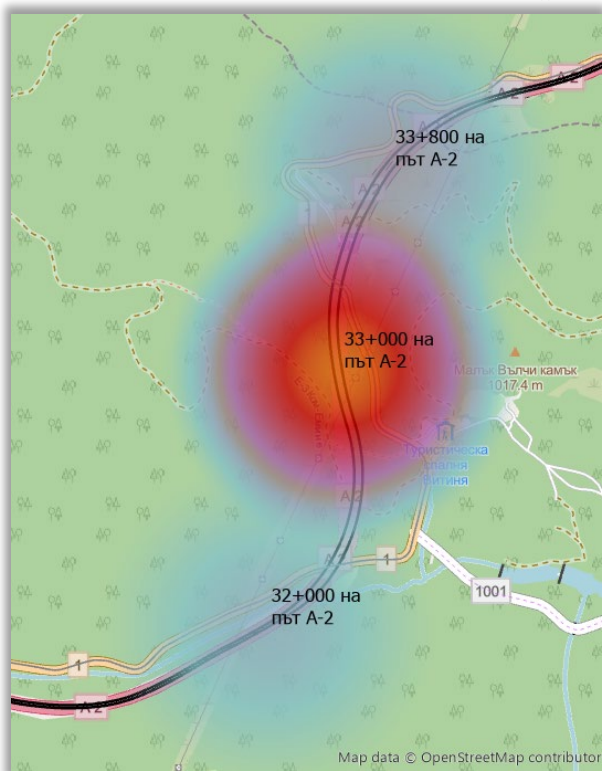
В отсечката са настъпили 15 ПТП, в 2 от които са ранени 2 участници в движението. Коефициентът на аварийност е 4,5 пъти по-голям от средния за АМ „Хемус“. Пътната отсечка почти изцяло е в права. При 40% от ПТП участва по 1 МПС. Повечето от тези произшествия – 2/3 от тях, са причинени от водачи на леки автомобили, като 2 от тях са причинени от водачи-чужди граждани. Половината от инцидентите с 1 МПС възникват в светлата част от денонощието, но другата половина – при неблагоприятни условия на осветяване (в тъмнина и при изкуствено осветление). При 1/3 от произшествията с участие на 1 МПС е регистриран сблъсък в крайпътно съоръжение, а при друга 1/3 – преобръщане на МПС извън пътя. Независимо от законовата забрана за движение назад по автомагистрала, регистрираната причина за 1/2 от тези инциденти е движението назад, следвана от движението с несъобразена скорост – при 1/3 от ПТП с участието на 1 МПС. При останалите ПТП участват по 2 и по 4 МПС. Виновни за 1/3 от тях са водачи на товарни автомобили, като 2 от тях са чужди граждани. Тези инциденти се случва предимно при благоприятни метеорологични условия и осветяване. Преобладават произшествията, при които е блъснато спрямо МПС на магистралата – 44% от тази група ПТП, следвани от сблъсквания между МПС. Движението с несъобразена скорост е регистрираната причина за почти половината от ПТП с повече от 1 МПС.

УЧАСТЪК ОТ КМ 24+000 ДО КМ 25+900 НА АМ „ХЕМУС“

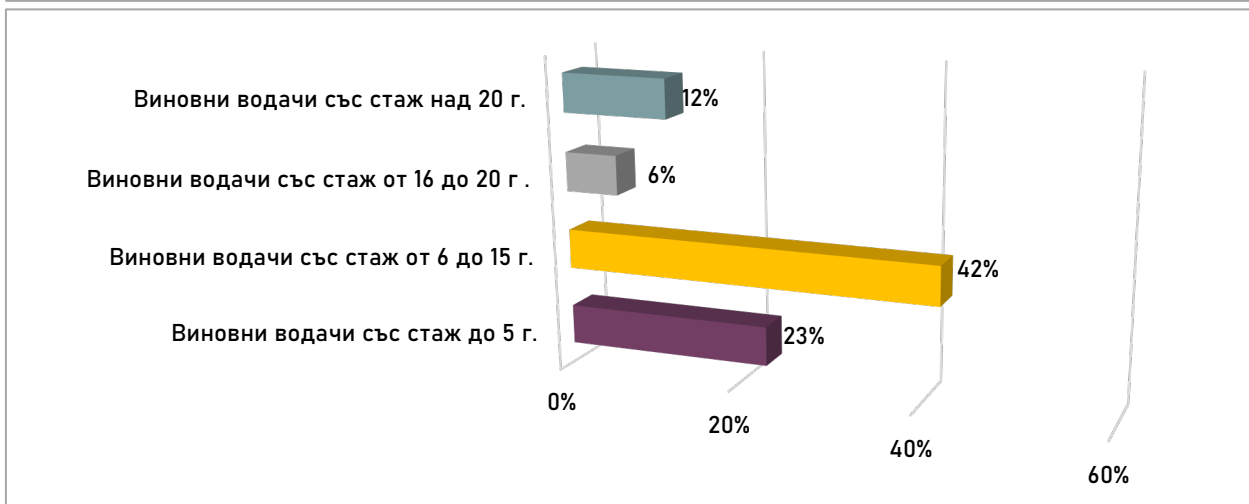
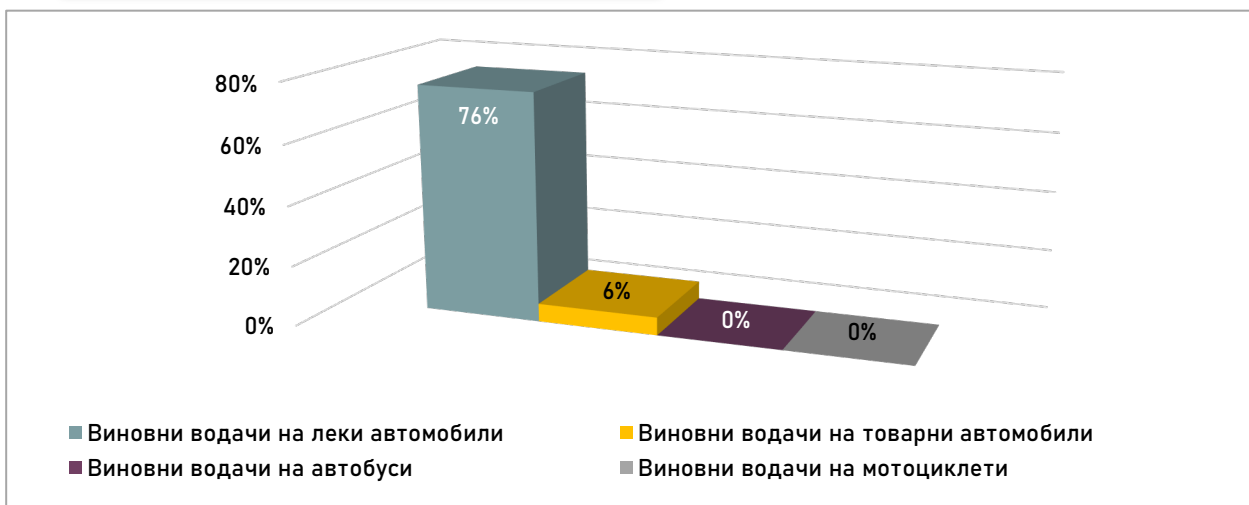


В отсечката са настъпили 13 ПТП, в 1 от които е ранен 1 участник в движението. Коефициентът на аварийност е над 3 пъти по-голям от средния за АМ „Хемус“. Пътната отсечка включва прави участъци и плавни разнопосочни криви. При 92% от ПТП участва по 1 МПС. Тези произшествия са причинени само от водачи на леки автомобили, като почти 2/10 не са български граждани. Висок е дялът на инцидентите, случили се при неблагоприятни метеорологични условия – регистрираните върху мокра пътна настилка са 83% от ПТП с 1 МПС, тези при облачно и дъждовно време – 75%, а в тъмната част от денонощието и в сумрак – 47%. По данни на пътна полиция, 2/3 от инцидентите с 1 МПС (67%) се случват в криви, предимно хоризонтални. Данните от статистиката предполагат недостатъчен коефициент на сцепление или лошо отводняване, които в комбинация с неподходяща скорост неминуемо водят до ПТП. Повечето от инцидентите – 2/3 от тази група ПТП, представляват сблъсъци в предпазна ограда и крайпътно съоръжение (отводнителни окопи), а регистрираната причина за същия дял от ПТП е управлението на МПС с несъобразена скорост най-вече с пътните условия.

УЧАСТЪК ОТ КМ 32+000 ДО КМ 33+800 НА АМ „ХЕМУС“

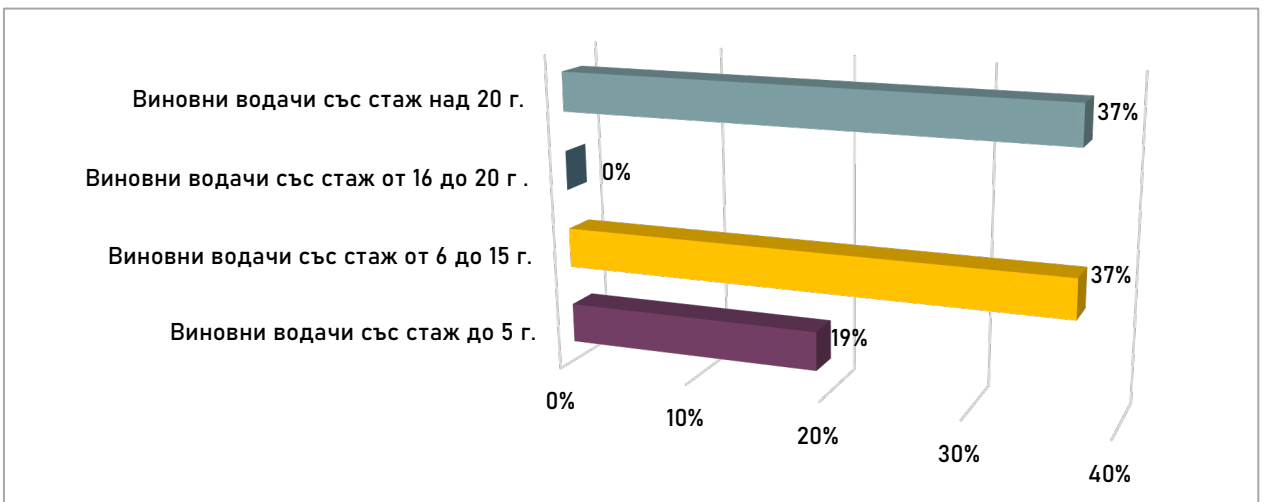
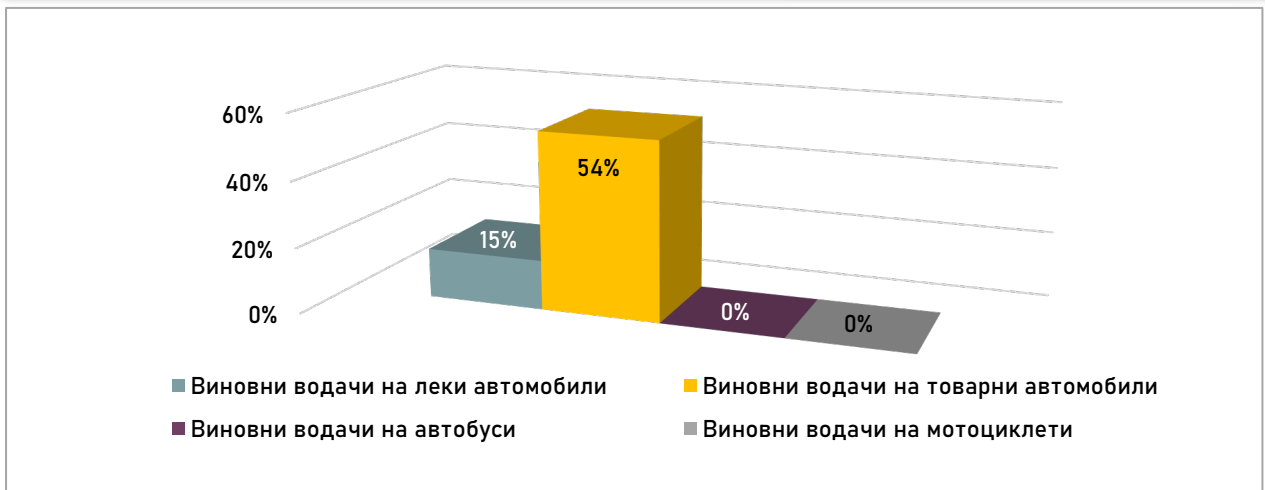
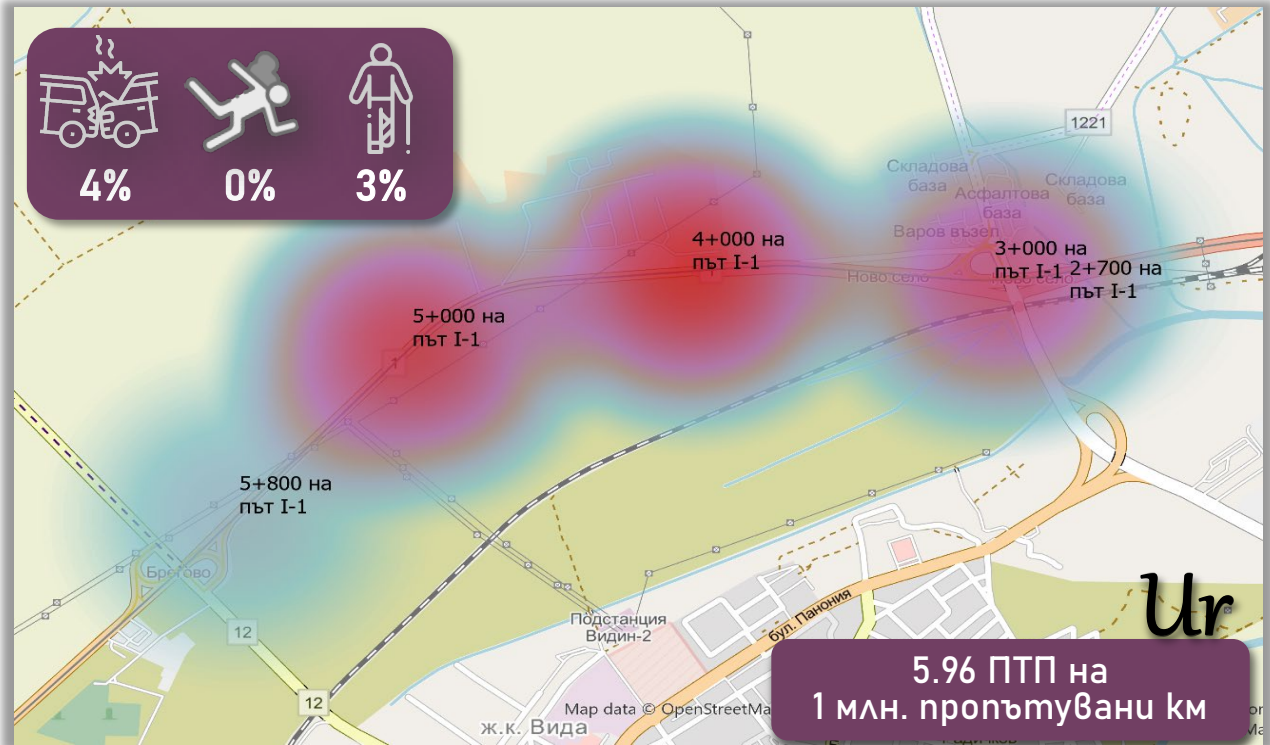


Ur
0.85 ПТП на
1 млн. пропътувани км



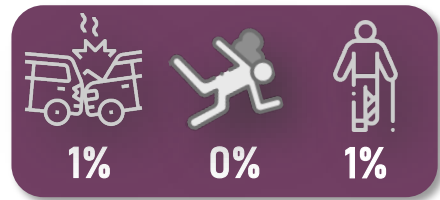
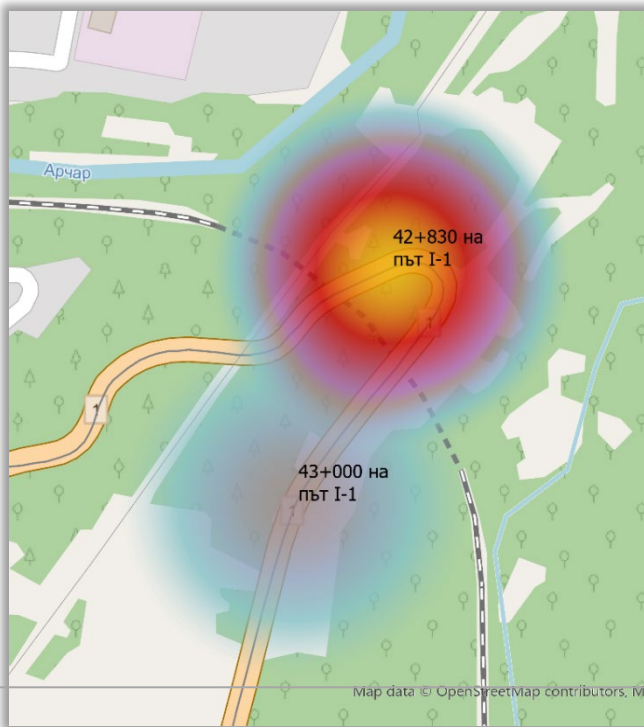
В отсечката са настъпили 17 ПТП, в едно от които е ранен 1 участник в движението. Коефициентът на аварийност е над 4 пъти по-голям от средния за АМ „Хемус“. Пътната отсечка включва предимно пътни криви с радиуси, според изискванията за автомагистрала. При почти 90% от ПТП участват повече от 1 МПС. Произшествията са причинени предимно от водачи на леки автомобили (88%), като виновните водачи са най-вече български граждани (94%). Висок е делът на инцидентите, случили се при неблагоприятно осветление – в тъмната част от денонощието и в сумрак настъпват повече от 76% от ПТП. По данни на пътна полиция, почти 2/10 от инцидентите настъпват в пътни участъци в ремонт и в стеснени пътни участъци. Повече от половината от ПТП (53%) представляват сблъсквания между МПС и движещи се пред тях ПС, а регистрираната причина е неспазване на дистанция – 67% от инцидентите, следвана от управление на МПС с несъобразена скорост – при 18% от ПТП.

УЧАСТЪК ОТ КМ 2+700 ДО КМ 5+800 НА ПЪТ I-1

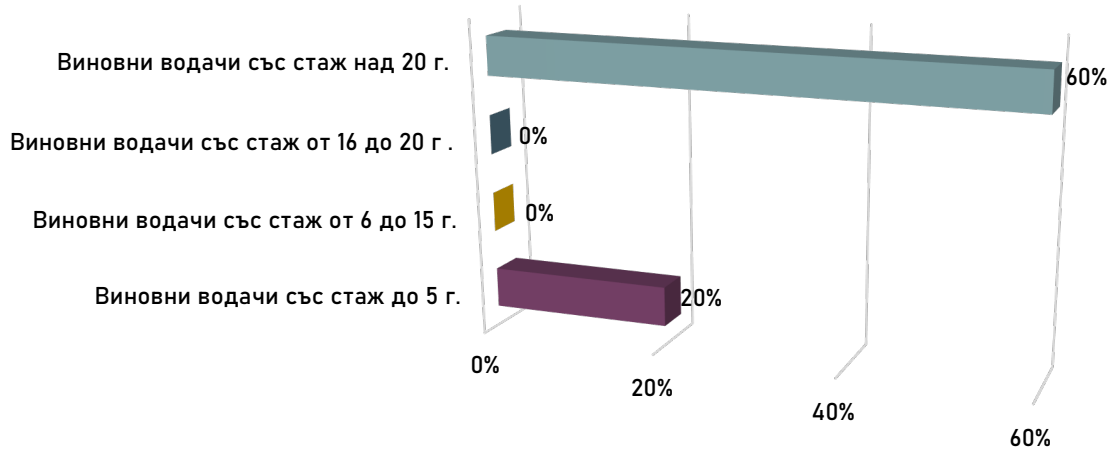
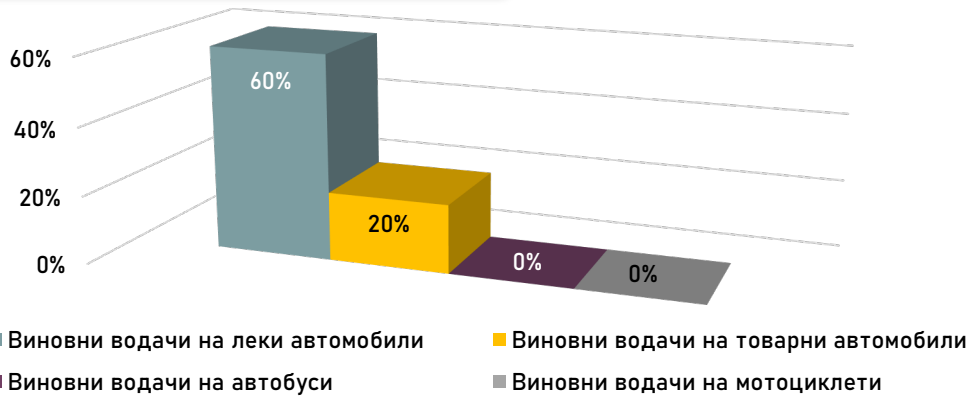


В отсечката са настъпили 26 ПТП, в пет от които са ранени 5 участници в движението. Коефициентът на аварийност е над 12 пъти по-голям от средния за път I-1. Разглежданата пътна отсечка е с интензивно транзитно движение на товарни автомобили над 12 т. Поради големите задръжки на ГКПП Видин, често се образуват колони от изчакващи товарни автомобили, предимно с чужда регистрация. Повече от 3/5 от настъпилите ПТП (62%) са предизвикани от водачи на товарни автомобили, половината от които са чужди граждани. Сблъскванията в спрени ППС представляват повече от 1/3 от ПТП (38%). Това е показателно, че следва да се предвидят подходящи места за изчакване реда за преминаване през ГКПП. Почти половината от пътните инциденти (46%) се случват през тъмната част от денонощието, т.е. при намалена видимост, за каквато допринасят допълнително и колоните от спрени товарни автомобили на пътното платно. За 1/3 от ПТП, настъпили в условията на тъмнина, водачите-нарушители неправилно се движат назад и не спазват нужната дистанция.

УЧАСТЪК ОТ КМ 42+830 ДО КМ 43+000 НА ПЪТ I-1

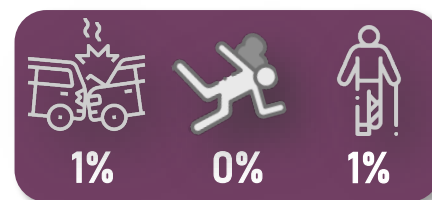
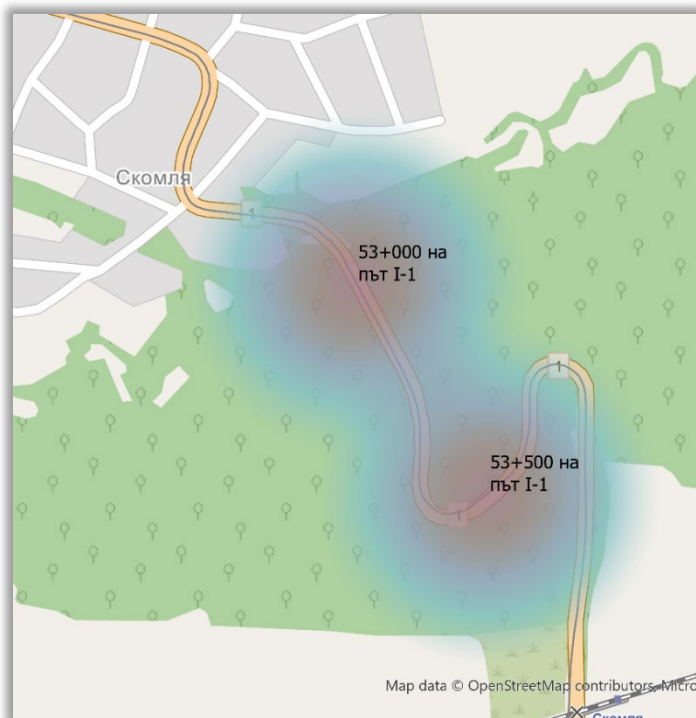


Ur
24.51 ПТП на
1 млн. пропътувани км

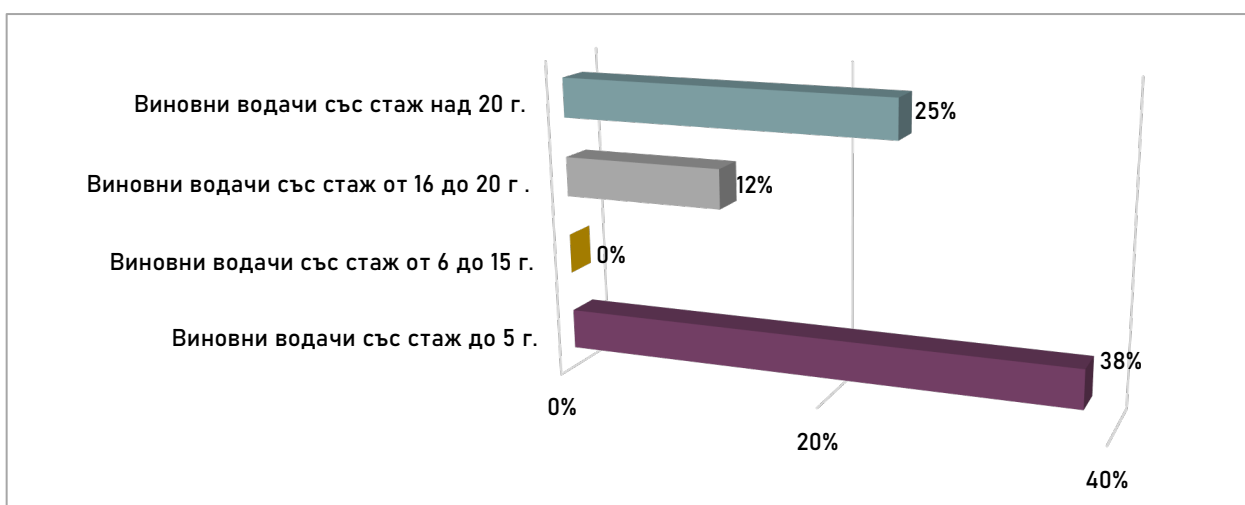
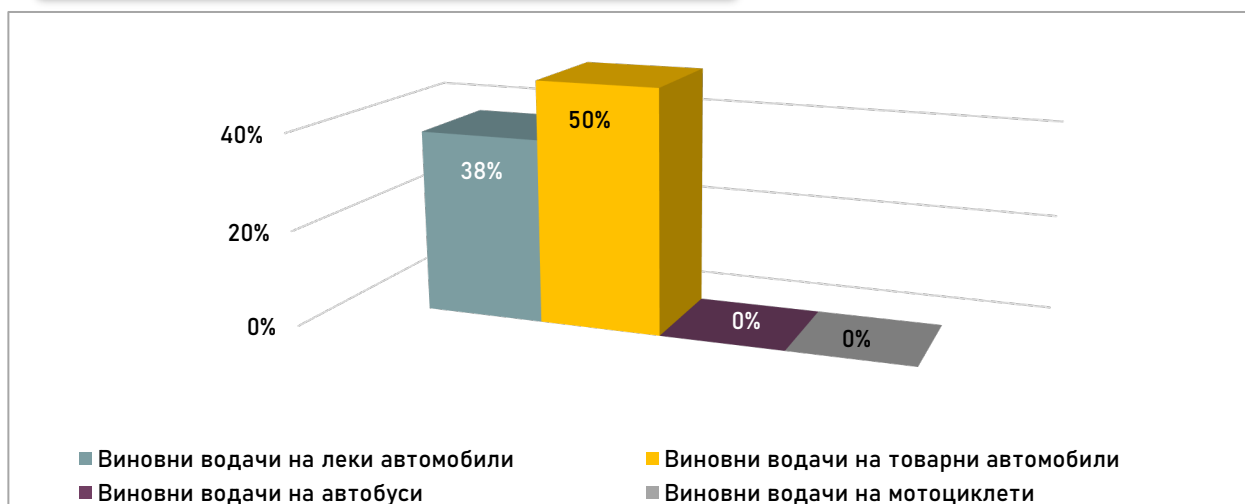


В отсечката са настъпили 5 ПТП, в едно от които са ранени 2 участници в движението. Коефициентът на аварийност е над 52 пъти по-голям от средния за път I-1. Средната интензивност на движението, преминаващо през пътната отсечка, е 3 288 МПС/ денонощие, като близо 40% от тях са товарни автомобили. Пътната отсечка представлява поредица от разнопосочни криви и прави с голям надлъжен наклон. По данни на ОПУ Видин настилка е в отлично състояние, а пътната маркировка – в добро видимо състояние. През годините пътната отсечка е установена като УКПТП, за което е сигнализирана с пътен знак А40 и е изградена напречна шумна маркировка за ограничаване на скоростта. При 60% от настъпилите ПТП участват товарни автомобили, като 2/3 от тези инциденти са причинени от техните водачи. Същият е делът и на пътните инциденти, при които условията за движение не са благоприятни – при дъжд или мъгла, по мокра пътна настилка и/или през тъмната част от денонощието. МПС най-често се блъскат в крайпътно съоръжение/дърво, следвани от сблъсъци помежду им. Виновните водачи управляват МПС най-вече с несъобразена скорост, като следващото им по честота нарушение е навлизането в насрещното движение, разбираемо при участието на значителен брой товарни автомобили с голяма маса, изискващи и по-големи радиуси на завиване.

УЧАСТЪК ОТ КМ 53+000 ДО КМ 53+500 НА ПЪТ I-1

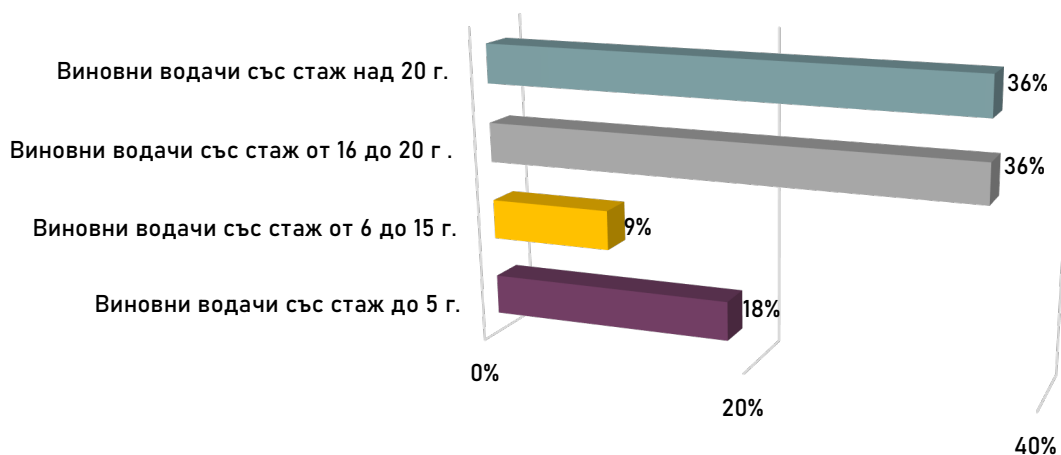
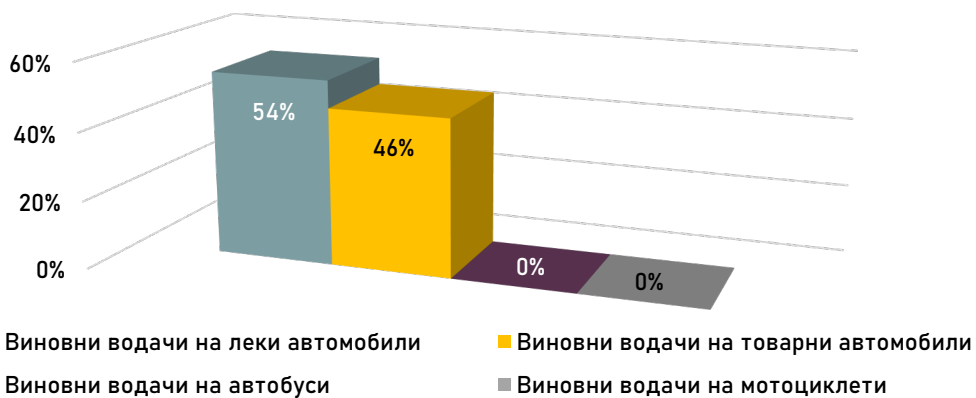
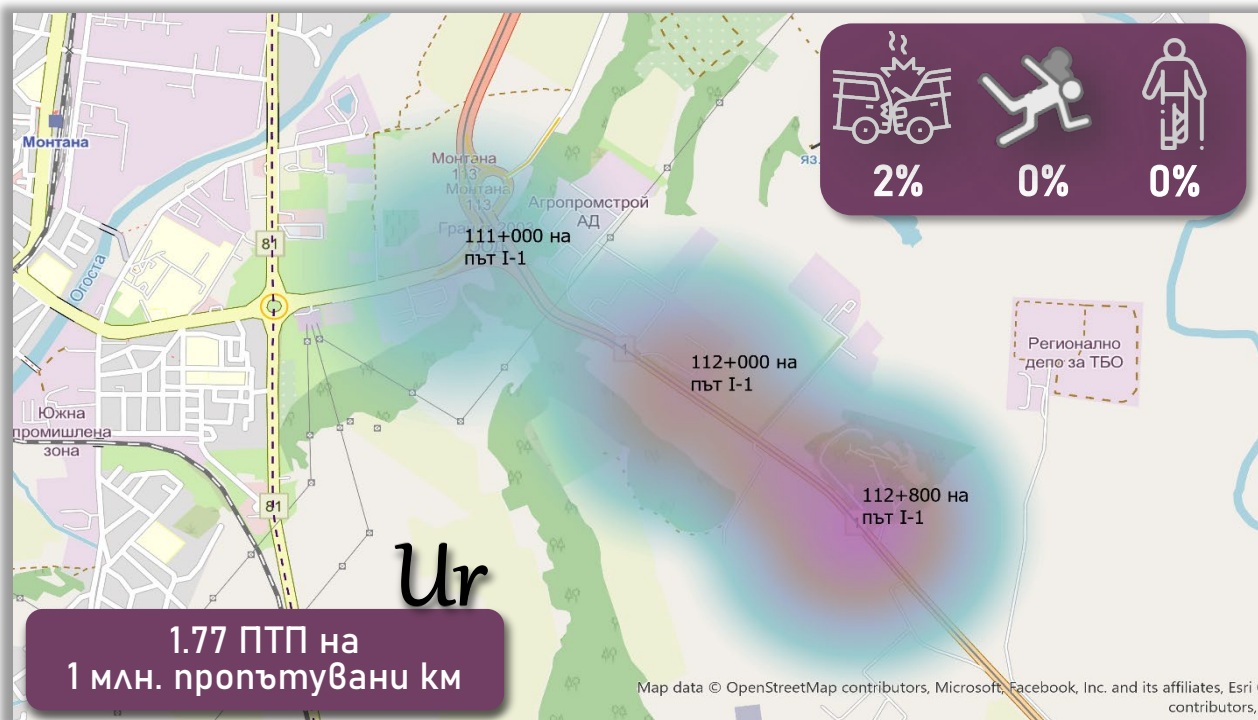


Ur
13.33 ПТП на
1 млн. пропътувани км



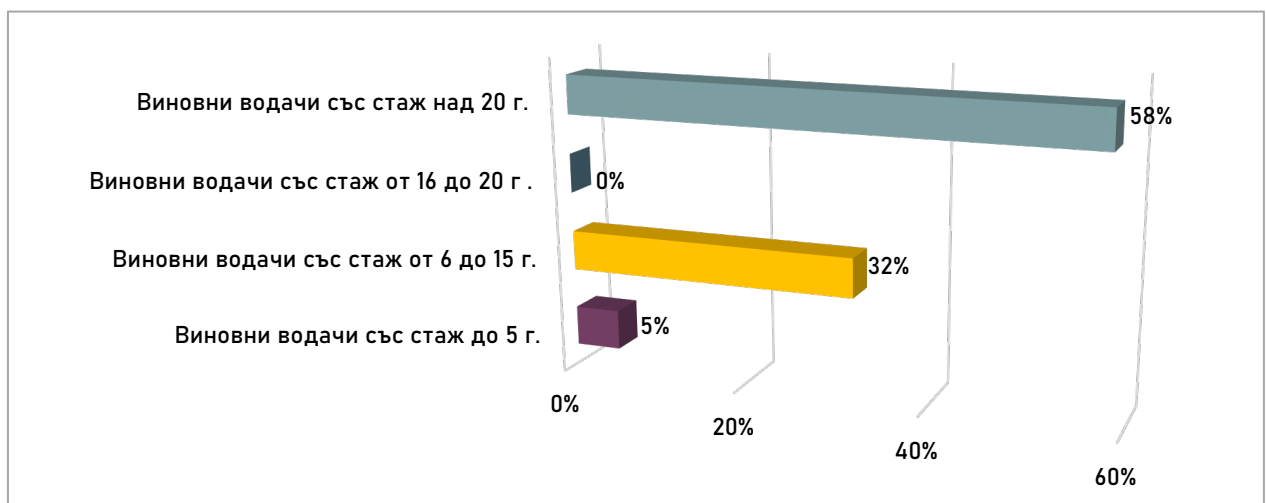
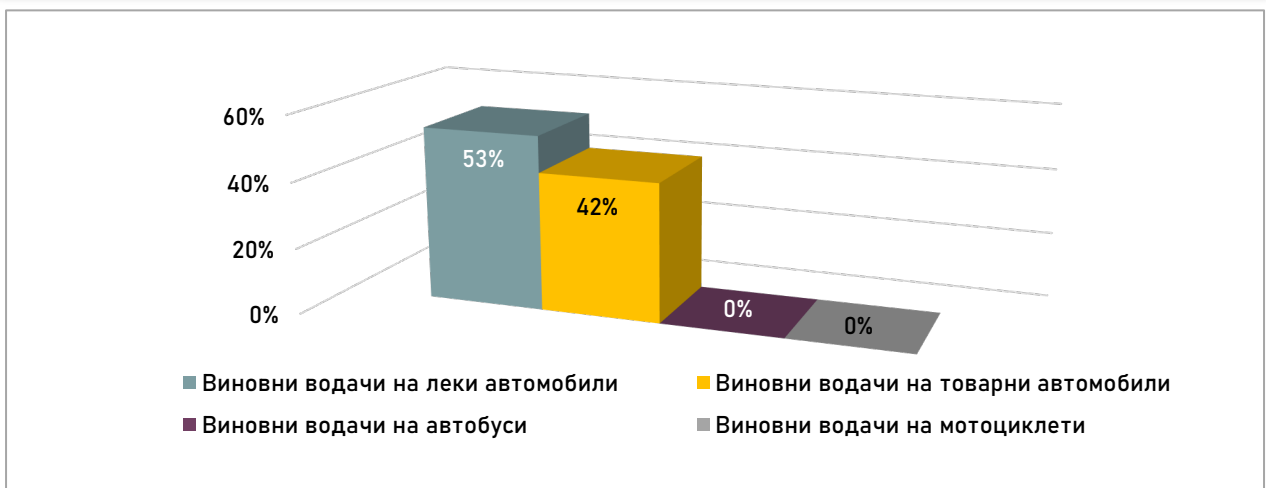
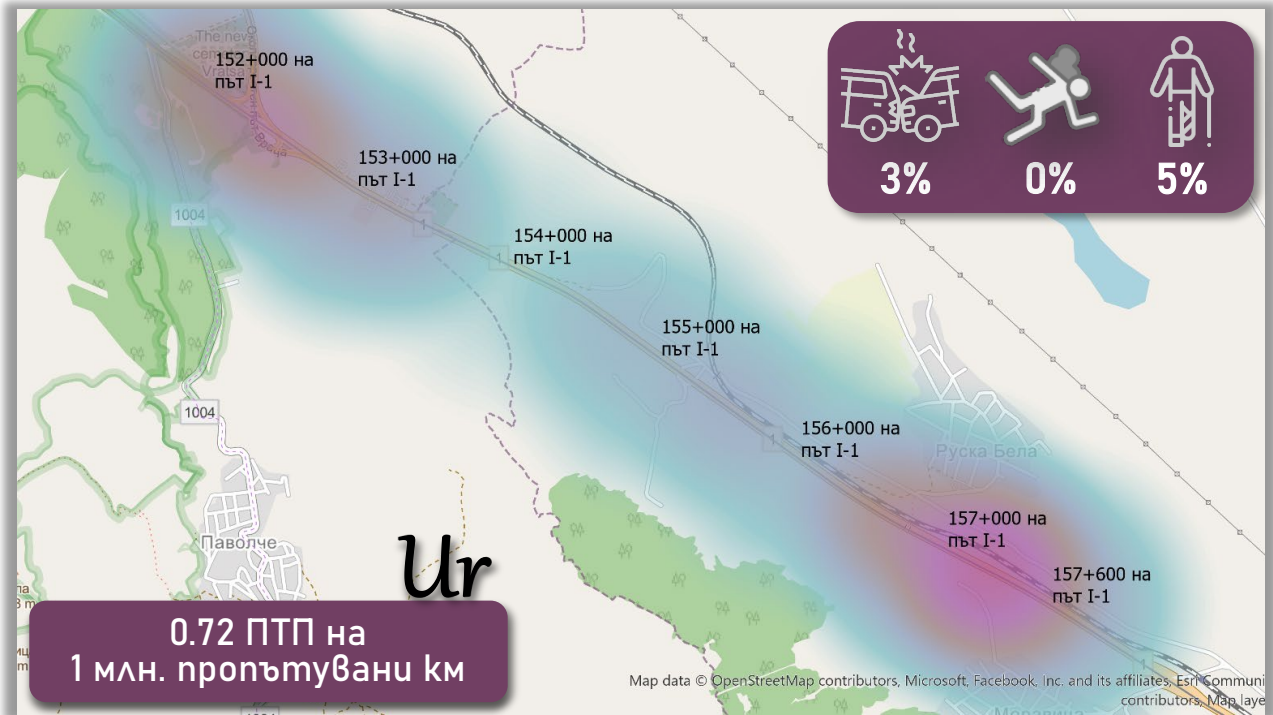
В отсечката са настъпили 8 ПТП, в две от които са ранени 2 участници в движението. Коефициентът на аварийност е над 28 пъти по-голям от средния за път I-1. Средната интензивност на движението, преминаващо през пътната отсечка, е 3 288 МПС/ денонощие, като близо 40% от тях са товарни автомобили. Пътната отсечка включва поредица от разнопосочни криви и прави с голям надлъжен наклон. По данни на ОПУ Видин настилка е в отлично състояние, а пътната маркировка – в добро състояние. През годините пътната отсечка е установена като УКПТП, за което е сигнализирана с пътен знак А40 и е изградена напречна шумна маркировка за ограничаване на скоростта. На опасните криви са поставени направляващи стрелки С7. Значителна част от пътните инциденти (88%) настъпват по мокра пътни настилка и при неблагоприятни условия на времето – 88% в тъмната част от денонощието, 37% - при дъжд и 50% - в мъгла и при облачно време, т.е. при намалени видимост и сцепление между автомобилните гуми и пътното покритие, благоприятстващо възникването на ПТП. Не случайно при 3/4 от инцидентите участва по 1 МПС. Половината от ПТП са причинени от водачи, управляващи товарни автомобили. Същият е делът и на инцидентите, виновните водачи за които са чужди граждани. При възникналите инциденти МПС предимно се блъскат в предпазна ограда/крайпътно съоръжение – 37% от ПТП, преобръщат се извън пътното платно – 25%, и се сблъскват помежду си под ъгъл – 25%. Регистрираната основна причина за 88% от ПТП е несъобразената скорост с посочените по-горе пътни условия, като виновните водачи на МПС при 25% от инцидентите управляват след употребата на алкохол.

УЧАСТЪК ОТ КМ 111+000 ДО КМ 112+800 НА ПЪТ I-1



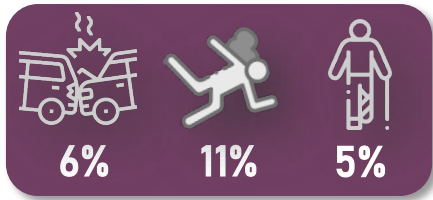
В отсечката са настъпили 11 ПТП само с материални щети. Коефициентът на аварийност е близо 4 пъти по-голям от средния за път I-1. Пътната отсечка включва дълги прави и крива с голям радиус в равнинен терен. Тя е част от обходния път на град Монтана и е с по две ленти за движение в посока, отделени с физически разделител. Пътната настилка е в добро експлоатационно състояние, маркировката е налична и видима. При почти 2/3 от настъпилите в отсечката ПТП (64%) участват товарни автомобили, а за почти половината от инцидентите (45%) са виновни техните водачи. Произшествията от тази група настъпват най-вече по мокра пътна настилка - 4/5 от тях, и в светлата част от денонощието - 3/5 от тях. Виновните водачи на тези автомобили предизвикват предимно сблъсквания между МПС с преобладаващо блъскане на предходното движещо се МПС, следвани от преобръщания на МПС извън пътното платно и сблъсъци в крайпътно съоръжение. Регистрираните най-често причини за тези инциденти са неспазване на дистанция между МПС, несъобразена скорост с пътните условия и внезапна промяна посоката на движение.

УЧАСТЪК ОТ КМ 152+000 ДО КМ 157+600 НА ПЪТ I-1



В отсечката са настъпили 19 ПТП, в четири от които са ранени 7 участници в движението. Коефициентът на аварийност е 1,5 пъти по-голям от средния за път I-1. Интензивността на движението по пътната отсечка е висока, като 1/4 от преминаващите автомобили са товарни МПС. Пътят в отсечката е с по две ленти за движение в посока, отделени с физически разделител. Според данни на ОПУ Враца, пътната настилка е в незадоволително състояние, голяма част от ОСП са корозирали и деформирани, пътната маркировка е трудно видима, на места напълно изтрита. По дължина на банкетите има твърде много растителност. Пътната отсечка включва най-вече прави участъци, както и крива с голям радиус. Товарни автомобили участват при повече от половина от ПТП (53%), настъпили в отсечката, а техни водачи са виновни за над 2/5 от инцидентите (42%). Повечето произшествия се случват при благоприятни метеорологични условия, като пътната настилка е мокра при по-малко от 1/3 от всички ПТП, т.е. при тях може би са налице предпоставки за явлението „аквапланинг“. Преобладават сблъсъците между МПС – при 37% от всички ПТП, като те са предимно сблъсъци отзад по отношение на предходното МПС, следвани от сблъскванията на едно МПС в предпазна ограда/крайпътно съоръжение. Регистрираните за тях причини са движение с несъобразена скорост и неспазване на дистанция между МПС.

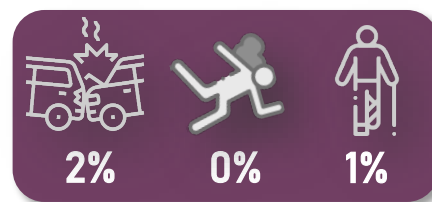
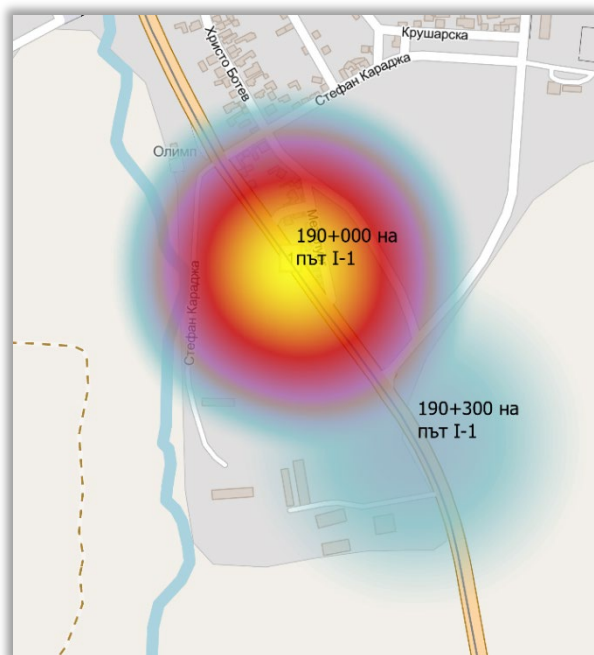
УЧАСТЪК ОТ КМ 166+000 ДО КМ 170+700 НА ПЪТ I-1 (РЕМОНТ)



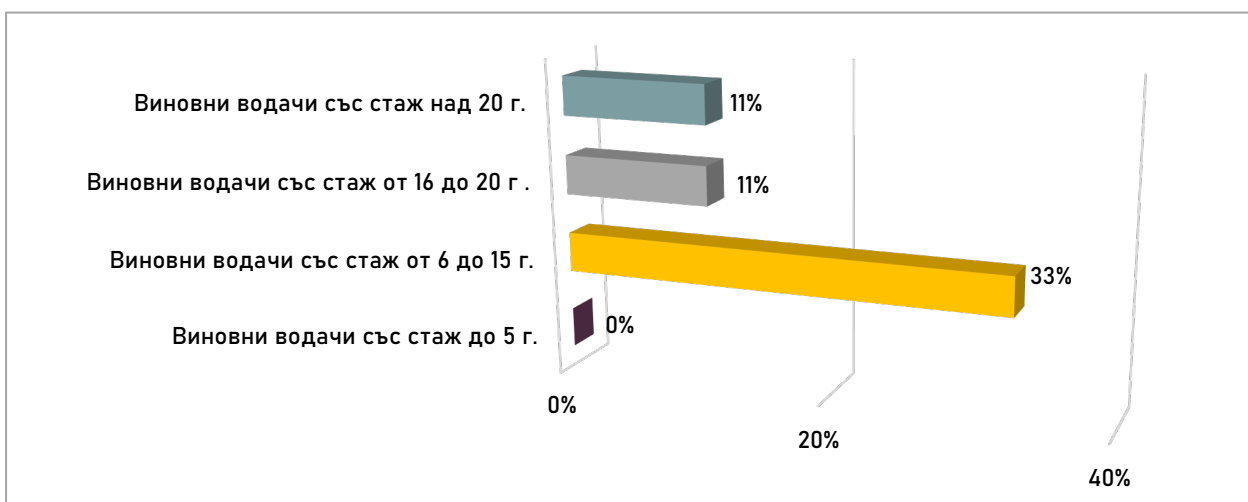
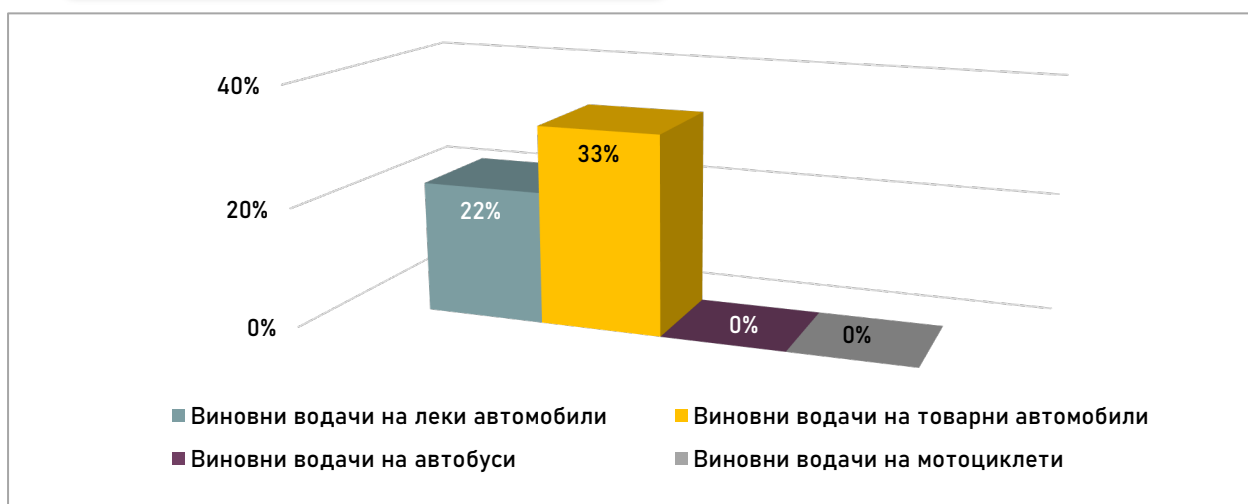
Ur
1.54 ПТП на
1 млн. пропътувани км

Пътната отсечка попада в участък по път I-1, в който вече се извършват основни ремонтни дейности с цел подобряване условията на движение. Последното се обуславя както от чувствително нарастналата интензивност на движението, така и от регистрираните ПТП и травматизъм по пътя за период от време, предхождащ настоящия ремонт. Решението за основен ремонт на пътния участък предполага ползване на информацията за ПТП, настъпили в пътната отсечка за изминал период от време. След приключване на ремонта и въвеждане на пътния участък в експлоатация следва да се наблюдава информацията за бъдещите пътни инциденти, разпределени по показатели, и за последиците от тях. Ето защо на настоящия етап не е представена анализна част за пътните инциденти.

УЧАСТЪК ОТ КМ 190+000 ДО КМ 190+300 НА ПЪТ I-1

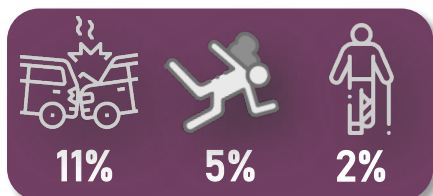


Ur
7.68 ПТП на
1 млн. пропътвани км



В отсечката са настъпили 9 ПТП, в едно от които е ранен участник в движението. Коефициентът на аварийност е над 16 пъти по-голям от средния за път I-1. Движението в пътната отсечка е с висока интензивност – 10 698 ППС/ денонощие, като 1/4 от преминаващите автомобили са товарни. Движението е двупосочно, с по една лента за движение в посока. В средата на участъка е разположено кръстовище, в чиито клонове са налице отделни ленти за завиващите превозни средства. Според данни на ОПУ София, пътната настилка е в незадоволително състояние, а пътната маркировка е слабо видима, на места напълно заличена след полагането ѝ с акрилатна, бързо износваща се боя. Товарни автомобили участват при повече 2/5 от ПТП (44%), настъпили в отсечката, а техни водачи са виновни за 1/3 от инцидентите (42%). Значителен е дялът на ПТП, при които участва само по 1 МПС – 78% от всички ПТП. Почти всички ПТП с 1 МПС се случват по суха пътна настилка, но в тъмната част от денонощието при силно намалена видимост. Състоянието на времето не предполага допълнителни усложнения за движението. Над 2/5 от инцидентите в тази група представляват блъскане в препятствие на пътя, като не е налична информация за вида на препятствието. Водачи на товарни автомобили причиняват почти 3/10 от ПТП с участие на 1 МПС – единият от тях на тъмно се блъска в препятствие на пътя, а другият, също на тъмно, блъска пешеходец, получил тежки наранявания. Най-често регистрираното нарушение на виновните водачи за ПТП с 1 МПС, е несъобразената скорост с пътните условия (с преминаването през стеснен пътен участък и с движението в тъмната част от денонощието).

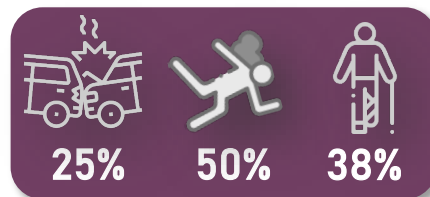
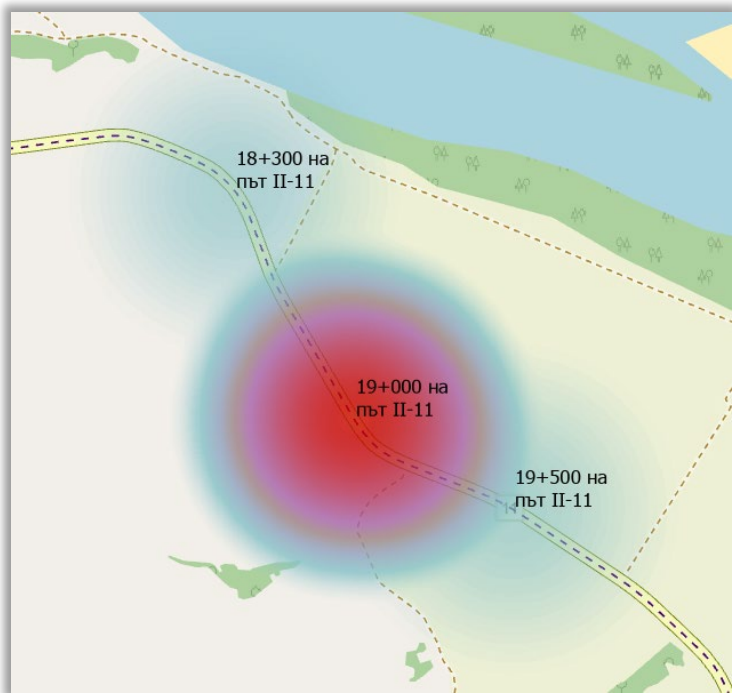
УЧАСТЪК ОТ КМ 193+000 ДО КМ 204+000 НА ПЪТ I-1 (РЕМОНТ)



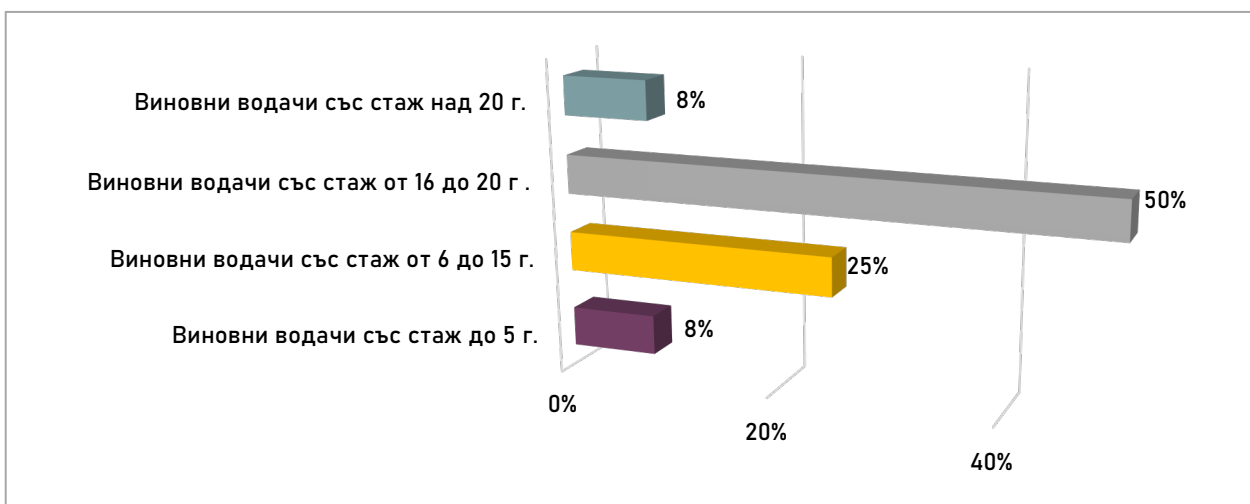
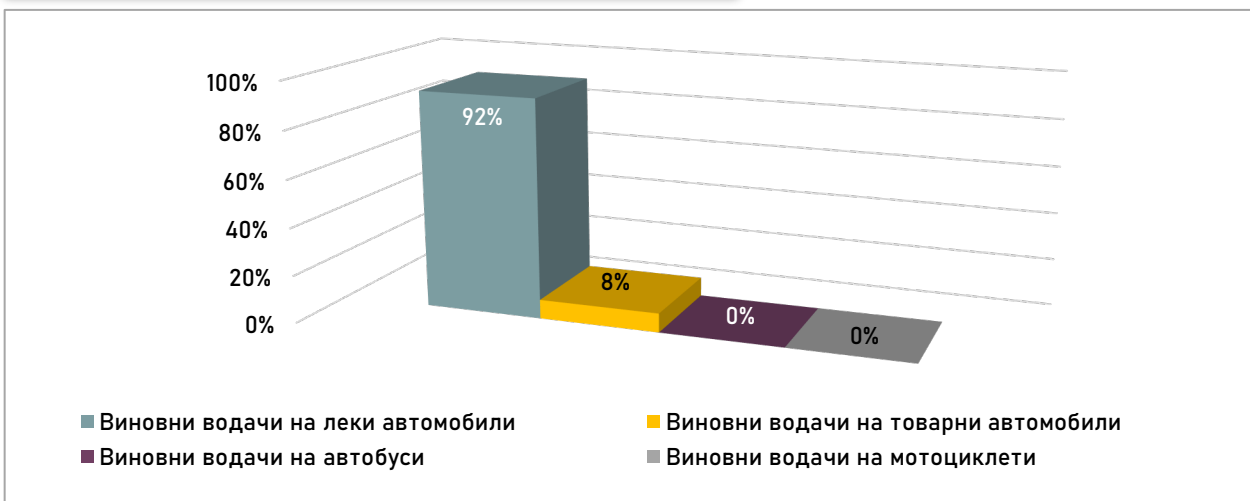
Ur
6.09 ПТП на
1 млн. пропътувани км

Пътната отсечка попада в участък по път I-1, в който вече се извършват основни ремонтни дейности с цел подобряване условията на движение. Последното се обуславя както от чувствително нарастналата интензивност на движението, така и от регистрираните ПТП и травматизъм по пътя за период от време, предхождащ настоящия ремонт. Решението за основен ремонт на пътния участък предполага ползване на информацията за ПТП, настъпили в пътната отсечка за изминал период от време. След приключване на ремонта и въвеждане на пътния участък в експлоатация следва да се наблюдава информацията за бъдещите пътни инциденти, разпределени по показатели, и за последиците от тях. Ето защо на настоящия етап не е представена анализна част за пътните инциденти.

УЧАСТЪК ОТ КМ 18+300 ДО КМ 19+500 НА ПЪТ II-11

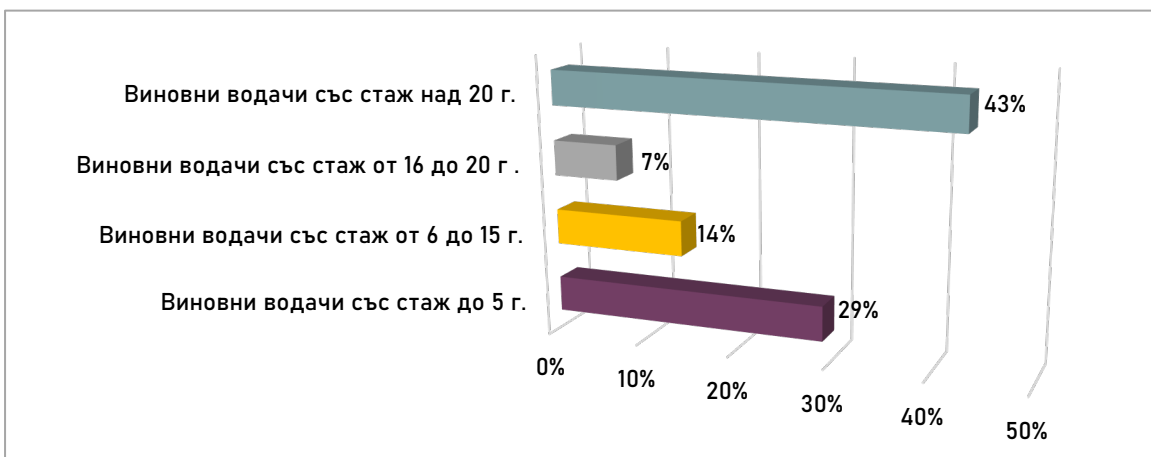
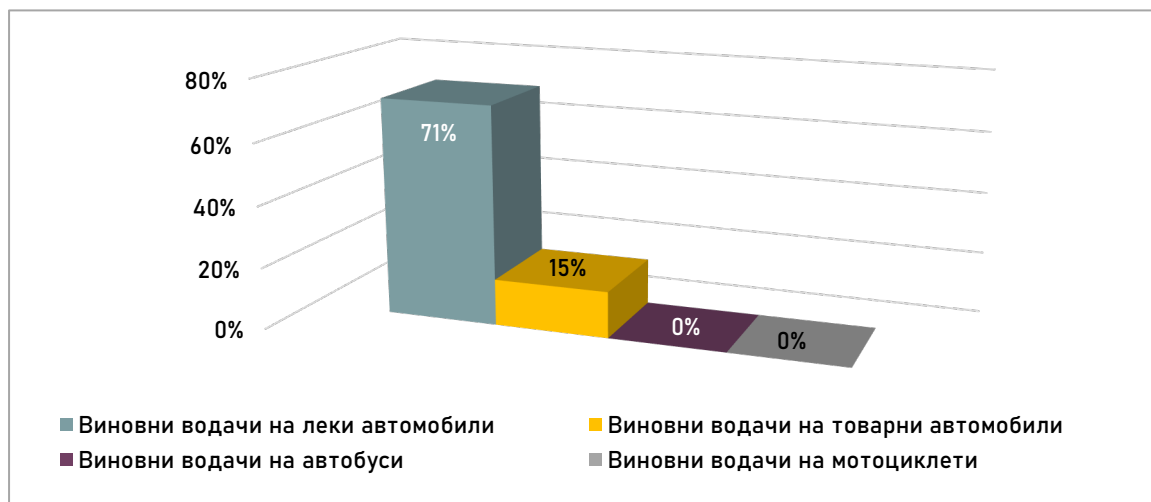
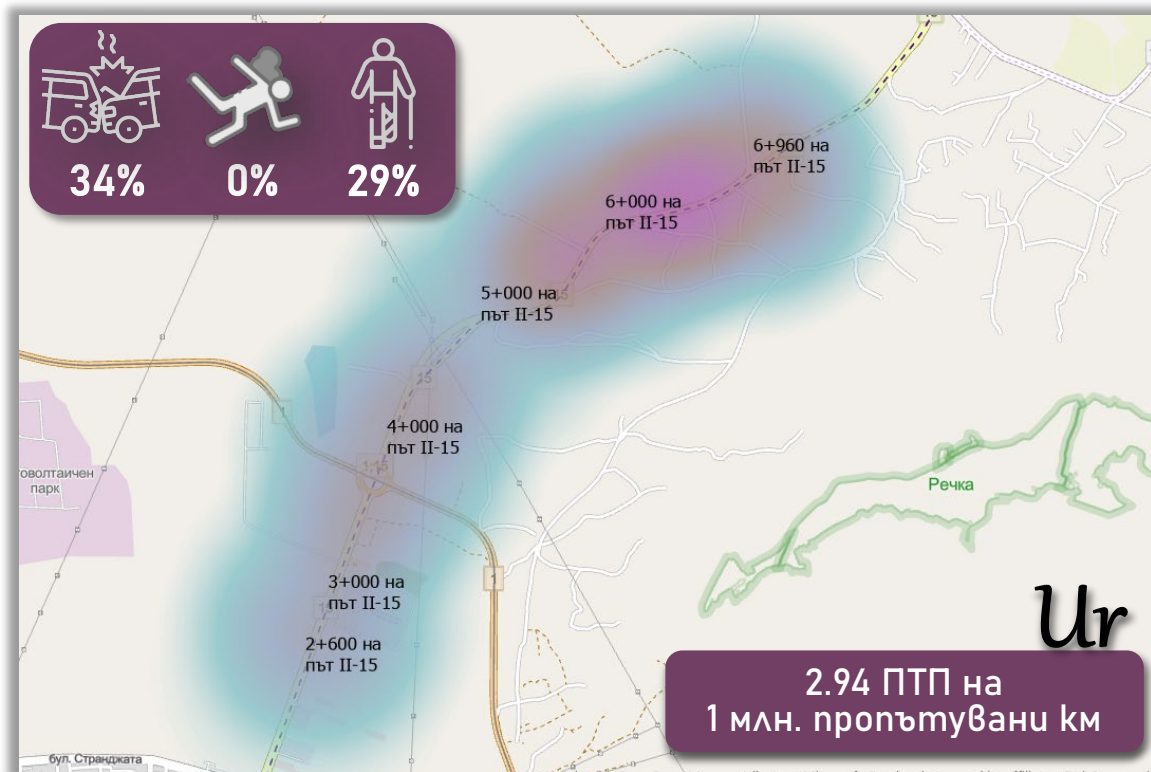


Ur
4.79 ПТП на
1 млн. пропътувани км



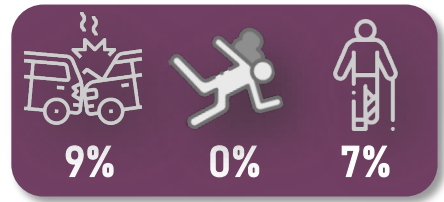
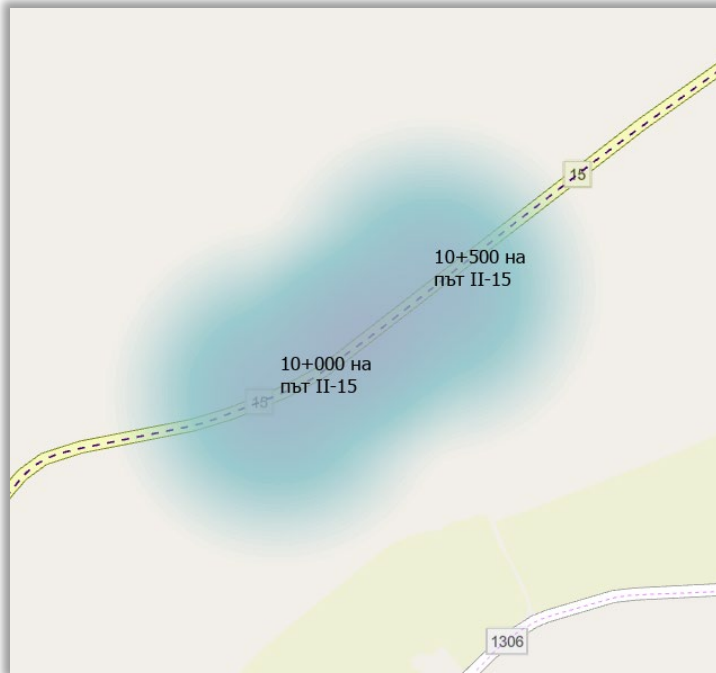
Пътното платно е с две ленти по една във всяка посока. То включва прави участъци, пътни криви, следвани от прави участъци. Настъпили са 12 ПТП, като 11 от тях (92%) са при мокра пътна настилка и при дъждовно време. Коефициентът на аварийност е 42 пъти по-голям от средния за път II-11. При две от произшествията МПС се блъскат в крайпътно дърво, а при 7 се преобръщат извън пътното платно. Състоянието на пътните банкети по дължина на цялата отсечка не отговаря на нормативните изисквания, като банкетите са обрасли с растителност, а дърветата, попадащи в зоната за безопасност, не са обезопасени с ограничителни системи за пътища. Тъй като почти всички ПТП са настъпили върху мокра пътна настилка и превозните средства са напуснали платното за движение, може да се допусне, че е възможно отводняването на пътната настилка не е ефективно.

УЧАСТЪК ОТ КМ 2+600 ДО КМ 6+960 НА ПЪТ II-15



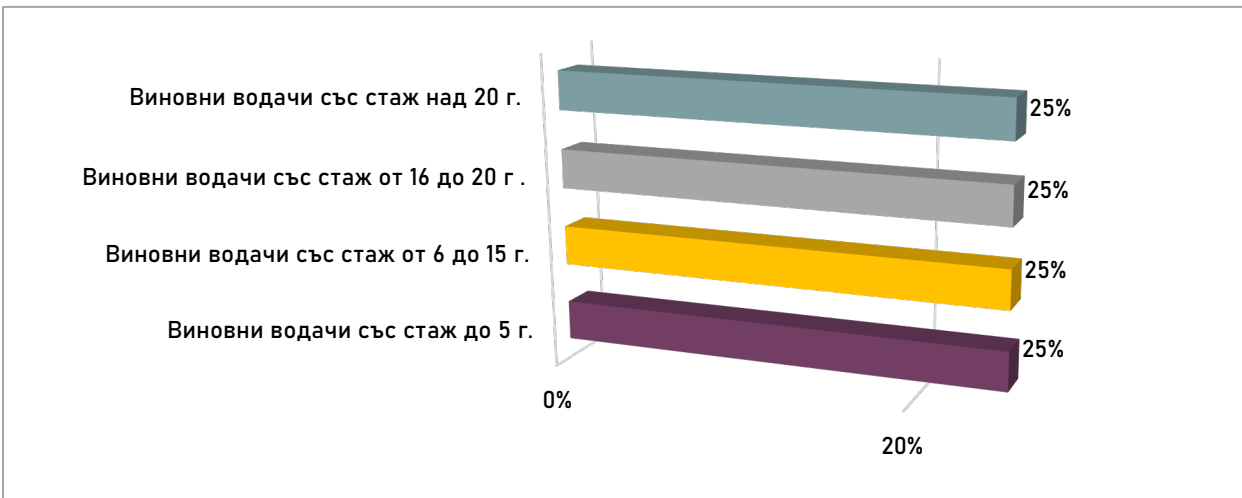
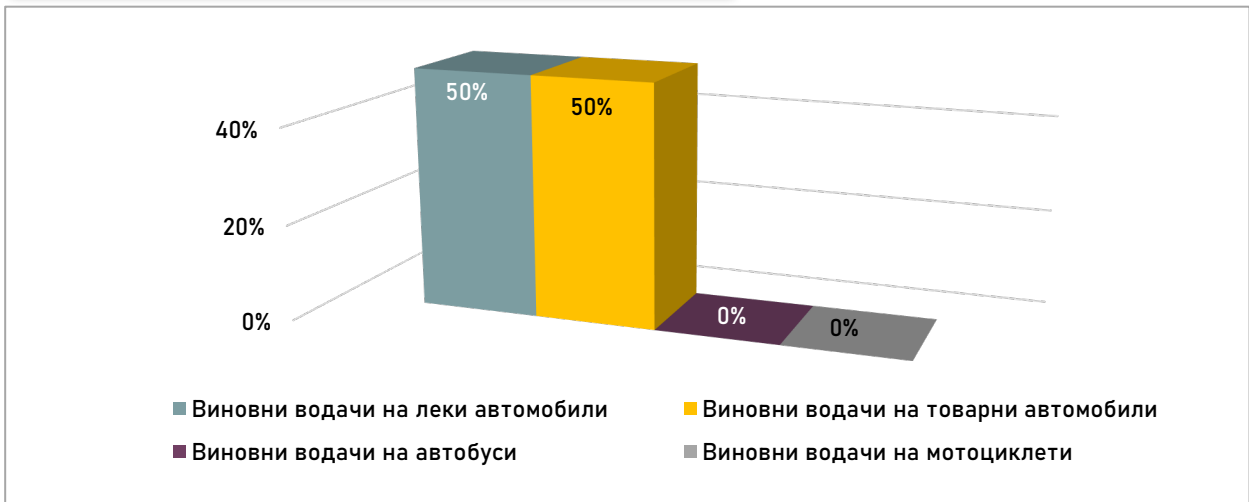
Платното за движение в тази пътна отсечка е с четири ленти, по две във всяка посока, като включва прави участъци и разнопосочни криви. Началото на отсечката е права, която започва след изхода от гр. Враца в посока с. Борован, като в първите 500 метра се движат и ППС от масовия градски транспорт. При км 3+700 е изградено двулентово четириклонно кръгово кръстовище, след което пътят продължава да е с четири ленти с физически разделител при редуващи се разнопосочни криви и надлъжен наклон. От началото на отсечката до км 5+100 лентите за движение са физически разделени, а до края на отсечката при км 6+960 (разклона за с. Чирен) – с пътна маркировка М2. Настъпили са 16 ПТП, като (56%) от тях са върху мокра пътна настилка и при дъжд. Коефициентът на аварийност е близо 6 пъти по-голям от средния за път II-15. Видовете ПТП и нарушенията, вследствие на които са настъпили инцидентите, са разнородни, поради което не може да бъде направен обоснован цялостен извод за вероятните причини. След кръговото кръстовище по цялата дължина до края на отсечката и в двете посоки е налице буйна растителност, намаляваща видимостта на водачите на МПС към пътните знаци. Освен това от двете страни на пътното платно са разположени крайпътни обекти с входи и изходи, някои от които не са сигнализирани с необходимите пътни знаци и маркировка.

УЧАСТЪК ОТ КМ 10+500 ДО КМ 11+000 НА ПЪТ II-15



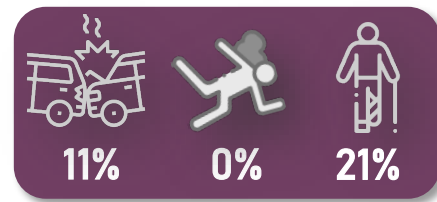
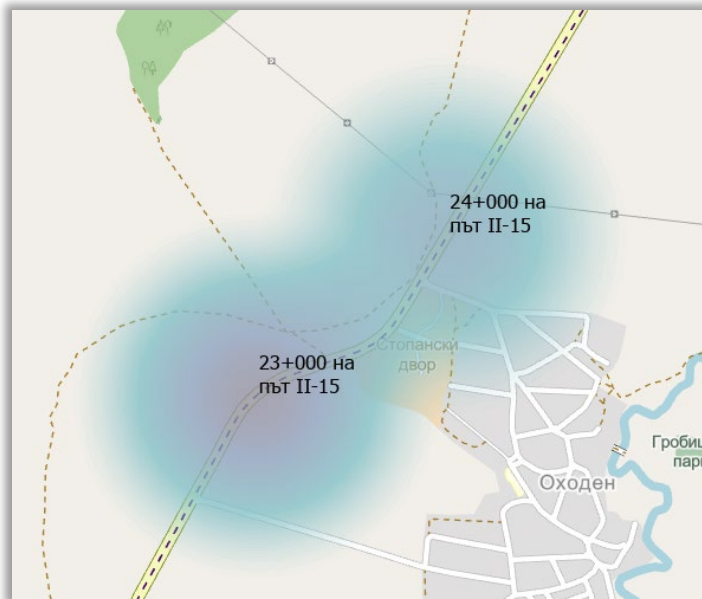
Ur

6.8 ПТП на
1 млн. пропътувани км



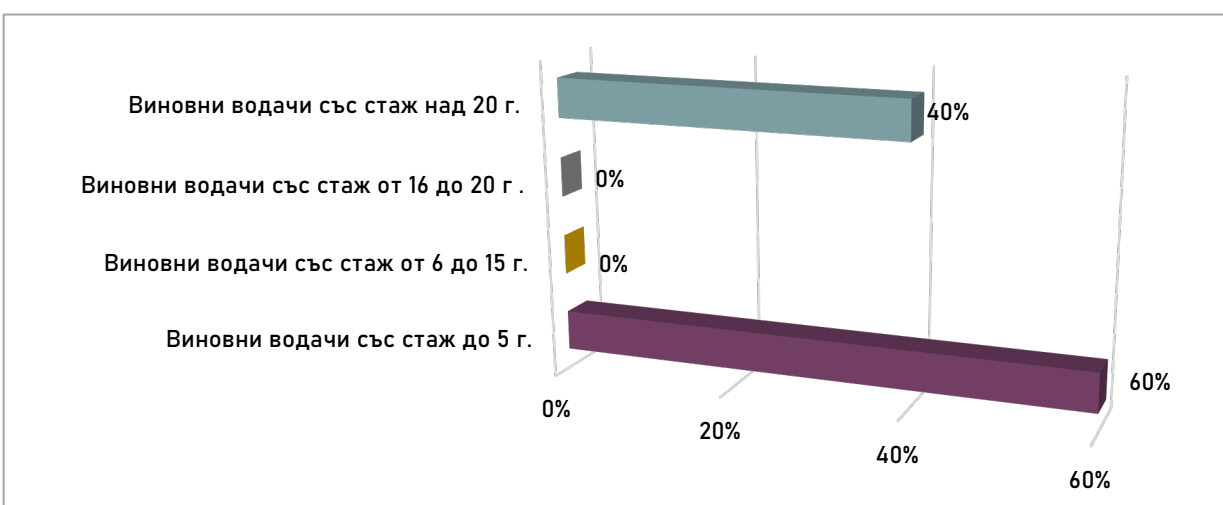
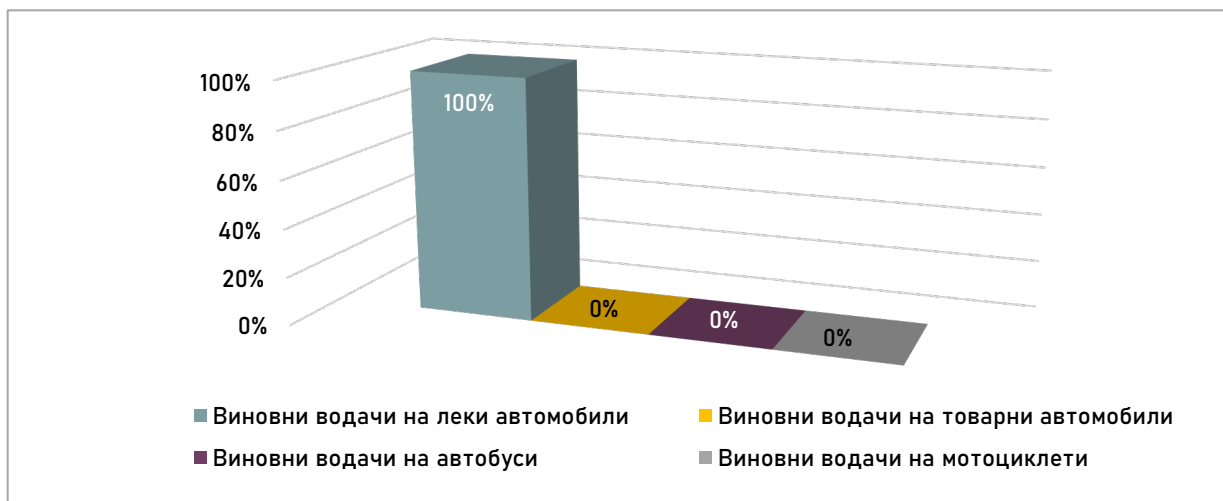
Отсечката е дълга 500 метра и включва прав пътен участък с добра видимост, предполагащо движение с висока скорост. Платното за движение е двупосочно, с по една пътна лента във всяка посока. Пътна маркировка е износена и почти невидима, особено в тъмната част от денонощието, при мокра настилка или при намалена видимост. Зоната за безопасност е обхваната от буйна храстовидна растителност и множество дървета. Настъпили са 4 ПТП, при които са ранени 2 участници в движението. Коефициентът на аварийност е над 13 пъти по-голям от средния за път II-15. При 2 от пътните инциденти МПС се сблъскват странично, при 1 сблъскването е с движещото се отпред МПС, а при 1 – МПС се блъска в дърво.

УЧАСТЪК ОТ КМ 23+000 ДО КМ 24+000 НА ПЪТ II-15



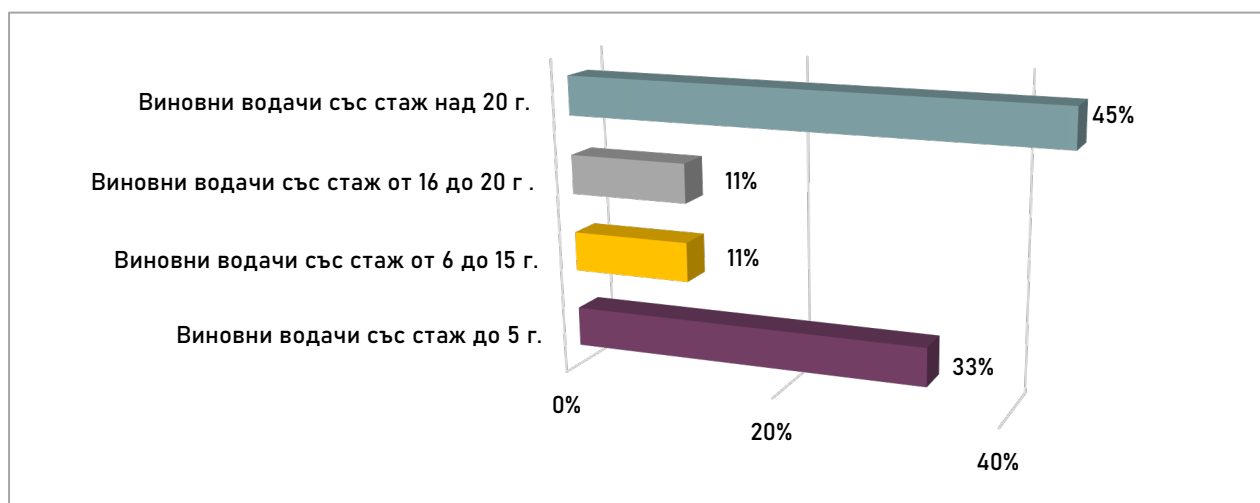
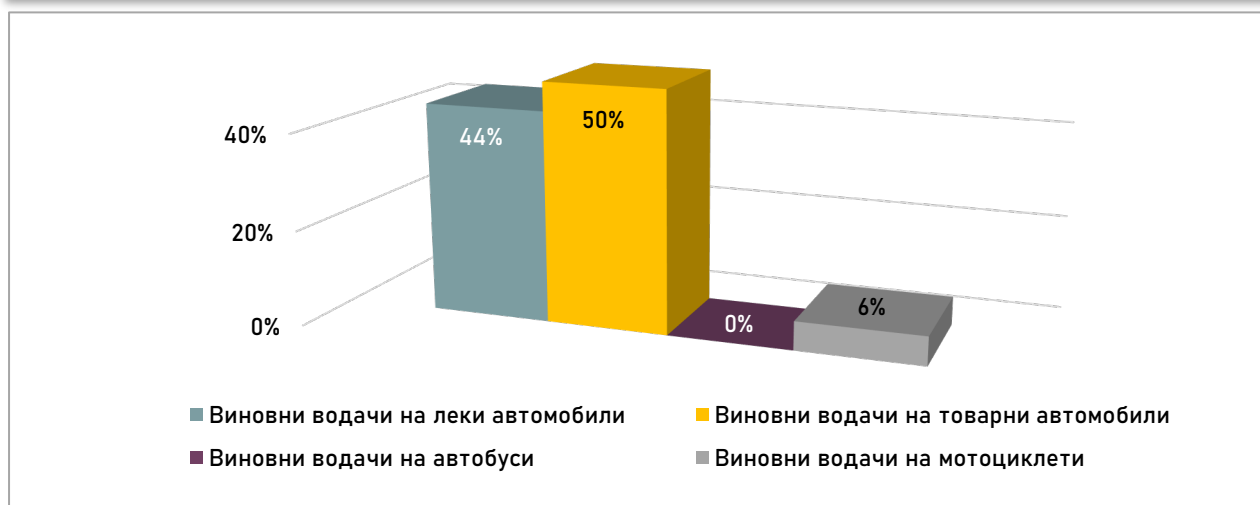
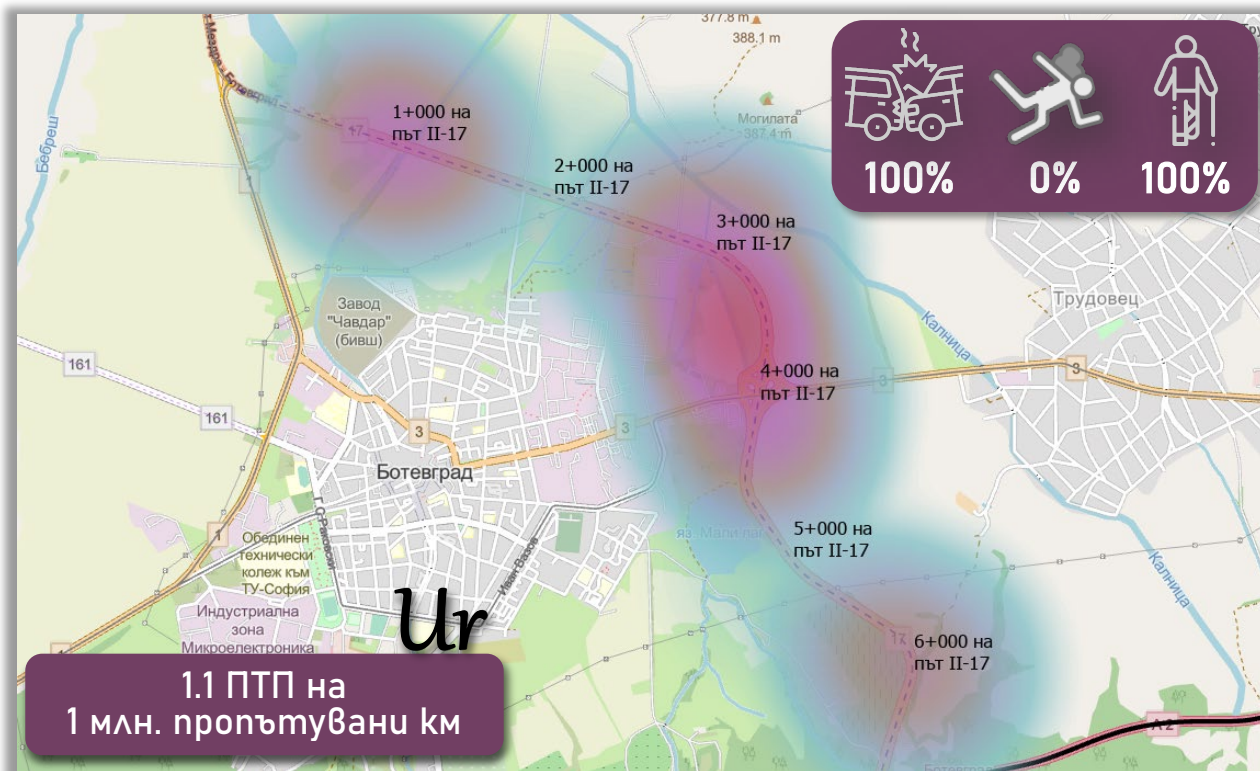
Ur

4.25 ПТП на
1 млн. пропътувани км



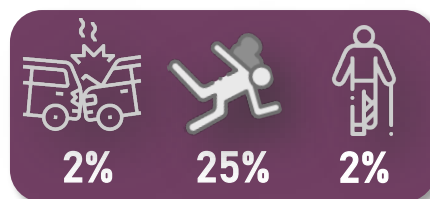
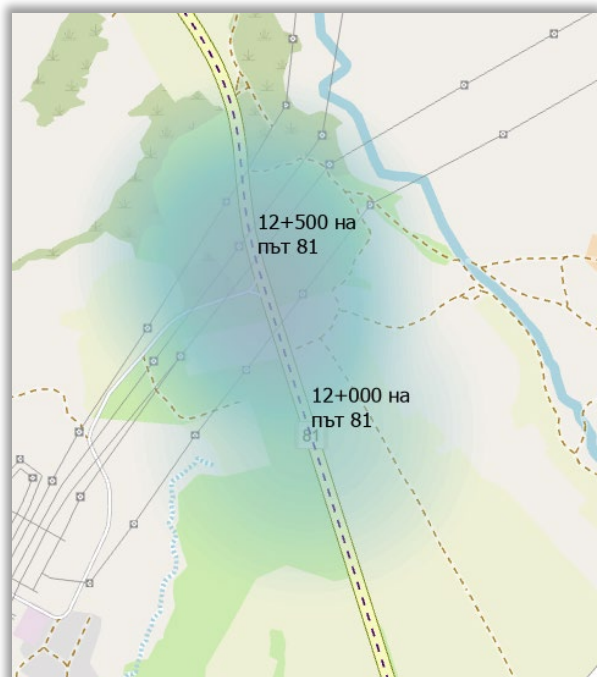
Отсечката е с дължина 1 000 метра и преминава покрай периферията на с. Оходен, като включва пътна крива, обградена от прави пътни участъци. Платното за движение е двупосочно с по една пътна лента във всяка посока. Републиканският път в района на км 23+700 има връзка с уличната мрежа на селото, която не е сигнализирана по никакъв начин. Зоната за безопасност е обхваната от буйна храстовидна растителност и множество дървета, които през голяма част от годината ограничават видимостта на водачите на МПС към пътните знаци, а положената пътна маркировка е износена. Настъпили са 5 ПТП, като при три от тях са ранени 6 участници в движението. Коефициентът на аварийност е над 8 пъти по-голям от средния за път II-15. При всички произшествия са участвали по 1 МПС - леки автомобили. Неблагоприятно е състоянието на пътното покритие за 80% от инцидентите – те се случват върху мокра пътна настилка. Голяма част от ПТП представляват преобръщания на МПС извън пътното платно, като регистрираното нарушение на виновните водачи за всички произшествия е несъобразена скорост.

УЧАСТЪК ОТ КМ 1+000 ДО КМ 6+000 НА ПЪТ II-17



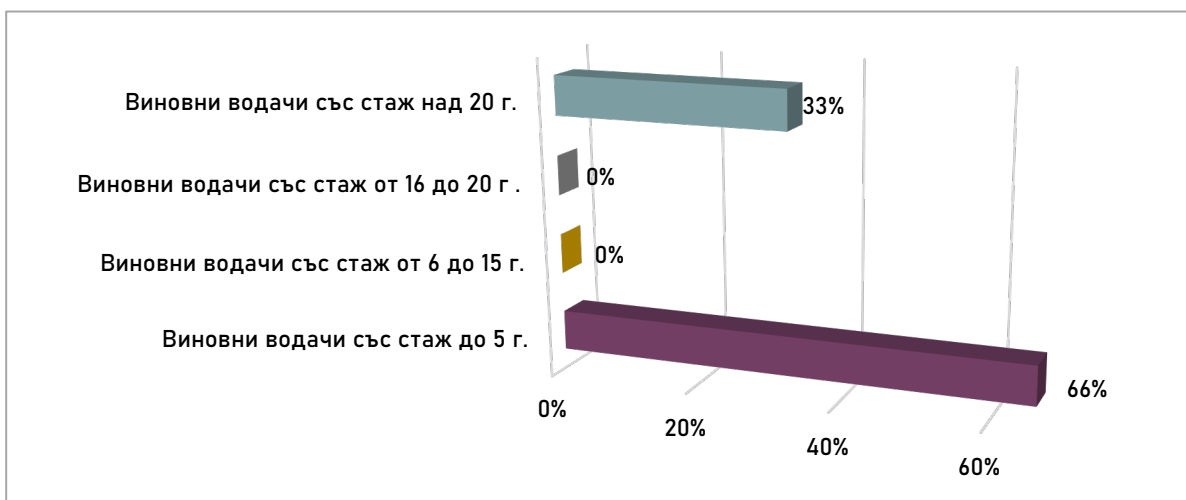
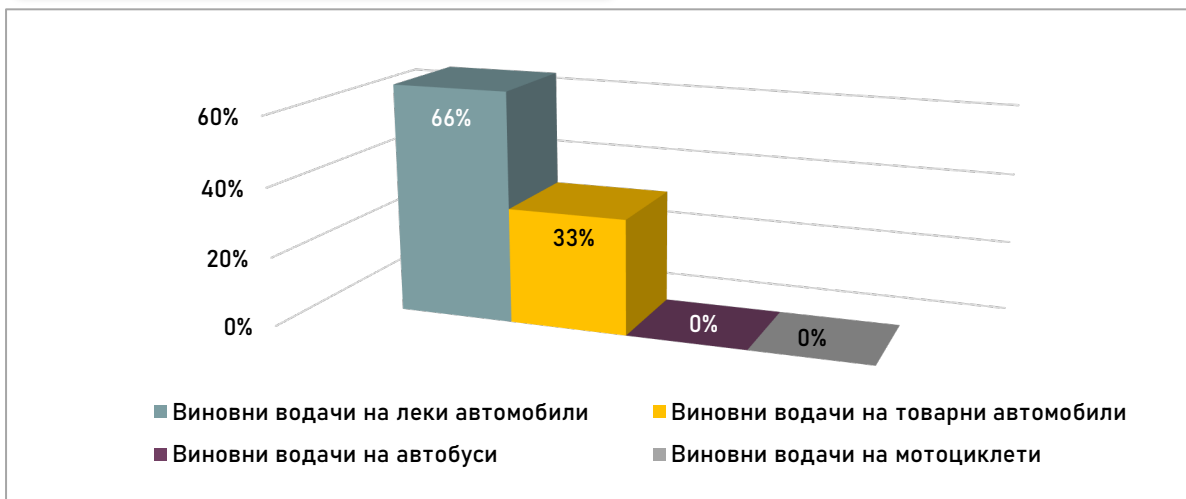
Пътната отсечка е с дължина 5 км, като до км 3+000 отсечката е права и с минимален надлъжен наклон, след което се включват пътни криви, свързани с по-къси прави. Пътят е основната връзка между първокласния път I-1 и АМ „Хемус“, като транзитният поток е с висока интензивност. Пътното платно в разглежданата отсечка е с четири ленти за движение – по две в посока, които са физически разделени с ограничителни системи за пътища (ОСП). За 2022 г., според предоставените данни от АПИ, отводнителните окопи по цялата дължина на отсечката не са почистени и в двете посоки, пътните банкети са обрасли с растителност, а положената пътна маркировка не отговаря на нормативните изисквания. Настъпили са 21 ПТП, при които е ранен 1 участник в движението. Коефициентът на аварийност е близо 1.5 пъти по-голям от средния за път II-17. При 17 от възникналите пътни инциденти (81%) участва само 1 МПС, а 43% от ПТП са причинени от водачи на товарни автомобили. Видовете на произшествията, метеорологичните условия и нарушенията на виновните водачи са разнородни, поради което не могат да бъдат направени конкретни обобщени изводи.

УЧАСТЪК ОТ КМ 12+000 ДО КМ 12+500 НА ПЪТ II-81



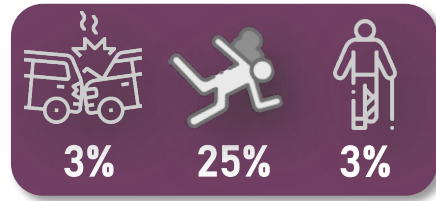
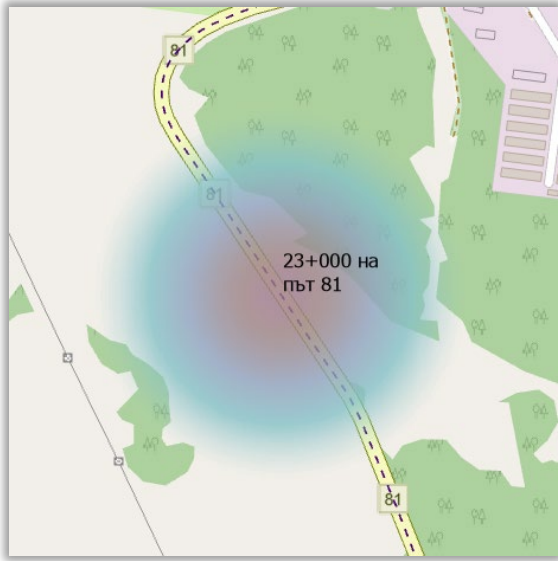
Ur

4.22 ПТП на
1 млн. пропътувани км



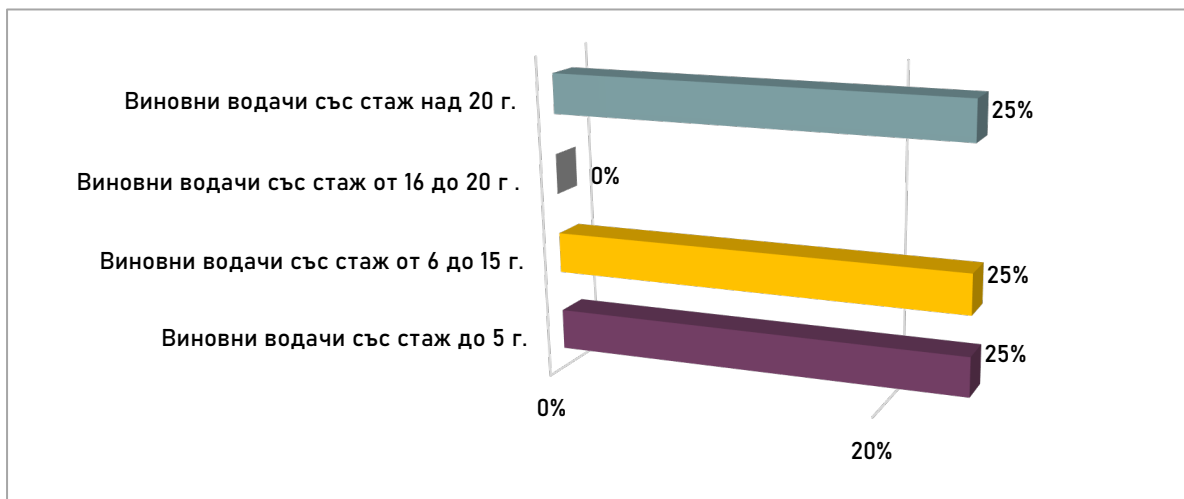
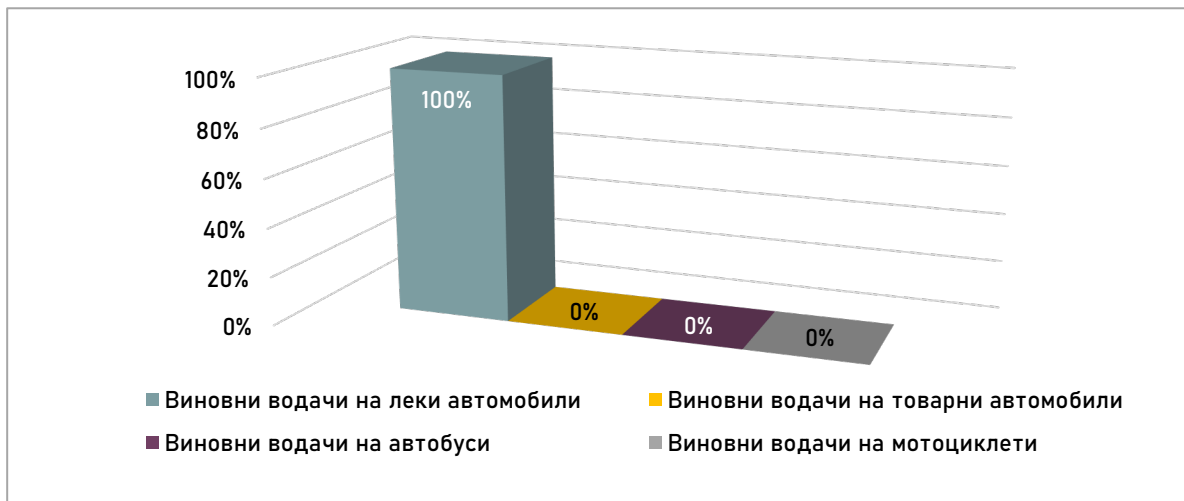
Пътната отсечка от път II-81 представлява права, следвана от крива с плавен радиус, считано по посока на нарастване на километража. На границата между правата и кривата, отново в същата посока, отляво, има Т-образно кръстовище, оформено с клонове за вливане по и за отливане от движението по път II-81. Левия завой е забранен със знак Г1 (движение само направо след знака). В пътната отсечка са настъпили 3 ПТП, в едно от които е загинал 1 участник в движението е ранен 1. Коефициентът на аварийност за участъка е 7 пъти по-голям от средния за път II-81. Всички ПТП, настъпили в участъка, са регистрирани в обхвата на вече описаното триклонно кръстовище. Само в едно от произшествията – между два товарни и лек автомобил, са регистрирани пострадали участници в движението.

УЧАСТЪК НА КМ 23+000 НА ПЪТ II-81



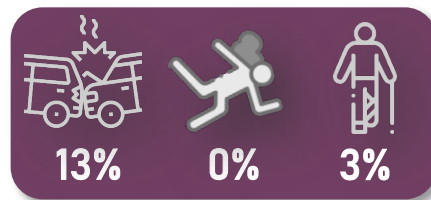
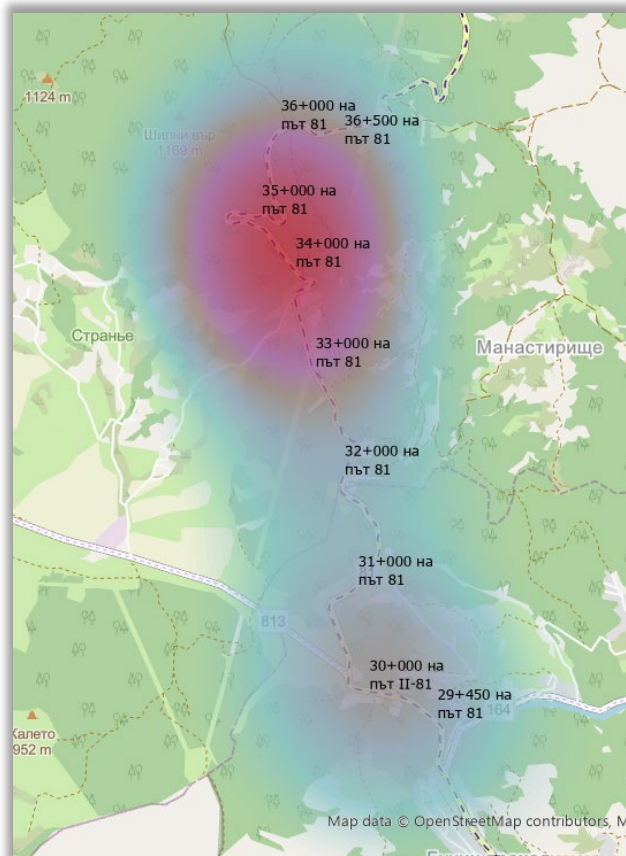
Ur

28.11 ПТП на
1 млн. пропътувани км



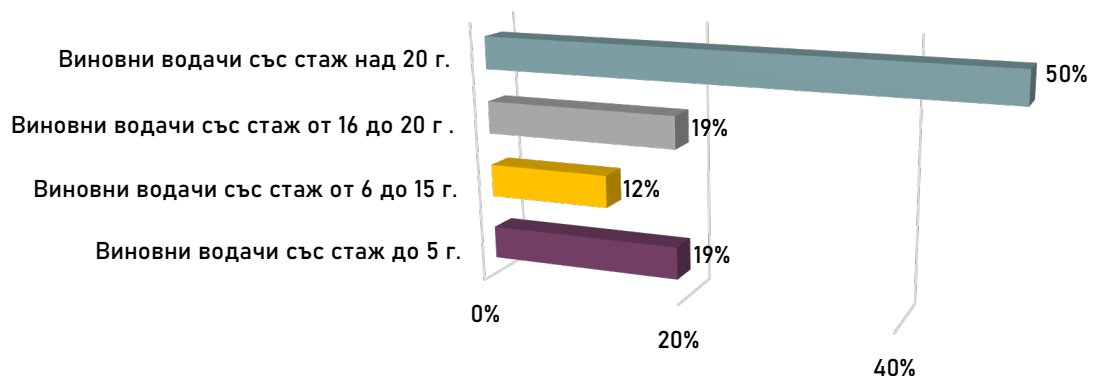
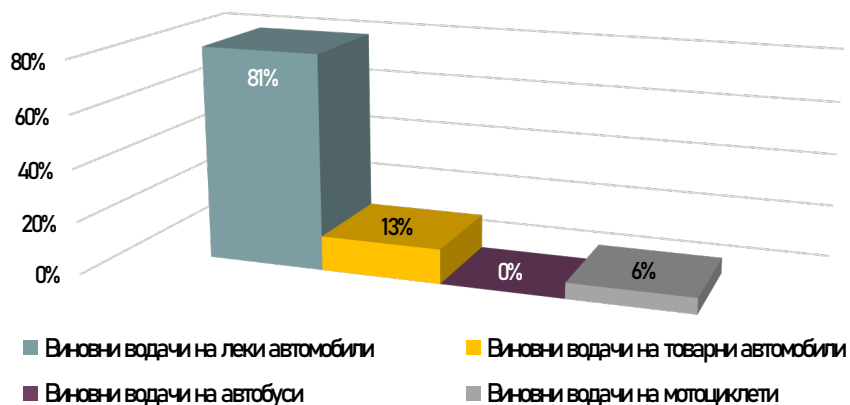
Отсечката от пътя е права, непосредствено преди пътна крива, сигнализирана с пътни знаци и ограничение на скоростта 40 км/час. В пътната отсечка е монтиран знак А21 (възможна е поява на домашни животни). В разглежданата отсечка са настъпили 4 ПТП с 1 загинал и 1 ранен участник в движението. При един от тези инциденти е регистрирано блъскане на животно. Коефициентът на аварийност за участъка е над 46 пъти по-голям от средния за път II-81, означаващо концентриране на произшествията на едно и също място от пътя. При три от произшествията участва по 1 МПС. Едно от тях е настъпило в кривата с малък радиус, като в него има пострадали лица, а в правата част от пътната отсечка се случва ПТП без пострадали лица – с три леки автомобила, причинено от неправилно изпреварване.

УЧАСТЪК ОТ КМ 29+450 ДО КМ 36+500 НА ПЪТ II-81



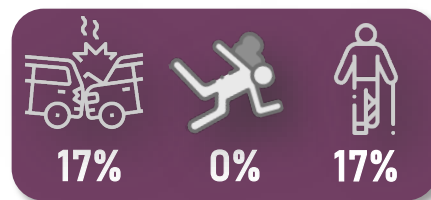
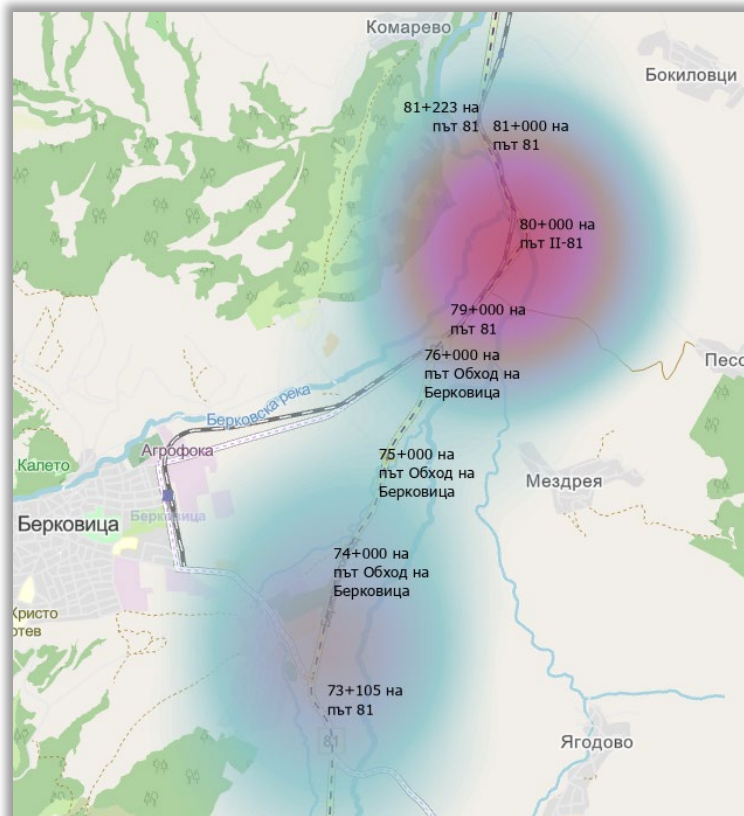
Ur

1.59 ПТП на
1 млн. пропътувани км

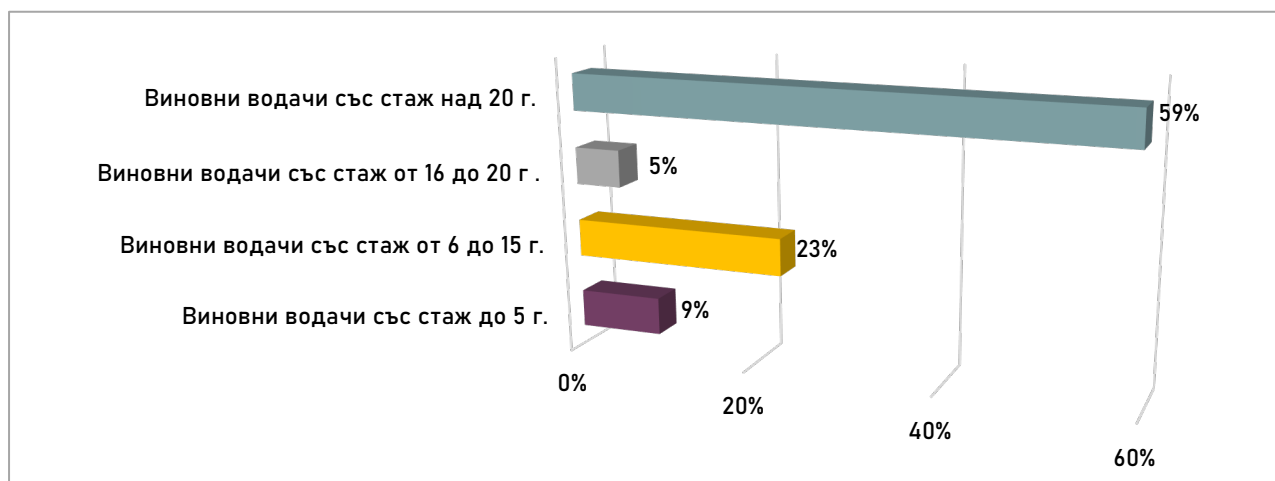
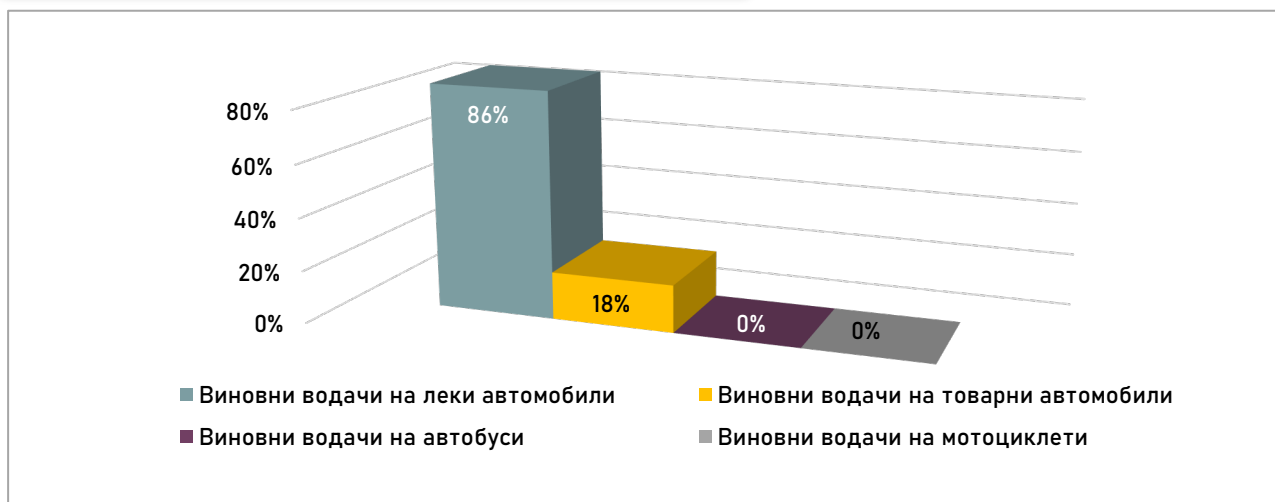


Началото на отсечката започва след края на с. Бучин проход и е типична част от планински път с няколко много остри завой с въведено ограничение на скоростта 40 км/ч. На км 34+600 е монтиран знак А 40 (Внимание, участък с концентрация на пътнотранспортни произшествия) и табела Т2 за дължина 1 500 м. В пътната отсечка са настъпили 16 ПТП, при които са ранени 2 участника в движението. Коефициентът на аварийност за участъка е близо 3 пъти по-голям от средния за път II-81. Значим е делът на произшествията – 44%, за които за място на настъпване е въведена сигнатурата „друго място“, а за други 25% – „няма информация“. Делът на ПТП с участието на 1 ППС е 44%, като при тях е ранен един пътник. При 25% от пътните инциденти ПС са се преобърнали извън пътното платно, поради несъобразена скорост с пътните условия (в крива с надлъжен наклон), а при почти 20% ПС са се блъснали в крайпътен обект.

УЧАСТЪК ОТ КМ 73+105 ДО КМ 81+223 НА ПЪТ II-81

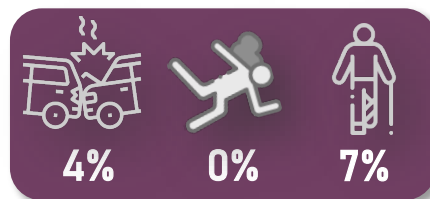
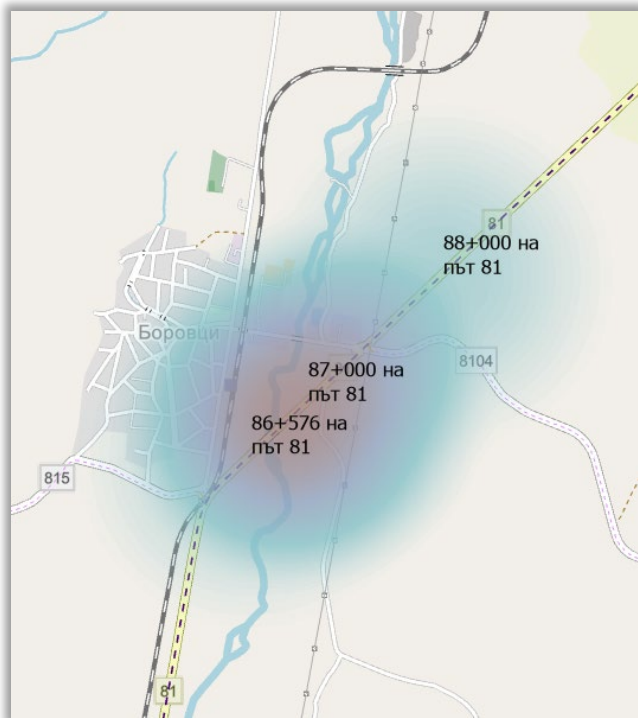


Ur
1.9 ПТП на
1 млн. пропътувани км



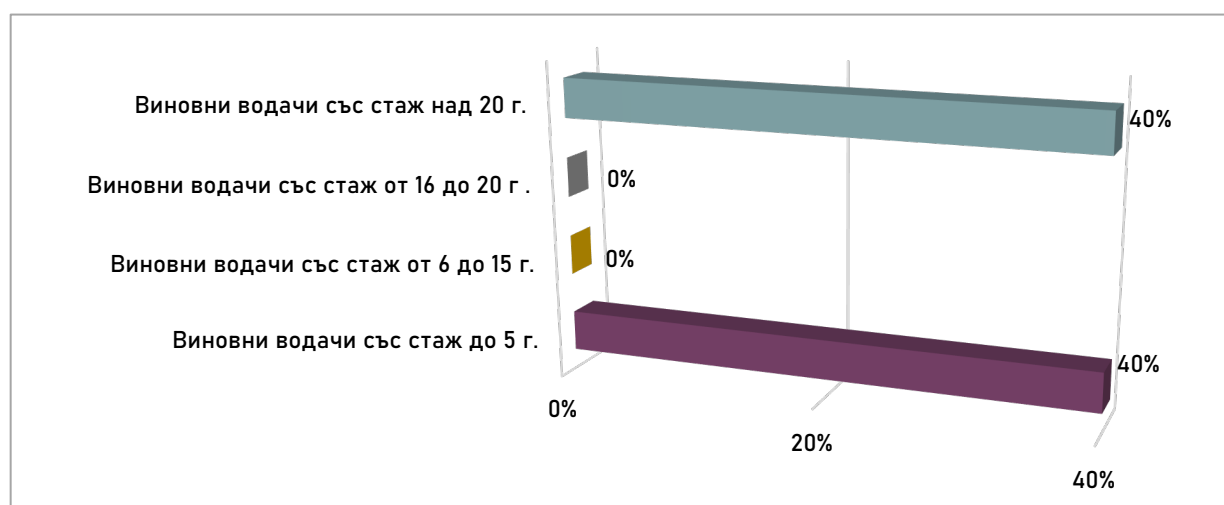
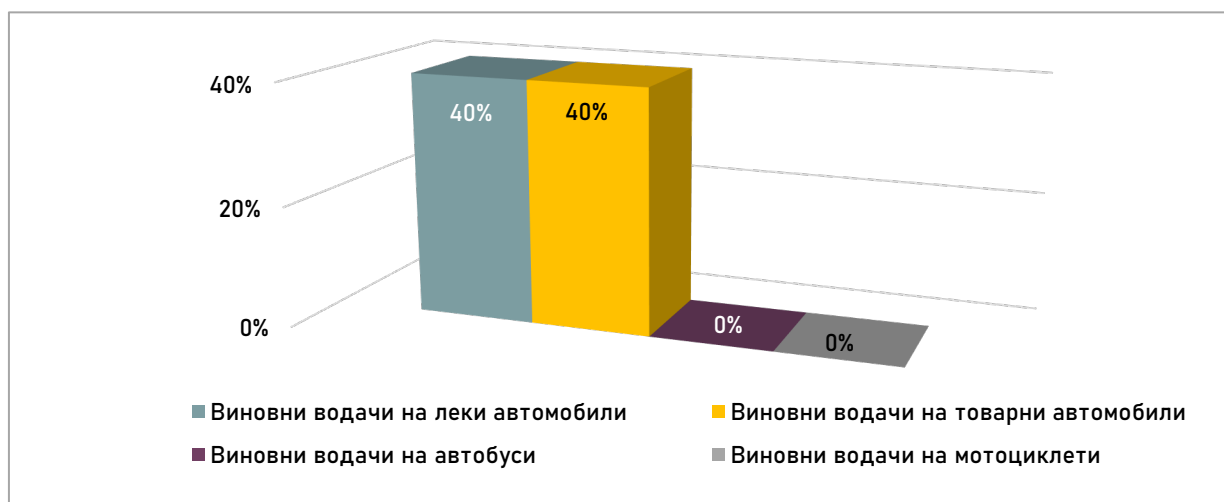
Отсечката започва малко преди първото кръстовище за гр. Берковица, като включва още две кръстовища за града, и се състои от поредица от пътни прави и криви с различни радиуси при въведено ограничение на скоростта 40 км/ час. В пътната отсечка е налице голяма разлика между възможните скорости на движение и максимално разрешените (между 40 км/час и 50 км/час). Настъпили са 22 ПТП, при които са ранени 10 участници в движението. Коефициентът на аварийност за участъка е малко над 3 пъти по-голям от средния за път II-81. При почти 2/3 от възникналите ПТП (64%) участва 1 ППС. Половината от инцидентите от тази група представляват блъскания на МПС в крайпътен обект поради движение с несъобразена скорост с пътните условия. За почти 6/10 от произшествията в специализираната АИС няма информация за мястото на настъпване на ПТП. Последното затруднява анализа на пътните условия и посочване на възможностите за подобряването им. За 33% от произшествията липсват данни за състоянието на пътната настилка, при повече от 30% от ПТП пътната настилка е суха, при почти 18% настилка е мокра.

УЧАСТЪК ОТ КМ 86+576 ДО КМ 88+000 НА ПЪТ II-81



Ur

2.47 ПТП на
1 млн. пропътувани км



Пътната отсечка е с дължина 1,424 км и започва от кръстовището за гр. Чипровци, преминава през кръстовището за с. Боровци и с. Замфирово и продължава в дълъг прав участък. Кръстовището е добре проектирано и обезопасено. Правата част от отсечката създава представа за тесен път поради факта, че ограничителните системи за пътищата (ОСП-мантинели), ограждащи платното за движение, са близко до линиите, очертаващи платното за движение. Липсват банкети и в случай на аварийно спиране МПС заема част от активната лента за движение, което създава опасност за настъпване на ПТП. В пътната отсечка са възникнали 5 ПТП, при които са ранени 4 участници в движението. Коефициентът на аварийност за отсечката е 4 пъти по-голям от средния за път II-81. Кръстовището за гр. Чипровци е място на две от произшествията, правият участък – на едно, липсва информация за местоположението на две ПТП.

АМ „Хемус“

Предвид релефа на пътя и множеството виадукти ПТП са настъпили при различни пътни условия. Инцидентите са възникнали основно през светлата част от денонощието, както по мокра, така и по суха пътна настилка. Значителен е броят на произшествията при валежи от дъжд или сняг. Наблюдават се участъци с компроментирана пътна настилка, което в комбинация с движението с несъобразена скорост предполага настъпването на тежки инциденти. ПТП представляват най-вече сблъскване между МПС и движещите се пред тях ППС в резултат на движение с несъобразена скорост, внезапна промяна посоката на движение, неправилно преминаване в съседна лента, неспазване на дистанция. Не могат да се пренебрегнат и предпоставките за нарушаване на условията за движение, създадени от извършваните ремонтни дейности и въведените временни ограничения за движението.

Първокласна пътна мрежа

Повечето ПТП са сблъсквания между МПС, следвани от сблъсъци в крайпътно съоръжение, преобръщания на МПС извън пътното платно, сблъсъци в предпазна ограда и в препятствие на пътя. Произшествията са настъпили основно през светлата част от денонощието, при ясно време, на прав пътен участък и по мокра пътна настилка. Регистрират се движение с несъобразена скорост, отнемане на предимство на ППС, неспазване на дистанция между ПС и навлизане в лентата за насрещно движение. Повечето ПТП по пътищата от първи клас са причинени от водачи на товарни автомобили. Последните, изчакващи на платното за движение при образуването на опашки на ГКПП „Дунав мост 2“ при гр. Видин, както и липсата на обособени паркинги, са фактори, утежняващи пътните условия.

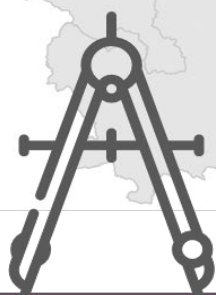
Второкласна пътна мрежа

ПТП най-често настъпват поради движение с несъобразена скорост, отнемане на предимство, навлизане в лентата за насрещно движение, неправилно изпреварване и неспазване на дистанция. Произшествията основно представляват сблъсквания между МПС, сблъсъци на МПС в крайпътно съоръжение, в скат, в дърво, и преобръщания на МПС извън пътното платно. Пътните инциденти са настъпили предимно през светлата част от денонощието, по суха пътна настилка, при ясно време и в пътни криви. Само за участъка от второкласния път II-11 произшествията настъпват по мокра пътна настилка и при дъжд. Преобладават ПТП, причинени от водачи на товарни автомобили.

Мерки за подобряване на пътната безопасност в направлението:

- Извършване на оглед на участъците от страна на АПИ за установяване състоянието на пътната настилка и планиране на съответните мерки за подобряването ѝ.
- Почистване на пътните банкети, обрасли с буйна растителност и дървета, ограничаващи видимостта на водачите на МПС към вертикалната сигнализация.
- Подновяване на пътната маркировка за недопускане на ПТП при лоши метеорологични условия и мокра пътна настилка.
- Подобряване на контрола спрямо водачите на товарни автомобили, движещи се по първокласната пътна мрежа, от страна на компетентните органи.
- Изграждане и обособяване на места за паркиране и изчакване от водачите на товарни автомобили, които да не затрудняват движението и да не създават предпоставки за настъпване на ПТП.

СОФИЯ - РУСЕ



623.1 км



14%



71%



15%

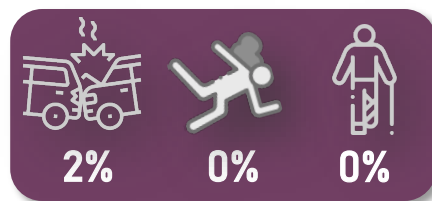
Показател за аварийност

0.62 – 7.94 ПТП на
1 млн. пропътувани км

Път	ПТП	Загинали	Ранени
АМ "Хемус" (част)	198	3	21
I-3	171	8	65
I-4 (част)	158	10	70
I-5 (част)	156	17	59
II-13 (част)	22	3	11
II-35 (част)	52	2	33
Общо	757	43	259

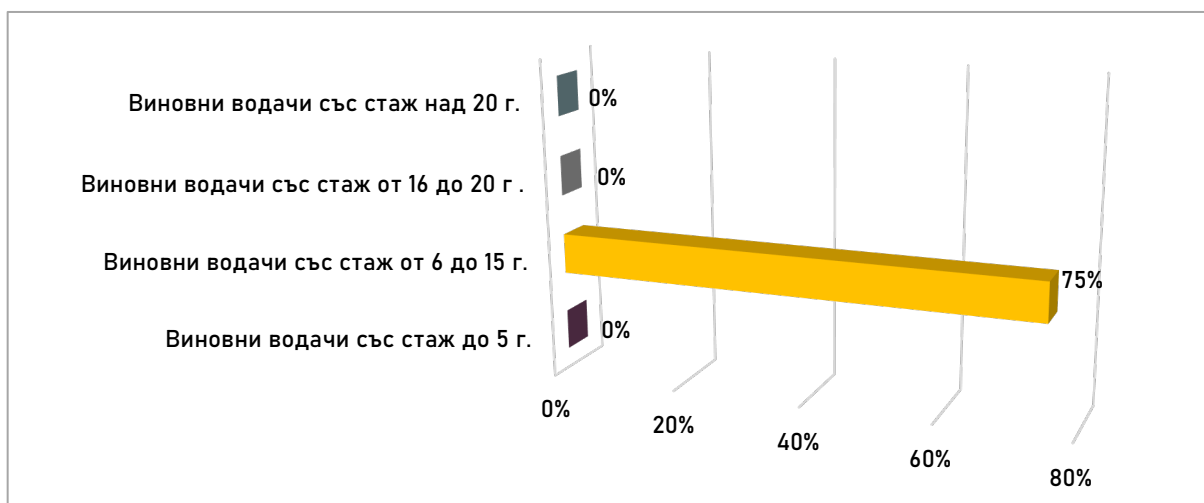
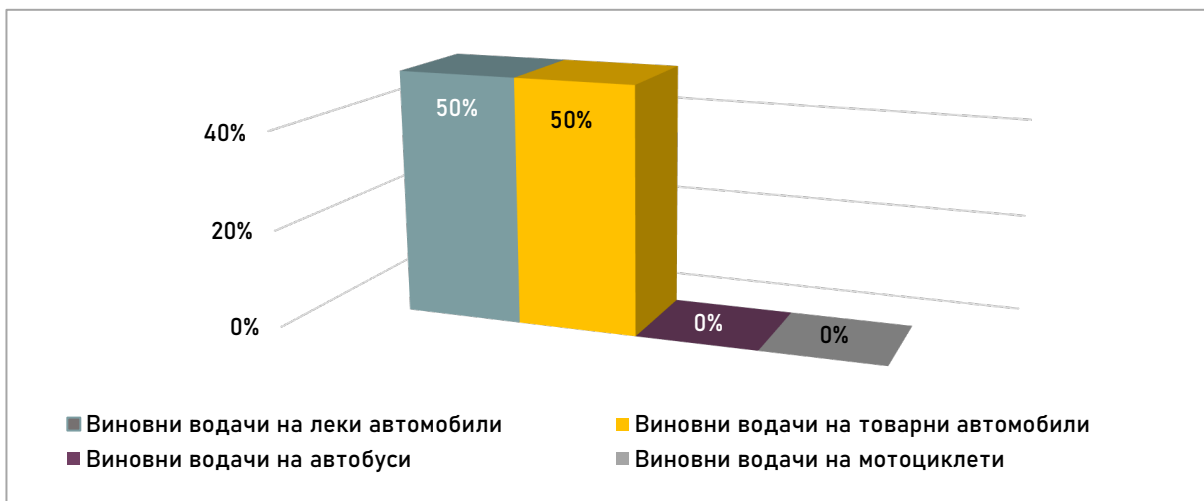
НАПРАВЛЕНИЕ 3: изследвани са пътища с обща дължина 620,9 км, които обединяват транспортните потоци по участъци от АМ „Хемус“, път I-3, път I-4, път I-5 и от пътища с второкласната пътна мрежа. Видът на пътното платно варира от тип за двулентови пътища с двупосочно движение до автомагистрален. Според своите състав и цели, по направлението се отчита засилено товарно и туристическо транзитно движение. Характерно е разделянето на движението на два основни потока, преминаващи по пътища I-3 и I-4. Делът на товарните автомобили по път I-3 е значително по-голям, отколкото по път I-4. Участъкът по АМ „Хемус“ съвпада с описания в предишното направление. Пътната отсечка от км 8+000 до км 13+000 по път I-4 е с променлив релеф и поредица от пътни криви с надлъжни наклони, а от км 16+000 до км 59+000 пътят преминава през равнинен терен и през няколко населени места. Дългите прави и сравнително високата интензивност на движение са предпоставка за често предприемане на изпреварвания, в повечето случаи едновременно на няколко МПС. Път I-3 преминава през сравнително равнинен терен, като се характеризира с дълги прави с двупосочно движение, с изключение на отсечката между км 142+000 до км 158+000 (в района на гр. Луковит), където пътят преминава през населени места и е с променлив релеф с поредица от пътни криви с надлъжни наклони. Първокласният път I-5, в участъка от гр. Велико Търново до гр. Русе, в голямата си дължина преминава през разнообразен релеф и пресича множество населени места. В отсечката между гара Бяла и гр. Русе на места е изградена трета лента за изпреварване. Поради високата среднодневна интензивност на движението с преобладаващ дял на товарни превозни средства, по пътя често се извършват изпреварвания, при които водачите на МПС навлизат в лентата за насрещно движение. Останалите пътища в направлението са второкласни, като най-натоварените са тези от тях, които свързват областните градове Плевен и Ловеч, както и в посока пристанищния гр. Никопол. В направлението са изследвани 6 пътя от РПМ, представени по-горе таблично. От тях за 2022 г. са определени 10 пътни отсечки с увеличен брой ПТП, както следва: 3 отсечки по АМ „Хемус“ от км 0+000 до км 34+000, описани в Направление 2 „София – Северозападна България“ и други, които са:

УЧАСТЪК ОТ КМ 77+700 ДО КМ 77+900 НА ПЪТ I-3



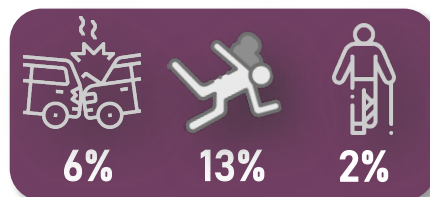
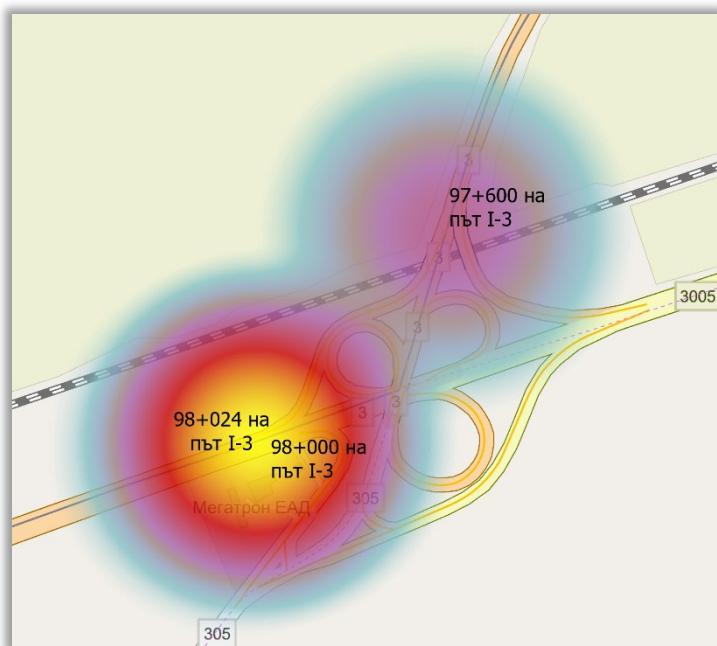
Ur

7.94 ПТП на
1 млн. пропътвани км



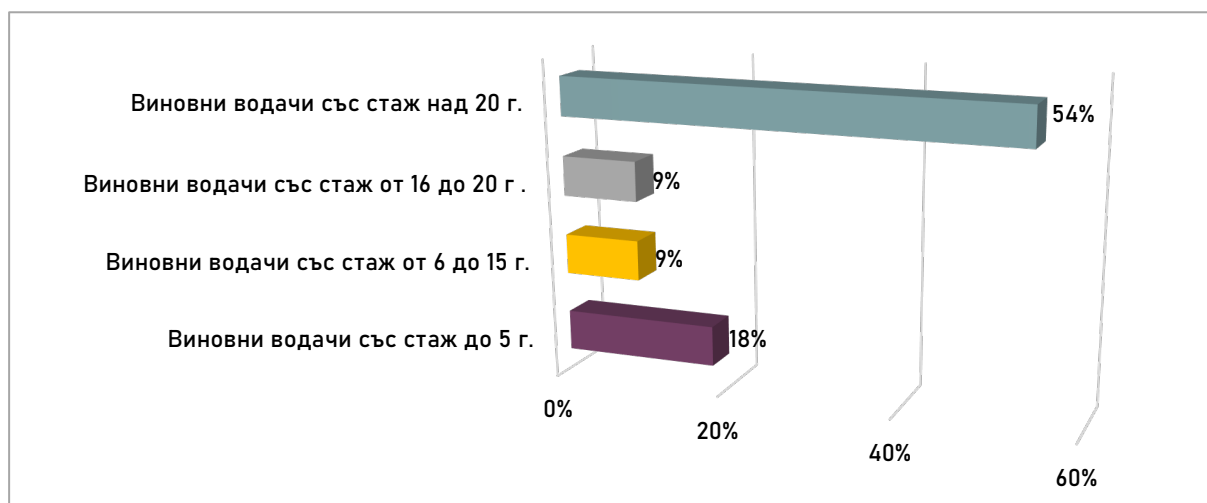
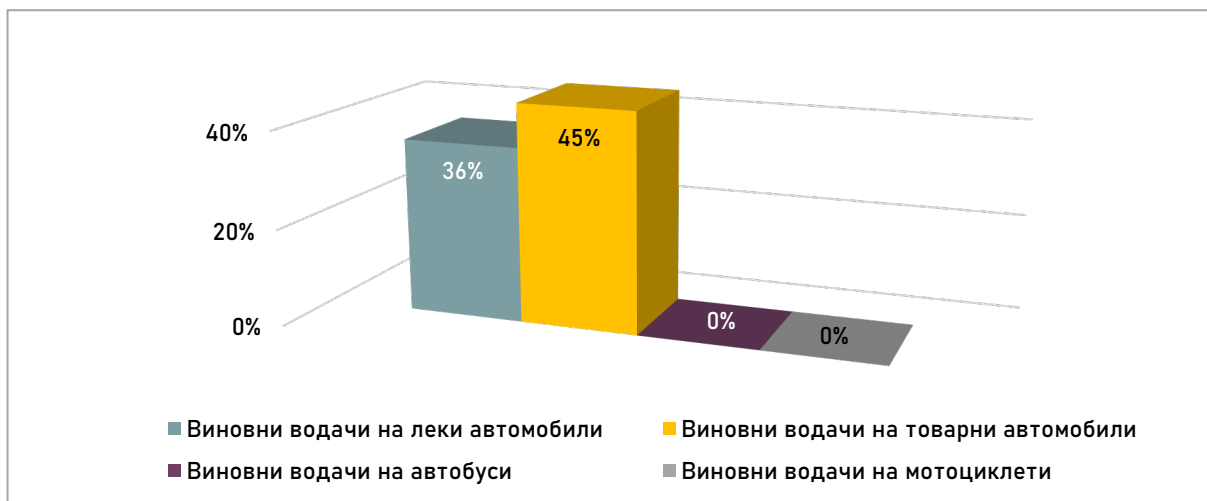
Отсечката е с дължина 200 метра, като в тази зона попада връзката с общинския път за с. Гривица. По първокласния път е обособена отделна лента за завиване наляво, но самата връзка е изградена в крива, което в комбинация с растителността в зоната на кръстовището до известна степен възпрепятства видимостта на водачите. През 2022 г. в пътната отсечка са настъпили 4 ПТП с материални щети, половината от които са причинени от водачи на товарни автомобили. Половина от пътните инциденти възникват поради неспазване на необходимата дистанция. Коефициентът на аварийност е над 23 пъти по-голям от средния за път I-3.

УЧАСТЪК ОТ КМ 97+600 ДО КМ 98+024 НА ПЪТ I-3



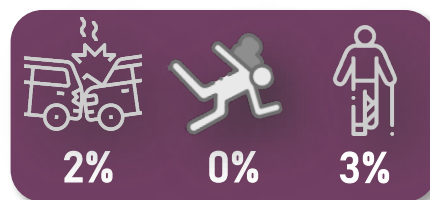
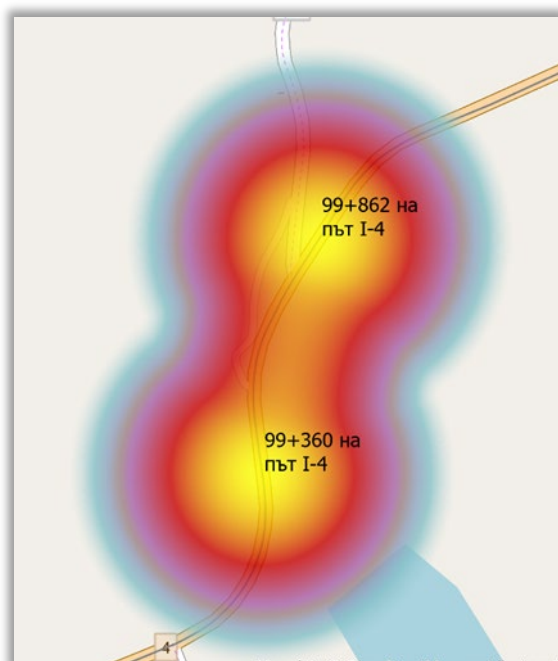
Ur

5.43 ПТП на
1 млн. пропътувани км



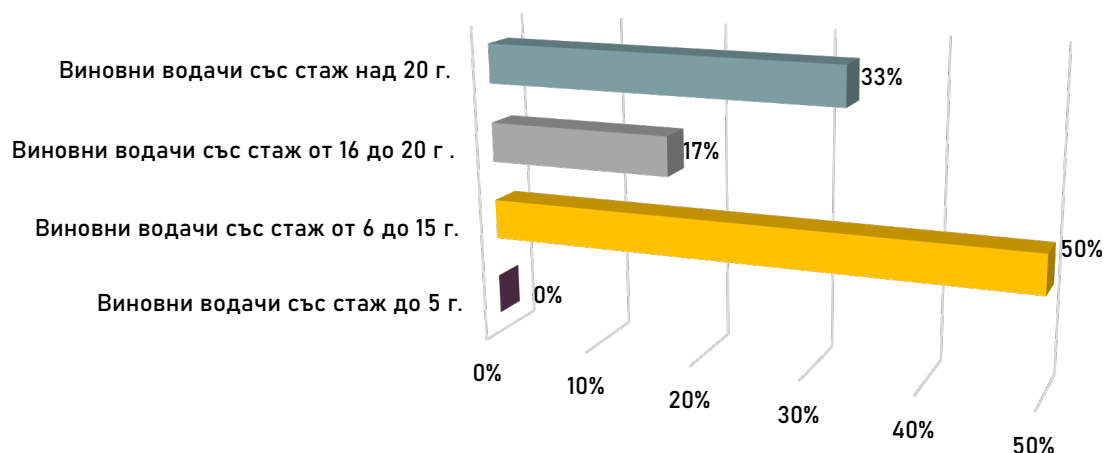
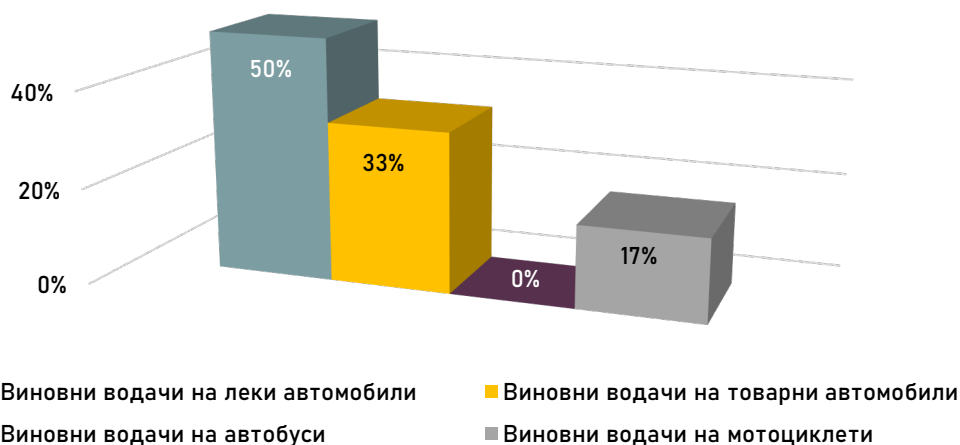
Пътната отсечка е с дължина 424 м и започва с крива с голям радиус и преминава пътен възел, който разпределя транспортните потоци около гр. Плевен. Налице е сигнализация с пътни знаци А40 (Участък с концентрация на ПТП), но пътната настилка е компрометирана, с множество неравности, а пътната маркировка – износена. Въведено е ограничение на скоростта от 60 км/ч в самия пътен възел, а не преди навлизането в него. През 2022 г. в пътната отсечка са настъпили 11 пътнотранспортни произшествия, при които е загинал 1 участник в движението като пешеходец и 1 е ранен. Коефициентът на аварийност е близо 16 пъти по-голям от средния за път I-3. Почти половината от възникналите инциденти (45%) са причинени от нарушения на водачи на товарни автомобили, като същият е делът на ПТП, в които е участвало само 1 МПС. Регистрираната причина за 73% от ПТП е несъобразената скорост или неспазването на дистанция. Необходимо е пътната настилка по цялата дължина на отсечката да бъде преасфалтирана и скоростта да бъде ограничена с пътни знаци и с други нормативно позволени средства, като пътните знаци за ограничаване на скоростта бъдат монтирани непосредствено преди навлизането в сигнализирания участък с пътен знак А40.

УЧАСТЪК ОТ КМ 99+360 ДО КМ 99+862 НА ПЪТ I-4



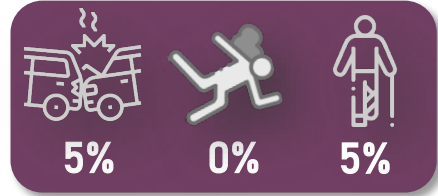
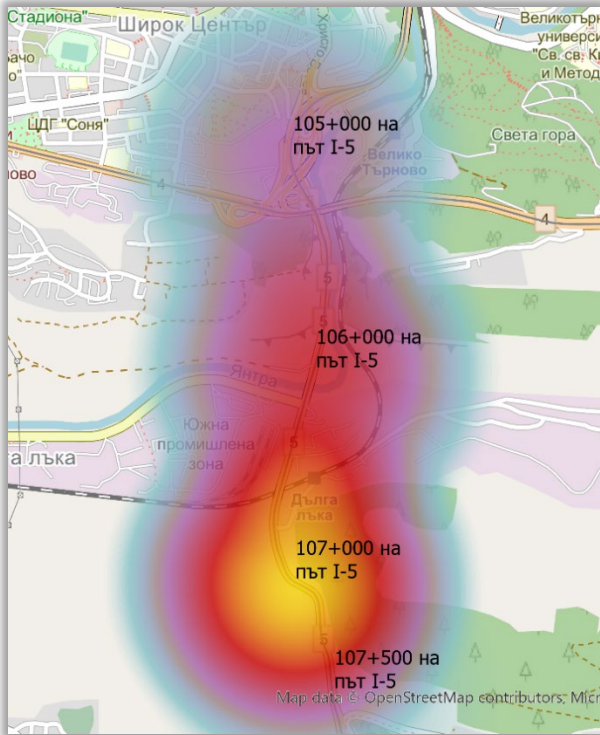
Ur

4.48 ПТП на
1 млн. пропътувани км

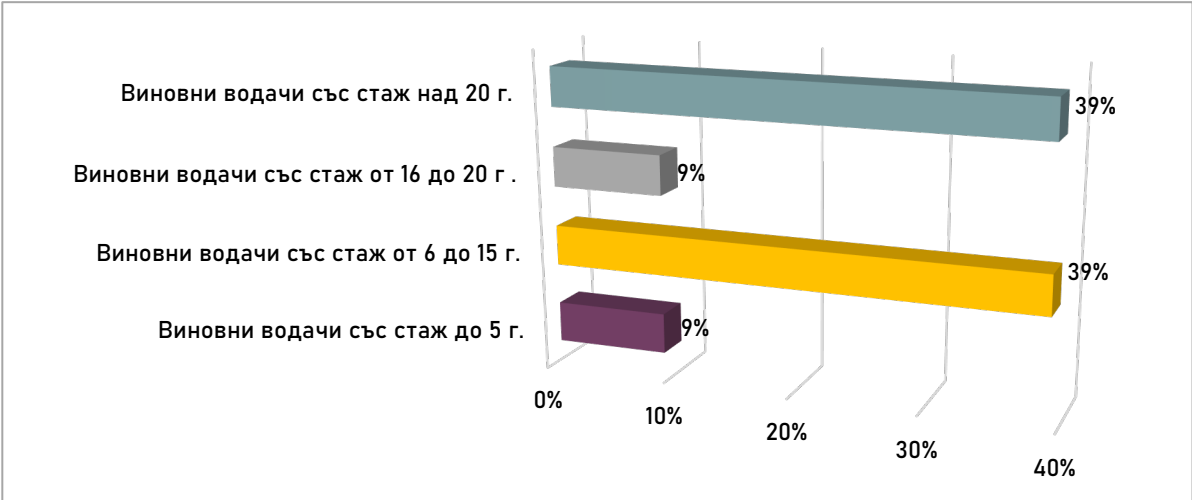
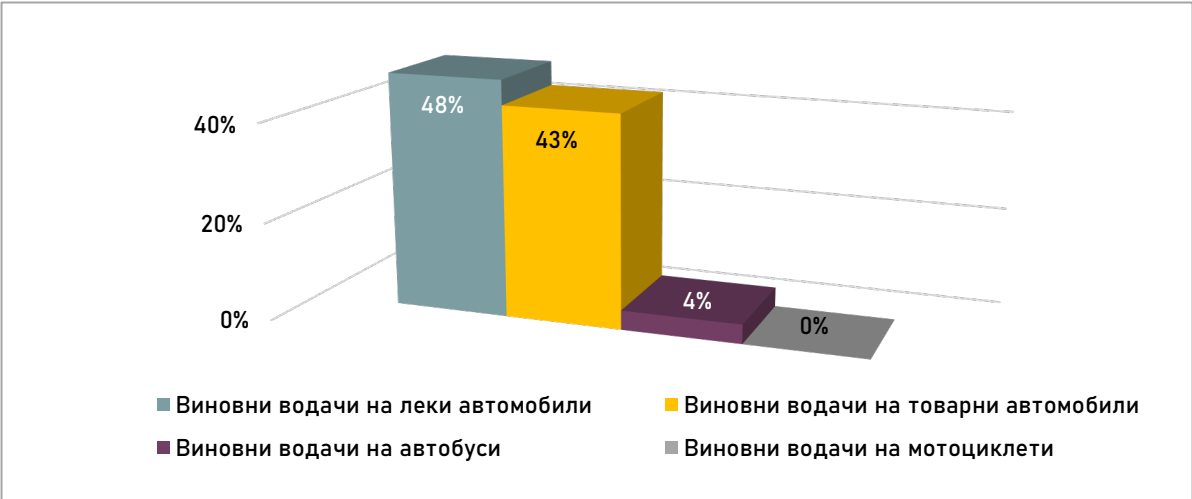


Отсечката е с дължина 500 м и включва разнопосочни пътни криви с надлъжен наклон и триклонно кръстовище на път I-4 с третокласен път III-405. Пътят е с висока интензивност на движението, особено през летните месеци, тъй като е най-пряката връзка между гр. София и северното Черноморие. Пътната настилка в отсечката е в сравнително добро състояние, но положената маркировка в зоната на кръстовището е износена и на места невидима за водачите на ППС. В пътната отсечка са настъпили 6 ПТП, при три от които са ранени 3 участници в движението. Коефициентът на аварийност е близо 10 пъти по-голям от средния за път I-4. Половината от пътните инциденти са възникнали върху мокра пътна настилка. При 2/3 от произшествията е участвало 1 МПС, като най-вероятно поради несъобразена скорост водачите са загубили контрол над движението на ПС, напуснали са платното за движение и са се блъснали в крайпътно дърво или скат.

УЧАСТЪК ОТ КМ 105+000 ДО КМ 107+500 НА ПЪТ I-5

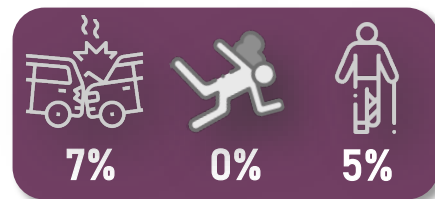
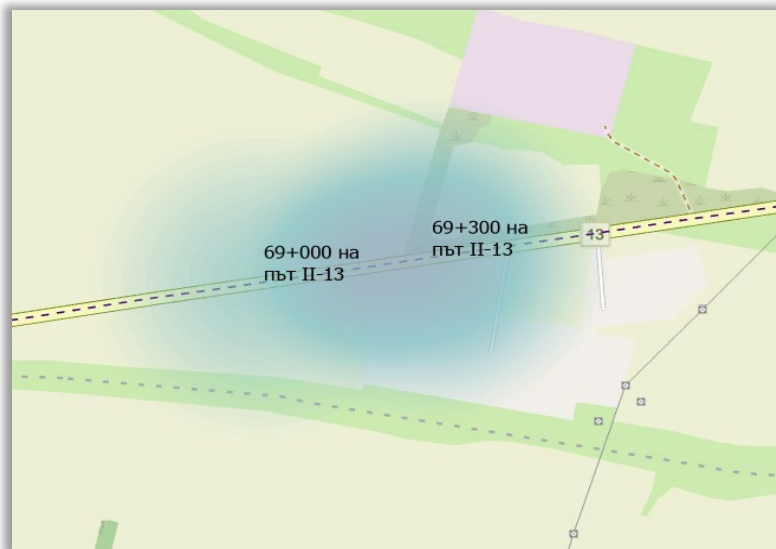


Ur
1.76 ПТП на
1 млн. пропътувани км



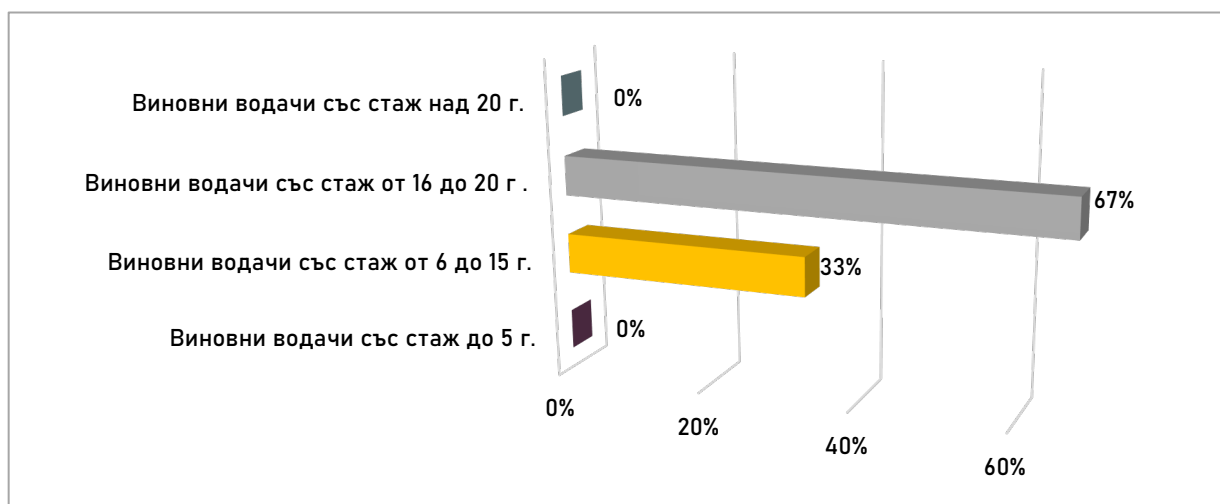
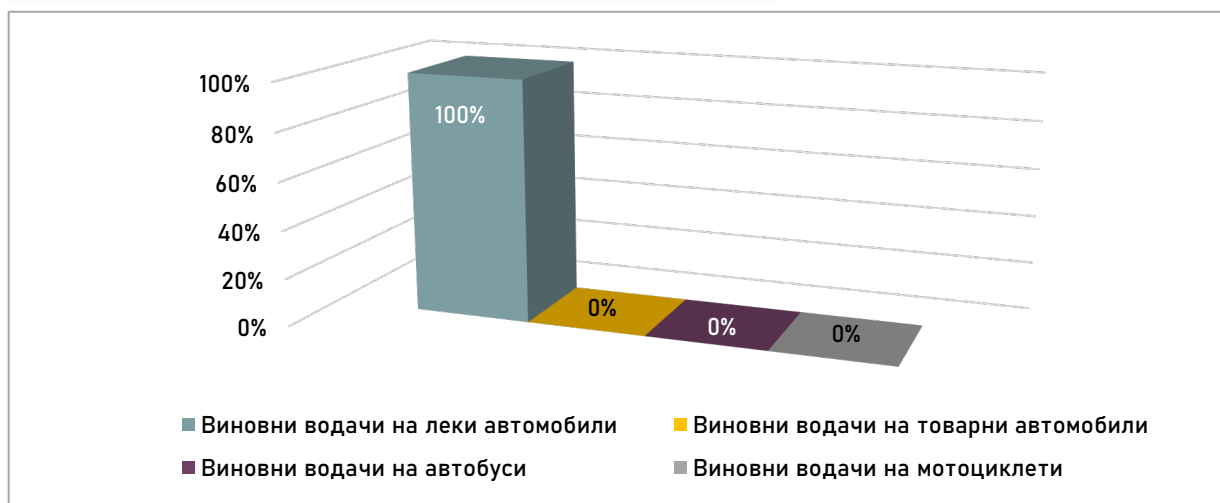
В пътната отсечка са настъпили 30 ПТП, при които са ранени 9 участника в движението. Коефициентът на аварийност е 5 пъти по-голям от средния за път I-5. Разглежданата отсечка е част от изхода на път I-5 от гр. Велико Търново до разклона до пътния възел за гр. Дебелец. Интензивността на движението е висока – 14 349 МПС/ денонощие по данни от ТОЛ-рамката при Дебелец (SCP_20531) за 2021 г. По пътя преминава смесено движение – транзитно и местно, като автомобилният поток е от северна към южна България и обратно. Характерни за отсечката са значителният дял на водачите-чужди граждани, както и високият дял на товарните автомобили над 12 т. (близо 1/3 от всички МПС). Пътната настилка е в добро състояние, а положената пътна маркировка отговаря на изискванията. Отсечката включва сравнително дълги прави и остри пътни криви, като по дължината на част от отсечката пътят следва поречието на р. Янтра. Значим е дялът на ПТП (43%), виновните водачи за които управляват товарни автомобили, като 60% от тези водачи са чужди граждани. Осветяването на пътя при всички инциденти от тази група е най-благоприятното (дневно), но половината от тях са настъпили по мокра пътна настилка, а 60% – при дъжд/ снеговалеж, т.е. моментното състояние на времето създава предпоставки за усложняване на движението. При инцидентите, причинени от водачи на товарни автомобили, са регистрирани най-вече сблъсъци между МПС – 60%, като преобладават сблъсъците с движещи се отпред МПС. След тях се нареждат сблъсъците в предпазна ограда – 20% от инцидентите, предизвикани от водачи на товарни автомобили. Най-често допусканите нарушения от тези водачи са движението с несъобразена скорост (за 30% от тази група ПТП), следвани от неспазване на дистанция (за 20% от тази група ПТП). Останалите ПТП (57%), т.е. причинените от водачи на други ППС, настъпват основно при благоприятни осветяване, състояние на настилка и времето. Преобладават сблъсъците между МПС (92% от тази група ПТП), като 2/3 от тези сблъсъци са странични или под ъгъл. Според данните от специализираната АИС, не се оформят групи от доминиращи нарушения. Някои от тях имат еднакви дялове за настъпването на ПТП от тази група – това са внезапната промяна на посоката на движение, навлизането в насрещното движение, неправилното завиване наляво, неспазването на дистанция, движението с несъобразена скорост, неспазването на предимства (с по 15% участие при тази група инциденти).

УЧАСТЪК ОТ КМ 69+000 ДО КМ 69+300 НА ПЪТ II-13



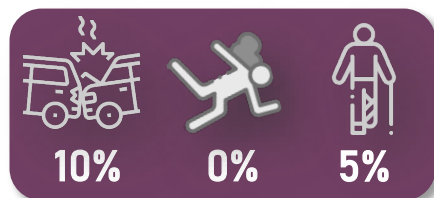
Ur

1.05 ПТП на
1 млн. пропътувани км



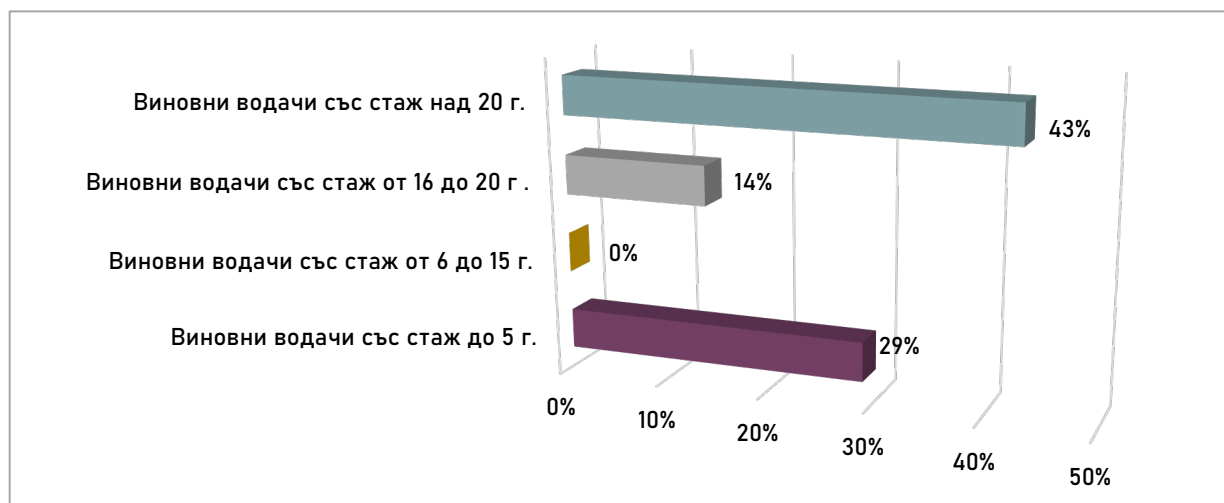
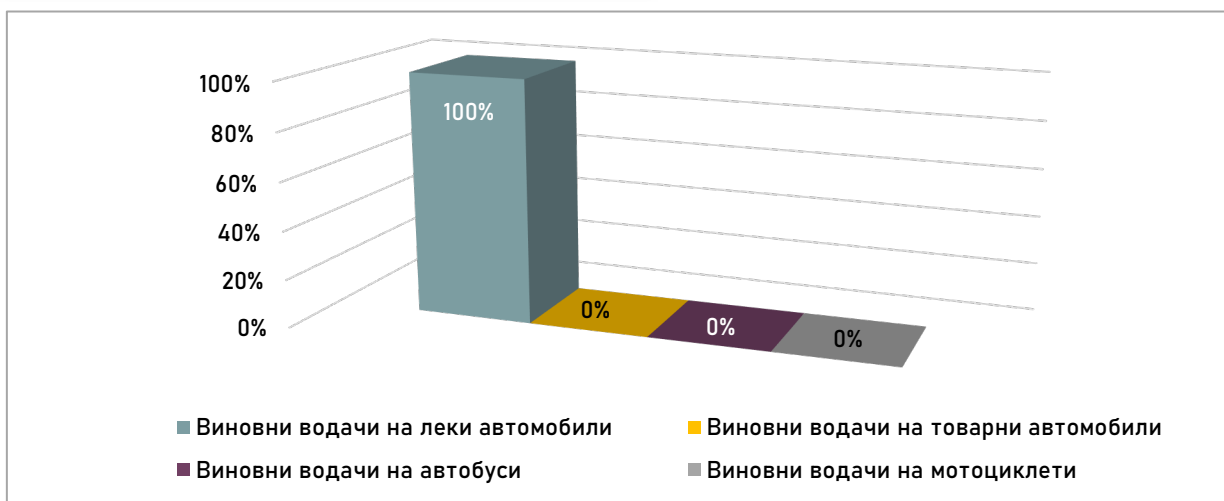
Отсечката е с дължина 300 м и представлява прав пътен участък с добра видимост и наличие на пътна маркировка. Настъпили са три ПТП, при които е ранен 1 участник в движението. Коефициентът на аварийност е над 2 пъти по-голям от средния за път II-13. При два от инцидентите МПС се блъскат в крайпътно дърво, а при едно – МПС се сблъскват челно. От предоставените данни и визуалния оглед на участъка не може да бъде направен извод за недостатъци на пътната инфраструктурата, водещи до настъпването на ПТП.

УЧАСТЪК ОТ КМ 9+830 ДО КМ 10+522 НА ПЪТ II-35



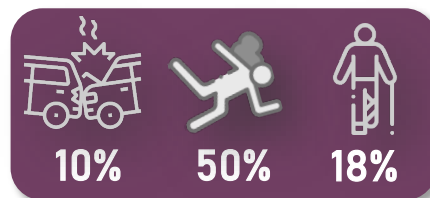
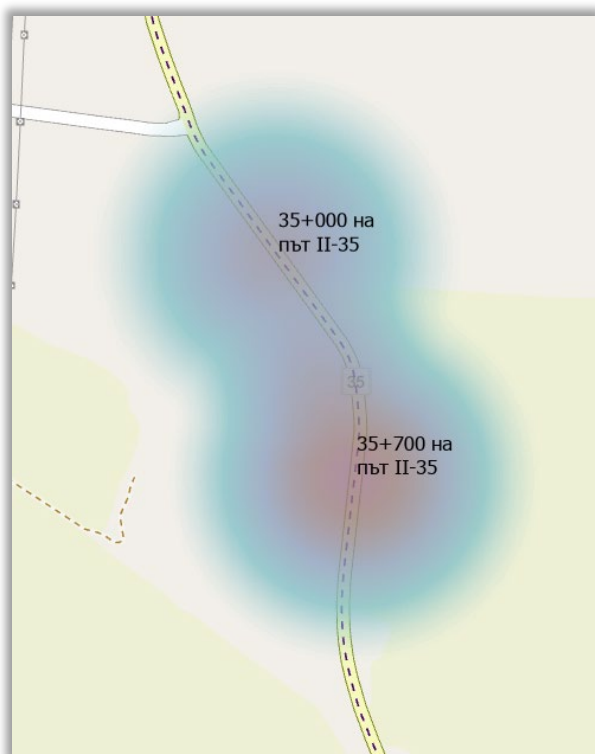
Ur

3.41 ПТП на
1 млн. пропътувани км



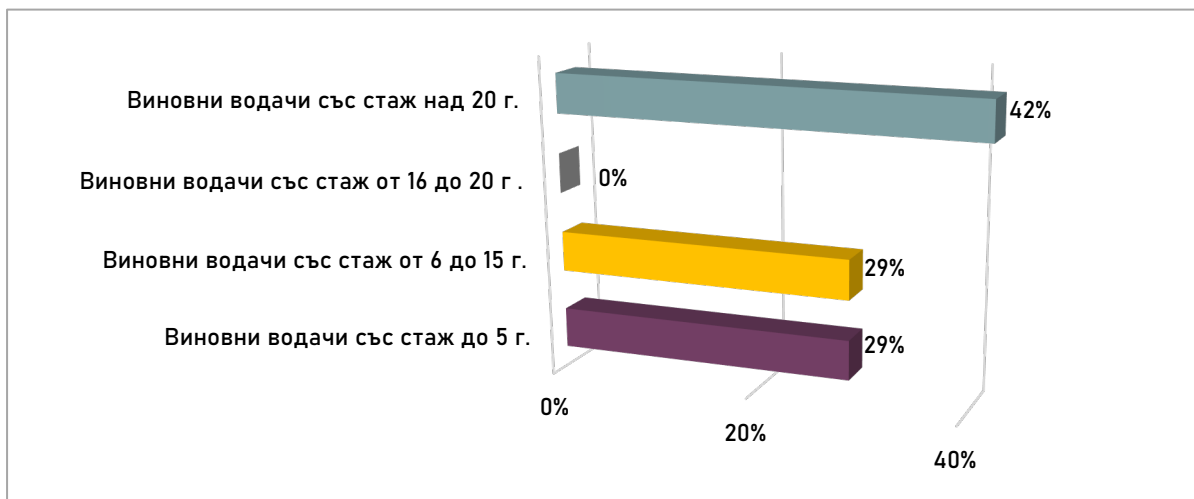
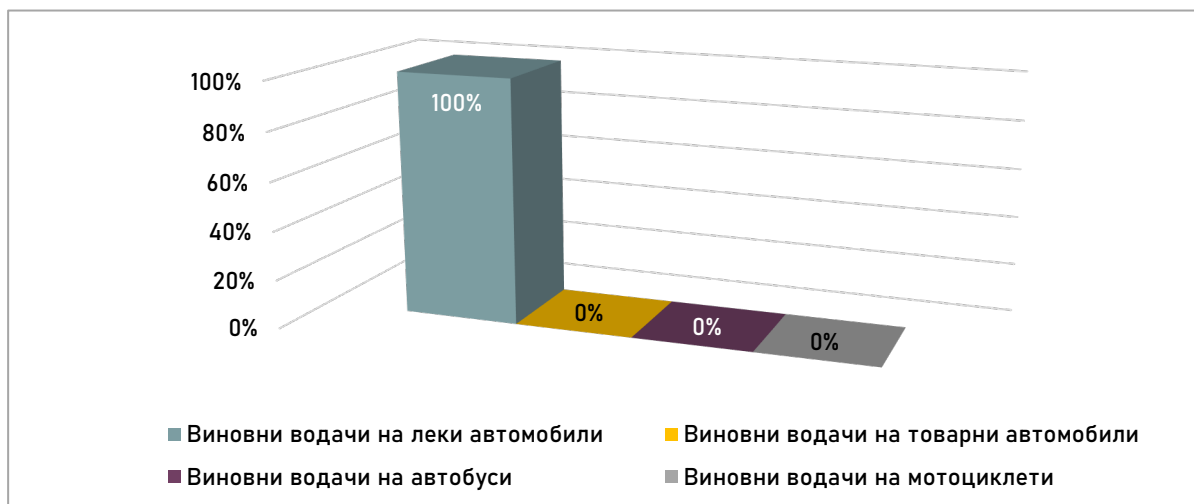
Отсечката е с дължина 692 метра и включва поредица от разнопосочни криви. Пътното платно е с четири ленти за движение – по две във всяка посока, които са физически разделени. Пътната настилка е в добро състояние. С пътни знаци са въведени ограничения на скоростта, но наличието на две пътни ленти в посока предразполага водачите към движение с по-висока скорост в сравнение с максимално разрешената. За 2022 г. в отсечката са настъпили 7 ПТП, при които са ранени 2 участници в движението. Коефициентът на аварийност е близо 19 пъти по-голям от средния за път II-35. При почти всички произшествия (86%) участва 1 МПС, причинени поради движение с несъобразена скорост. При извършения оглед е установено, че в зоната за безопасност е налична буйна растителност от храсти и дървета по цялата дължина на отсечката и в двете ѝ посоки, която на места ограничава видимостта към пътните знаци. Въпреки, че в по-голямата си част платната за движение са физически разделени, физическият разделител не е обезопасен в цялост с ограничителни системи за пътища.

УЧАСТЪК ОТ КМ 35+000 ДО КМ 35+700 НА ПЪТ II-35



Ur

5.61 ПТП на
1 млн. пропътувани км



Пътната отсечка е с дължина 700 м и започва с прав участък, последван от пътна крива в посока на растящия километраж. Пътното платно е с две ленти за движение – по една във всяка посока. Пътната настилка е в добро състояние, но пътните банкети и отводнителните окопи не са почистени и са в лошо експлоатационно състояние. За 2022 г. в отсечката са настъпили 7 ПТП, при които е загинал един и са ранени 8 участници в движението. Коефициентът на аварийност е близо 19 пъти по-голям от средния за път II-35. При 4 от пътните инциденти (57%) МПС са се блъснали в крайпътно дърво и са с тежки последици. Над 2/3 от произшествията (71%) са се случили върху мокра или заснежена пътна настилка. Установено е, че в зоната за безопасност е налична буйна растителност от храсти и дървета по цялата дължина на отсечката в двете ѝ посоки, които особено в кривата са опасно близо до платното за движение. Препоръчва се почистване на крайпътните банкети и отводнителни окопи и обезопасяване на цялата отсечка с ограничителни системи за пътища.

Първокласна пътна мрежа

При голям дял от пътните инциденти участват товарни автомобили, като МПС предимно се сблъскват помежду си, следвани от ПТП с участието на едно МПС, основно блъскащо се в предпазна ограда. Произшествията настъпват предимно през светлата част от денонощието и върху мокра пътна настилка. Регистрирани са най-вече движение с несъобразена скорост, неспазване на дистанция и неспазване на предимство.

Второкласна пътна мрежа

Основната част от произшествията са настъпили по мокра и заснежена пътна настилка, като се отчита движение на МПС с несъобразена скорост. Висок е делът и на ПТП, при които участва едно МПС, като повечето от тези инциденти представляват сблъсъци на МПС в крайпътни дървета. Предпоставки за сблъскванията между МПС са ограничената видимост вследствие на непочистена избуяла растителност в обхвата на пътя, закриваща на места пътните знаци, както и липсата на ограничителни системи за пътища на места.

Мерки за подобряване на пътната безопасност в направлението:

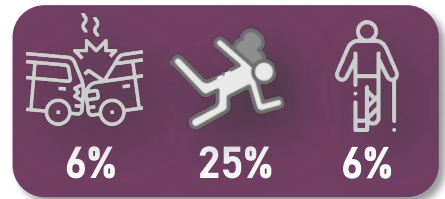
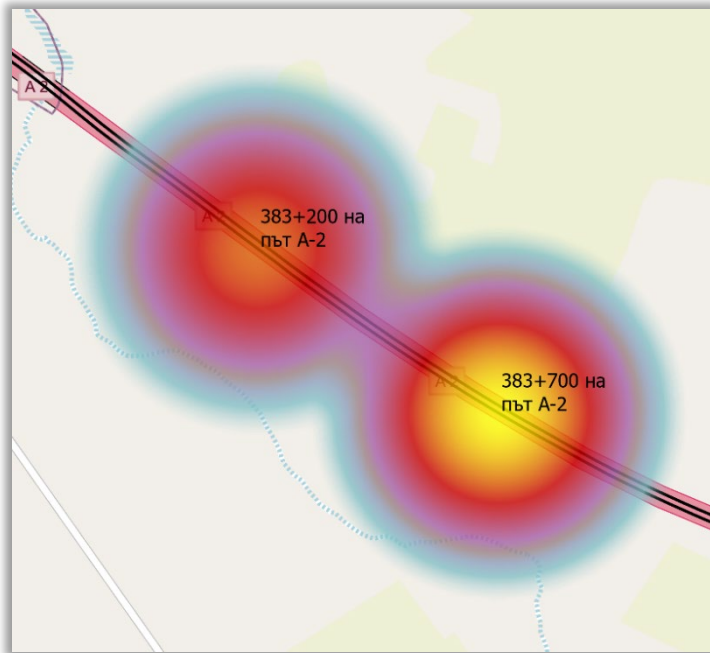
- Оптимизиране на контрола от страна на МВР за спазване на скоростните режими, неправилното изпреварване и разсейването при водачите, използващи мобилни устройства.
- Предприемане на мерки от страна на АПИ по път I-3 в участъка от км 97+600 до км 98+024 за преасфалтиране и ограничаване на скоростта с пътни знаци и други нормативно позволени средства.
- Извършване на оглед на участъците от страна на АПИ за установяване състоянието на пътната настилка и планиране на съответните мерки за подобряването ѝ.
- Подобряване видимостта на пътната маркировка за недопускане на ПТП при лоши метеорологични условия и мокра пътна настилка.
- Засилване на контрола от страна на компетентните контролни органи по първокласната пътна мрежа над водачите на товарни автомобили.

РУСЕ – СЕВЕРОИЗТОЧНА БЪЛГАРИЯ



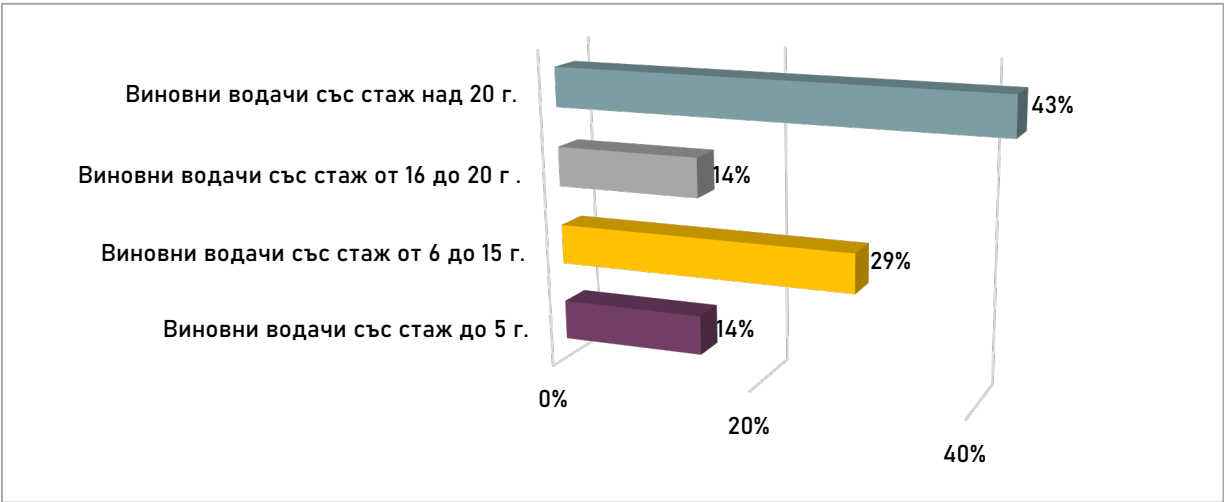
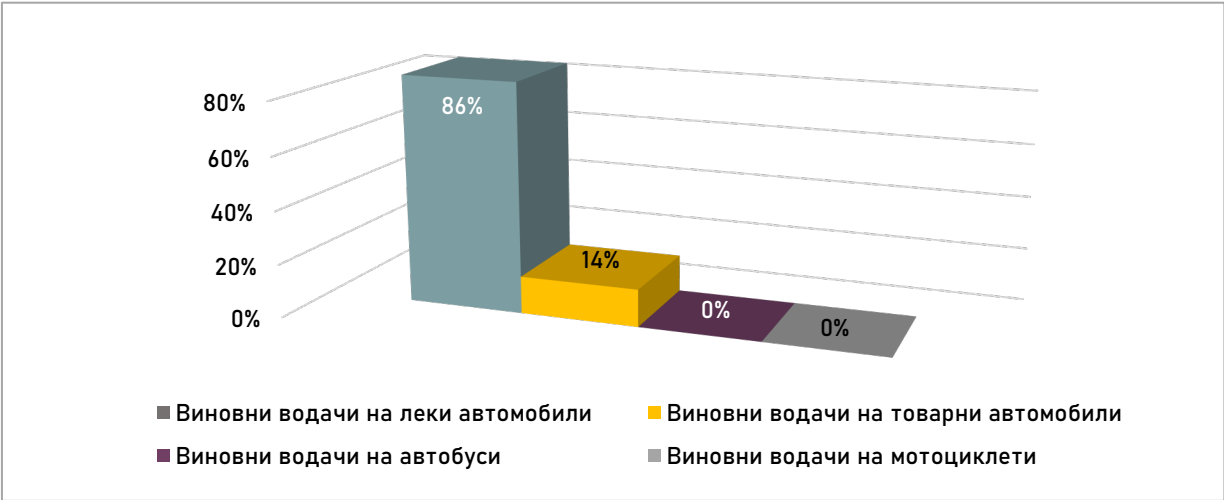
НАПРАВЛЕНИЕ 4: изследвани са пътища с обща дължина 1171,5 км, които обединяват транспортните потоци по участъци от АМ „Хемус“, път I-2, път I-7 и пътища от второкласната пътна мрежа. Видът на пътното платно варира от тип за двулентови пътища с двупосочно движение до автомагистрален. По направлението се отчита засилено туристическо и товарно движение в посоките северозапад и югоизток. Интензивността на движението е значителна предимно през летните месеци, когато туристическият поток от Румъния се увеличава – най-висока е по път I-2, който осъществява връзката между гр. Русе и гр. Варна. Движението от пътища I-2 и I-7 се влива в АМ „Хемус“ при гр. Шумен. През месец октомври в експлоатация беше въведен нов 16 километров участък на АМ „Хемус“ от пътен възел „Буховци“ до пътен възел „Белокопитово“, вследствие на което интензивността на движение по път I-4 в този район е значително намалена. По път I-7 се отчита повишено местно движение на леки автомобили. Характерен за направлението е равнинният терен. Пътищата се отличават с дълги прави отсечки, на които е възможно да се поддържа сравнително висока скорост на движение. С изключение на АМ „Хемус“, останалите пътища преминават през населени места, което допринася за проявяване на конфликтите в съответните точки между транзитно преминаващите водачи на ППС и останалите участници в движението. Основните връзки между различните пътища се осъществяват чрез кръстовища на едно ниво, където често няма изградена трета лента за изчакване. В по-голямата си част от дължината пътищата от първокласната и второкласната мрежа са двупосочни, с по една лента за движение без изграден физически разделител между тях. При зимни условия (снеговалеж и силен вятър) се образуват наваявания и дълбоки преспи. Движението по пътищата в направлението е предимно местно и обслужва достъпа до основни икономически центрове, което обуславя натоварването на техните входове и изходи. В направлението са изследвани 11 пътя от РПМ, представени таблично по-горе. От тях за 2022 г. са определени 12 пътни отсечки с увеличен брой ПТП, както следва:

УЧАСТЪК ОТ КМ 383+200 ДО КМ 383+700 НА АМ „ХЕМУС“



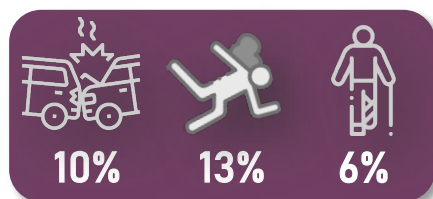
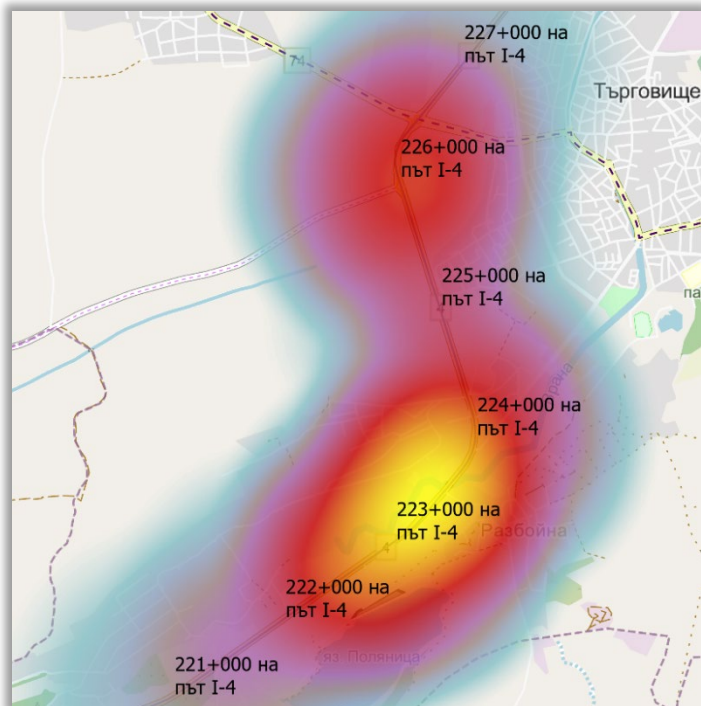
Ur

2.86 ПТП на
1 млн. пропътувани км

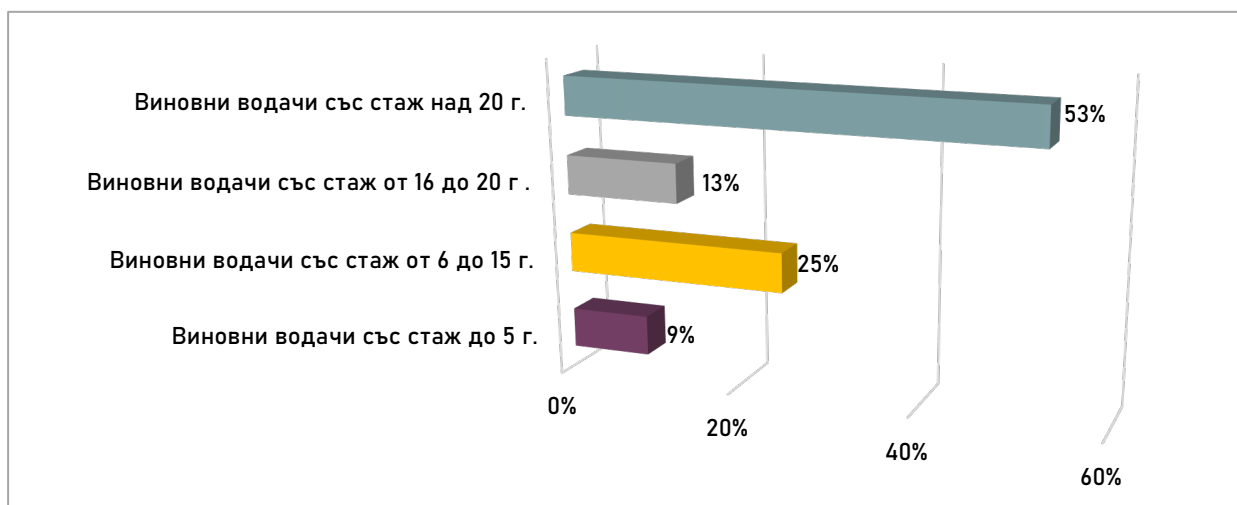
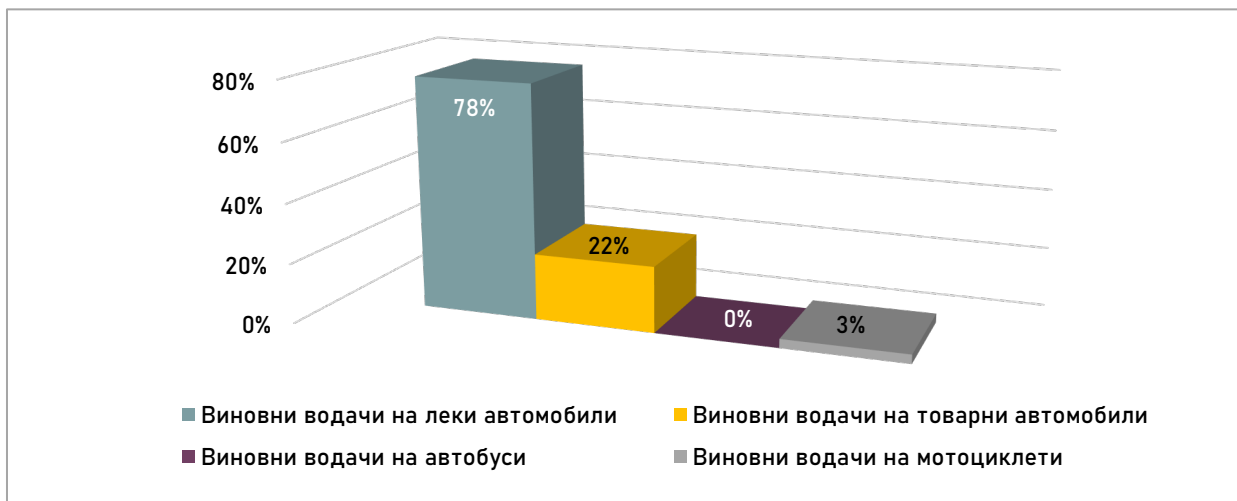


В отсечката са настъпили 7 ПТП, в едно от които са ранени 3 участници в движението и е загинал 1. Коефициентът на аварийност е над 14 пъти по-голям от средния за АМ „Хемус“. Пътната отсечка включва прав участък и плавна крива с голям радиус. Всички инциденти, настъпили в отсечката, са причинени от водачи-български граждани, управляващи предимно леки автомобили (при 86% от ПТП). При повече от половината от ПТП (57%) участват повече от 1 МПС. Всички произшествия от тази група възникват в светлата част от денонощието, но половината от тях настъпват по мокра пътна настилка и при дъжд. При половината от ПТП с участие на повече от 1 МПС са регистрирани странични сблъсъци между МПС, след които се подреждат сблъсъците в предпазна ограда и в спряно МПС. Най-често регистрираната причина за възникване на инцидентите е внезапната промяна посоката на движение – при 75% от ПТП от групата. При останалата част от ПТП (43%) участва по 1 МПС, като тези произшествия са настъпили предимно в светлата част от денонощието – при 67% от тази група. Същият е делът и на инцидентите, настъпили върху мокра пътна настилка и при дъжд. Преобладават произшествията (67% от тази група ПТП), при които МПС се блъска в скат, следвани от сблъсъците в предпазна ограда. Движението с несъобразена скорост е най-вероятната причина за 2/3 от ПТП с 1 МПС.

УЧАСТЪК ОТ КМ 221+000 ДО КМ 227+000 НА ПЪТ I-4

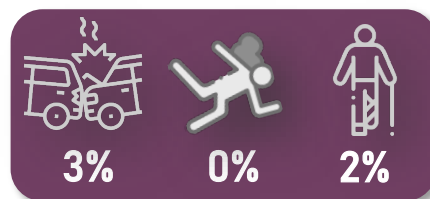
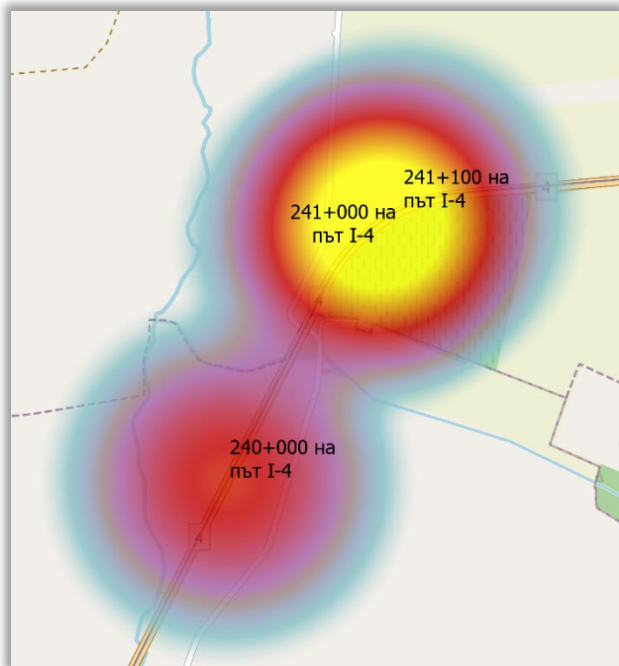


Ur
2.43 ПТП на
1 млн. пропътувани км



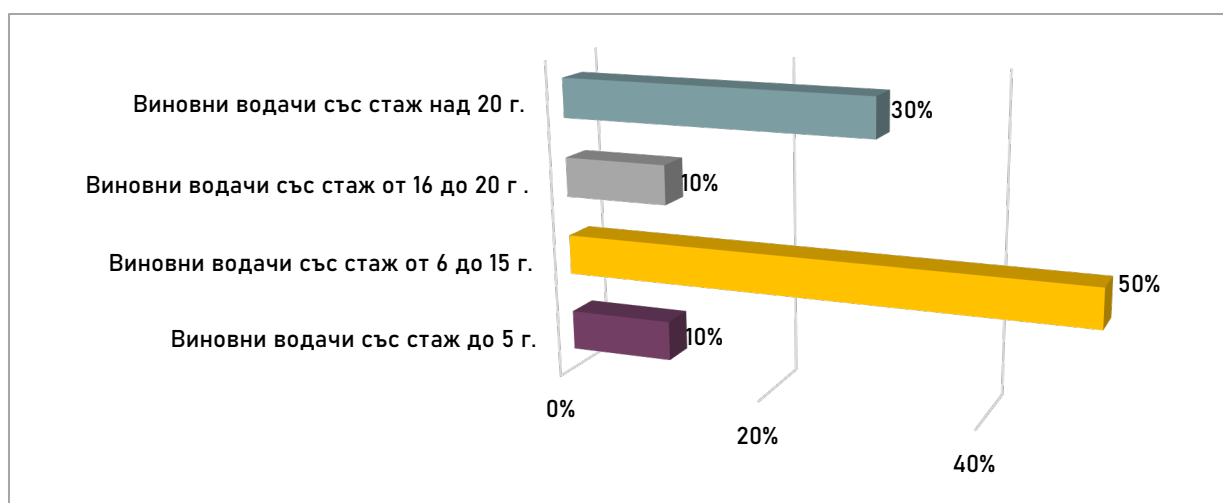
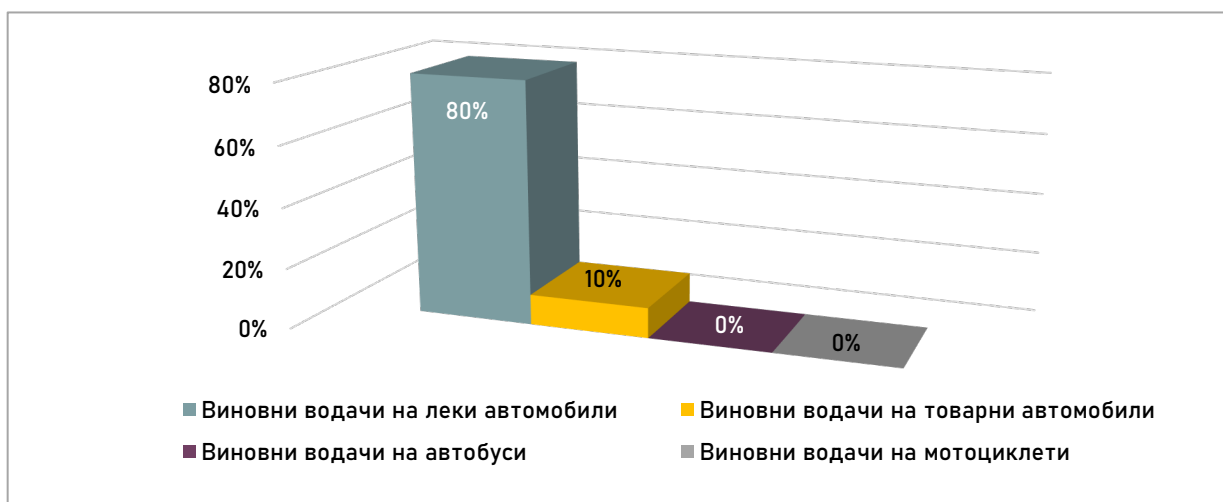
Пътната отсечка е с дължина 6 км и преминава през равнинен терен. Нейното начало е след прохода „Боаза“ преди гр. Търговище, пресича с. Разбойна, продължава по околновръстния път на гр. Търговище и завършва в района на кръговото кръстовище между пътищата I-4 и II-74. Пътят е наскоро рехабилитиран и пътната настилка, както и сигнализацията с пътни знаци и маркировка са в добро състояние. От двете страни на пътното платно са изградени множество търговски обекти и пътни връзки с различни имоти, допълнително създавайки конфликтни точки. През 2022 г. са настъпили 32 ПТП, при които са загинали 2 и са ранени 7 участници в движението. Коефициентът на аварийност е над 5 пъти по-голям от средния за път I-4. При почти 1/3 от пътнотранспортните произшествия (31%) е участвало 1 МПС. Половината от ПТП са възникнали между км 223+000 и км 223+900 – в района на с. Разбойна, където съществуват две бензиностанции с прилежащи към тях търговски обекти и крайпътни уширения, използвани за отпих от водачите на леки и товарни автомобили и за контрол на движението от страна на служители на НТОЛ. Препоръчва се повишаване на контрола в отсечката, особено в района на с. Разбойна, като се акцентира върху спазването на скоростните режими, неправилното изпреварване и спазване на правилата за предимство.

УЧАСТЪК ОТ КМ 240+000 ДО КМ 241+100 НА ПЪТ I-4



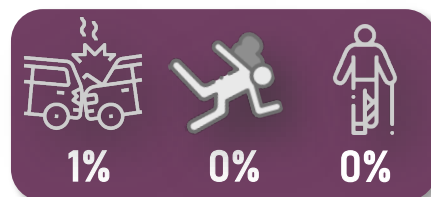
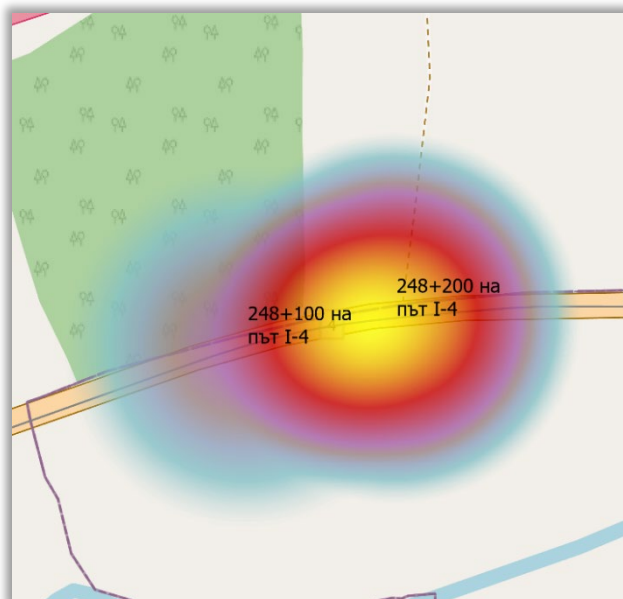
Ur

4.14 ПТП на
1 млн. пропътвани км



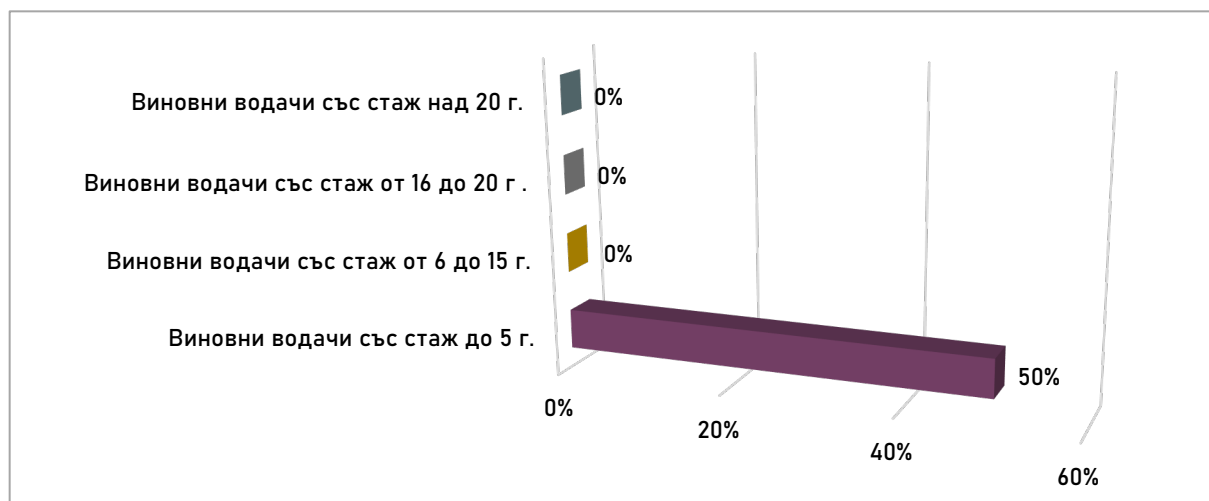
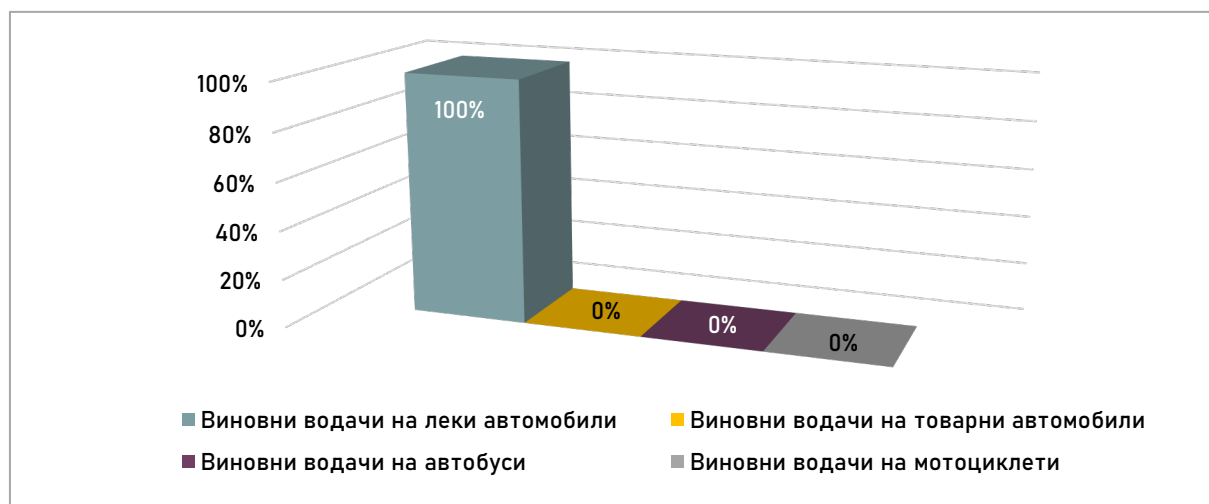
Пътната отсечка е с дължина 1 100 м и представлява дълга права с надлъжен наклон, завършваща с плавна пътна крива. В отсечката са настъпили 10 ПТП, при които са ранени участници в движението. Коефициентът на аварийност е над 9 пъти по-голям от средния за път I-4. Пътните инциденти представляват сблъсквания между МПС и движещото се пред него ПС и блъскания на МПС в препятствия на пътя. Всички ПТП са възникнали от месец април до месец август, като през този период в отсечката се извършват ремонтни дейности, свързани със спиране на движението и въвеждане на различни временни организации на движението. Ето защо пътната отсечка не следва да бъде разглеждана като такава с увеличен брой ПТП, отчитайки факта, че след приключване на ремонтните дейности ПТП не са регистрирани.

УЧАСТЪК ОТ КМ 248+100 ДО КМ 248+200 НА ПЪТ I-4



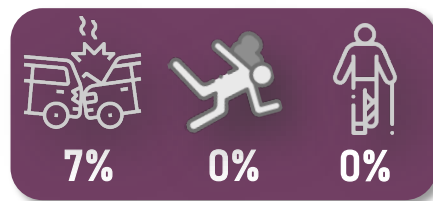
Ur

18.21 ПТП на
1 млн. пропътувани км



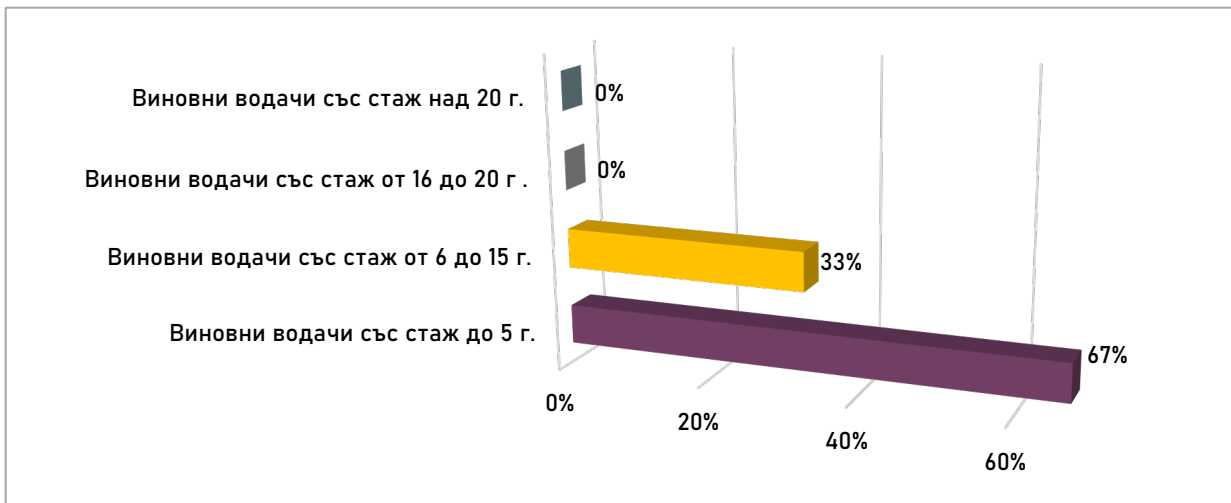
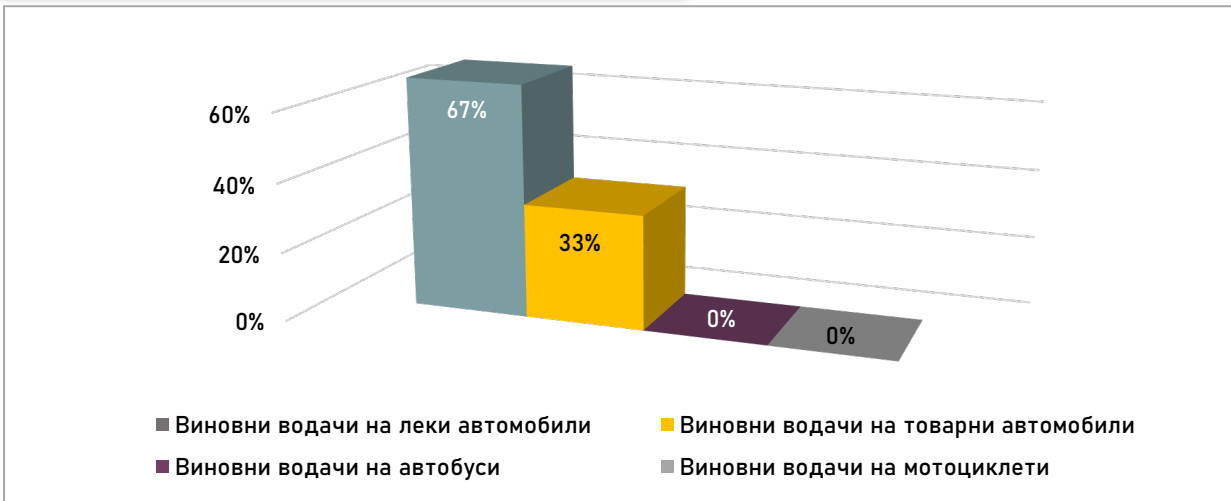
Пътната отсечка, попадаща в плавна крива, е с дължина 100 м. В отсечката са настъпили 4 ПТП с материални щети. Коефициентът на аварийност е 40 пъти по-голям от средния за път I-4. Произшествията са различни по вид, като при едното МПС блъска животно. При извършения оглед не бяха установени особености и недостатъци на пътната инфраструктура. През месец октомври 2022 г. бе въведен в експлоатация новоизграденият участък на АМ „Хемус“ от пътен възел „Буховци“ до пътен възел „Белокопитово“, с което интензивността на движение в пътната отсечка значително е намаляла и след този момент пътни инциденти не са регистрирани.

УЧАСТЪК НА КМ 7+000 НА ПЪТ II-23



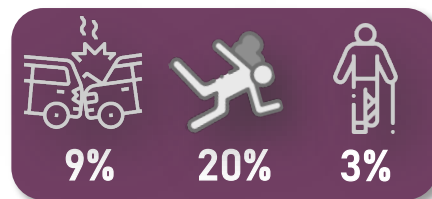
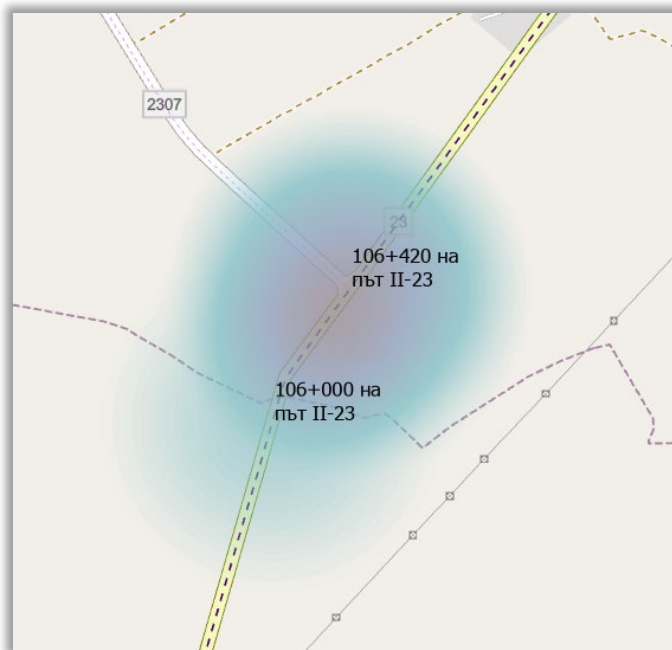
Ur

16.56 ПТП на
1 млн. пропътувани км



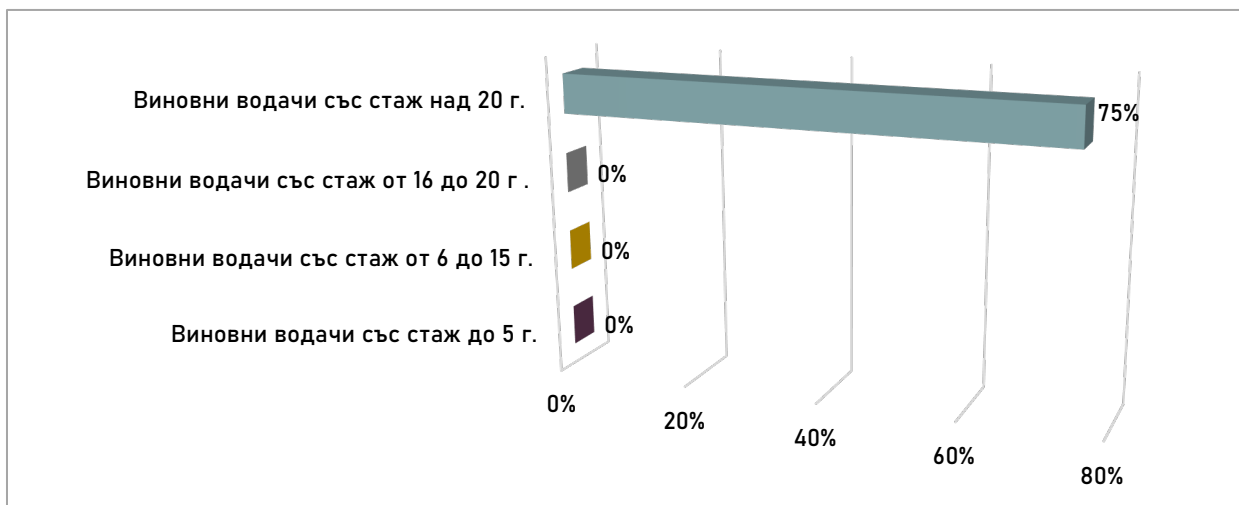
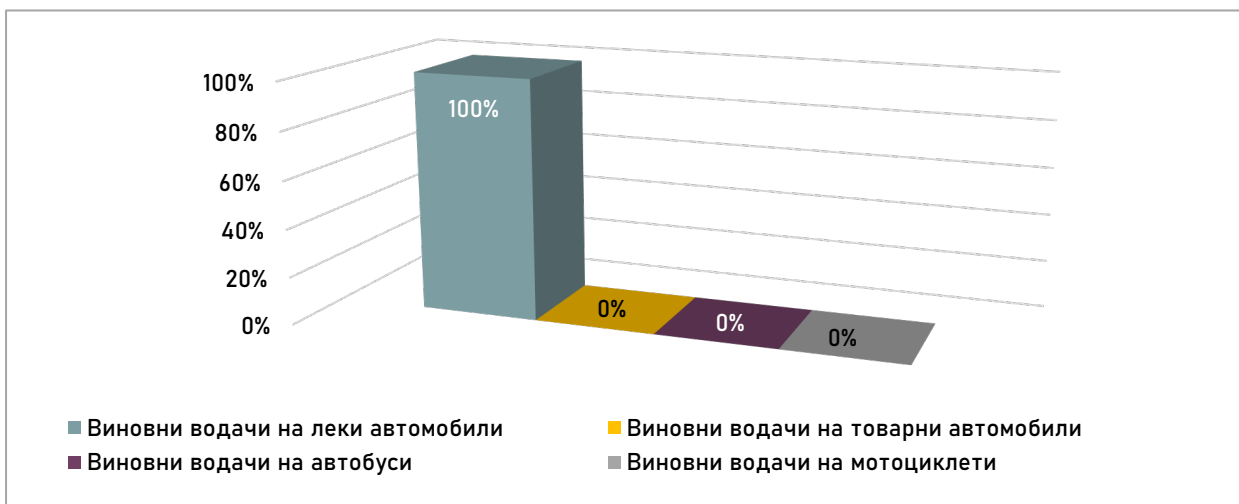
Пътната отсечка е участък с концентрация на ПТП, сигнализирана в двете посоки с пътни знаци А40, като произшествията се концентрират в точка. Разрешената скорост е ограничена до 60 км/ч, а изпреварването е забранено. Пътната настилка е в отлично състояние, положената пътна маркировка е ясно видима. За двете посоки на движение са обособени автобусни спирки и са сигнализирани с пътни знаци и маркировка. През 2022 г. в разглежданата отсечка са настъпили 3 ПТП с материални щети. Коефициентът на аварийност е над 79 пъти по-голям от средния за път II-23. При два от пътните инциденти МПС са се блъснали в крайпътно съоръжение, а при третото поради неправилно завиване в обратна посока се сблъскват две МПС. От двете страни на пътното платно има входове за предприятия и пътното платно е разширено с възможност за паркиране на МПС.

УЧАСТЪК ОТ КМ 106+000 ДО КМ 106+420 НА ПЪТ II-23



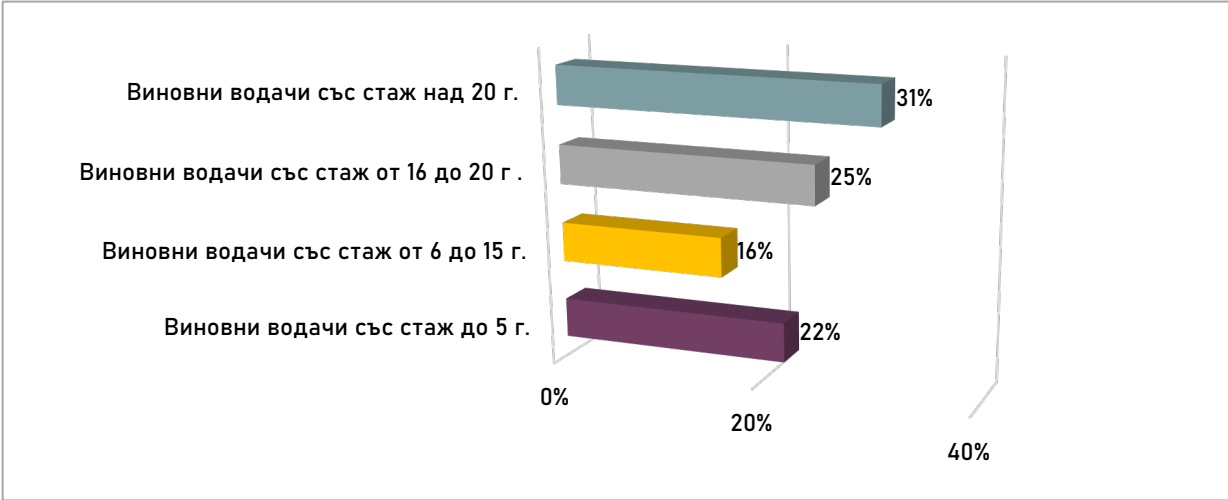
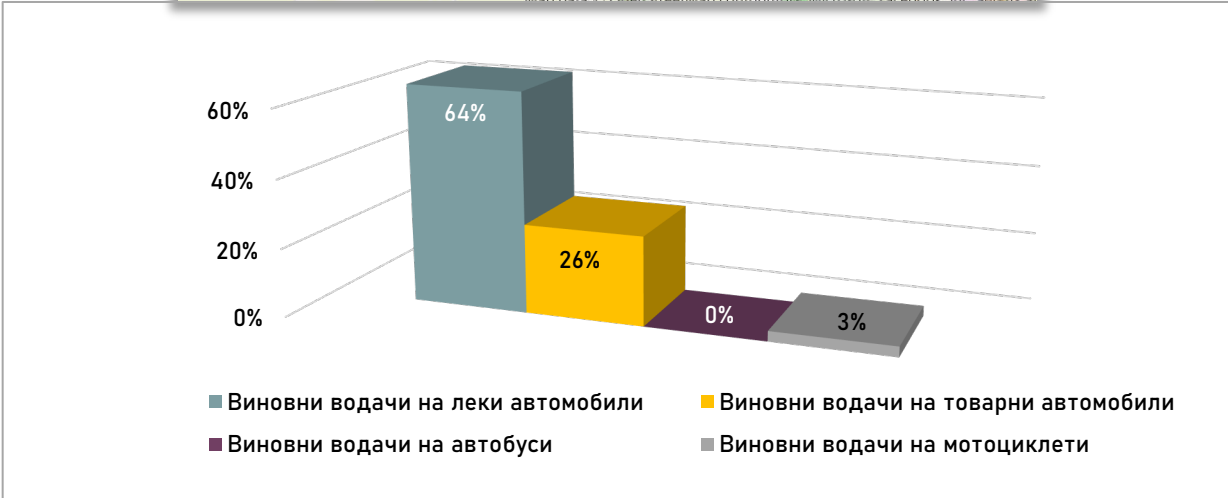
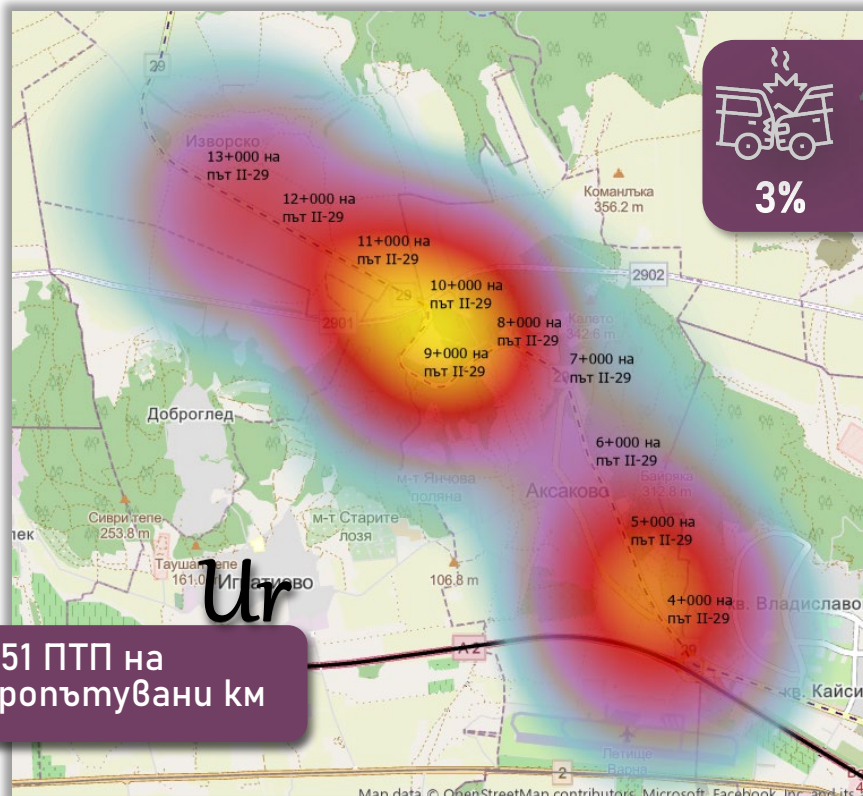
Ur

5.26 ПТП на
1 млн. пропътувани км



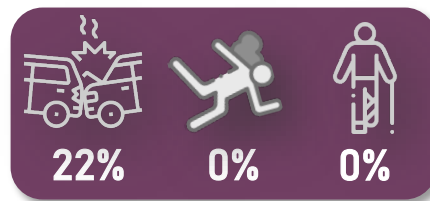
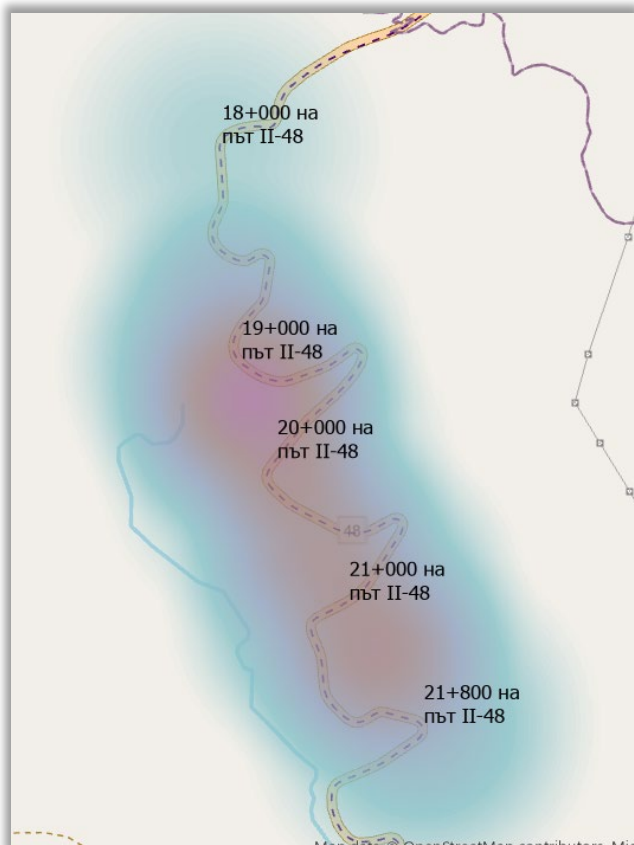
Началото на пътната отсечка е пътна крива, следвана от права до триклонно кръстовище между пътищата II-23 и III-2307. Въпреки сравнително ниската интензивност на движението, в отсечката са възникнали 4 ПТП, в две от които е ранен 1 участник в движението, а 1 е загинал. Коефициентът на аварийност е над 25 пъти по-голям от средния за път II-23. Три от регистрираните ПТП са настъпили в района на кръстовището, а четвъртото – в зоната на пътната крива, като при него МПС напуска пътното платно. Пътната настилка при всички инциденти е суха, времето – ясно, осветяването – възможно най-благоприятно. При визуалния оглед на пътната отсечка се установи, че липсва пътна маркировка по цялата ѝ дължина, а в кръстовището липсват пътни знаци за предимството и пътен знак Г9 (Преминаване отдясно на знака).

УЧАСТЪК ОТ КМ 4+000 ДО КМ 13+000 НА ПЪТ II-29



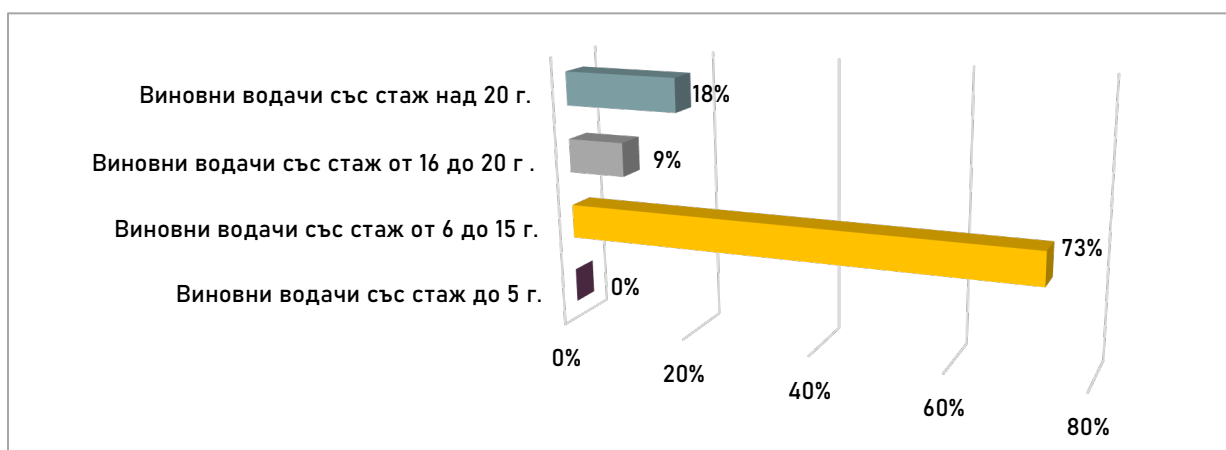
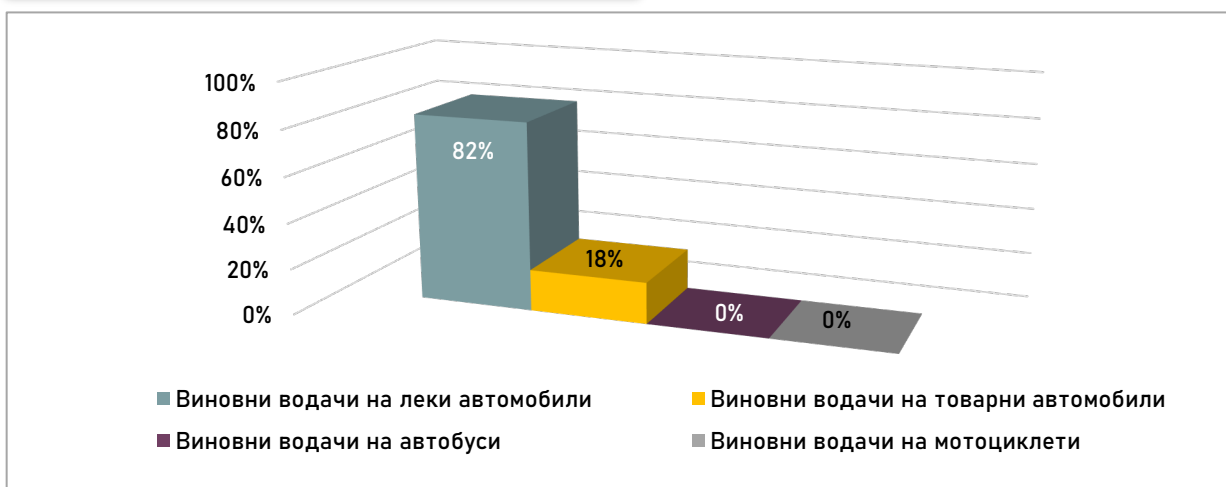
Пътната отсечката е с дължина 9 км и преминава през равнинен терен. Отсечката включва прави, както и поредица от разнопосочни криви с надлъжен наклон, като интензивността на движението е висока. Пътят между км 4+000 и км 7+000 е прав и двулентов и преминава покрай гр. Аксаково. Платното за движение след км 7+000 е с три пътни ленти, две от които са предназначени за изкачване при редуващи се криви, и една пътна лента – за спускане. Пътното платно от км 10+000 до края на отсечката отново е с две ленти за движение – по една във всяка посока. Съгласно предоставените данни от АПИ, по цялата дължина на отсечката е положена пътна маркировка, но при направения визуален оглед се установи, че на много места е износена или липсва. При км 7+150 отдясно по посока на увеличаващия се километраж съществува пътна връзка, която не е сигнализирана с пътни знаци. В отсечката са настъпили 41 ПТП, при които са ранени 6 участници в движението. Коефициентът на аварийност е над 3 пъти по-голям от средния за път II-29. Повечето от произшествията са настъпили върху суха пътна настилка, при ясно време и през светлата част от денонощието. Почти 1/3 от пътните инциденти (30%) са причинени от нарушения на водачи на товарни автомобили. Предвид това, че видът на ПТП и регистрираните причини за настъпването им са разнородни, не може да бъдат направени еднозначни изводи по тези показатели.

УЧАСТЪК ОТ КМ 18+000 ДО КМ 21+800 НА ПЪТ II-48



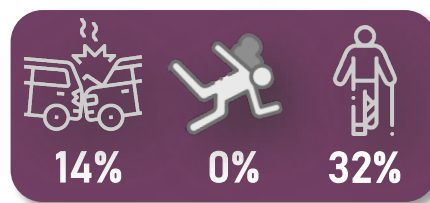
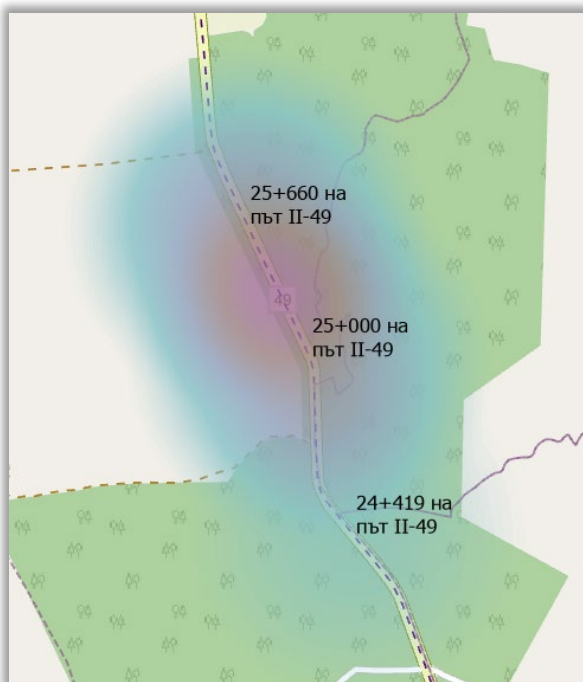
Ur

4.71 ПТП на
1 млн. пропътувани км



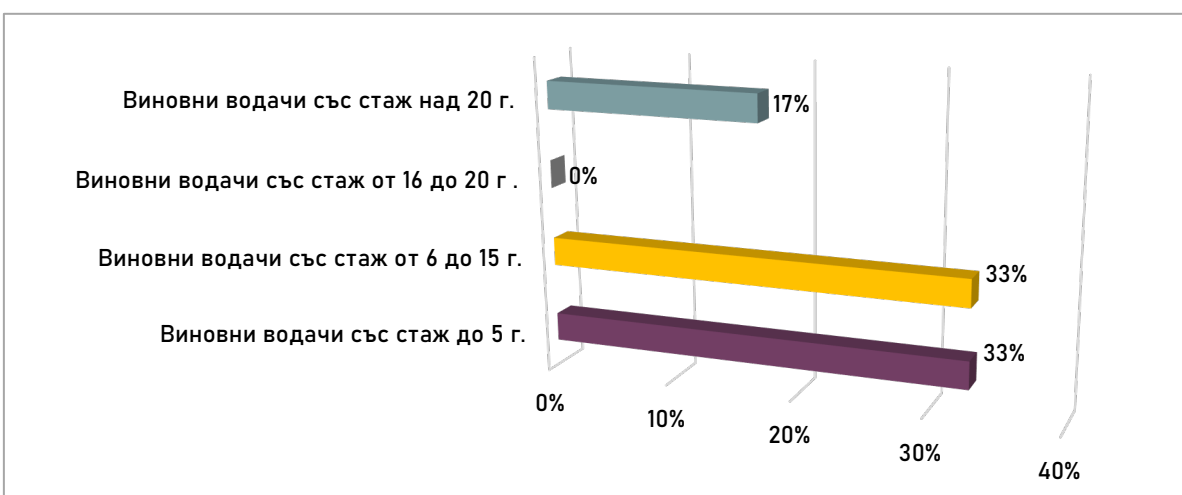
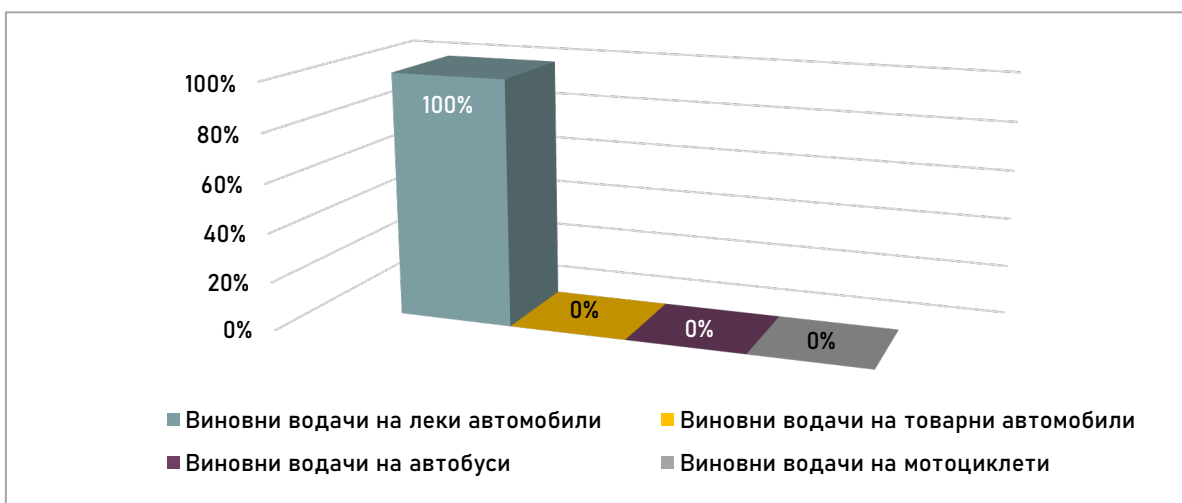
Пътната отсечка е с дължина 3,800 км и се състои най-вече от последователни пътни криви с надлъжен наклон. Пътното платно е с две ленти за движение – по една за всяка посока. Пътната настилка е в добро състояние, но маркировката е износена и на места изцяло липсва. В отсечката са настъпили 11 ПТП с материални щети. Коефициентът на аварийност е близо 4 пъти по-голям от средния за път II-48. Голямата част от ПТП са причинени поради внезапната промяна посоката на движение. Почти всички от пътните инциденти (82%) са възникнали върху мокра или заснежена пътна настилка. При извършения визуален оглед е установено, че част от пътните криви не са обезопасени с ОСП (мантинели), а монтираните налични са в лошо експлоатационно състояние.

УЧАСТЪК ОТ КМ 24+419 ДО КМ 25+660 НА ПЪТ II-49



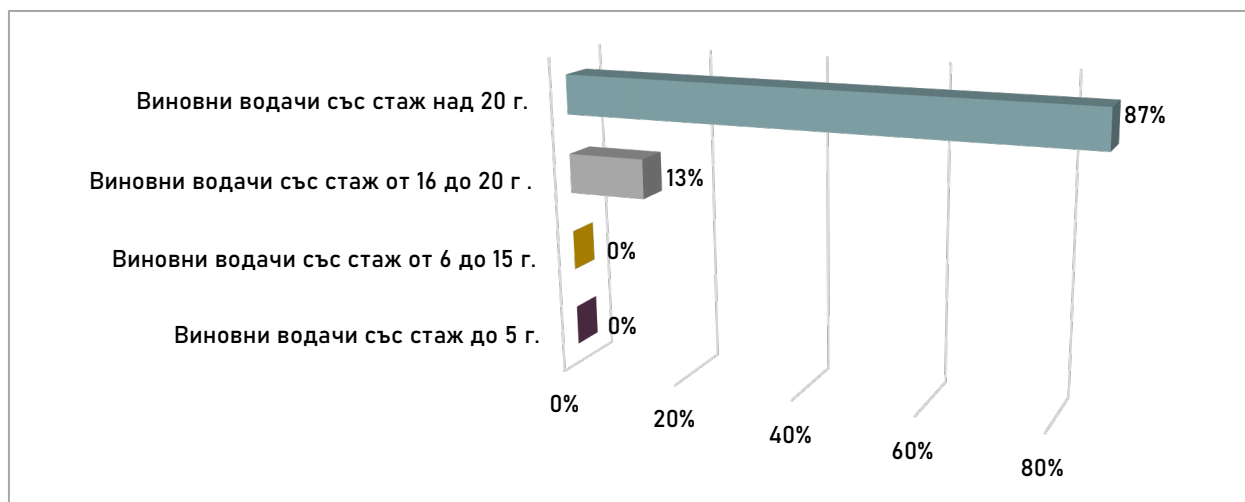
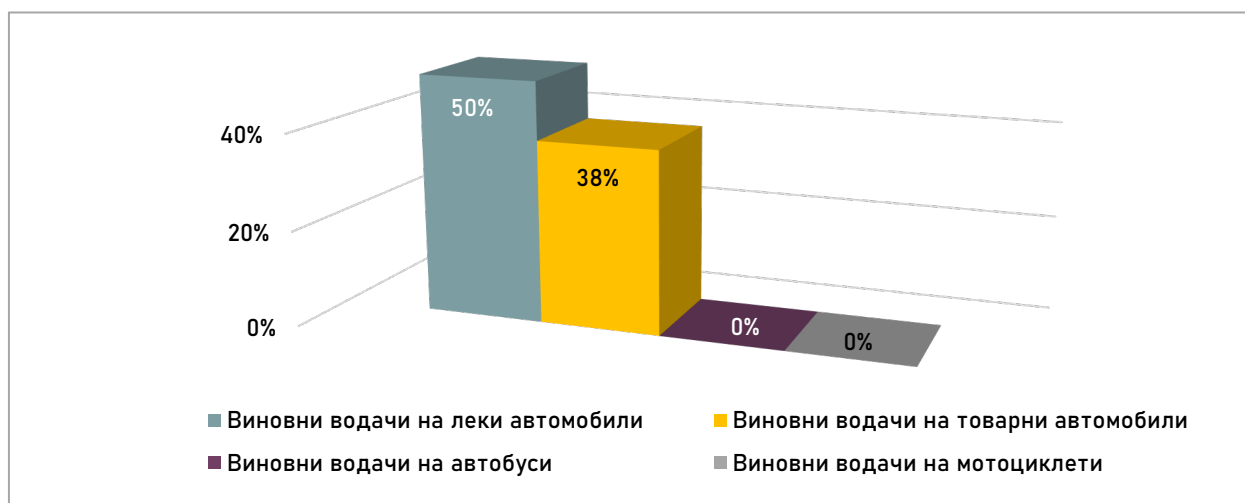
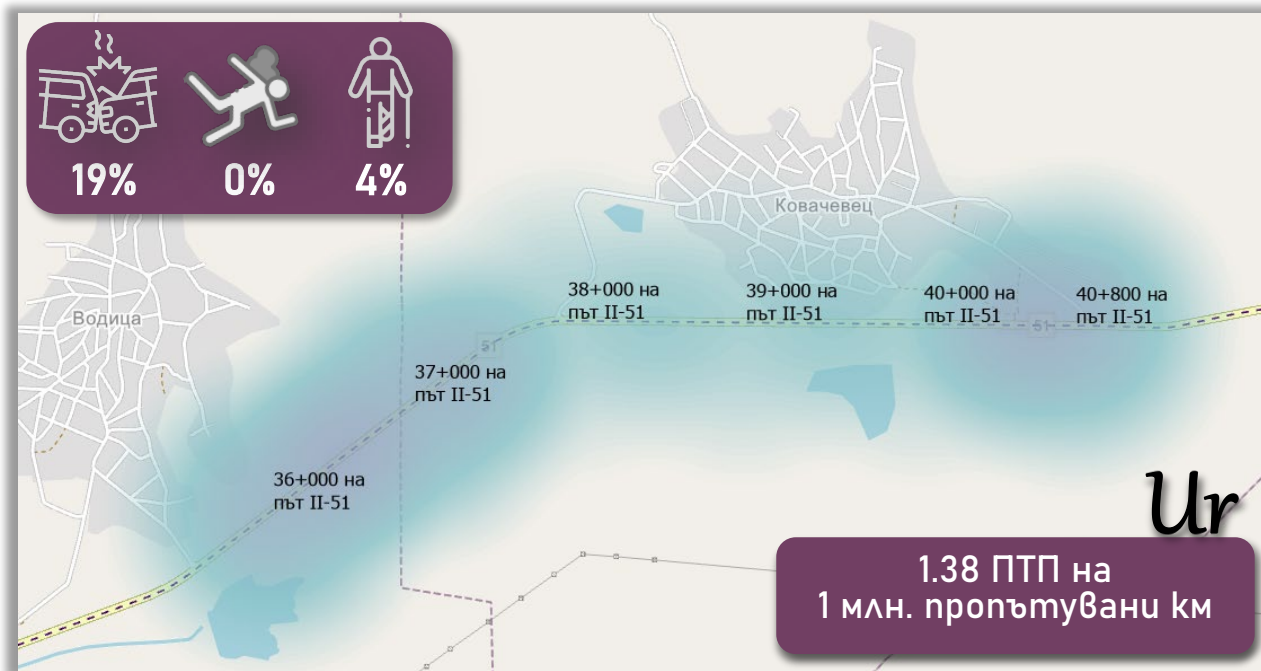
Ur

4.92 ПТП на
1 млн. пропътувани км



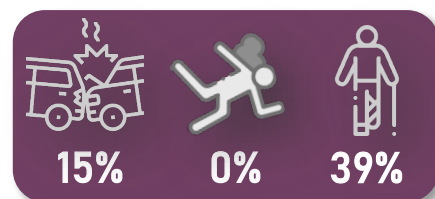
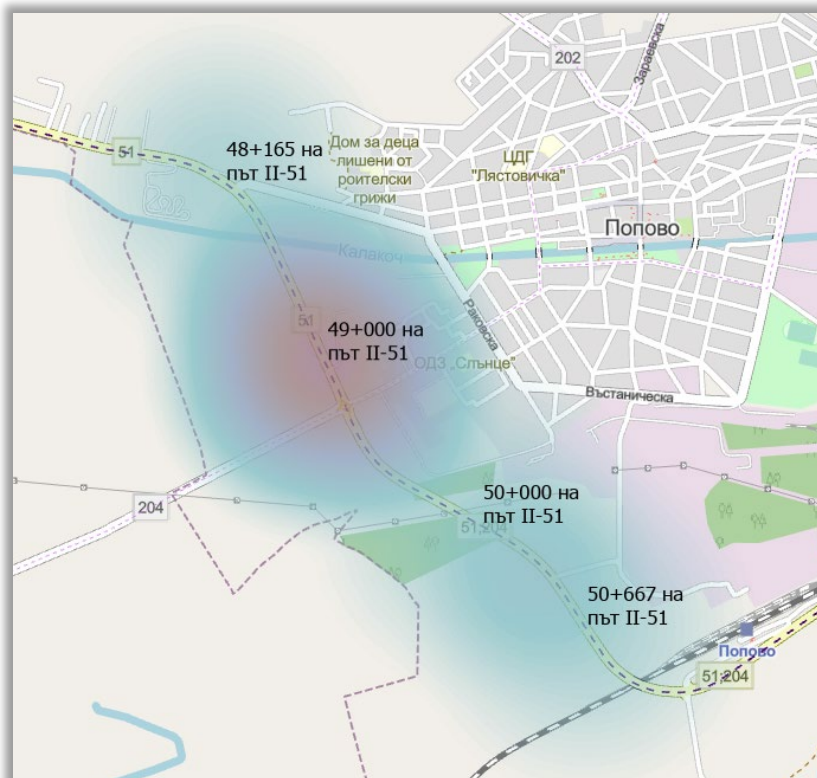
Пътната отсечката е с дължина 1,241 км, с три пътни ленти за движение – две в посока към гр. Разград и една в посока към гр. Търговище. Отсечката включва последователно редуващи се разнопосочни пътни криви с надлъжен наклон. Настъпили са 7 ПТП, при които са ранени 8 участници в движението. Коефициентът на аварийност е над 11 пъти по-голям от средния за път II-49. Почти всички пътни инциденти (86%) представляват блъскания на МПС в крайпътни дървета, крайпътни съоръжения или предпазни огради. Същият е делът и на ПТП, при които пътната настилка е мокра. Регистрираната причина за произшествията е движението с несъобразена скорост. При извършения оглед е установено, че в зоната за безопасност е налична буйна растителност от храсти и дървета по цялата дължина на пътната отсечка в двете ѝ посоки. Съществени са дължините от отсечката, изискващи монтиране на ОСП (мантинели), като такива не са поставени. Посочените несъвършенства биха могли да доведат до ПТП, включително с тежки последици.

УЧАСТЪК ОТ КМ 36+000 ДО КМ 40+800 НА ПЪТ II-51



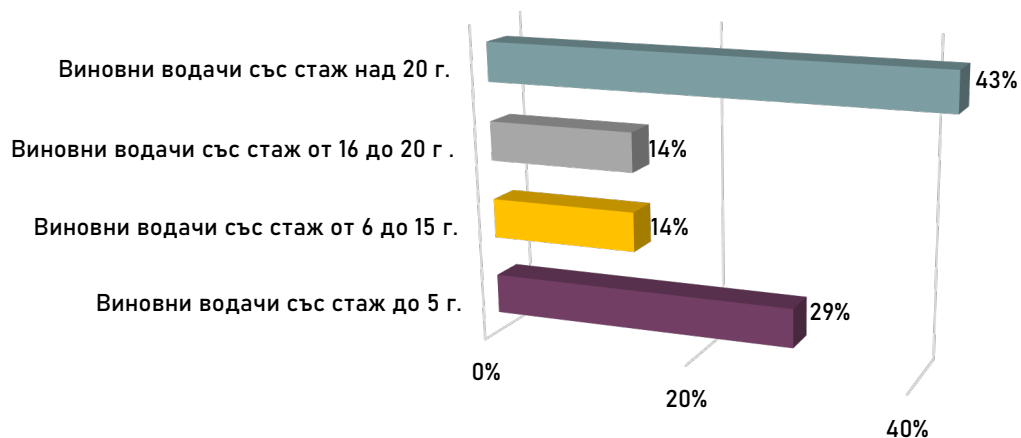
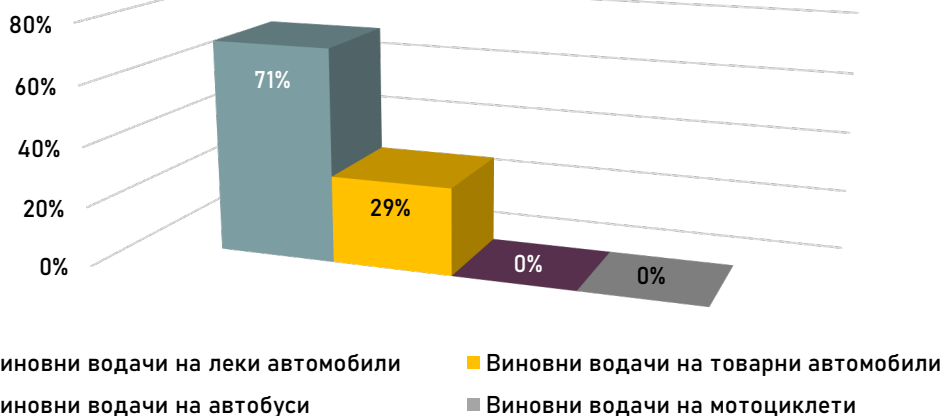
Пътната отсечка е с дължина 4,800 км. Отсечката се състои от прави, съединени с пътна крива с голям радиус, и включва две триклонни кръстовища, свързващи път II-51 със с. Ковачевец. Пътят преминава през равнинен терен, като надлъжните наклони по него са незначителни. Осигурени са по една пътна лента за движение във всяка посока, като сигнализацията с пътна маркировка е в задоволително състояние. Среднодневната интензивност на движение не е висока. В разглежданата пътна отсечка са настъпили 9 ПТП, при които е ранен 1 участник в движението. Коефициентът на аварийност е близо 4 пъти по-голям от средния за път II-51. Висок е делът на пътните инциденти (44%), при които са участвали товарни автомобили с обща маса над 12 тона, движещи с висока скорост. При близо половината от произшествията МПС блъскат животно, а почти 1/3 от ПТП са регистрирани в обхвата на кръстовищата.

УЧАСТЪК ОТ КМ 48+165 ДО КМ 50+667 НА ПЪТ II-51



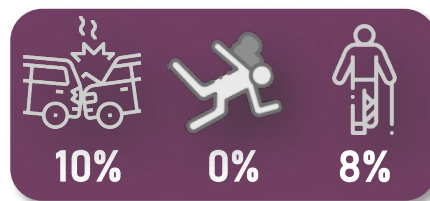
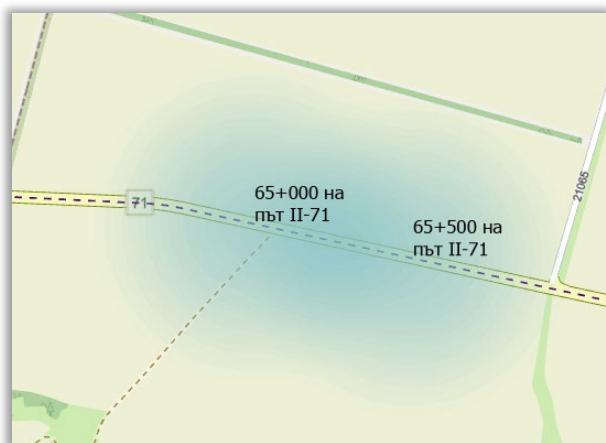
Ur

2.06 ПТП на
1 млн. пропътувани км



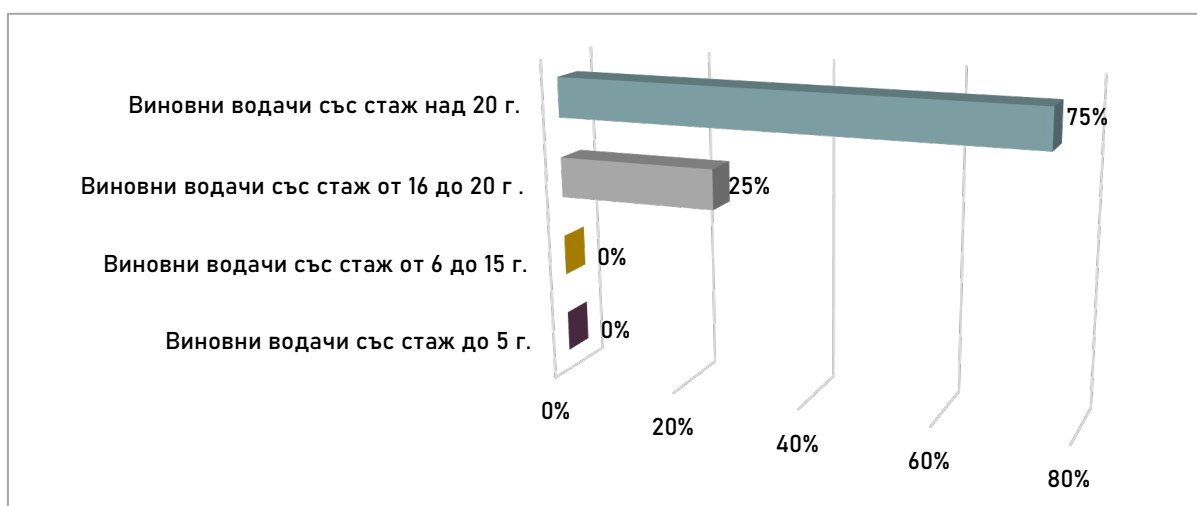
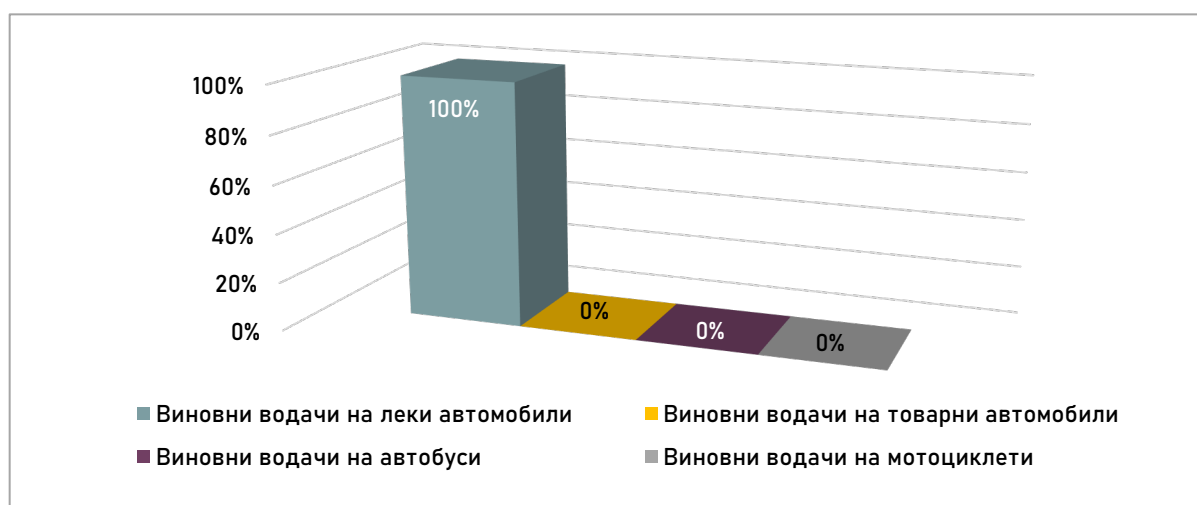
Пътната отсечка е с дължина 2.502 км и преминава югозападно покрай гр. Попово, включвайки две кръстовища, които свързват път II-51 с града. Според предоставените от АПИ данни, състоянието на пътната настилка е незадоволително. В отсечката са настъпили 7 ПТП, при които са ранени 9 участника в движението. Коефициентът на аварийност е близо 6 пъти по-голям от средния за път II-51. Голяма част от настъпилите ПТП (71%) са регистрирани в района на кръстовищата, като отчетената за тях причина е неспазване на правилата за предимство. Почти 3/10 от пътните инциденти (29%) са предизвикани от водачи на товарни автомобили, при един от които вторият участник е водач на велосипед. В отсечката може да се предприемат допълнителни мерки за ограничаване на скоростта и повишаване вниманието на водачите в зоните на двете кръстовища.

УЧАСТЪК ОТ КМ 65+000 ДО КМ 65+500 НА ПЪТ II-71



Ur

1.09 ПТП на
1 млн. пропътувани км



Пътната отсечка е с дължина 500 м и се състои от крива с голям радиус. В едната посока на движението е забранено изпреварването, но наличната видимост е голяма. Настъпили са 5 ПТП, при които са ранени 2 участници в движението. Коефициентът на аварийност за участъка е 2.5 пъти повече от средната стойност за път II-71. При два пътни инцидента (40%) участва 1 МПС, като произшествията представляват сблъсъци на МПС в крайпътно дърво. Повечето от ПТП са настъпили върху суха пътна настилка (60%), а останалата част – върху мокра настилка.

Магистрала „Хемус“ от ПВ „Буховци“ до Варна

Всички пътни инциденти, настъпили в разглежданата отсечка от автомагистралата, са причинени от водачи, управлявали предимно леки автомобили. Основната част от произшествията са странични сблъсъци между МПС и сблъсъци на МПС в предпазна ограда или скат. Пътните инциденти възникват в светлата част от денонощието, по мокра пътна настилка и при дъжд.

Първокласна пътна мрежа

Повечето ПТП представляват сблъсквания между МПС, следвани от сблъсъци на МПС в крайпътни съоръжения, преобръщане на МПС извън пътното платно, сблъсъци на МПС в предпазни огради и в препятствия на пътя. Произшествията настъпват основно през светлата част от денонощието, при ясно време, по прав пътен участък и по суха пътна настилка. Най-често регистрираните причини за ПТП са движението с несъобразена скорост, отнемането на предимство, неспазването на дистанция и навлизането в лентата за насрещно движение.

Второкласна пътна мрежа

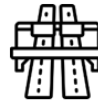
Повечето ПТП представляват сблъсъци на МПС в крайпътни съоръжения, в предпазни огради и в препятствия на пътя. Произшествията са настъпили най-вече по прави пътни участъци и по мокра пътна настилка, като най-често регистрираните нарушения са движение с несъобразена скорост, неспазване на дистанция и отнемане на предимство.

Мерки за подобряване на пътната безопасност в направлението:

- Засилване на контрола от страна на МВР за съблюдаване на скоростните режими, както и за спазване на предимство и превенция на разсейването на водачите в районите на кръстовища.
- Обезопасяване на крайпътното пространство и подобряване на видимостта.
- Реализиране на превантивни мерки за обезпечаване безопасността на движението, включващи подобряване на състоянието на пътната маркировка, монтиране на пътни знаци и ОСП.



1 058.1 км



11%



44%



45%

Показател за аварийност

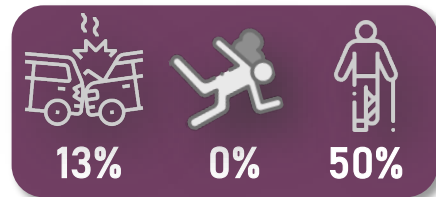
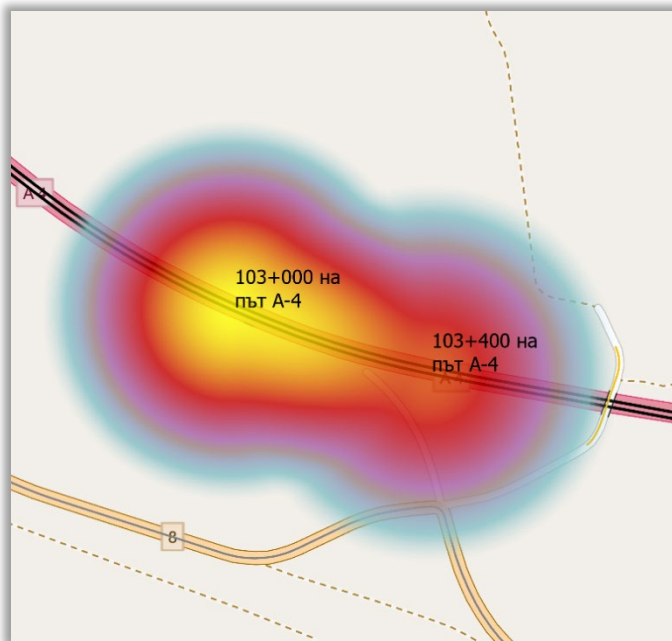
Ur

0.73 - 53.99 ПТП на млн. пропътувани км

Път	ПТП	Загинали	Ранени
AM "Марица"	94	0	22
I-5	424	28	182
I-7 (част)	61	0	2
II-55	135	4	82
II-59	22	0	8
II-66 (част)	56	3	15
II-76	27	0	8
Общо	819	35	319

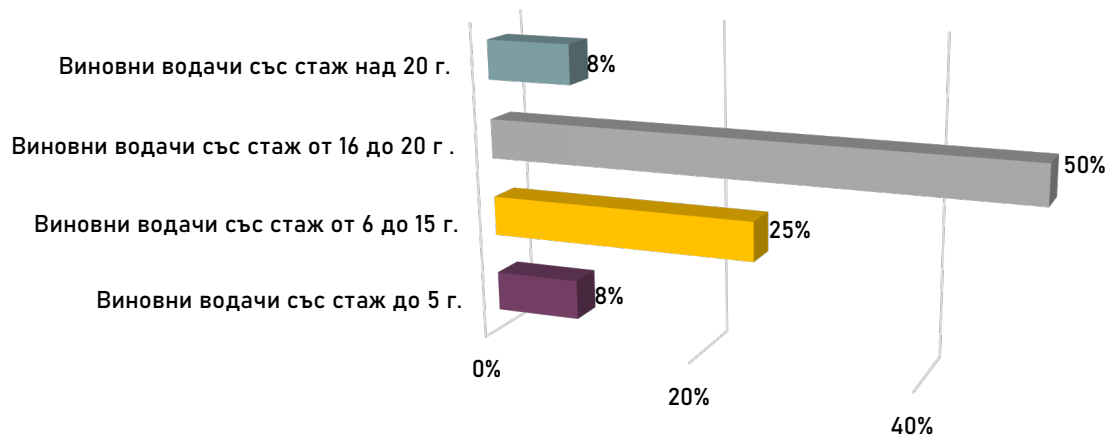
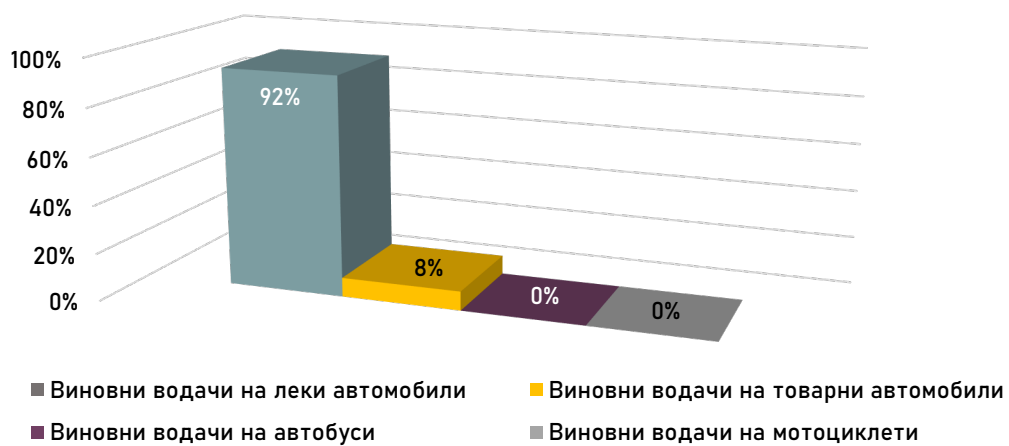
НАПРАВЛЕНИЕ 5: изследвани са пътища с обща дължина 1 058.1 км, които обединяват транспортните потоци по участъци от AM „Марица“, път I-5, път I-7 и пътища от второкласната пътна мрежа (II-55, II-59, II-66 и II-76). Видът на пътното платно варира от тип за двулентови пътища с двупосочно движение до автомагистрален. По направлението се отчита засилено транзитно и товарно движение в посока север-юг. Интензивността на движението през всички месеци от годината е относително постоянна. Един от основните потоци на движение по главните посоки в направлението се реализира по път I-5, като преминаването на товарните автомобили през Стара планина се осъществява по път II-55. Характерно за движението по това направление е пресичането на цялата ширина на територията на България в посока север-юг. Основните характеристики на път I-5 от гр. Русе до гр. Велико Търново са описани в направление 3. Движението през двата старопланински прохода - „Шипка“ и „Прохода на Републиката“, се обуславя от променливите метеорологични условия, големите надлъжни наклони и криви. В „Прохода на Републиката“ поради високата интензивност на движение на товарни автомобили на много места е обособена трета лента за изпреварване. Пътищата в направлението след пресичането на Стара планина са насочени основно към изходните ГКПП – Маказа, Капитан Андреево и Лесово. В направлението са изследвани 7 пътя от РПМ, представени таблично по-горе. От тях за 2022 г. са определени 16 пътни отсечки с увеличен брой ПТП, както следва: отсечката на път I-5 от км 105+000 до км 107+500 е подробно описана в Направление 3, а останалите отсечки са:

УЧАСТЪК ОТ КМ 103+000 ДО КМ 103+400 НА АМ „МАРИЦА“



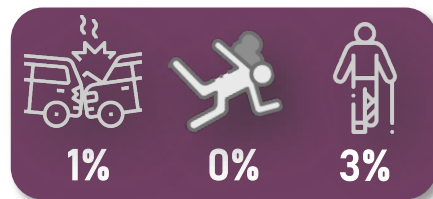
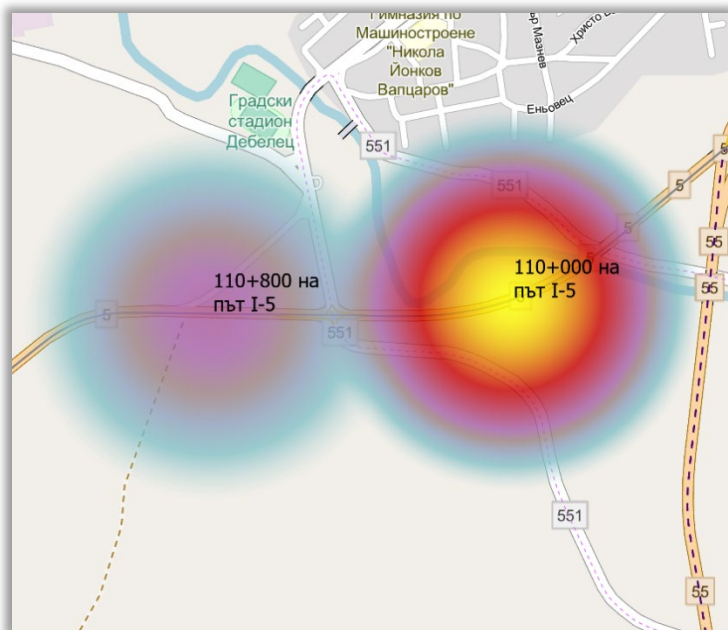
Ur

9.66 ПТП на
1 млн. пропътвани км



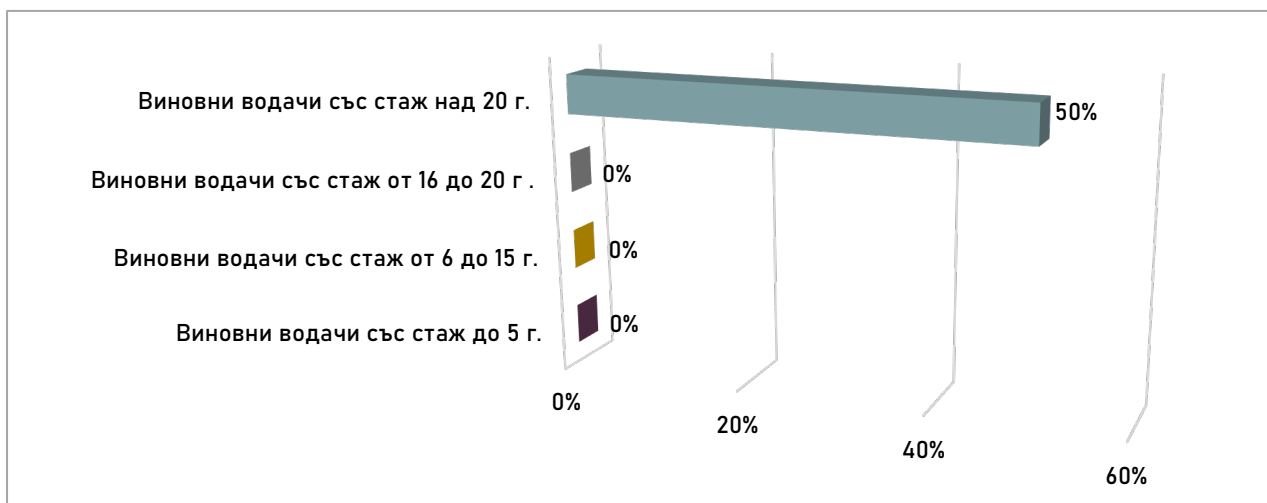
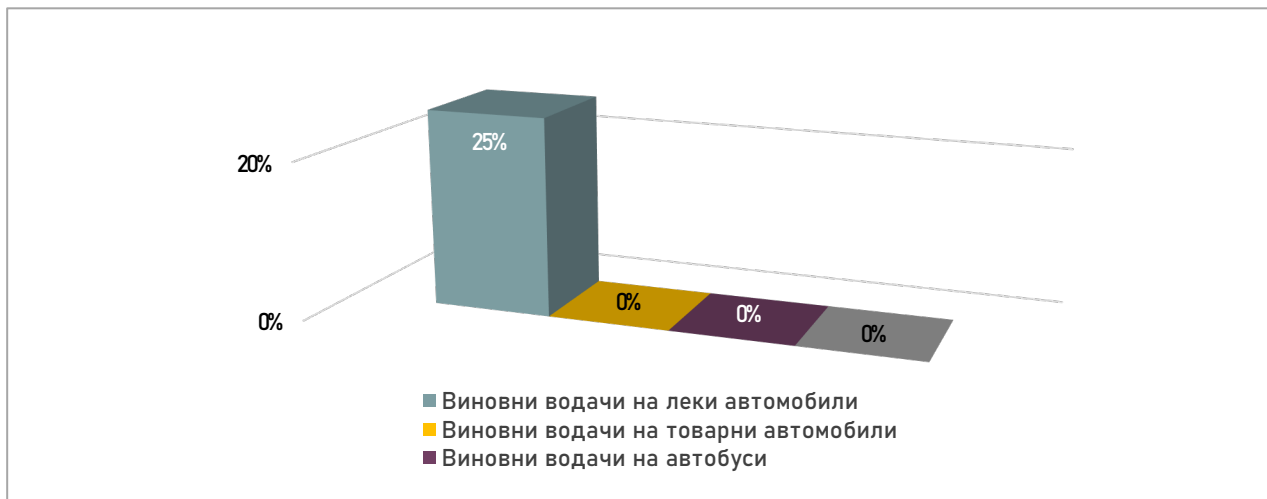
В отсечката са настъпили 12 ПТП, в пет от които са ранени 11 участници в движението. Коефициентът на аварийност е над 35 пъти по-голям от средния за АМ „Марица“. Пътната отсечка включва крива с голям радиус и малък надлъжен наклон. Произшествията в отсечката възникват най-вече през месеците юни, юли и август. Значим е делът на ПТП (42%), при които участва 1 МПС. Тези произшествия са причинени най-вече от водачи на леки автомобили, които не са български граждани, при благоприятни условия на движение – по суха пътна настилка, при ясно време и през светлата част от денонощието. Пътните инциденти най-често представляват сблъсъци в предпазна ограда/крайпътно съоръжение (отводнителни окопи), като регистрираната причина е внезапната промяна посоката на движение. При останалите почти 58% от ПТП участват по 2 МПС. Произшествията са предимно сблъсъци между ПС, като за 86% от тях са виновни водачи, които не са български граждани. Отчетените причини са предимно движение с несъобразена скорост и неспазване на дистанция. Повечето инциденти с участието на 2 МПС настъпват през светлата част от денонощието и по суха пътна настилка. Само 14% от тези ПТП се случват при снеговалеж, за всички останали пътни инциденти времето е ясно.

УЧАСТЪК ОТ КМ 110+000 ДО КМ 110+800 НА ПЪТ I-5



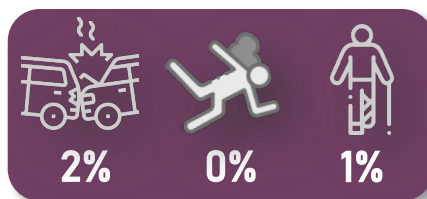
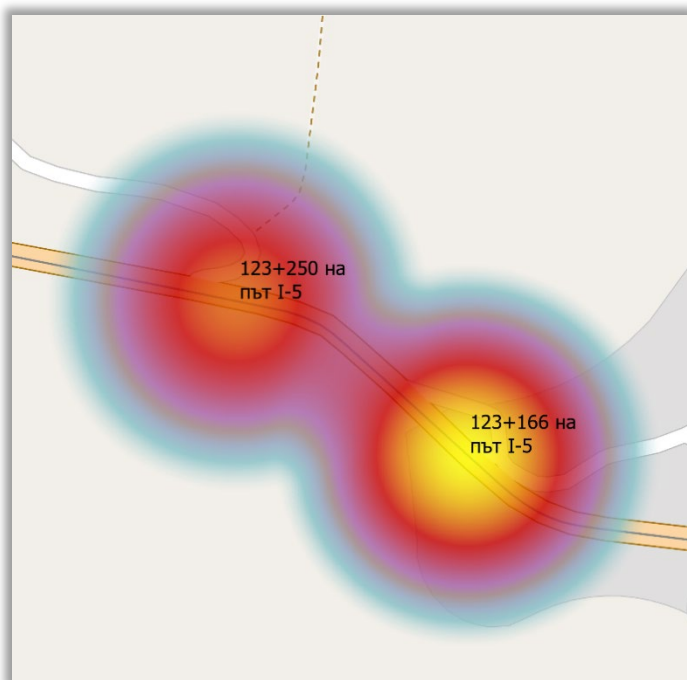
Ur

3.1 ПТП на
1 млн. пропътувани км

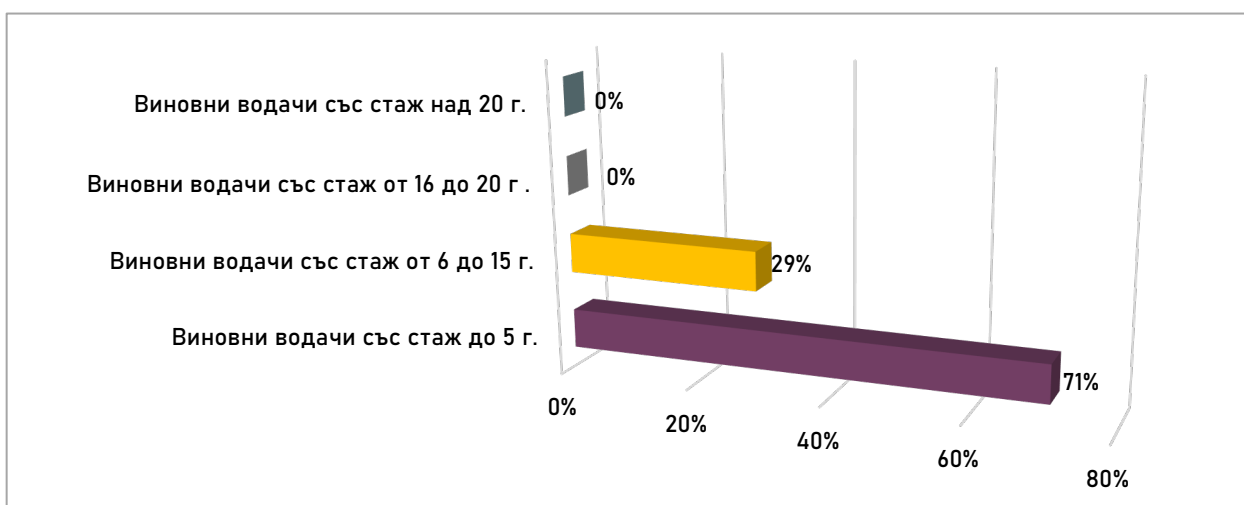
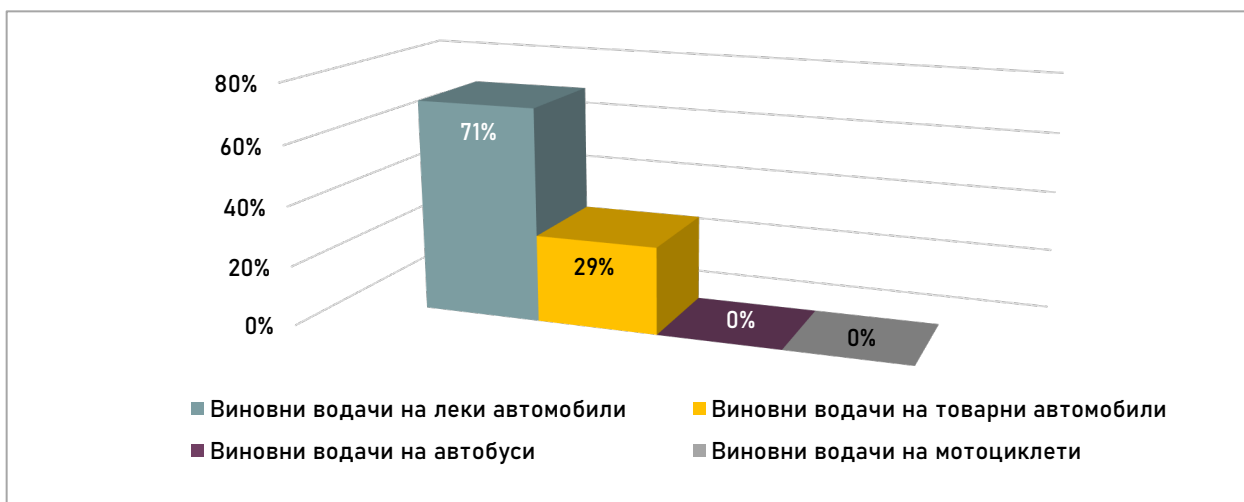


В пътната отсечка са настъпили 4 ПТП, при които са ранени 6 участника в движението. Коефициентът на аварийност е почти 9 пъти по-голям от средния за път I-5. Разглежданата отсечка включва кръстовище за гр. Дебелец със значителна ширина и добра видимост. Пътната настилка е в добро експлоатационно състояние, положената пътна маркировка отговаря на изискванията. В района на кръстовището са изградени допълнителни ленти за извършване на завои. За водачите, включващи се по път I-5 от страната на гр. Дебелец, не е очертана стоп линия. Всички пътни инциденти настъпват по суха пътна настилка и при ясно време, а 75% от тях – в светлата част от денонощието. Най-голям е дялът на ПТП (75%), при които МПС се сблъскват странично помежду си. За 1 от инцидентите (25%) е регистрирано блъскане в препятствие на пътя, като посоченото нарушение е неправилен превоз на товари. Останалите виновни водачи най-вече отнемат предимство на ППС на кръстовище, независимо от добрата му видимост. Вероятно причината е движение с превишена скорост на превозните средства, без да се съобразят с въведеното ограничение от 60 км/ч. Освен това, голямата широчина на кръстовището предполага водачите, включващи се в пътя с предимство (I-5), да не възприемат правилно скоростта, с която се движат превозните средства по път I-5.

УЧАСТЪК ОТ КМ 123+166 ДО КМ 123+250 НА ПЪТ I-5

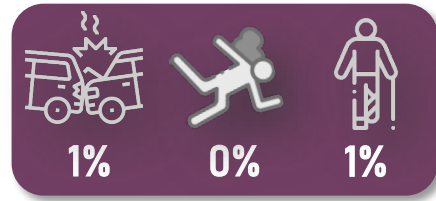
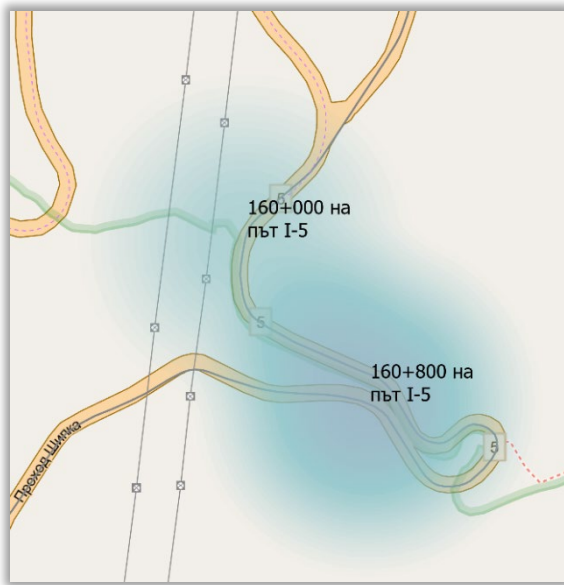


Ur
53.99 ПТП на
1 млн. пропътувани км



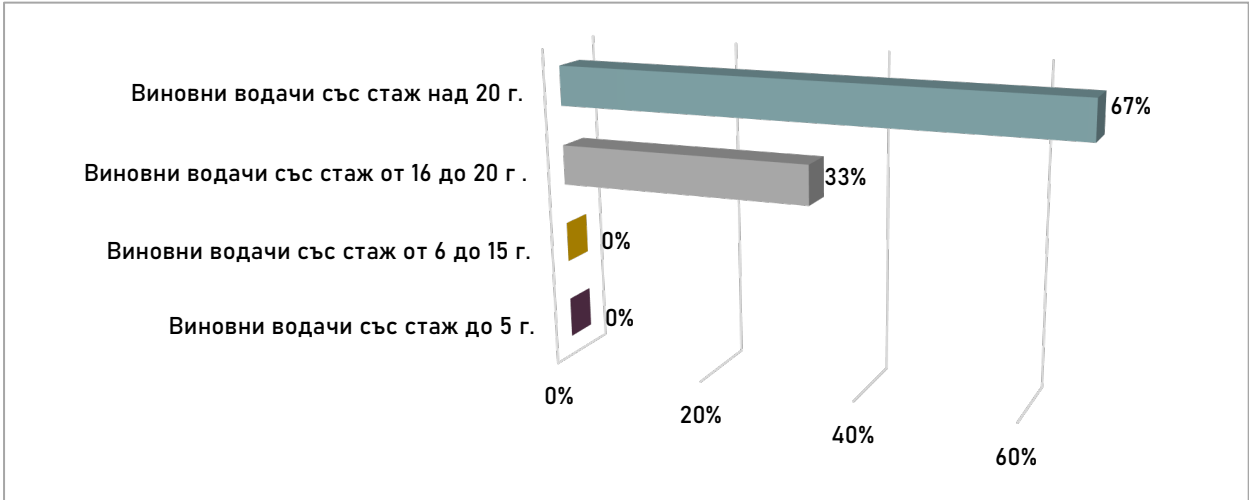
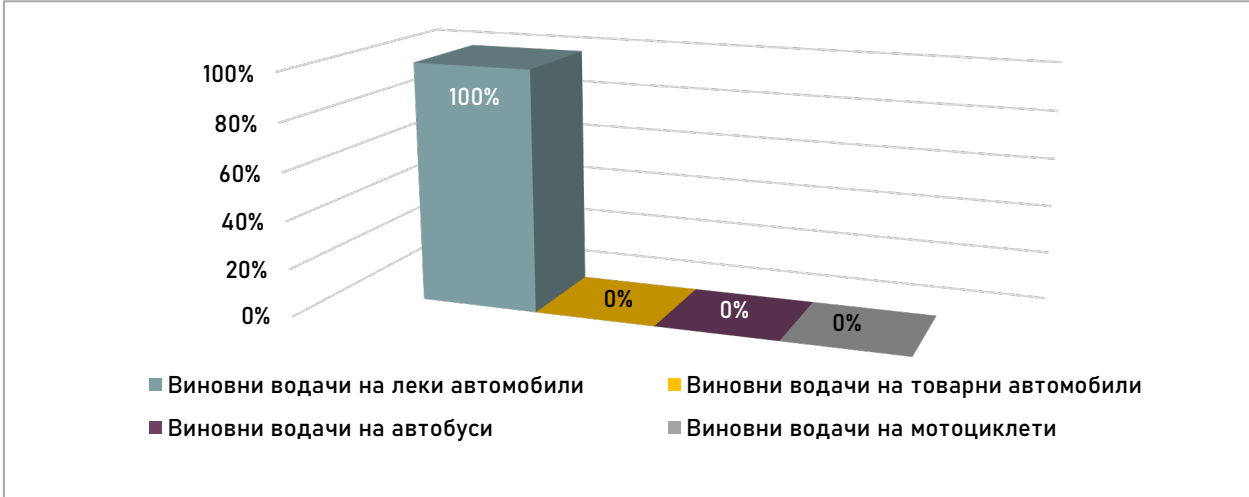
В пътната отсечка са настъпили 7 ПТП, при които са ранени 2 участника в движението. Коефициентът на аварийност е 154 пъти по-голям от средния за път I-5. Движението в пътната отсечка е двупосочно, като тя обхваща прав участък с разнопосочни криви в краищата му с незначителен надлъжен наклон. По данни на ОПУ Велико Търново пътната настилка в отсечката е в задоволително състояние, а пътната маркировка е изпълнена съгласно нормативите изисквания. Всичките ПТП настъпват по мокра пътна настилка и при неблагоприятни атмосферни условия (86% от ПТП при дъжд и 14% – при облачно време). Преобладават инцидентите в светлата част от денонощието (71%). При повечето от ПТП (86%), с изключение на едно, е участвало само 1 МПС. Произшествието, което е изключение, възниква по вина на водач на товарен автомобил и в него участват четири МПС. Регистрираните пътни инциденти представляват сблъсъци в крайпътни дървета, в предпазни огради и скат, както и преобръщане на МПС извън пътното платно, т.е. всички те са в крайпътното пространство. Най-често регистрираното нарушение е движението с несъобразена скорост – при почти 6/10 от ПТП, което в комбинация с мократа настилка и неблагоприятното време води до настъпването на отбелязаните видове пътни инциденти.

УЧАСТЪК ОТ КМ 160+000 ДО КМ 160+800 НА ПЪТ I-5



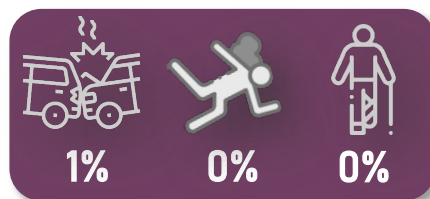
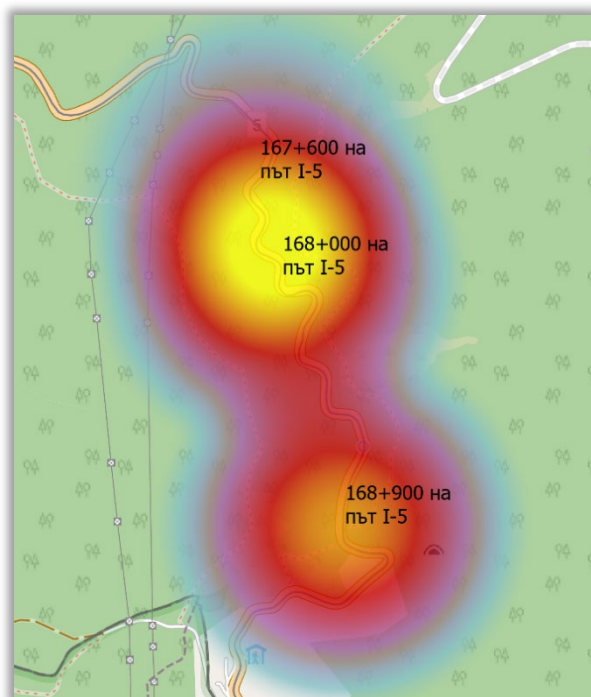
Ur

4.44 ПТП на
1 млн. пропътвани км



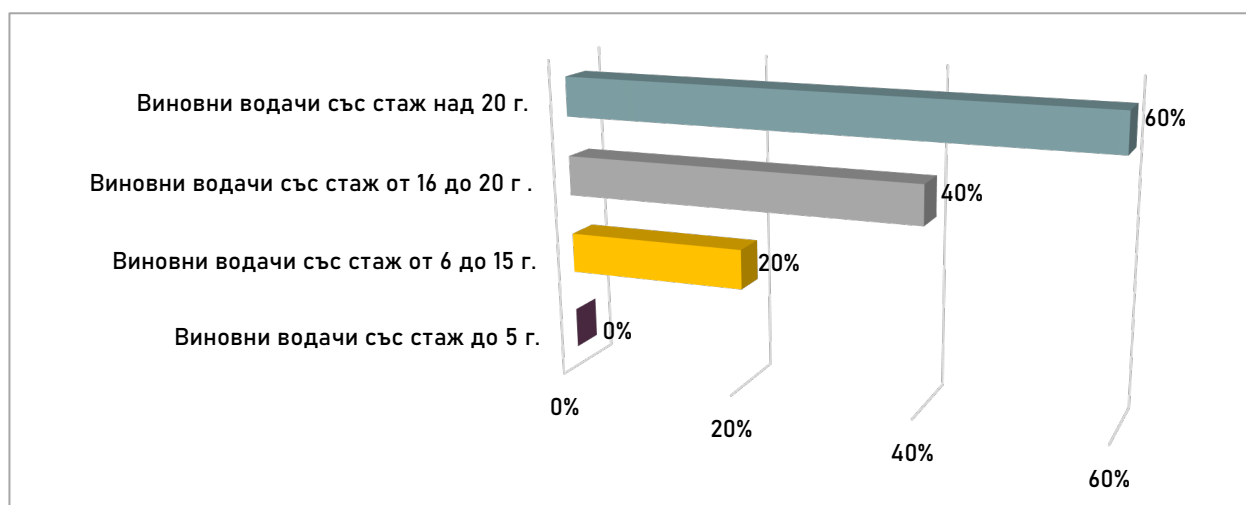
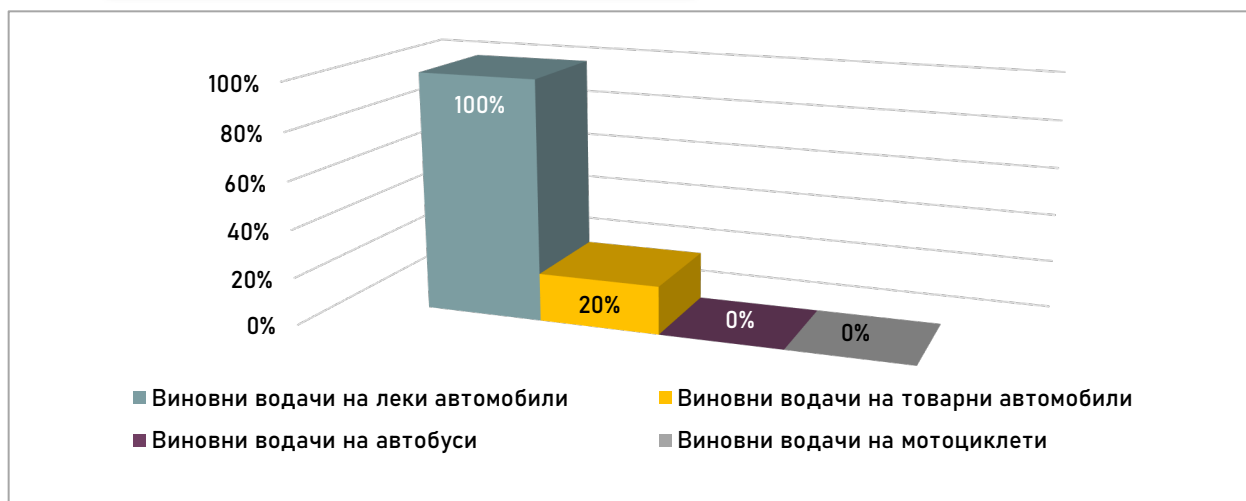
В пътната отсечка са настъпили 3 ПТП, при които е ранен 1 участник в движението. Коефициентът на аварийност е 13 пъти по-голям от средния за път I-5. Отсечката е разположена по северния склон на Шипченския проход и се състои от поредица разнопосочни криви и къси прави с чувствителен надлъжен наклон. Интензивността на движението е ниска - 2 312 ППС/денонощие, като са предимно леки автомобили. По данни на ОПУ Габрово пътната настилка в отсечката е в лошо състояние, а пътната маркировка е изпълнена съгласно нормативните изисквания. Монтираните ограничителни системи за пътища са корозирали. Делът на ПТП с участието на 1 ППС е значителен - 66.7%. Всички инциденти са настъпили в светлата част от денонощието, при различни условия на времето (ясно, облачно и снеговалеж) и върху пътни настилки в различно състояние (суха и заснежена). Регистрираните инциденти представляват сблъсъци в крайпътно съоръжение и предпазна ограда, както и сблъсъци между МПС под ъгъл. Най-често регистрираните нарушения са движение с несъобразена скорост и навлизане в насрещното движение, което в съчетание с посочените условия на движение водят до посочените видове ПТП.

УЧАСТЪК ОТ КМ 167+600 ДО КМ 168+900 НА ПЪТ I-5



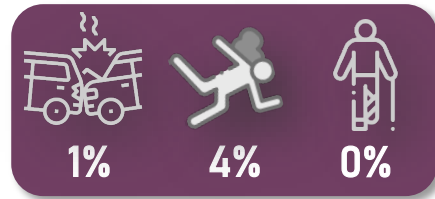
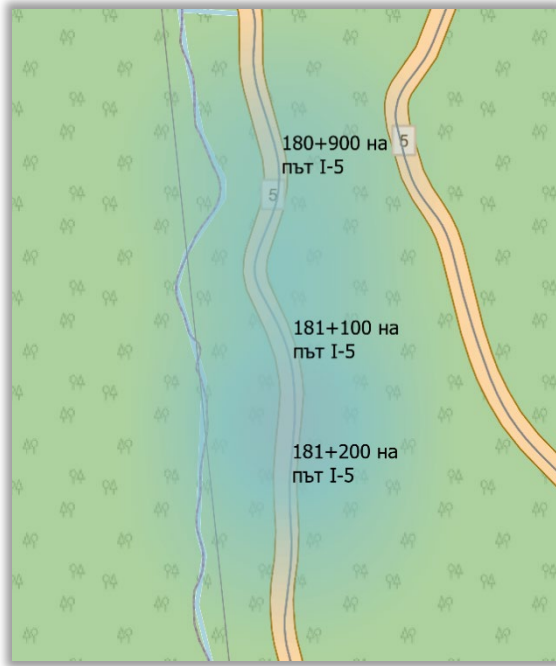
Ur

4.56 ПТП на
1 млн. пропътувани км



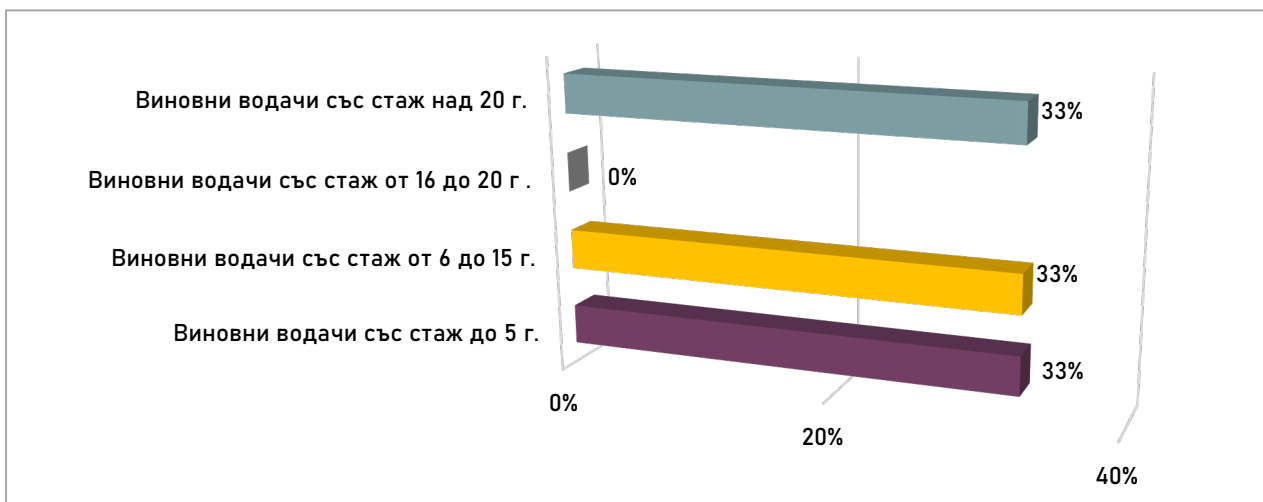
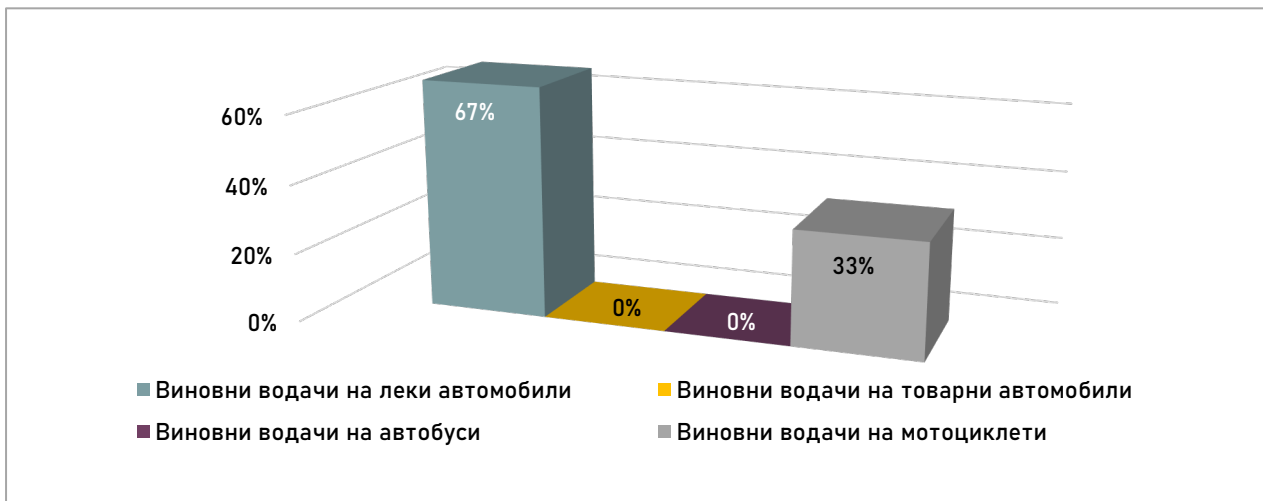
В пътната отсечка са настъпили 5 ПТП с материални щети. Коефициентът на аварийност е почти 13 пъти по-голям от средния за път I-5. Отсечката е разположена по северния склон на Шипченския проход и се състои от поредица разнопосочни криви и къси прави с чувствителен надлъжен наклон. Интензивността на движението е ниска - 2 312 ППС/денонощие, като превозните средства са предимно леки автомобили. По данни на ОПУ Габрово пътната настилка в отсечката е в лошо състояние, а пътната маркировка е изпълнена съгласно нормативите изисквания. Монтираните ограничителни системи за пътища са корозирали. При всички произшествия, с изключение на едно, участват по две МПС. Всички инциденти са настъпили в светлата част от денонощието, почти всички (80%) - върху мокра пътна настилка, а голяма част от ПТП (40%) - при дъжд. Регистрираните ПТП представляват най-вече сблъсъци между МПС (80%) - главно странични и под ъгъл. Най-често отчетеното нарушение е навлизане в насрещното движение (при 60% от ПТП), следвано от движението с несъобразена скорост и неправилното разминаване. Посочените условия за движение - пътни криви, мокра настилка, дъжд, и допуснатите нарушения на виновните водачи обуславят настъпилите видове ПТП.

УЧАСТЪК ОТ КМ 180+900 ДО КМ 181+200 НА ПЪТ I-5



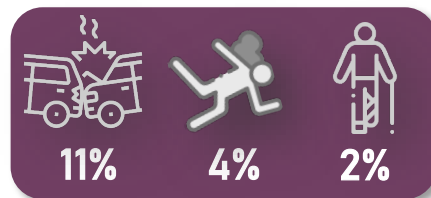
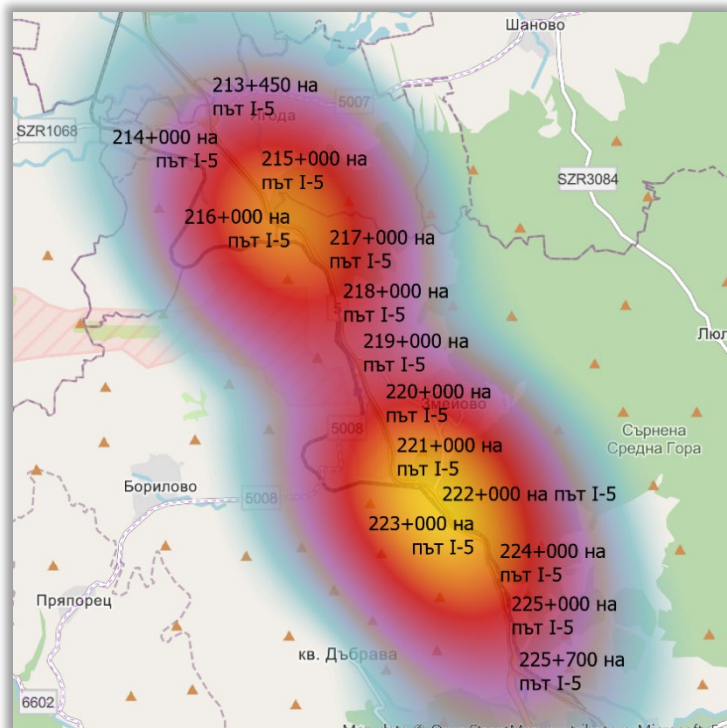
Ur

11.85 ПТП на
1 млн. пропътувани км



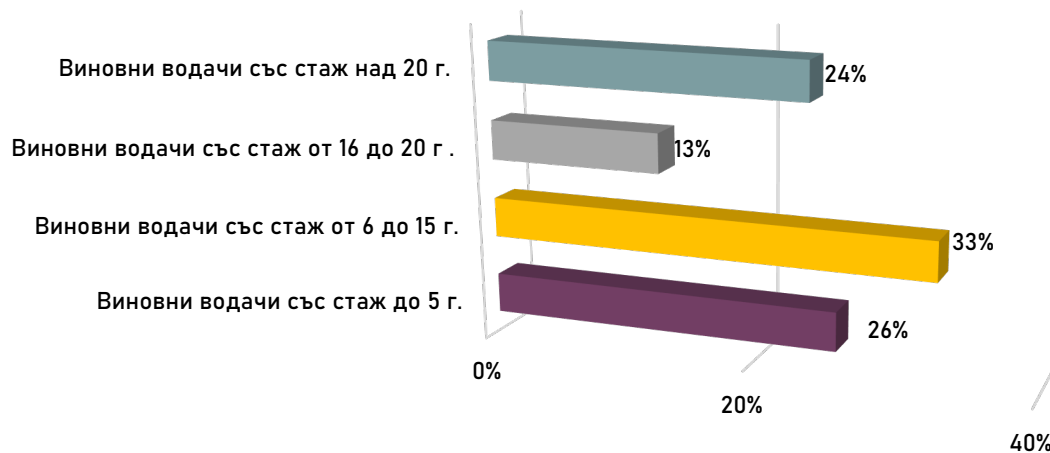
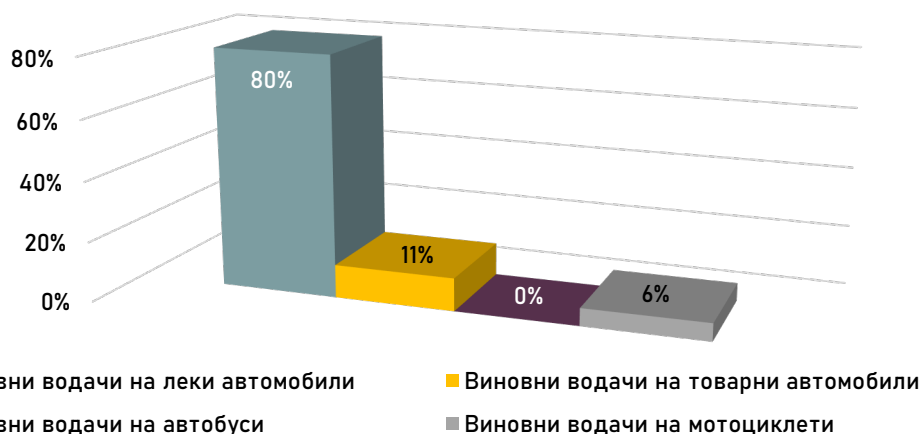
В пътната отсечка са настъпили 3 ПТП, в едно от които е загинал водач на мотоциклет. Коефициентът на аварийност е почти 34 пъти по-голям от средния за път I-5. Отсечката е разположена по северния склон на Шипченския проход и се състои от поредица разнопосочни криви и прави участъци между тях с чувствителен надлъжен наклон. Интензивността на движението е ниска - 2 312 ППС/денонощие, като ПС са основно леки автомобили и мотоциклети. При всички настъпили ПТП в отсечката участва по 1 ППС. Регистриран е инцидент, причинен от водач на мотоциклет, който е загинал, като произшествието настъпва в светлата част от денонощието, по суха пътна настилка и при ясно време. Условията на времето, осветяването и състоянието на пътната настилка за останалите ПТП не са изцяло благоприятни. Регистрираните инциденти представляват преобръщания на МПС извън пътя и сблъсъци в препятствия на пътя. Съгласно данните от АИС всички произшествия настъпват поради движение с несъобразена скорост.

УЧАСТЪК ОТ КМ 213+450 ДО КМ 225+700 НА ПЪТ I-5



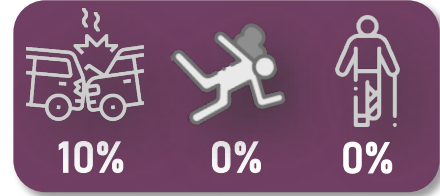
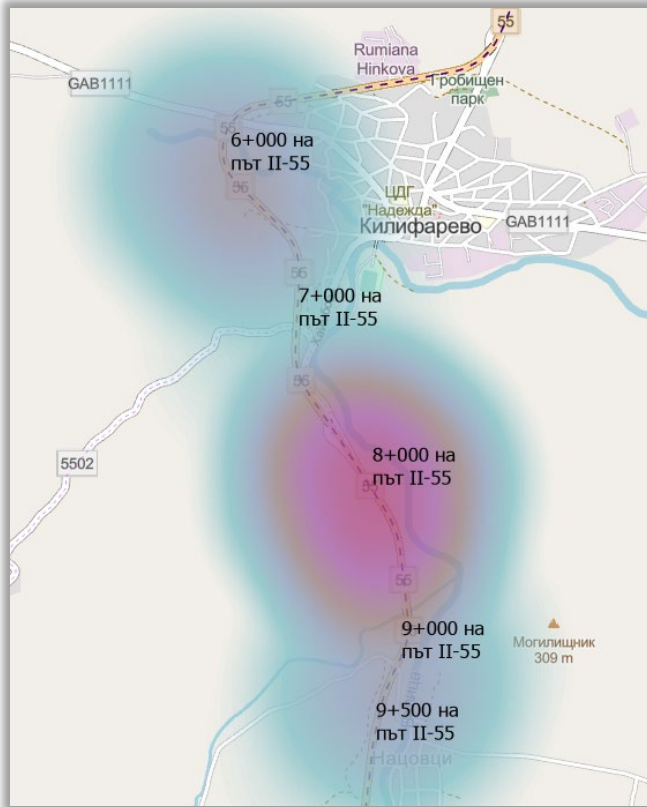
Ur

0,96 ПТП на
1 млн. пропътувани км



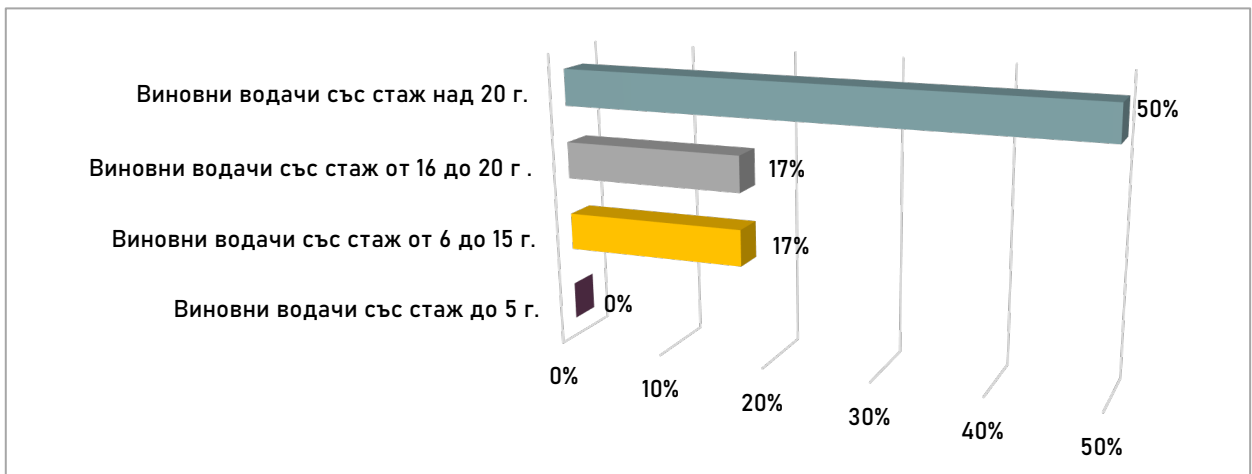
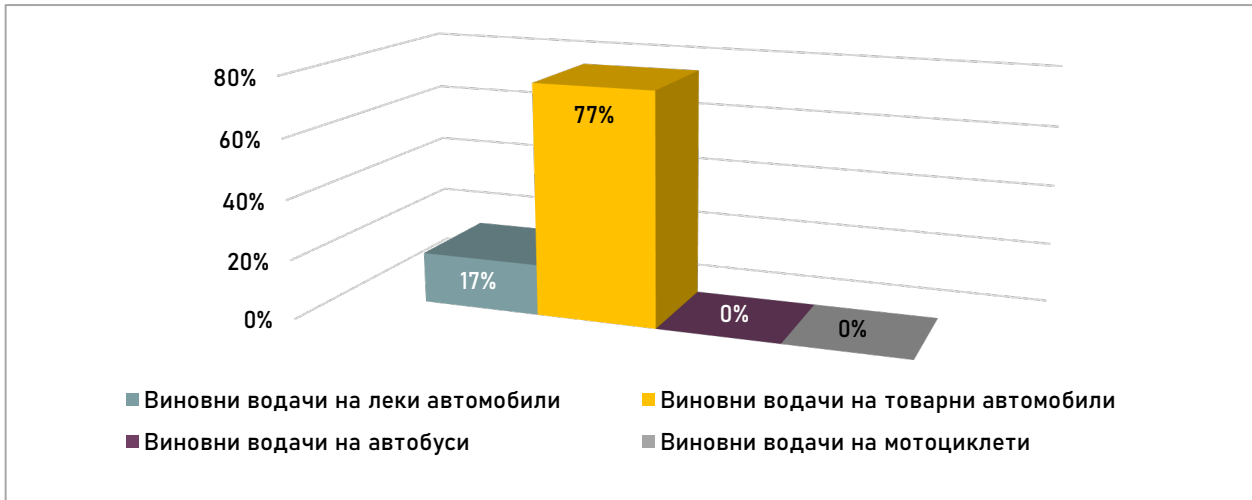
В пътната отсечка са настъпили 46 ПТП, при които е загинал 1 и са ранени 3 участници в движението. Коефициентът на аварийност е почти 3 пъти по-голям от средния за път I-5. Разглежданата пътна отсечка е от пътен възел при с. Ягода до гр. Стара Загора. Много голяма част от нея (90%) е с по две ленти в посока за движение, разделени физически. По отсечката преминава поток от смесено движение – транзитно и местно, което е изразено най-добре през летните месеци. Връзката между гр. Казанлък и гр. Стара Загора генерира висока интензивност на движението от 10 714 превозни средства (~80% от тях са леки автомобили), които допълнително натоварват разглежданата отсечка. Пътната настилка е в задоволително състояние, пътната маркировка в някои участъци е частично налична. Между км 222+700 и км 223+800 при „Италианския мост“ пътят се стеснява от две ленти в посока на движение в една. Делът на ПТП, при които участва само 1 ППС, е твърде висок – 83%, като 10% от тях са причинени от водачи на товарни автомобили, 8% - от водачи на мотоциклети, а 13% - от водачи със стаж до 2 години. Голяма част от инцидентите от тази група (68%) са настъпили в светлата част от денонощието, но 68% от тях възникват по мокра пътна настилка, а 57% - при неблагоприятно време, като дъждът съпътства 26% от тези пътни инциденти. Почти всички пътни инциденти с участието на 1 ППС (95%) представляват сблъсъци в крайпътно съоръжение/предпазна ограда/скат, т.е. те настъпват в крайпътното пространство. Най-често регистрираното нарушение от виновните водачи за ПТП от тази група е движението с несъобразена скорост – за 92% от ПТП с 1 ППС. Това нарушение в комбинация с разгледаните условия за движение създават опасности за движението и водят до възникването на посочените видове ПТП. Произшествията, при които участва повече от 1 ППС (17%), настъпват основно през светлата част от денонощието, но немалка част от тях (37%) са по мокра пътна настилка, а половината – при дъжд и облачно време. Значителна част от тези пътни инциденти (75%) представляват сблъсъците между МПС, като 83% са между МПС и движещо се пред него ПС. Последните данни допълнително се потвърждават от доминиращото нарушение „неспазване на дистанция“, регистрирано за 62% от произшествията от тази група.

УЧАСТЪК ОТ КМ 6+000 ДО КМ 9+500 НА ПЪТ II-55



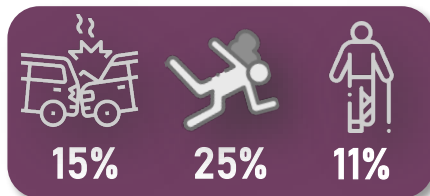
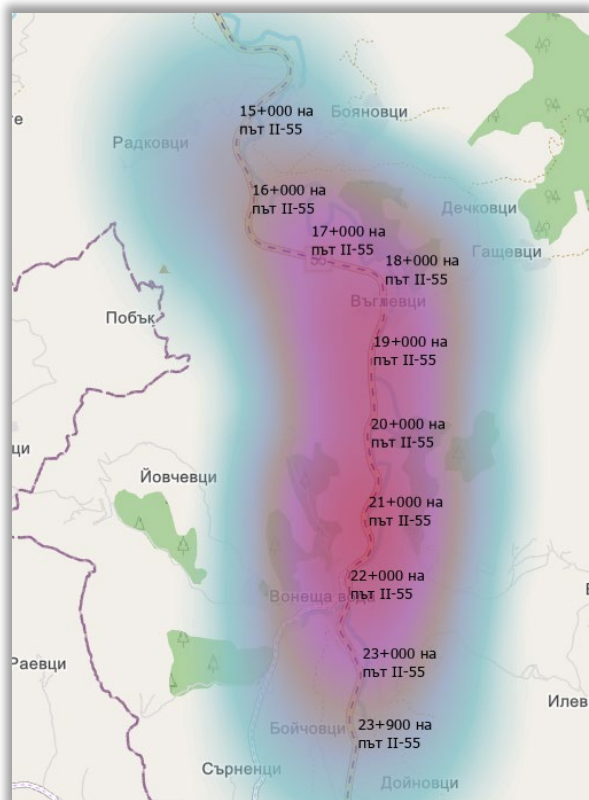
Ur

1.56 ПТП на
1 млн. пропътувани км

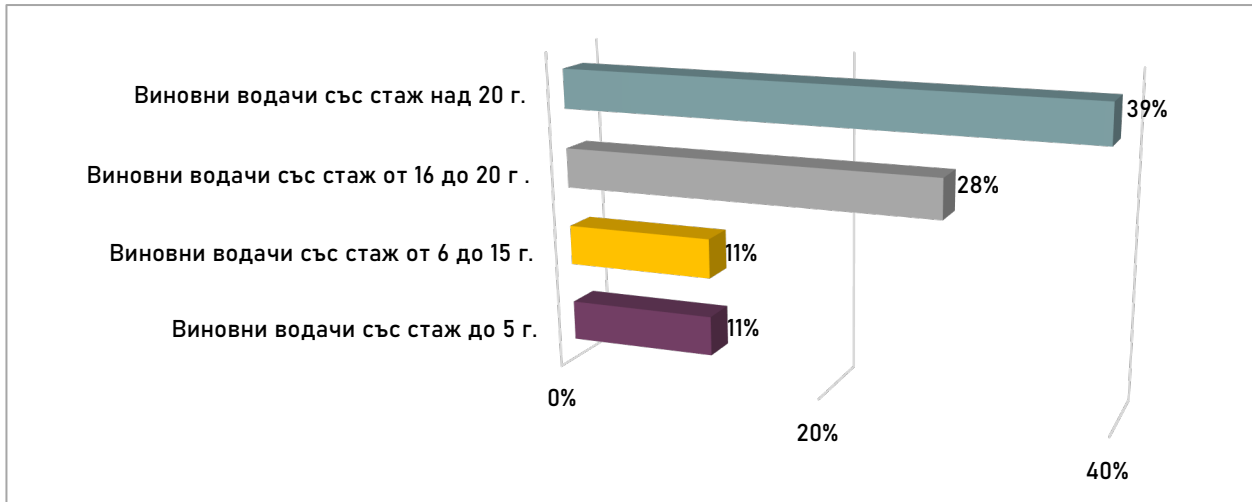
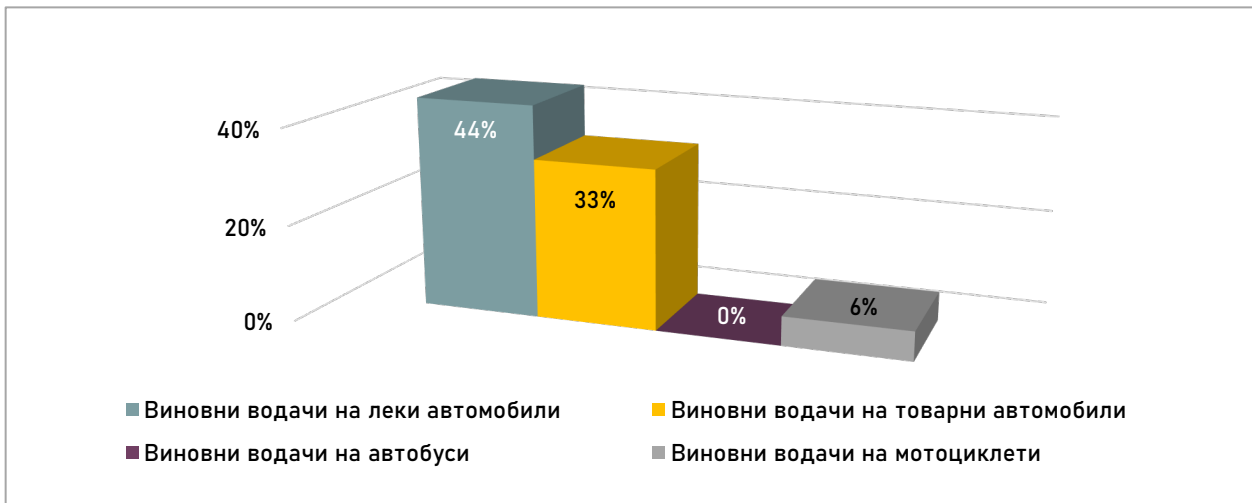


Пътната отсечка е с дължина 3 500 м и включва прави участъци и разнопосочни пътни криви с минимални надлъжни наклони. Теренът е равнинен, като пътят е с по една лента за движение във всяка посока. Пътната маркировка е в задоволително състояние. През 2022 г. в участъка са настъпили 13 ПТП с материални щети. Коефициентът на аварийност е над 5 пъти по-голям от средния за път II-55. Поради факта, че път II-55 свързва северна България с първокласен път I-6, АМ „Тракия“ и АМ „Марица“ товарните автомобили са съществена част от състава на движението. Това е причината 77% от възникналите пътни инциденти да са причинени от водачи на товарни автомобили. За 38% от всички ПТП виновните водачи са чужденци, а при 46% от произшествията участва 1 МПС. Осигурените данни за вида на ПТП, пътните условия, състоянието на времето и нарушенията на водачите са твърде различни и не може да бъде направен извод за причините за възникване на повече произшествия именно в тази отсечка.

УЧАСТЪК ОТ КМ 15+000 ДО КМ 23+900 НА ПЪТ II-55

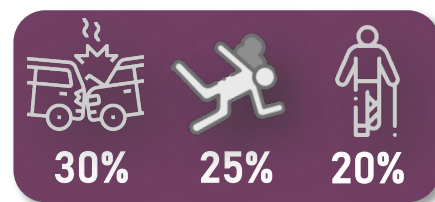
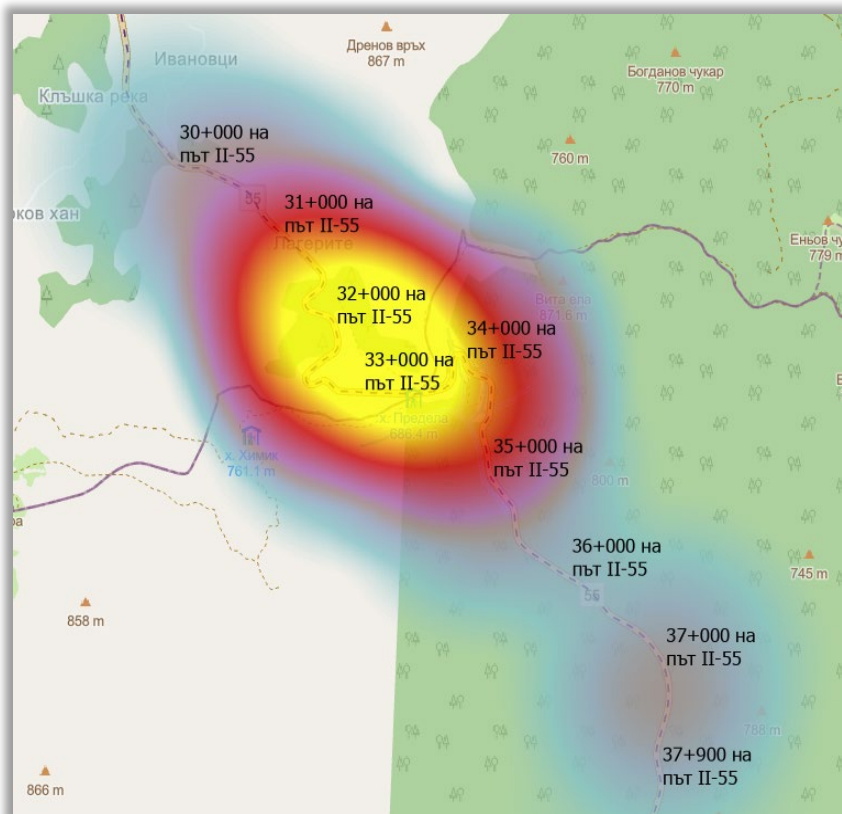


Ur
0.94 ПТП на
1 млн. пропътувани км

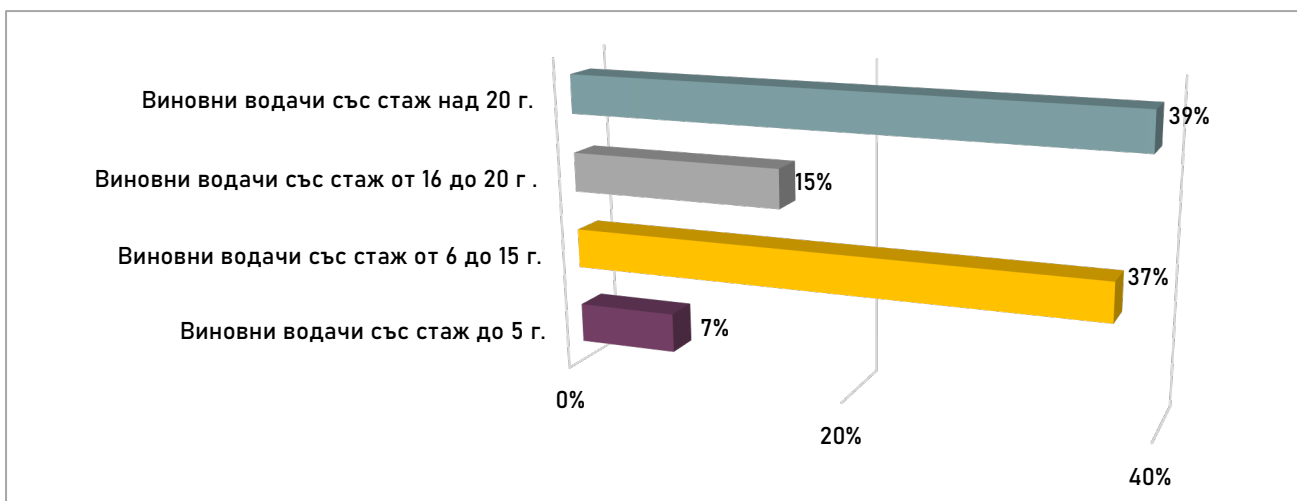
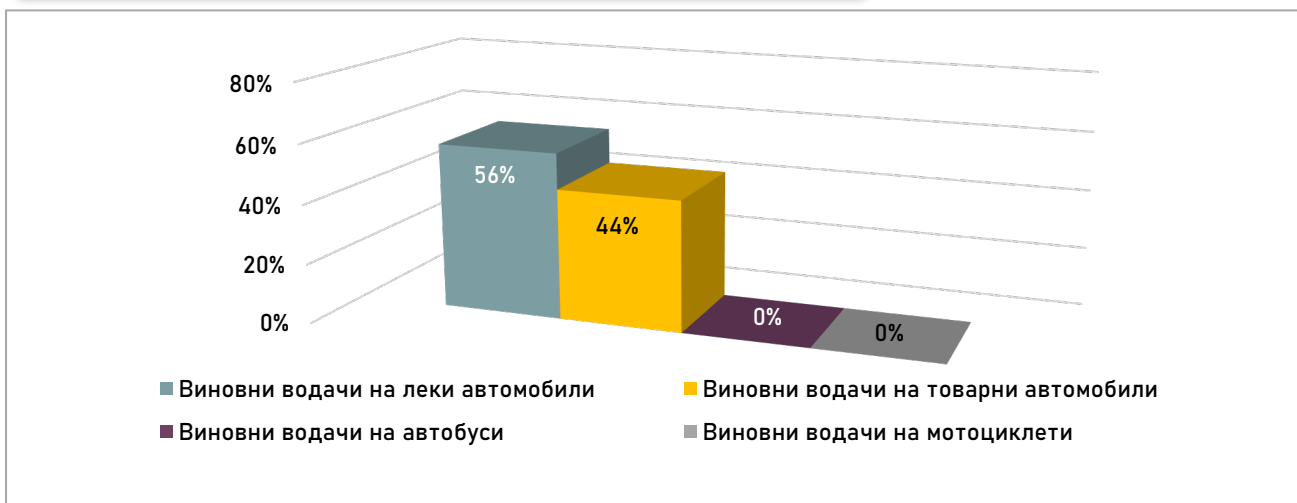


Пътната отсечка е с дължина 8 900 м и основно включва редуващи се пътни криви с надлъжен наклон. Пътят е с по една пътна лента за движение във всяка посока с изключение на два участъка с дължини от 1 000 м, в които в посока към гр. Гурково са обособени две ленти. Пътната настилка е в задоволително състояние, но на места пътната маркировка трудно се разпознава. Отсечката преминава през две населени места, където са изградени кръстовища за връзка с уличната инфраструктура. През 2022 г. в пътната отсечка са настъпили 20 ПТП, при които е загинал 1 и са ранени 9 участника в движението. Коефициентът на аварийност е над 3 пъти по-голям от средния за път II-55. Немалка част от ПТП (40%) са причинени от водачи на товарни автомобили, а при повече от половината произшествия (60%) участва 1 МПС. Регистрираните нарушения, предизвикали половината пътни инциденти, са внезапна промяна на посоката на движение или навлизане в насрещното движение.

УЧАСТЪК ОТ КМ 30+000 ДО КМ 37+900 НА ПЪТ II-55

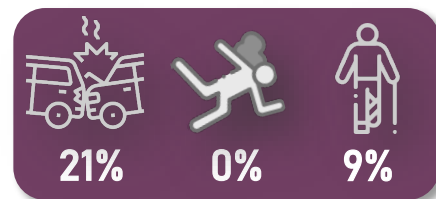
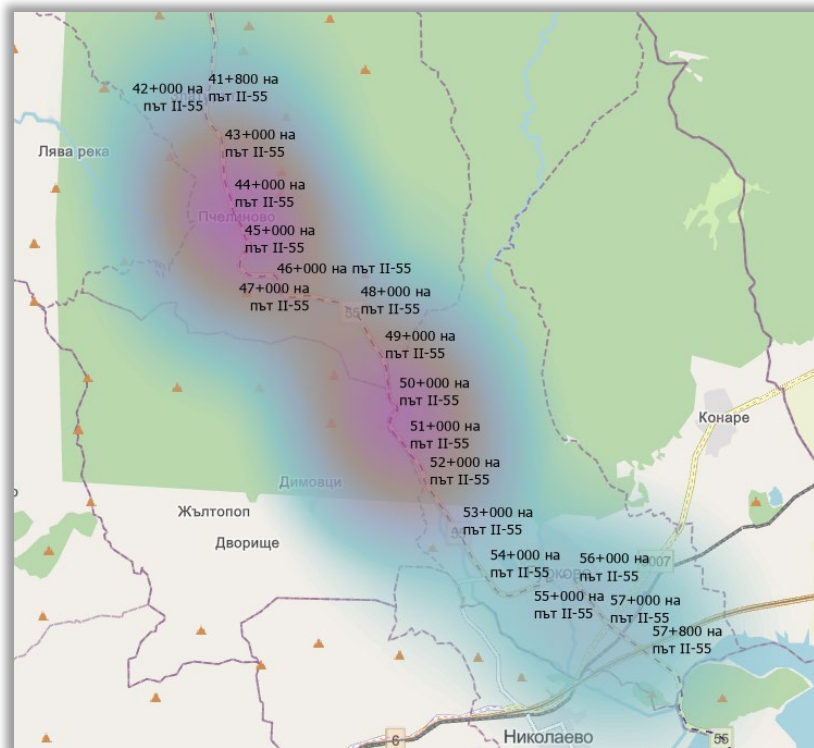


Ur
2.18 ПТП на
1 млн. пропътувани км

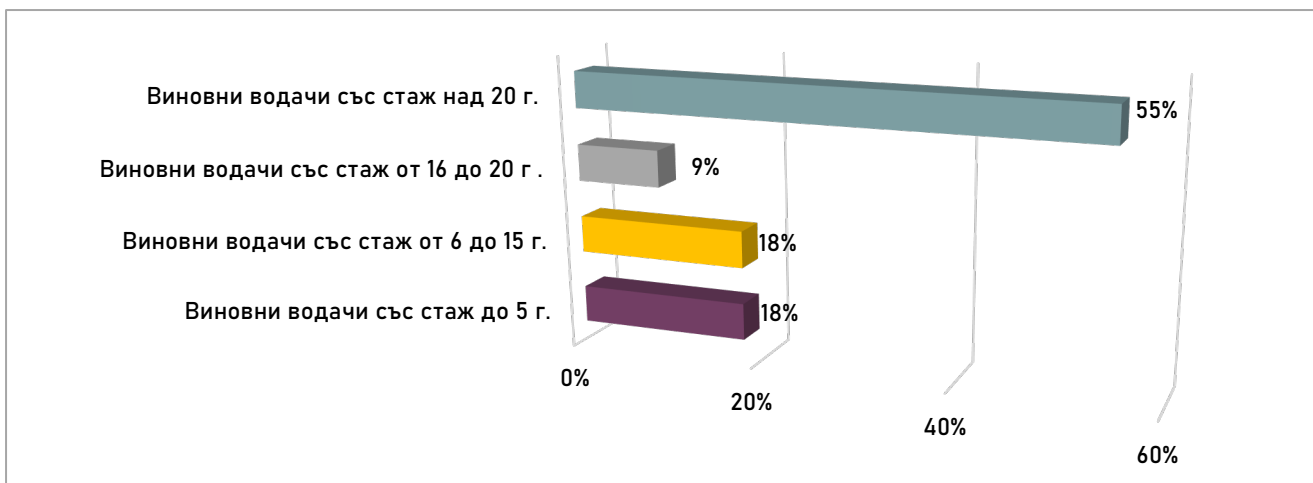
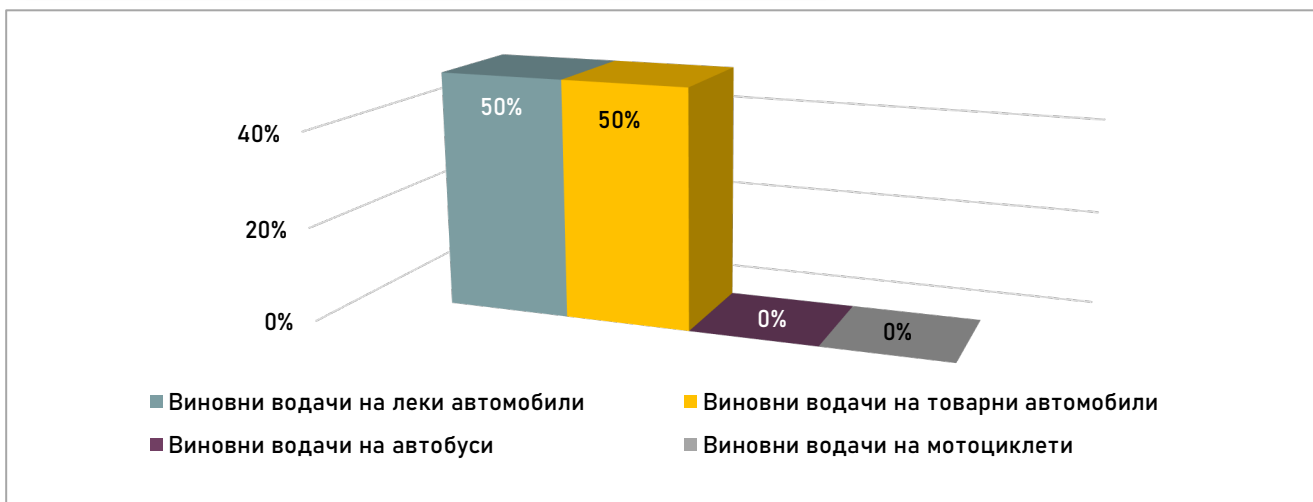


Пътната отсечка е с дължина 7 900 м и основно включва редуващи се пътни криви с надлъжен наклон, като преминава от север на юг през Стара планина. През 2022 г. в участъка са настъпили 41 ПТП, при които е загинал 1 и са ранени 16 участника в движението. Коефициентът на аварийност е над 7 пъти по-голям от средния за път II-55. Съществена част от ПТП (44%) са причинени от нарушения на водачи на товарни автомобили, а при повече от половината пътни инциденти (54%) участва 1 МПС. Водачи, които не са български граждани, са предизвикали 41% от възникналите в отсечката ПТП. Голяма част от произшествията (67%) са възникнали при мокра или заснежена пътна настилка. Почти половината от ПТП (44%) са свързани с напускане на платното за движение, като МПС се блъскат в предпазна ограда, крайпътно съоръжение или скат. При посочените видове ПТП и състояние на пътната настилка е вероятно сцеплението между автомобилните гуми и пътното покритие да е недостатъчно или отводняването да е неефективно.

УЧАСТЪК ОТ КМ 41+800 ДО КМ 57+800 НА ПЪТ II-55

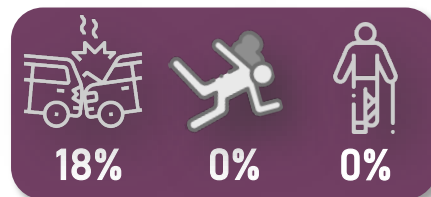


Ur
0.73 ПТП на
1 млн. пропътувани км



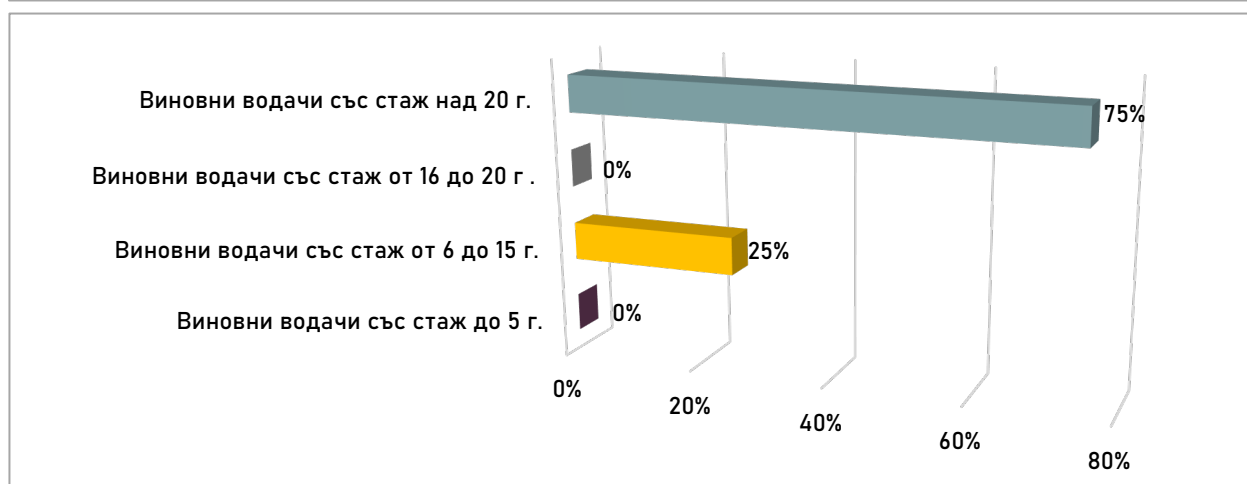
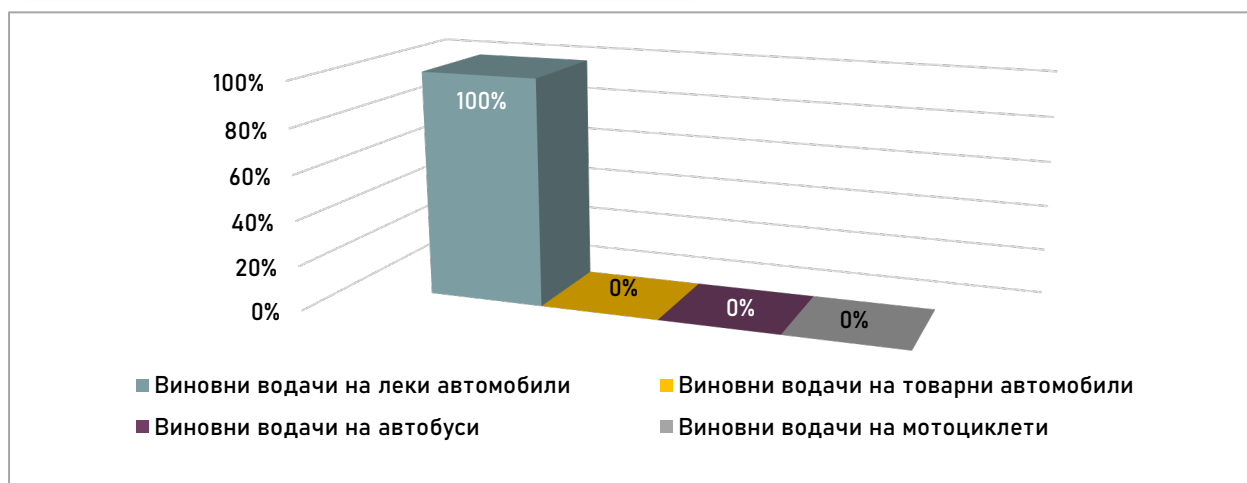
Пътната отсечка е с дължина 16 км, започва от с. Златирът, продължава на юг, преминавайки през гр. Гурково, и завършва при пресичането между пътищата II-55 и I-6. През 2022 г. в участъка са настъпили 28 пътнотранспортни произшествия, при които са ранени 7 участника в движението. Коефициентът на аварийност е над 2 пъти по-голям от средния за път II-55. Значим е дялът на ПТП (43%), причинени от нарушения на водачи на товарни автомобили, а за повече от половината от пътните инциденти (57%) са виновни чуждестранни водачи. Произшествията с участие на 1 МПС са повече от половината от общия брой ПТП (54%). Пътните инциденти, възникнали при мокра пътна настилка, са 36% от всички ПТП. При половината от произшествията МПС напускат платното за движение, като се блъскат в предпазни огради, крайпътни съоръжения и скатове или се преобръщат извън пътното платно. Най-често регистрираната причина за настъпване на ПТП е движението с несъобразена скорост (при 54% от ПТП). Необходимо е да се предприемат допълнителни мерки за успокояване на движението чрез намаляване на скоростта, както и да се засили контролът, особено спрямо водачите на товарни автомобили, преминаващи транзитно през територията на Република България.

УЧАСТЪК ОТ КМ 17+100 ДО КМ 17+960 НА ПЪТ II-59



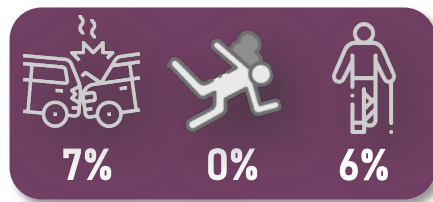
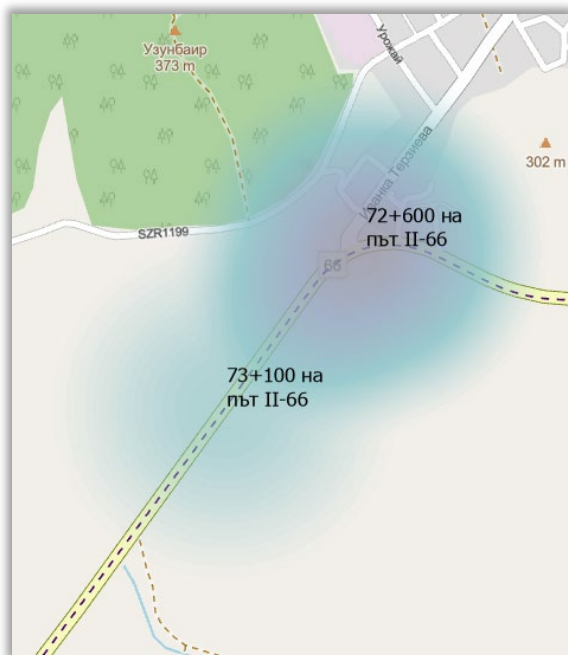
Ur

5.72 ПТП на
1 млн. пропътувани км

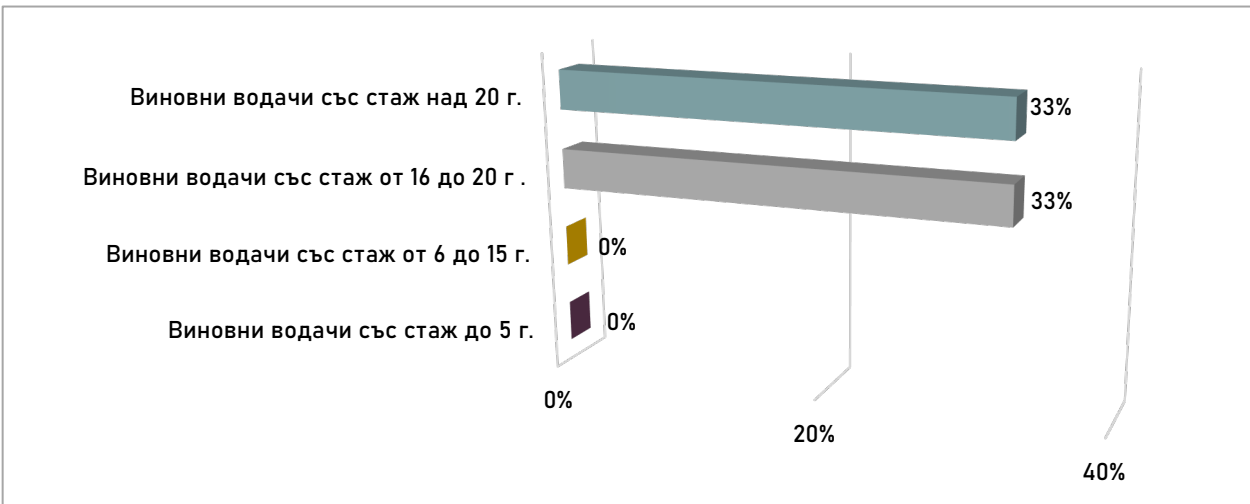
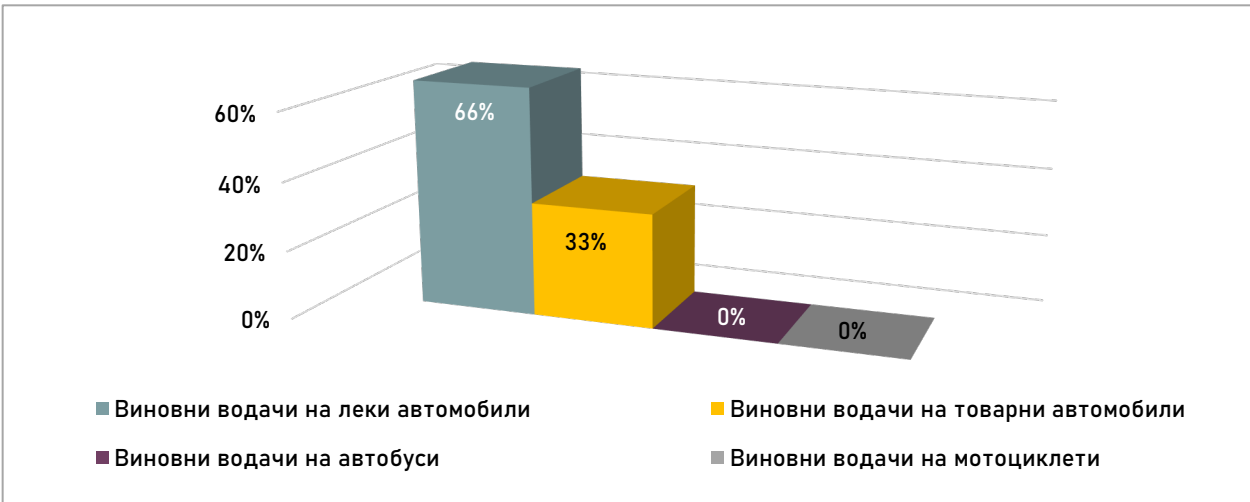


Пътната отсечка е с дължина 860 м и е част от пътя между гр. Момчилград и гр. Крумовград. Отсечката се състои най-вече от поредица от пътни криви с надлъжни наклони, като пресича гориста местност с избуяла растителност в крайпътното пространство. Пътната маркировка в отсечката е износена, на места почти неразпознаваема. Настъпили са 4 ПТП с материални щети, като всички те са възникнали през светлата част от денонощието и по мокра пътна настилка. Коефициентът на аварийност е над 21 пъти по-голям от средния за път II-59. Състоянието на настилката предполага възможности за недостатъчно сцепление и/или неефективно отводняване на пътното платно.

УЧАСТЪК ОТ КМ 72+600 ДО КМ 73+100 НА ПЪТ II-66

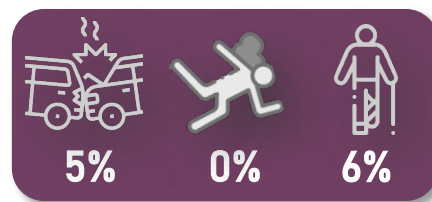


Ur
3.97 ПТП на
1 млн. пропътувани км



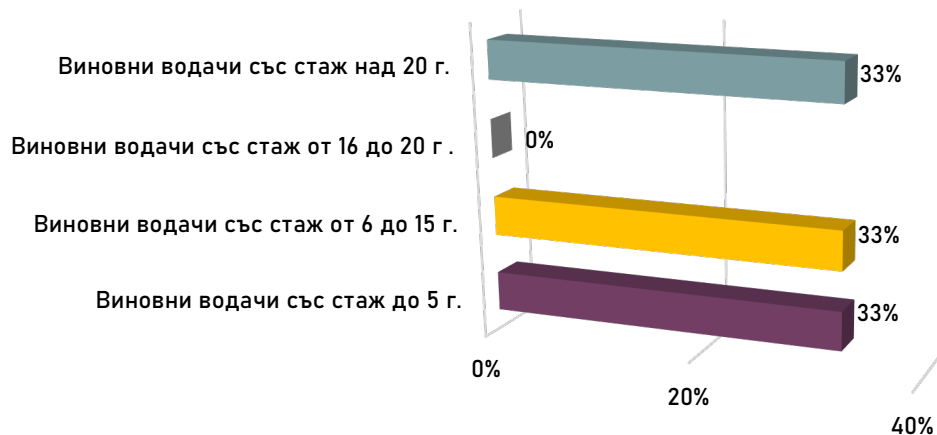
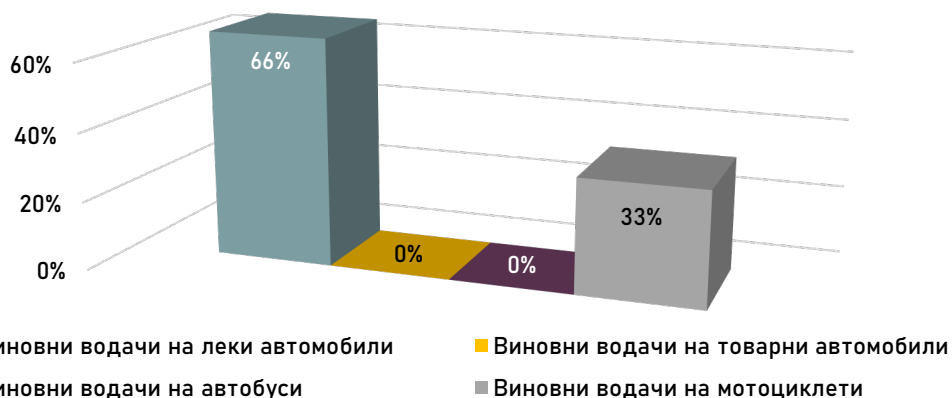
Пътната отсечка е с дължина 500 м. Значителна част от нея се заема от пътна крива с допустим, но малък радиус, като включва и две кръстовища. Скоростта в началото е ограничена с пътни знаци до 60 км/час. Липсват пътни знаци А27 „Кръстовище с път без предимство отдясно“. В отсечката са настъпили 4 ПТП, при които е ранен 1 участник в движението. Коефициентът на аварийност е над 16 пъти по-голям от средния за път II-66. При 3 от произшествията участва 1 МПС – при едното от тях МПС блъска животно, при другото - лек автомобил се блъска в крайпътно дърво, вследствие на което загива водачът на автомобила, при третото – товарен автомобил се блъска в стълб. Регистрирано е и ПТП в обхвата на едно от кръстовищата, което е настъпило през светлата част от денонощието поради отнемане на предимство на МПС. Другите три ПТП са възникнали през тъмната част от денонощието.

УЧАСТЪК НА КМ 90+000 НА ПЪТ II-66



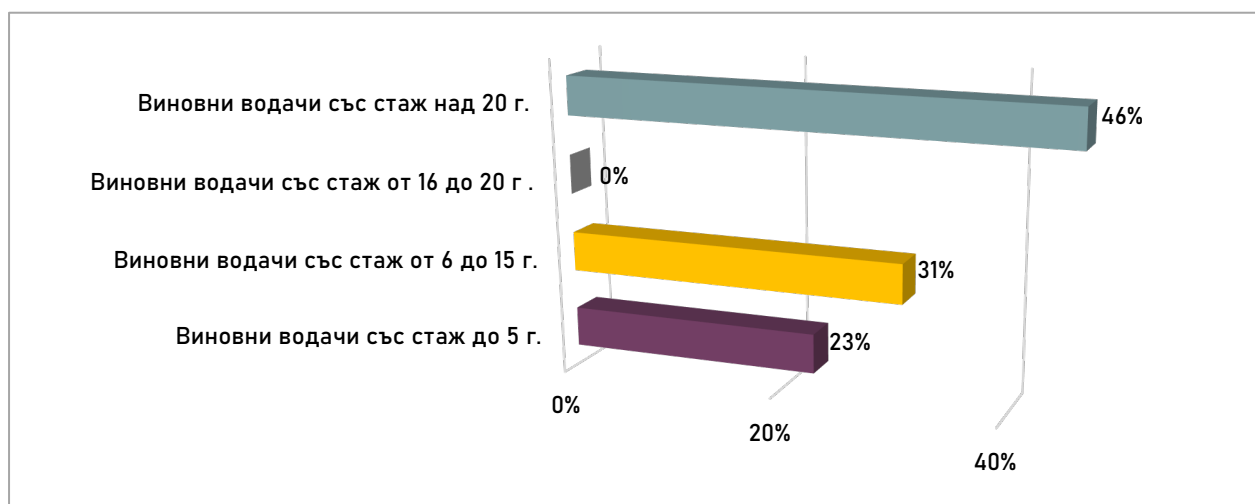
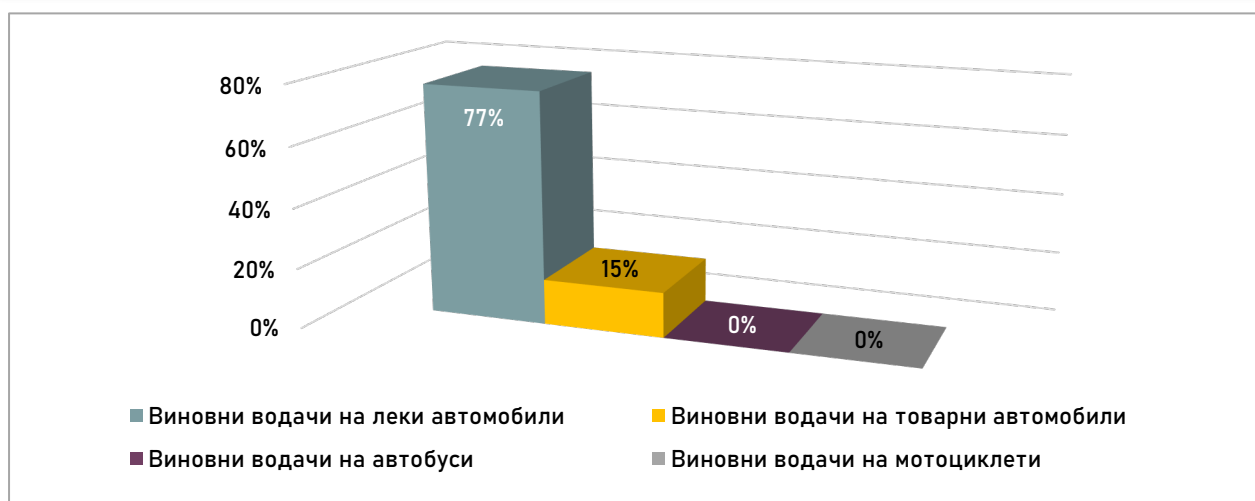
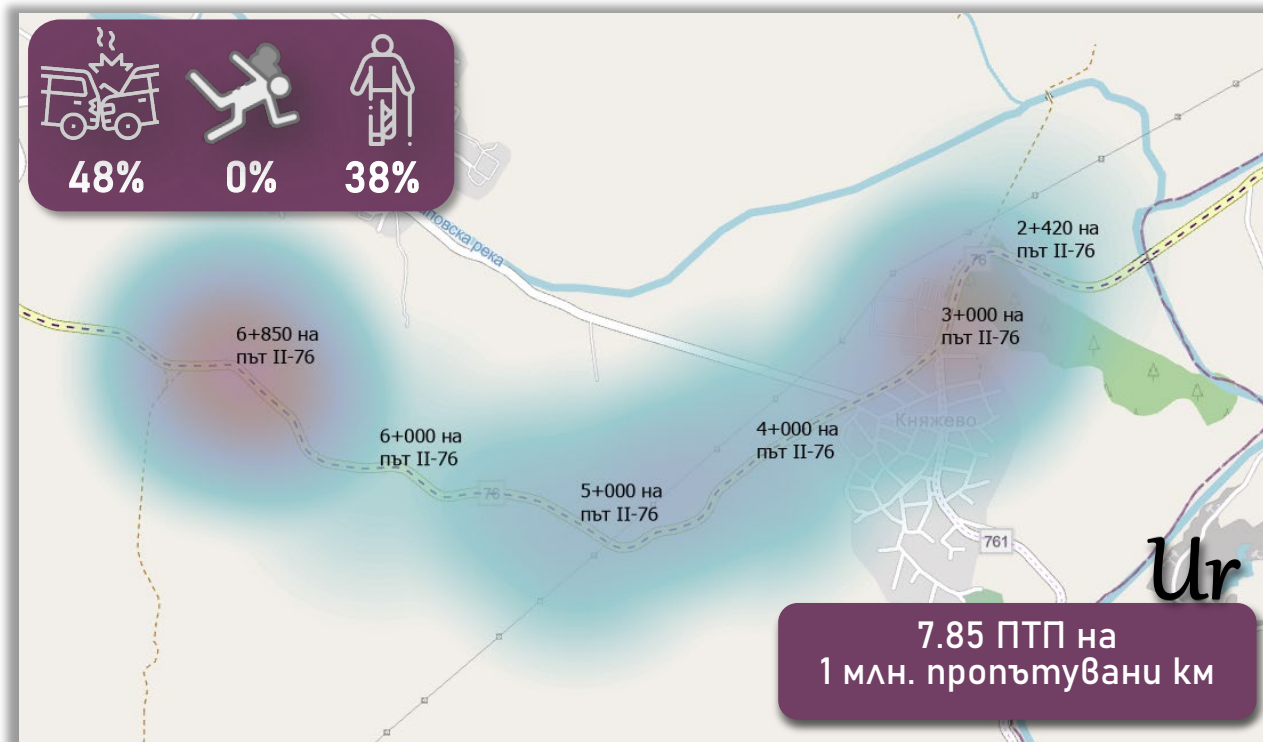
Ur

56.26 ПТП на
1 млн. пропътвани км



Участъкът е крива с голям радиус и налично кръстовище в средата на кривата. Скоростта на движението по пътната отсечка е ограничена на 60 км/ч. В нея са настъпили 3 ПТП, при които е ранен 1 участник в движението. Коефициентът на аварийност е 238 пъти по-висок от средната стойност за път II-66, тъй като мястото на ПТП е точка от пътя. Първото ПТП представлява блъскане на МПС в предпазна ограда по мокра настилка, при дъжд и през през тъмната част от денонощието, като водачът управлява МПС след употреба на алкохол. Второто ПТП представлява странично блъскане между МПС, като виновният водач неправилно завива в обратна посока. Последното ПТП също представлява сблъсък между МПС - лек автомобил и мотоциклет, при който е ранен водачът на мотоциклета, навлязъл неправомерно в насрещното движение.

УЧАСТЪК ОТ КМ 2+420 ДО КМ 6+850 НА ПЪТ II-76



Пътната отсечка е с дължина 4 430 м и пресича разнообразен релеф при редуването на пътни прави с остри криви, което изисква внимателно подбиране на скоростта на движение. Отсечката започва с остра крива, сигнализирана със знак А40 „Внимание, участък с концентрация на ПТП“ и ограничение на скоростта до 40 км/ч. На сто метра след знака отново е монтиран пътен знак за ограничение на скоростта до 40 км/ч, заедно със знак В24 „Забранено изпреварването“ и предупредителен знак за последователни опасни пътни криви. След края на остра крива пътят преминава през с. Княжево при ограничение на скоростта до 50 км/ч. След табелата за край на населеното място, приблизително при км 3+700, отново е поставен пътен знак А40, следван от пътен знак за хлъзгав участък от пътя. Следва трети пътен знак за място с концентрация на ПТП и за ново ограничение на скоростта до 60 км/ч. В пътната отсечка са настъпили 13 ПТП, при които са ранени 3 участници в движението. Коефициентът на аварийност е малко над 7 пъти по-голям от средния за път II-76. При 70% от произшествията участва 1 МПС, като в 2 от тези ПТП са ранени 2 участника в движението – водач и пътник. При 77% от ПТП от тази група МПС се сблъскват в крайпътен обект, а при 23% МПС се преобръщат на пътното платно. Повече от 1 МПС участват при 23% от пътните инциденти, като две ПТП представляват сблъскване между МПС при мъгла, а при едно ПТП се сблъскват под ъгъл товарен автомобил и трактор поради неправилно завиване надясно.

Автомагистрала Марица

Произшествията са предимно сблъсъци между МПС, като за по голямата част от тях са виновни чъцдестранни водачи. ПТП са възникнали при благоприятни условия за движение – суха пътна настилка, дневно осветление и ясно време. Пътните инциденти най-често представляват сблъсъци в предпазна ограда/крайпътно съоръжение (отводнителни окопи), като регистрираната най-вероятна причина е внезапна промяна посоката на движение.

Първокласна пътна мрежа

Идентифицираните участъци с републикански път I – 5. ПТП са настъпили основно в светлата част от денонощието, при различни състояния на времето – ясно, облачно и снеговалеж, и върху пътни настилки в различно състояние – суха и заснежена. Регистрираните инциденти представляват сблъсъци в крайпътно съоръжение и предпазна ограда, както и сблъскване между МПС под ъгъл. Най-често регистрираните нарушения са движението с несъобразена скорост и навлизането в насрещното движение, което в съчетание с посочените условия на движение водят до посочените видове ПТП.

Мерки за подобряване на пътната безопасност в направлението:

- Засилване на контрола над скоростните режими по АМ „Марица“ от страна на МВР за недопускане движение с превишена скорост, отчетена като фактор за настъпване на ПТП.
- Анализ на причините за ПТП в разглежданите участъци по път I – 5 по направлението от гледна точка на влиянието на пътната инфраструктура и връзката им с недоброто състояние на отводнителните системи на пътното платно при лоши метеорологични условия.

СОФИЯ - БУРГАС



Показател за аварийност

0.51 – 8.3 ПТП на 1 млн. пропътувани км

Път	ПТП	Загинали	Ранени
АМ "Тракия"	791	18	187
I-6 (част)	235	13	90
II-57	14	2	8
II-79	51	4	15
Общо	1091	37	300



852.9 км



42%



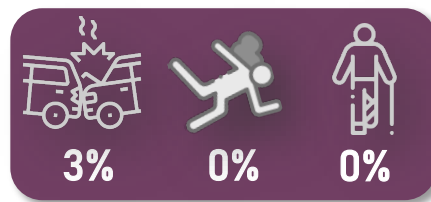
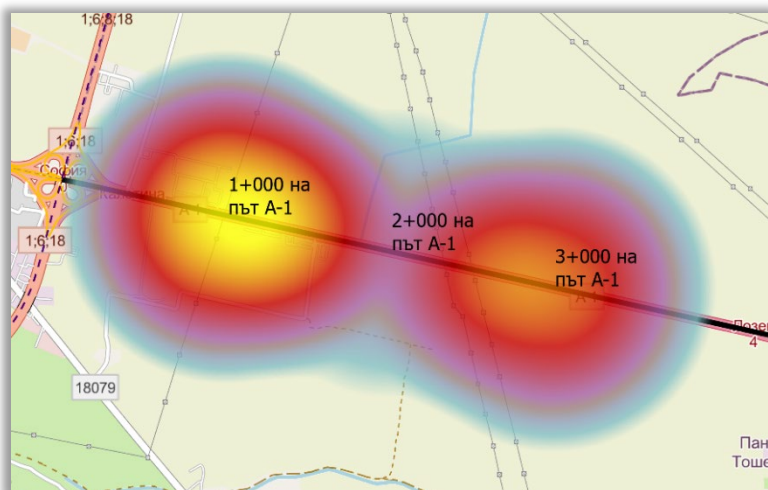
43%



15%

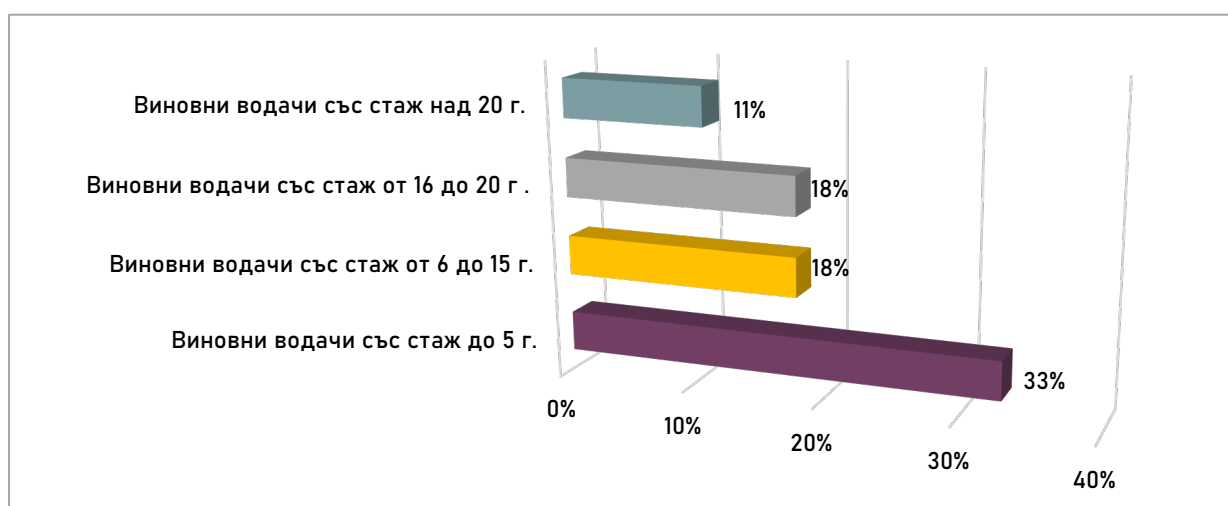
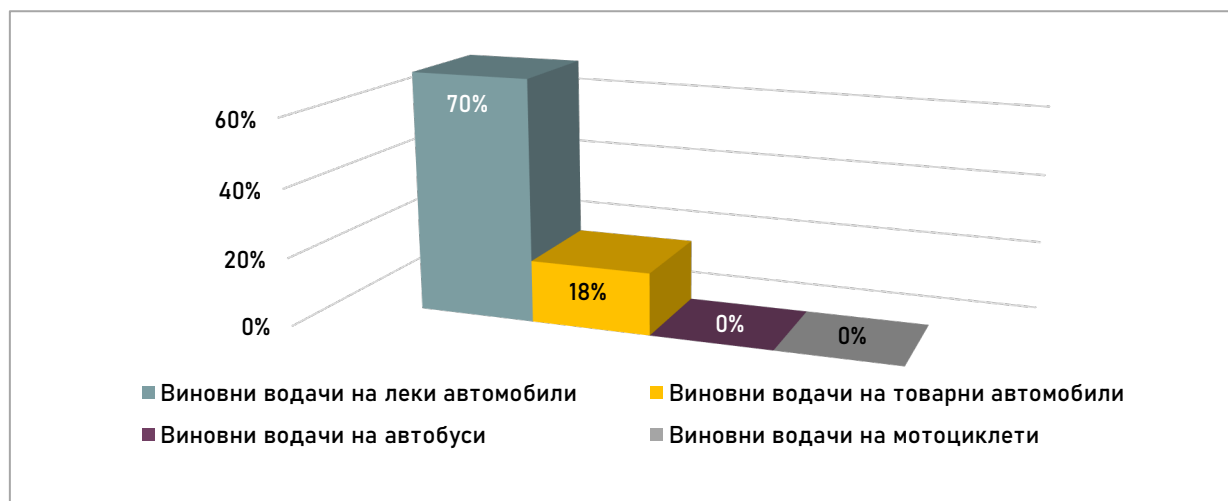
НАПРАВЛЕНИЕ 6: изследвани са пътища с обща дължина от 852,9 км, които обединяват транспортните потоци по АМ „Тракия“ и пътищата I-6, II-57 и II-79. Видът на пътното платно варира от тип за двулентови пътища с двупосочно движение до автомагистрален. По това направление се отчита засилено товарно, транзитно и туристическо движение. Характерно е разделяне на движението на два основни автомобилни потоци – по АМ „Тракия“ и по път I-6, които пресичат територията на Република България по дължина от гр. София до гр. Бургас. Участъкът по АМ „Тракия“ от км 0+000 до км 162+000 е с най-висока интензивност на движението в страната. По направлението се осъществява връзка между основни икономически центрове в България. Изследвани са 4 пътя от РПМ, представени таблично по-горе на страницата. За 2022 г. са определени 21 пътни отсечки с увеличен брой ПТП по АМ „Тракия“ и по пътищата I-6, II-57 и II-79. Определените отсечки са както следва:

УЧАСТЪК ОТ КМ 1+000 ДО КМ 3+000 НА АМ „ТРАКИЯ“



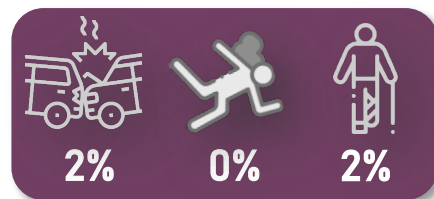
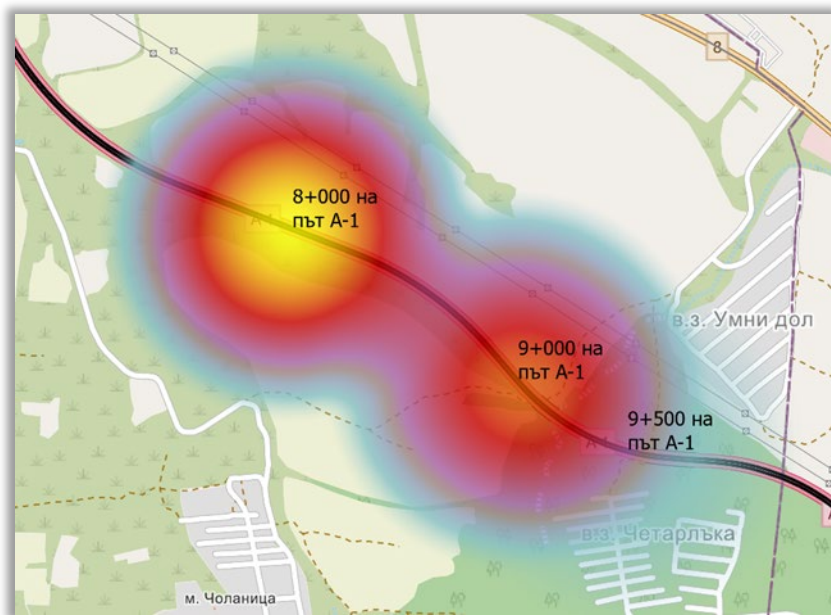
Ur

1.1 ПТП на
1 млн. пропътувани км



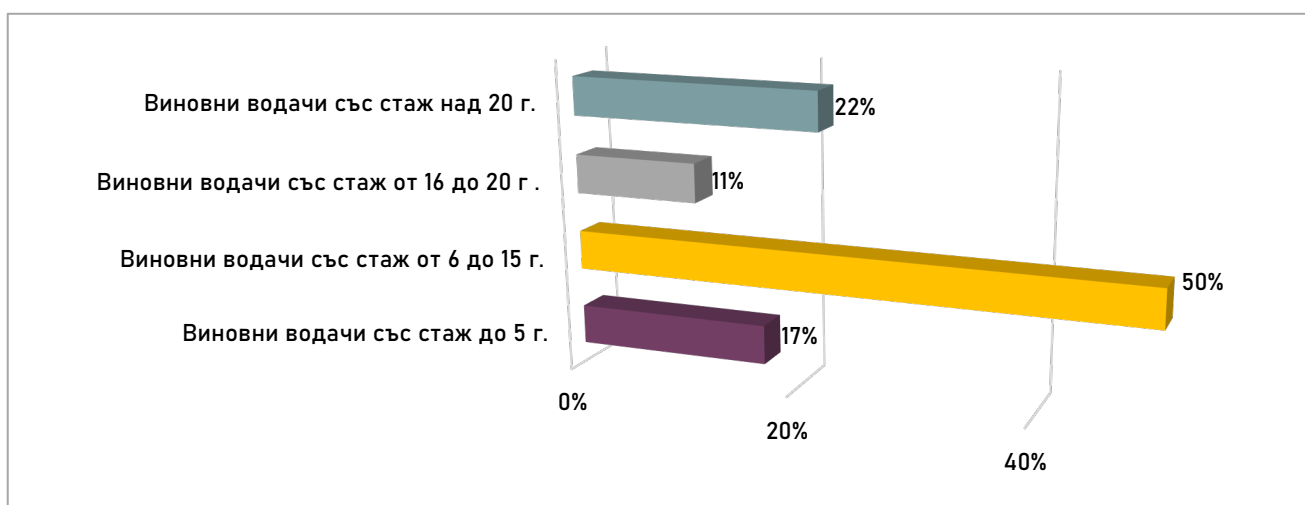
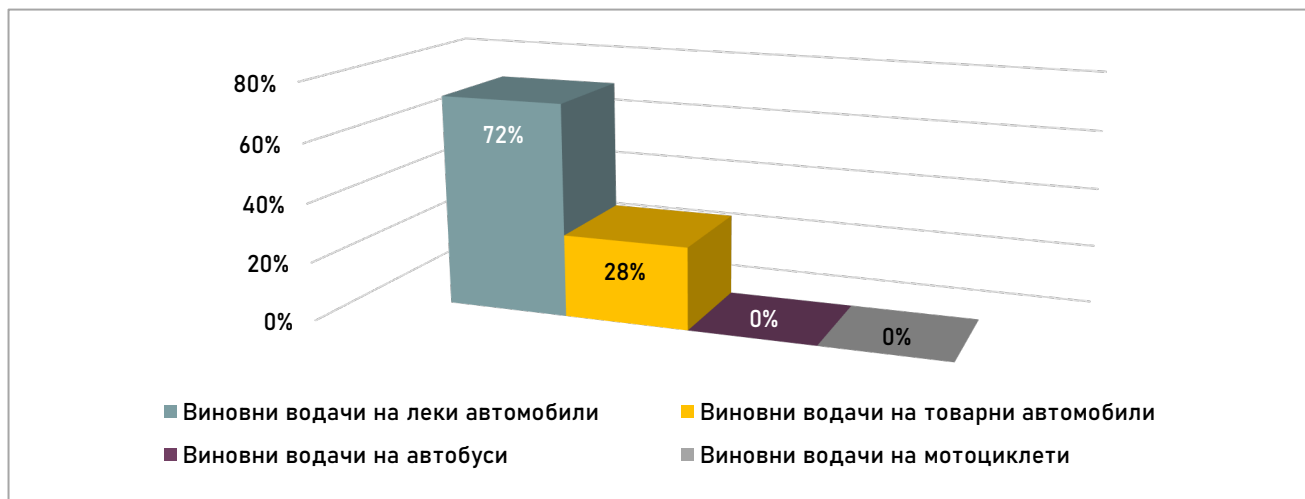
В пътната отсечка са настъпили 27 ПТП с материални щети. Коефициентът на аварийност е 4.4 пъти по-голям от средния за АМ „Тракия“. Отсечката е в началото на АМ „Тракия“ и е с четири пътни ленти – 3 за движение и 1 за принудително спиране. Интензивността на движение в участъка е най-високата в страната. Най-многобройни са инцидентите, при които МПС сблъскат движещи се пред тях ПС, като те често се случват поради значителния поток от МПС по пътя и образуването на задръжки при влизане в гр. София. Съществен също е делът и на ПТП, при които МПС се сблъскват странично и под ъгъл, като те са причинени най-вече при внезапна смяна на лентите за движение без осигуряване на предимство. Поради наличието на множество търговски обекти по дължината и встрани на разглежданата пътна отсечка, вероятността от настъпване на ПТП с неправилно включващ се в движението по активна лента автомобил е висока. При половината от пътните инциденти са участвали само по 1 МПС, като тези ПТП представляват предимно сблъсъци в предпазни огради/ крайпътни съоръжения.

УЧАСТЪК ОТ КМ 8+000 ДО КМ 9+500 НА АМ „ТРАКИЯ“



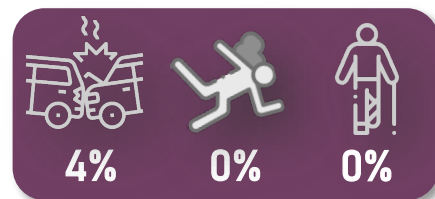
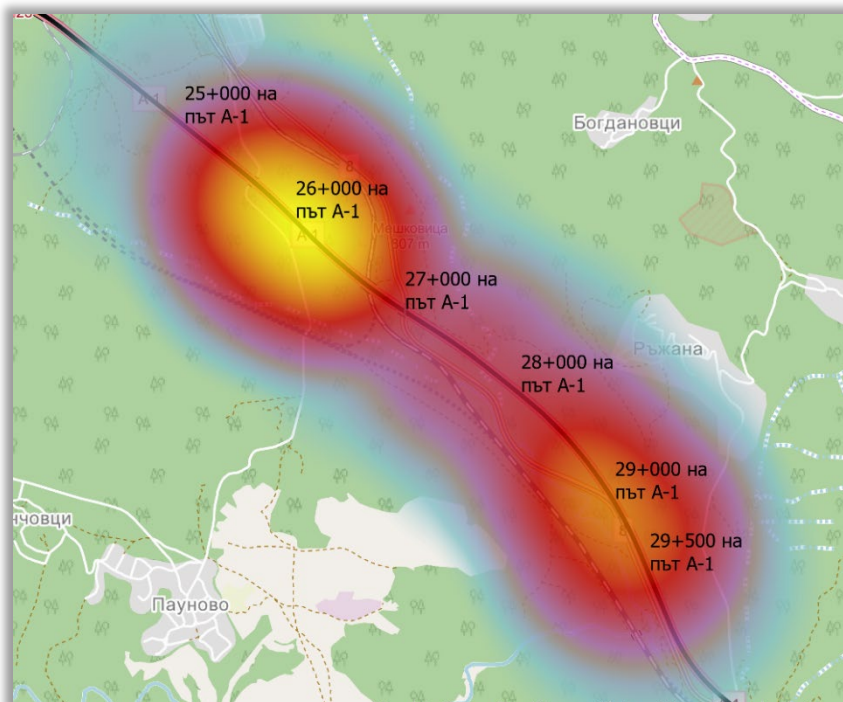
Ur

0.98 ПТП на
1 млн. пропътувани км



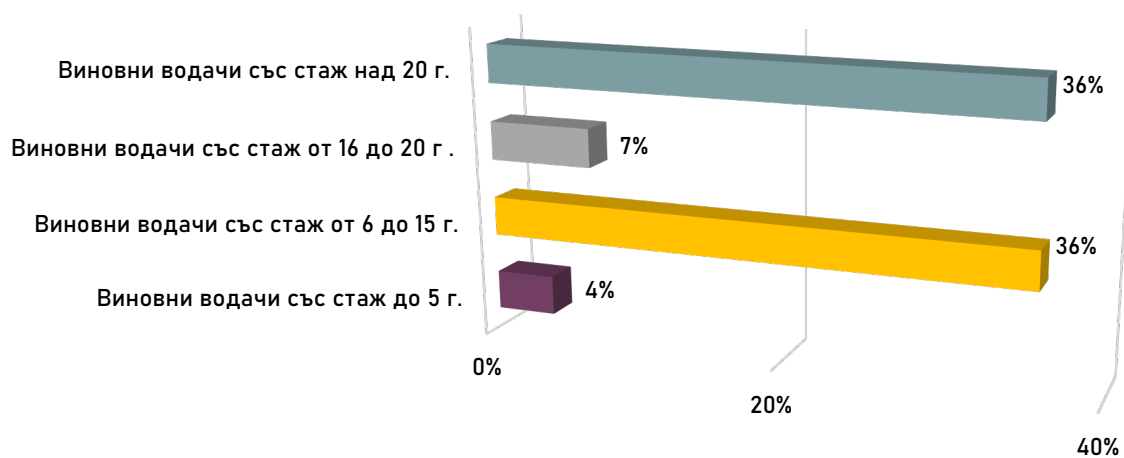
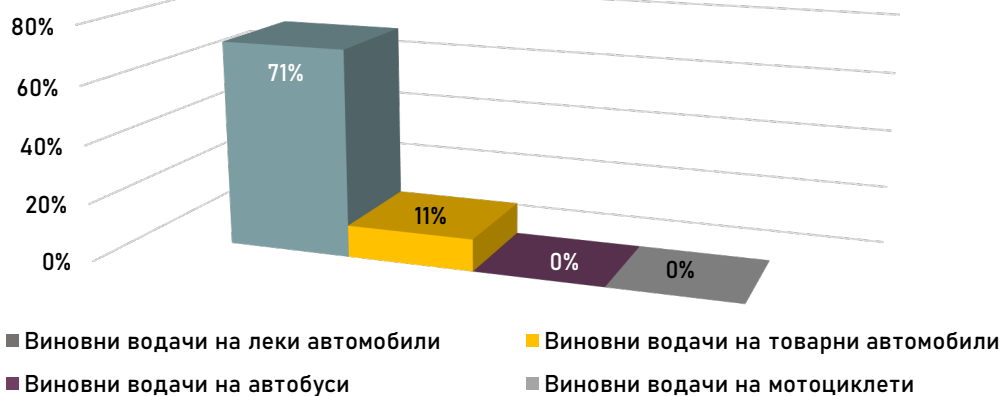
В пътната отсечка са настъпили 18 ПТП, в две от които са ранени 4 участници в движението. Коефициентът на аварийност е близо 4 пъти по-голям от средния за АМ „Тракия“. Отсечката е съчетание от плавни пътни криви и прави прави с надлъжен наклон. Регистрираните по нея ПТП представляват предимно сблъсъци в предпазна ограда/крайпътно съоръжение, следвани от сблъсъци в движещо се отпред ПС. Пътните инциденти са предизвикани най-вече от несъобразена скорост на движението и неспазване на дистанция, логично причиняващи произшествия от посочените видове. При почти 2/5 от произшествията участва само 1 МПС. Почти половината от тези инциденти са настъпили по мокра пътна настилка, а всички виновни водачи на МПС се блъскат в предпазна ограда/крайпътно съоръжение. Отразената най-вероятна причина за пътните инциденти от тази група е движението с несъобразена скорост.

УЧАСТЪК ОТ КМ 25+000 ДО КМ 29+500 НА АМ „ТРАКИЯ“



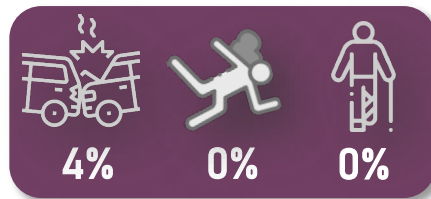
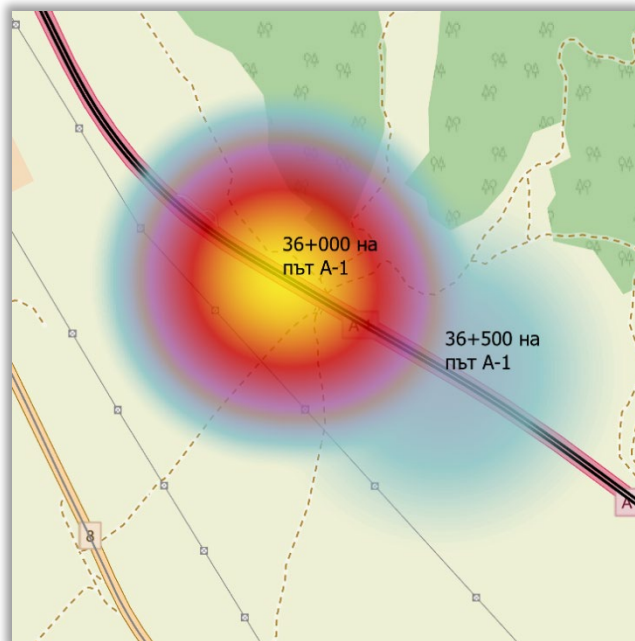
Ur

0.57 ПТП на
1 млн. пропътвани км



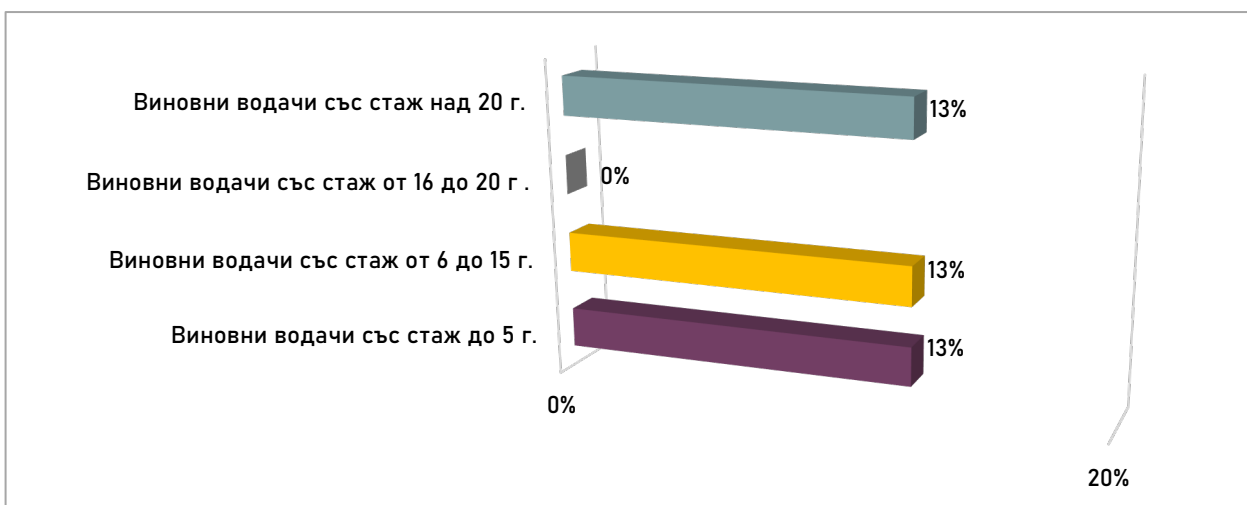
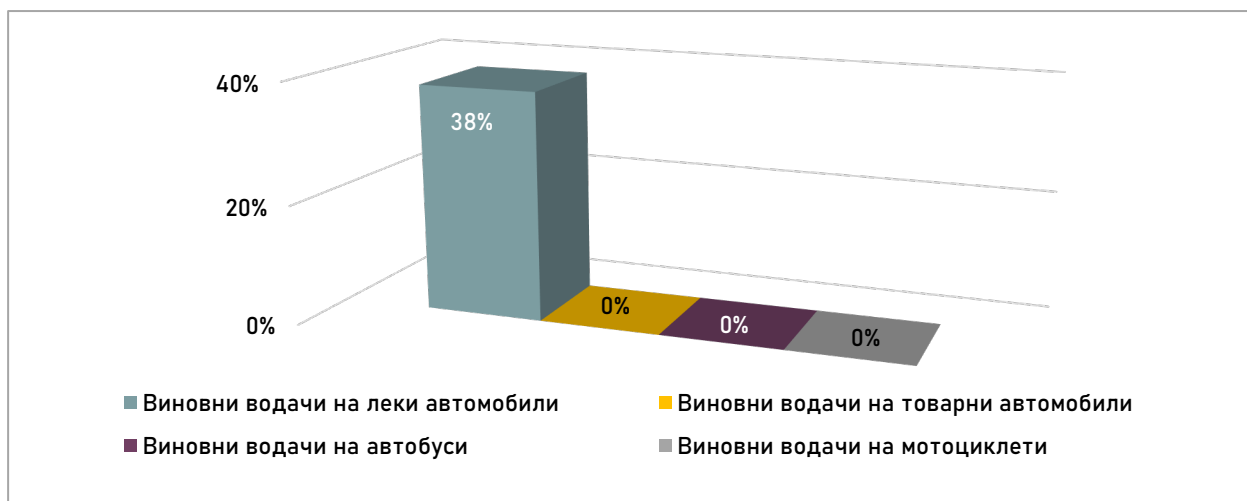
В отсечката са настъпили 28 ПТП, в едно от които е ранен участник в движението. Коефициентът на аварийност е 2 пъти по-голям от средния за АМ „Тракия“. Пътната отсечка е права с надлъжен наклон. За почти 3/4 от ПТП по пътната отсечка е характерно движението с несъобразена скорост и недостатъчната дистанция, като 1/2 от инцидентите представляват сблъсквания с предпазни огради/крайпътни съоръжения, а почти 1/3 – сблъсквания с движещо се отпред ПС. Възникналите ПТП се почти равномерно разделени според състоянието на настилката – близо половината са по мокра пътна настилка, а останалите – по суха. По мокра пътна настилка преобладават нарушенията, свързани с движение с несъобразена скорост. Неспазването на дистанция се проявява при инцидентите, настъпили по суха настилка, когато са регистрирани и сблъсъците в движещи се отпред ПС. При почти 2/3 от произшествията участват само по 1 МПС, като почти всички са леки автомобили. Освен това 2/3 от тези пътни инциденти се случват по мокра пътна настилка, когато МПС се блъскат се в предпазна ограда/крайпътно съоръжение. Това подсказва, че една от вероятните причина за тези ПТП е движението на ПС при аквапланинг. От статистиката се потвърждава, че почти всички водачи, блъснали се сами при движение по мокро пътно покритие, се движат най-вече с несъобразена скорост.

УЧАСТЪК ОТ КМ 36+000 ДО КМ 36+500 НА АМ „ТРАКИЯ“



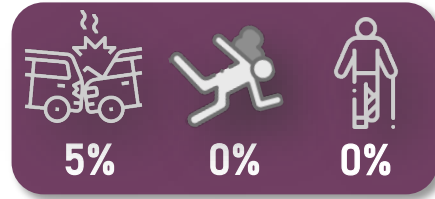
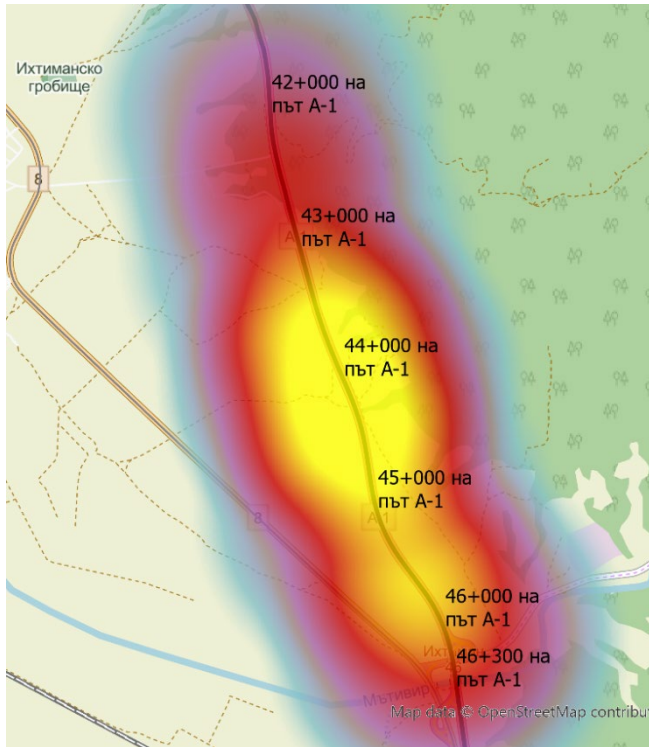
Ur

0.57 ПТП на
1 млн. пропътвани км



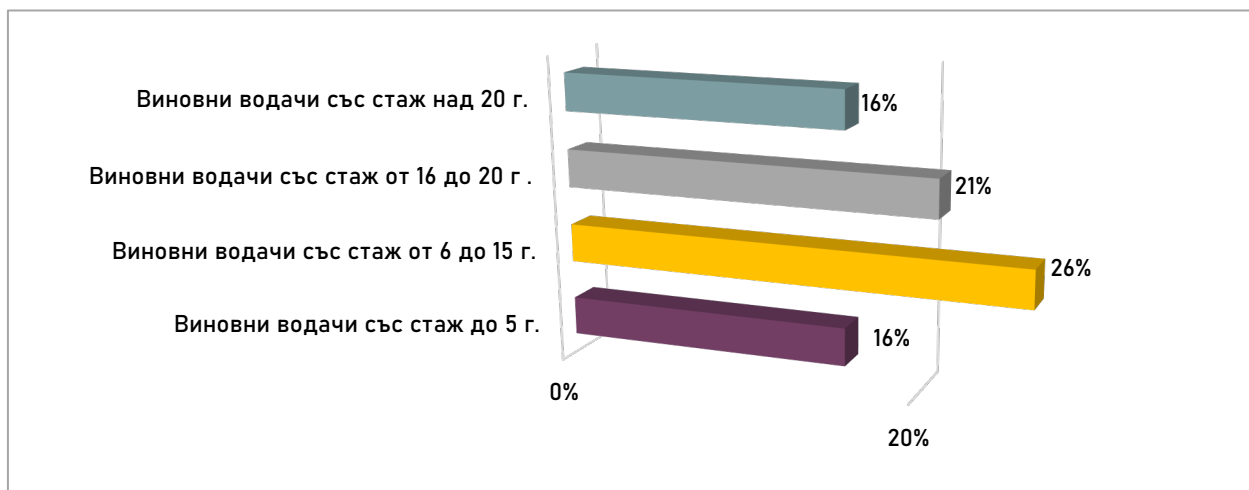
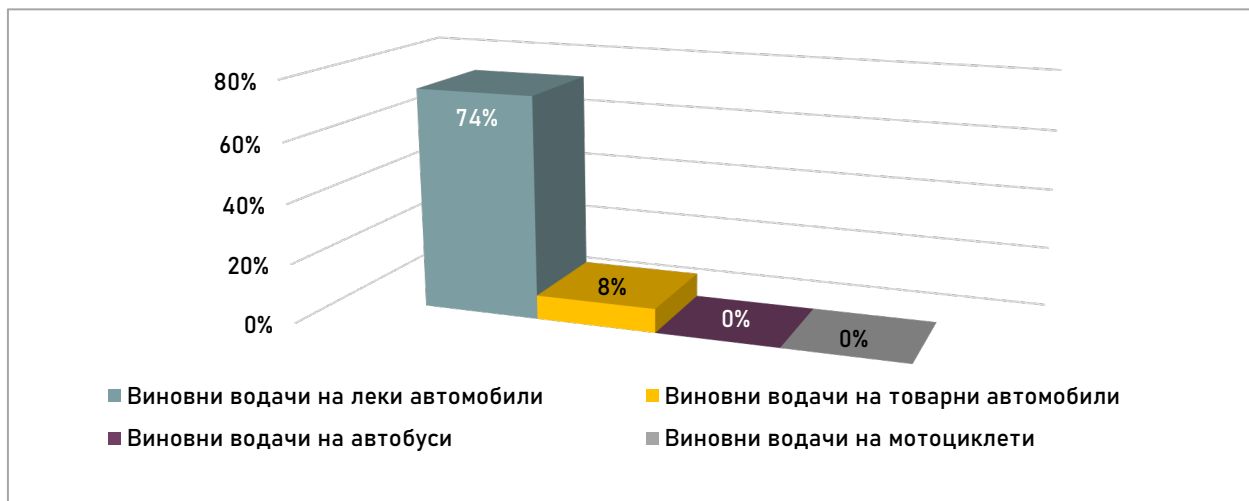
В отсечката са настъпили 8 ПТП с материални щети. Коефициентът на аварийност е над 5 пъти по-голям от средния за АМ „Тракия“. Пътната отсечка се състои от дълга права в равнинен участък, сигнализирана с пътна маркировка в добро състояние. При всички ПТП участват само по 1 МПС. За 5 от тях (63%) не са отбелязани нарушенията на водачите-нарушители, но всички те представляват сблъсъци в препятствие на пътя и се случват по едно и също време. Последното подсказва, че най-вероятно препятствието с неизвестен произход е отстранено по подаден сигнал, като обстоятелствата за тези инциденти не би следвало да се вземат в предвид при общия анализ на ПТП в отсечката. Останалите произшествия (37%) настъпват по мокра и наводнена пътна настилка, при валежи от дъжд и сняг, т.е. видимостта е ограничена независимо че инцидентите настъпват през светлата част от денонощието. При описаните метеорологични обстоятелства и състояние на пътната настилка са налице условия за възникване на ПТП в резултат на аквапланинг.

УЧАСТЪК ОТ КМ 42+000 ДО КМ 46+300 НА АМ „ТРАКИЯ“



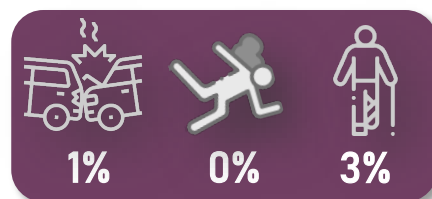
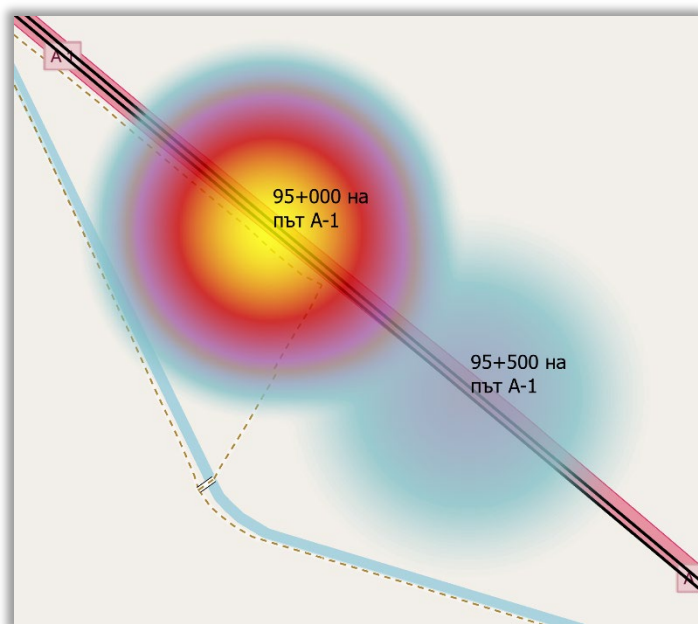
Ur

0.72 ПТП на
1 млн. пропътувани км



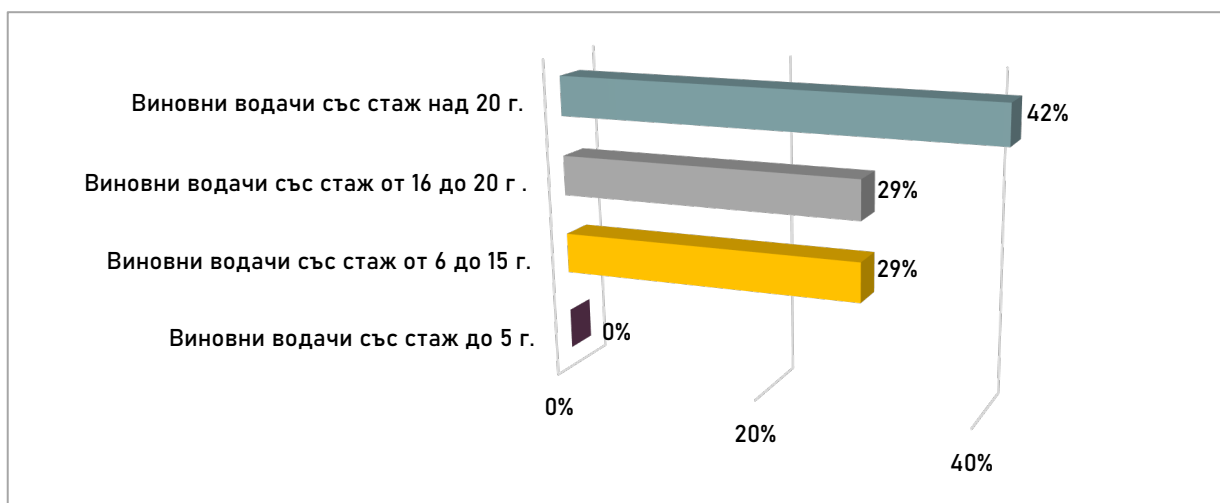
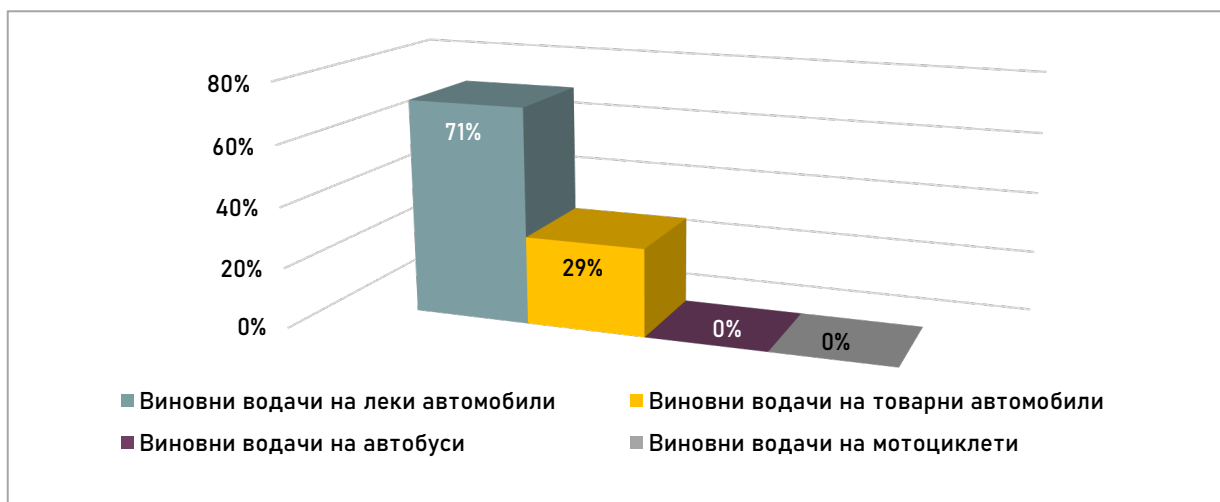
В отсечката са настъпили 38 ПТП с материални щети. Коефициентът на аварийност е близо 3 пъти по-голям от средния за АМ „Тракия“. Пътната отсечка включва дълги прави участъци с надлъжен наклон и криви с големи радиуси. От дълги години е монтирана стационарна камера за контрол на скоростта. При почти 2/3 от регистрираните ПТП участва 1 МПС, като 4/5 от тези инциденти се случват по мокра/наводнена пътна настилка, при валежи от дъжд/сняг, когато и видимостта в някаква степен е ограничена. Посочените метеорологични условия показват, че голяма част от водачите на МПС биха могли да загубят контрол над движението на МПС. Наличните данни за произшествията с участие на 1 МПС потвърждават движение с несъобразена скорост на почти всички виновни водачи – на 4/5 от тях, в резултат на което при описаните условия на движение настъпва загуба на контрол над съответните МПС, водещо най-често до сблъсъци в предпазни огради/крайпътни съоръжения. Останалите ПТП – с участието на повече МПС, представляват предимно сблъсъци в движещи се отпред МПС и странични сблъсъци между тях, поради неспазване на дистанция, опасни маневри при изпреварване и несъобразена скорост.

УЧАСТЪК ОТ КМ 95+000 ДО КМ 95+500 НА АМ „ТРАКИЯ“



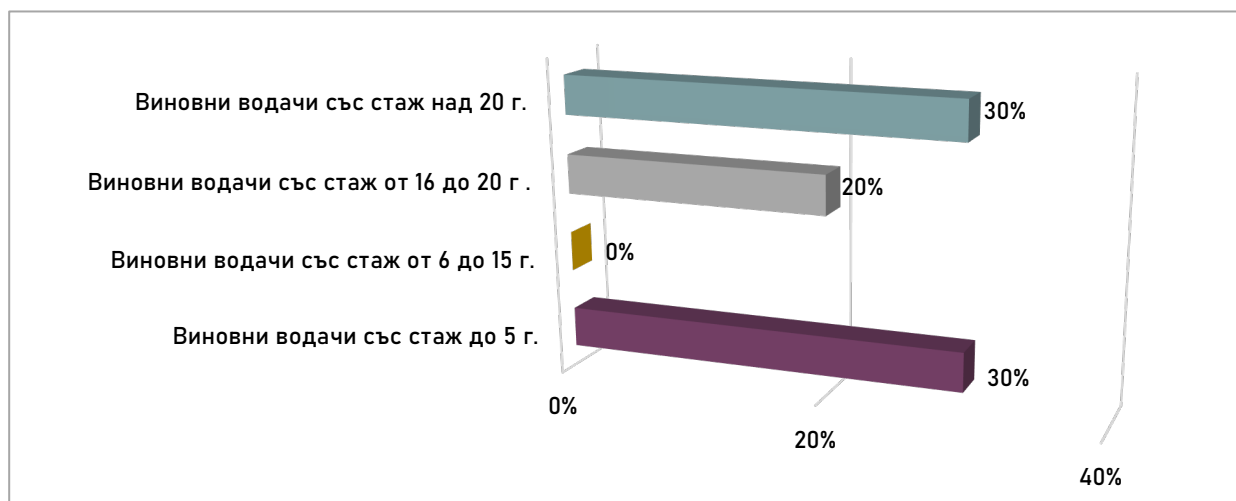
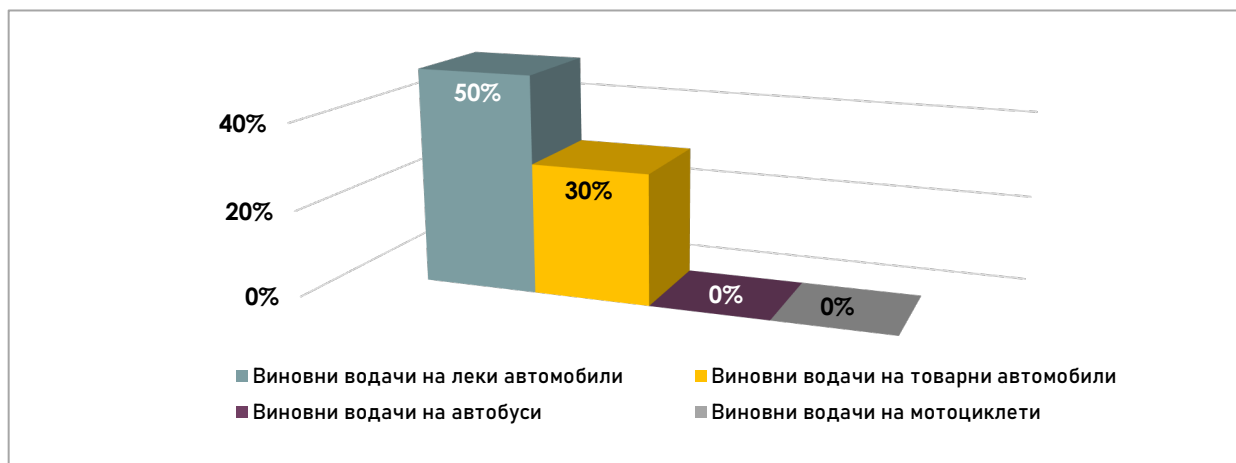
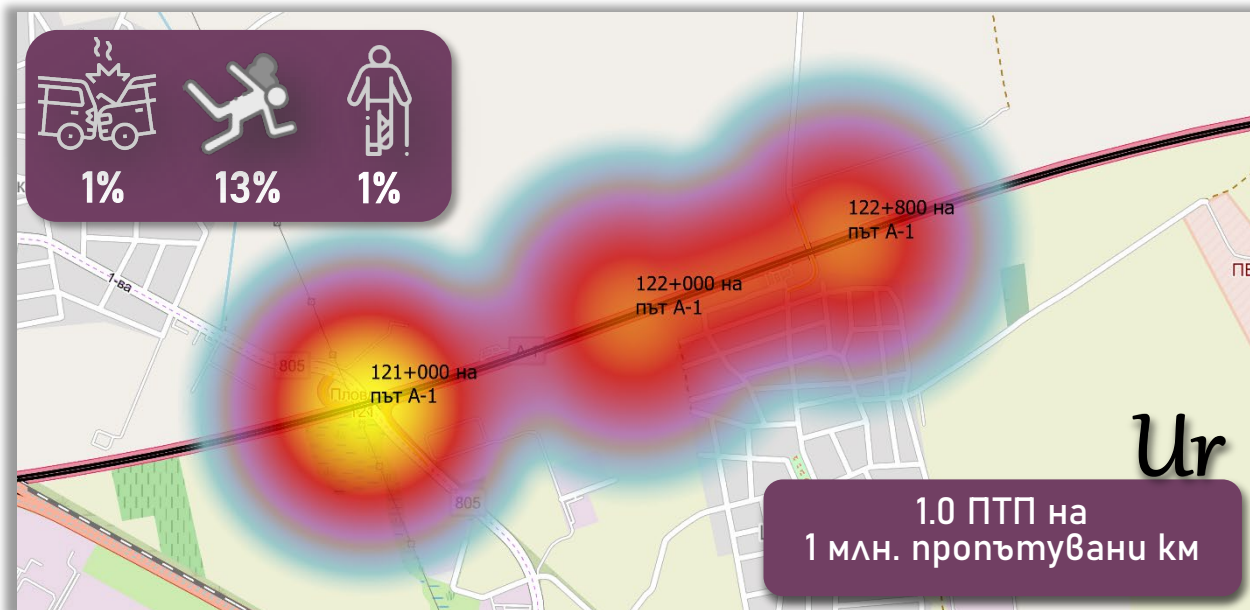
Ur

2.53 ПТП на
1 млн. пропътувани км



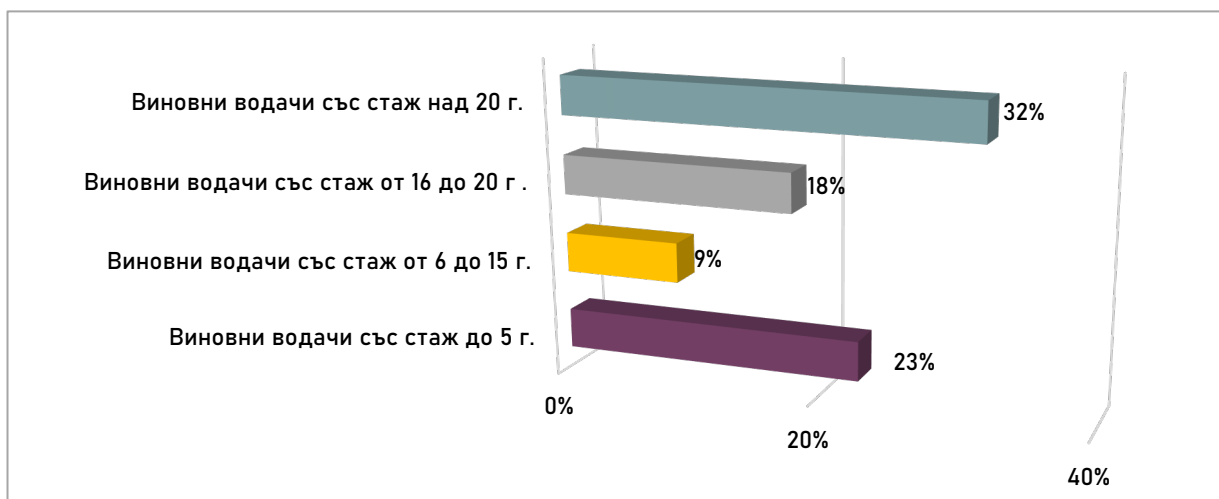
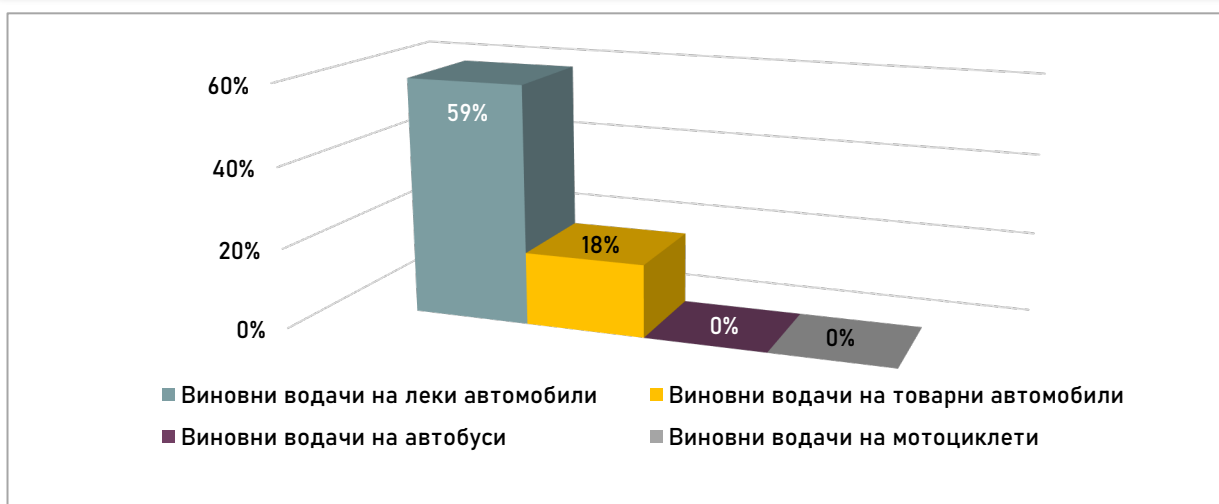
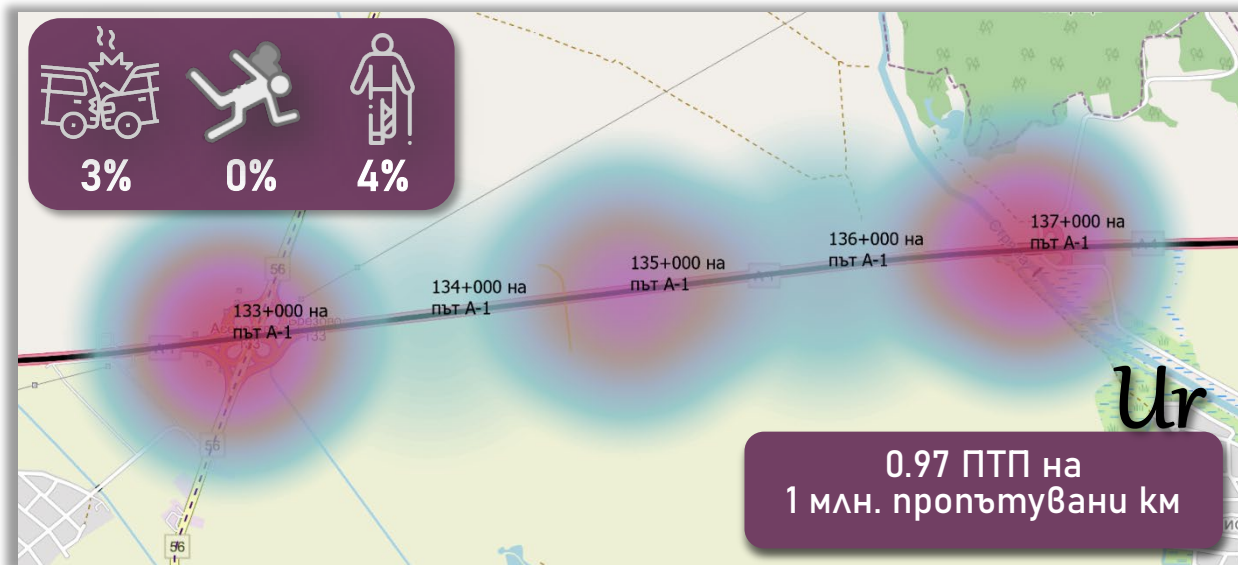
В отсечката са настъпили 7 ПТП, в четири от които са ранени 7 участници в движението. Коефициентът на аварийност е 10 пъти по-голям от средния за АМ „Тракия“. Пътната отсечка се състои от прав пътен участък с минимален надлъжен наклон и с висока интензивност на движението. Почти всички произшествия (86%), са причинени от нарушенията на водачи, които не са български граждани. Тези пътни инциденти представляват предимно сблъсъци в движещите се отпред МПС, следвани от сблъсъците в предпазна ограда. Виновните водачи-чужди граждани управляват МПС като не осигуряват достатъчно дистанция, не съобразяват скоростта на движение и внезапно променят своята посока на движение в условията на добра видимост – в светлата част от денонощието, и най-вече по суха пътна настилка.

УЧАСТЪК ОТ КМ 121+000 ДО КМ 122+800 НА АМ „ТРАКИЯ“



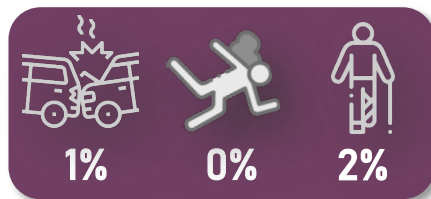
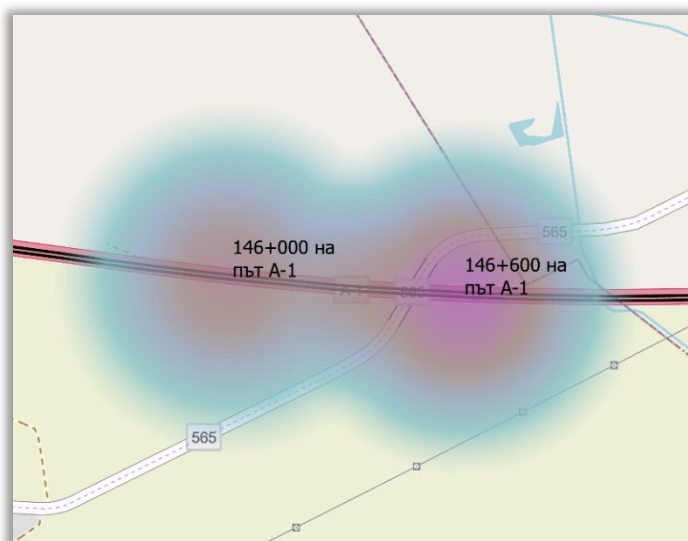
В отсечката са настъпили 10 ПТП, в четири от които загинали 3 участници в движението и са ранени 3. Коефициентът на аварийност е 4 пъти по-голям от средния за АМ „Тракия“. Пътната отсечка е прав участък с несъществен надлъжен наклон. При повечето произшествия – 3/5 от тях, участва по 1 превозно средство. Почти всички от тези пътни инциденти са настъпили в светлата част от денонощието, по суха пътна настилка и при ясно време. По-голямата част от ПТП от тази група представляват преобръщане на МПС извън пътното платно, следвани от сблъсък на МПС с предпазна ограда. Регистрираните нарушения на водачите са внезапна промяна посоката на движение, движение с несъобразена скорост и неспазване на дистанция между МПС. Останалите ПТП – с участието на повече МПС, са предимно странични сблъсъци между МПС и сблъсквания на МПС в движещи се пред тях МПС, основно поради несъобразена скорост.

УЧАСТЪК ОТ КМ 133+000 ДО КМ 137+100 НА АМ „ТРАКИЯ“



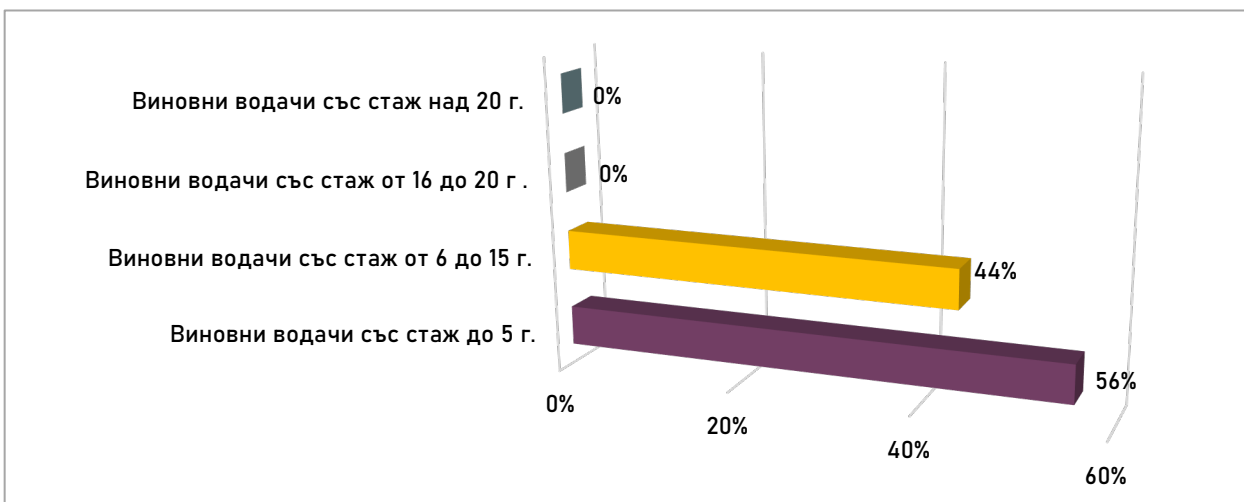
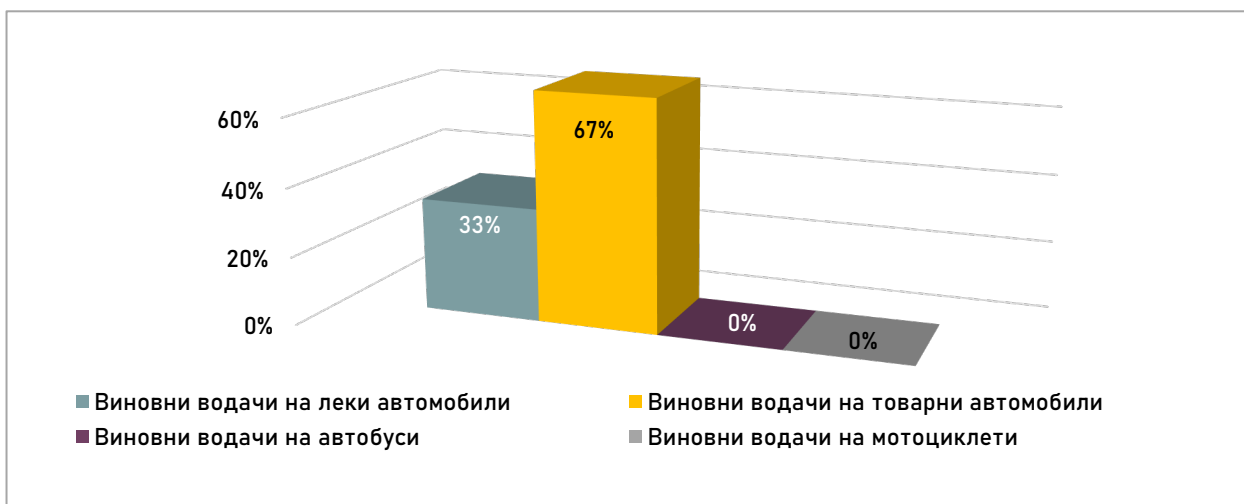
В отсечката са настъпили 22 ПТП, в пет от които са ранени 9 участници в движението. Коефициентът на аварийност е близо 4 пъти по-голям от средния за АМ „Тракия“. Пътната отсечка почти изцяло преминава през прав пътен участък с незначителен надлъжен наклон. По-голямата част от регистрираните ПТП (64%) настъпват през месеците юли, август и септември. Половината от пътните инциденти се случват с участието на 1 МПС. Почти всички такива произшествия възникват при благоприятни условия за движение, т.е. по суха пътна настилка, при ясно време и през светлата част от денонощието. Произшествията представляват най-вече сблъсъци с предпазни огради/крайпътни съоръжения, следвани от преобръщания на МПС и сблъсъци с животни, като регистрираните причини са внезапната промяна посоката на движение и несъобразената скорост. Останалите ПТП са предимно сблъсъци между МПС – в повечето случаи сблъскванията са в движещи се отпред ПС, следвани от странични сблъсъци между тях, предимно поради неспазване на дистанция. Почти 1/4 от тези инциденти са причинени от нарушения на водачи на товарни автомобили, повечето български граждани, неправилно преминаващи в съседна пътна лента и неосигуряващи дистанция между МПС.

УЧАСТЪК ОТ КМ 146+000 ДО КМ 146+600 НА АМ „ТРАКИЯ“



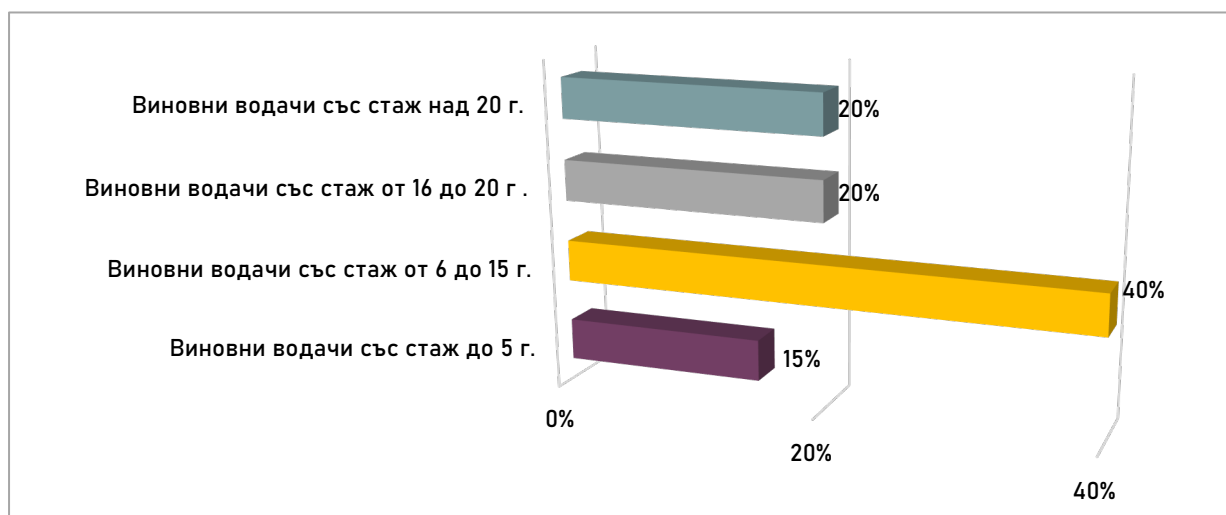
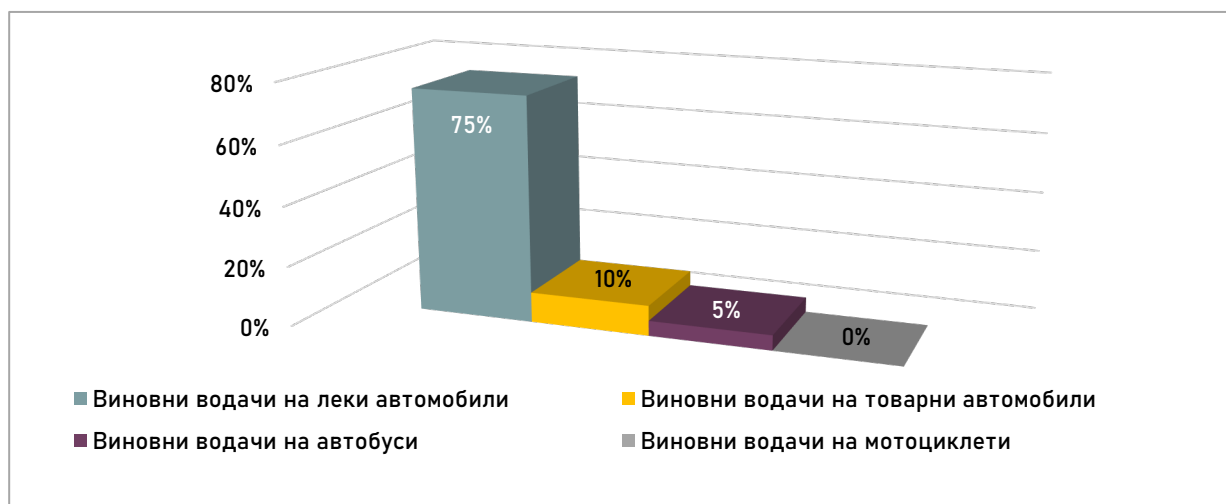
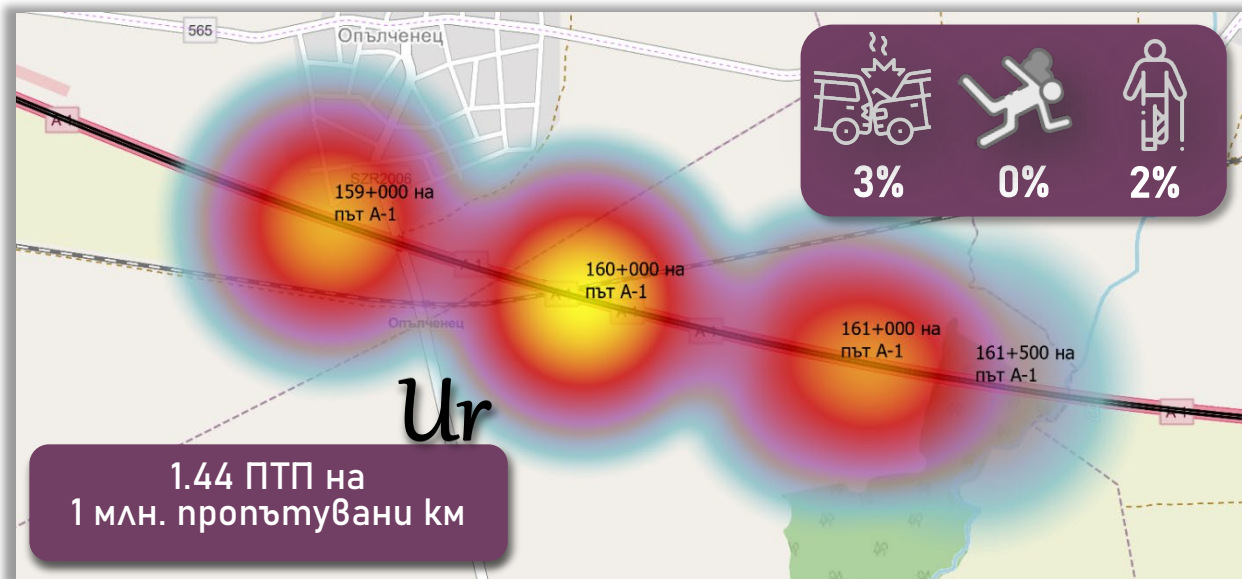
Ur

2.71 ПТП на
1 млн. пропътувани км



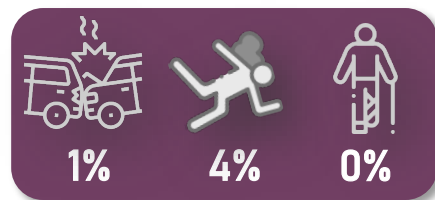
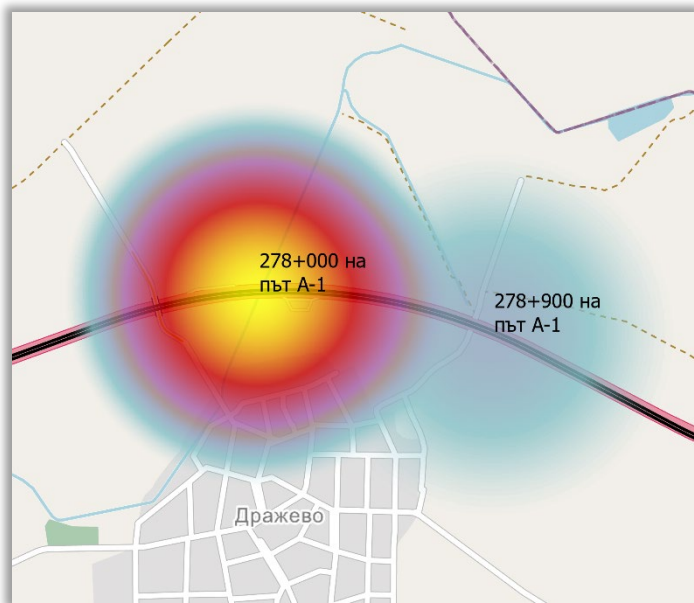
В отсечката са настъпили 9 ПТП, в едно от които са ранени 4 участници в движението. Коефициентът на аварийност е близо 11 пъти по-голям от средния за АМ „Тракия“. Пътната отсечка е разположена в прав участък всред типичен равнинен релеф. Тя е в много добро експлоатационно състояние, с ясно различима пътна маркировка и изградени ограничителни системи за пътища със светлоотразители. Две трети от регистрираните 9 ПТП (67%) са причинени от водачи на товарни автомобили над 12 т. – турски граждани. Тези пътни инциденти настъпват предимно през тъмната част от денонощието и по суха пътна настилка. По-голямата част от тях са блъскания в препятствие на пътя, 75% от които са регистрирани в близки часове, т.е. за достоверен анализ е нужна допълнителна справка от АИС ПП, тъй като е възможно препятствието, според вида си, да е било отстранено в близките часове. Нарушенията на турските граждани не са конкретизирани от статистиката, но най-вероятната комбинация е между тъмнината и недостатъчната дистанция. Виновни за останалите ПТП са водачи на леки автомобили-български граждани, най-често неспазващи подходяща дистанция и отнемащи предимство при изпреварване. Реализираните инциденти представляват сблъсъци между съответното МПС и движещо се пред него ПС, както и странични сблъсъци между МПС.

УЧАСТЪК ОТ КМ 159+000 ДО КМ 161+500 НА АМ „ТРАКИЯ“



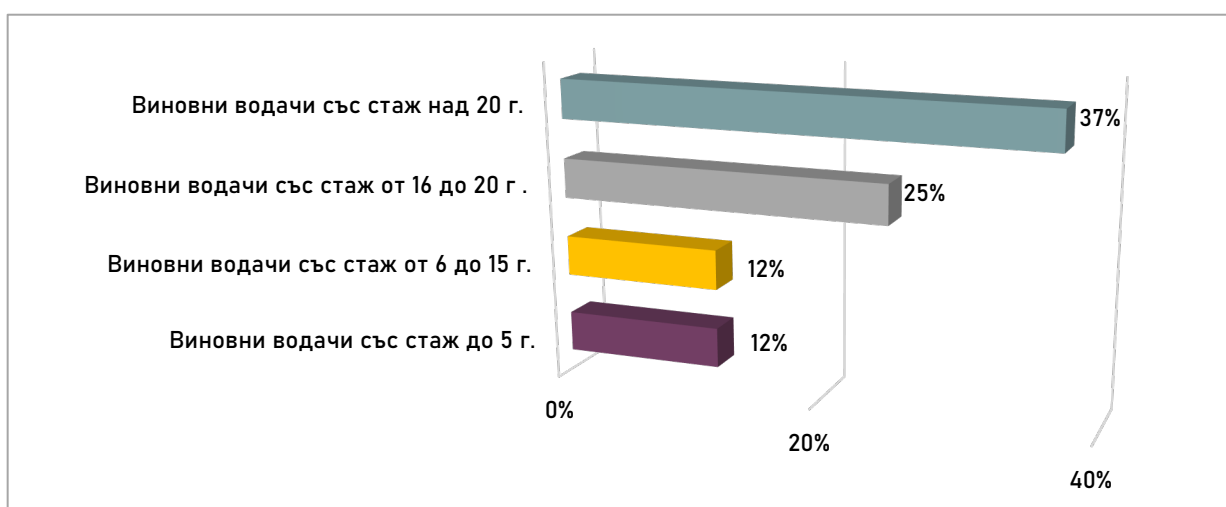
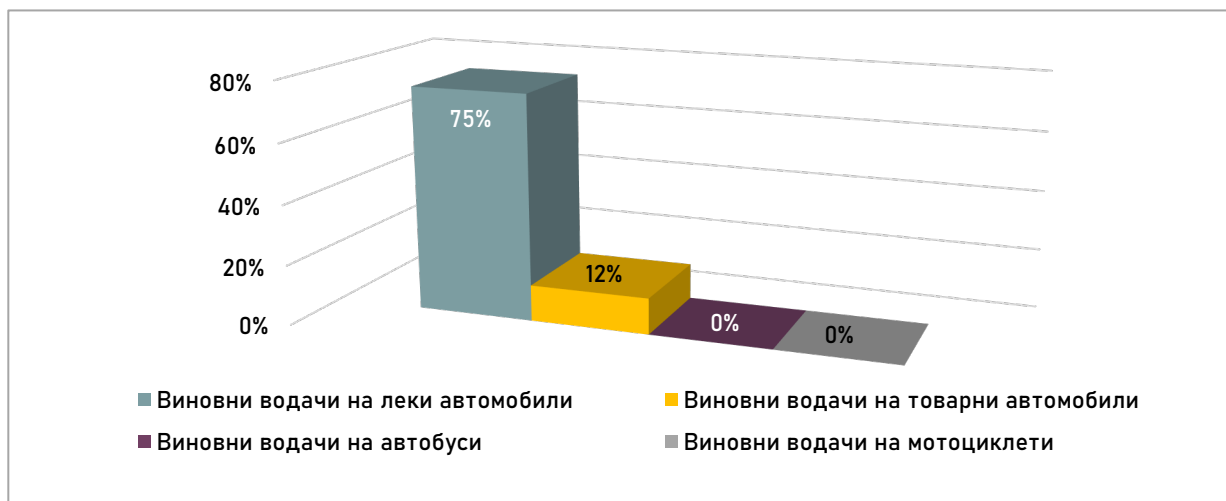
В пътната отсечка са настъпили 20 ПТП, в три от които са ранени 4 участници в движението. Коефициентът на аварийност е близо 6 пъти по-голям от средния за АМ „Тракия“. При половината от настъпилите ПТП участва 1 МПС. Всички инциденти от тази група, с изключение на едно, представляват сблъсквания в предпазна ограда/крайпътно съоръжение. Регистрираните причини са несъобразената скорост и внезапната промяна посоката на движение, вероятно свързани с неспазването на подходяща дистанция между МПС. Само за 1 от тази група ПТП е виновен нов водач, т.е. водач със стаж до 2 години, като това е единственото произшествие в групата ПТП, случило се в тъмната част от денонощието. Останалата половина от ПТП – с участието на повече МПС, са предимно сблъсъци между МПС, в повечето случаи сблъсъци между съответното МПС и движещо се пред него ПС, както и странични сблъсъци между МПС и сблъсквания в крайпътно съоръжение. Регистрираните най-вероятни причини са предимно движение с несъобразена скорост, неправилно преминаване в съседна пътна лента и неспазване на дистанция. Почти 1/4 от инцидентите с повече от 1 МПС се случват в тъмната част от денонощието, когато в резултат на несъобразена скорост и внезапна промяна посоката на движение се стига до инциденти, при повечето от които МПС се сблъскват помежду си – странично и в движещо се отпред ПС.

УЧАСТЪК ОТ КМ 278+000 ДО КМ 278+900 НА АМ „ТРАКИЯ“



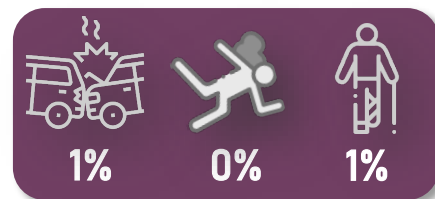
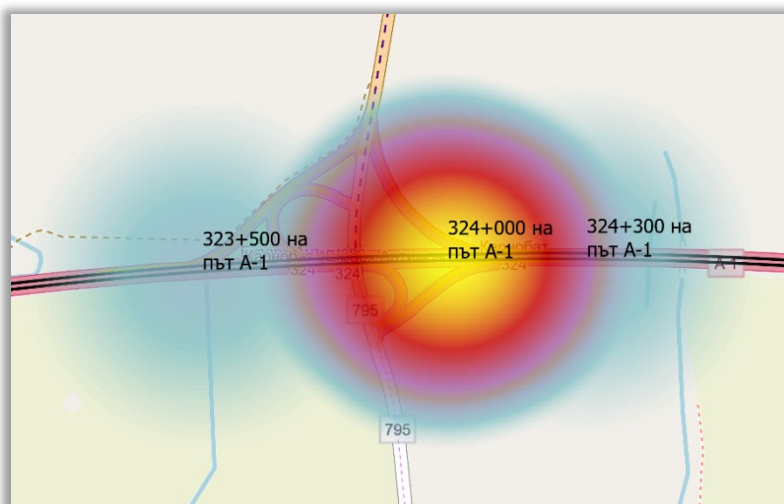
Ur

1.6 ПТП на
1 млн. пропътувани км



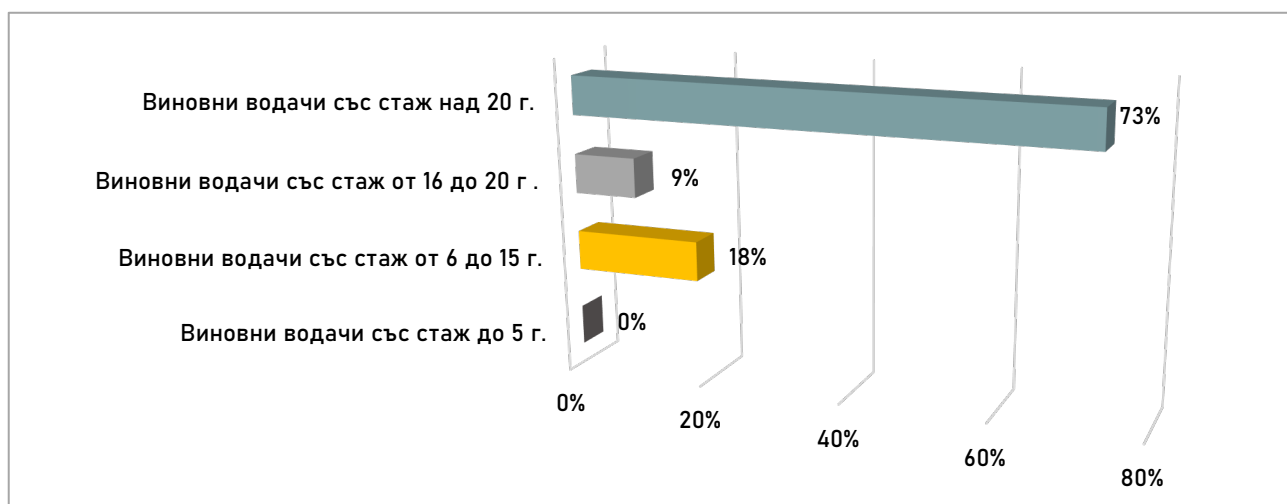
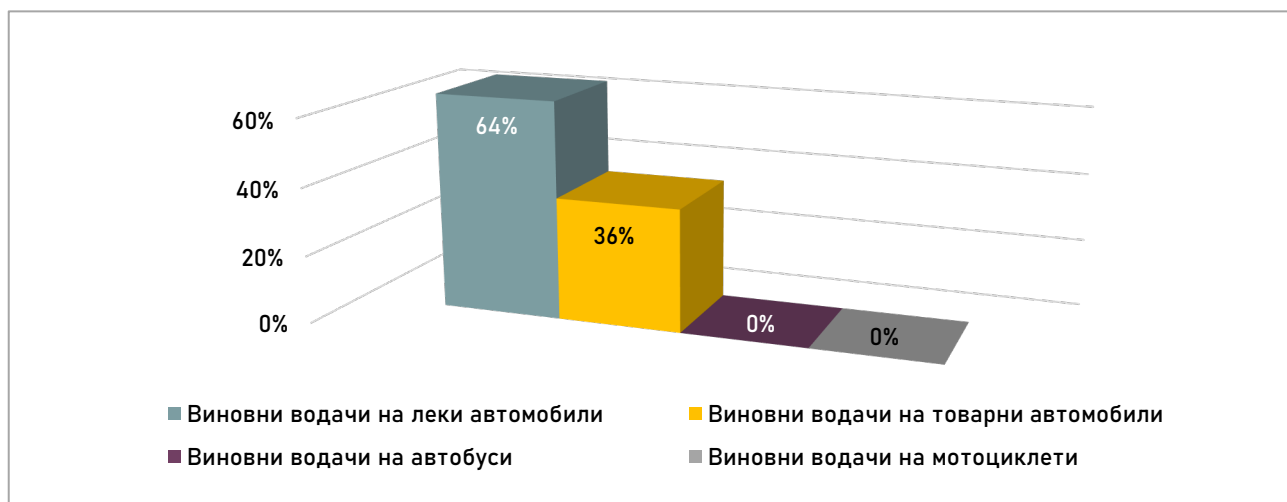
В отсечката са настъпили 8 ПТП, в едно от които е загинал пешеходец. Коефициентът на аварийност е над 6 пъти по-голям от средния за АМ „Тракия“. Пътната отсечка е в плавна крива в сред равнинен терен, като отсечката е в много добро експлоатационно състояние. При всички ПТП, настъпили по дължина на отсечката, участва по 1 МПС. При едно от тях е блъснат пешеходец, а при друго – животно. От двете страни на автомагистралата са разположени крайпътни обекти, които при сумрак, вечер и през нощта се осветяват. Пресичането и движението на автомагистрала е забранено за пешеходци, но липсата на допълнително и по-високо физическо разделяне на посоките за движение в средната разделителна ивица позволява на пресичане на пътя от пешеходци. Не случайно половината от пътните инциденти са възникнали при неблагоприятно осветление – изкуствено и в тъмната част от денонощието, включително този със загиналия пешеходец. При половината от ПТП съответните МПС са се сблъскали с предпазна ограда.

УЧАСТЪК ОТ КМ 323+500 ДО КМ 324+300 НА АМ „ТРАКИЯ“



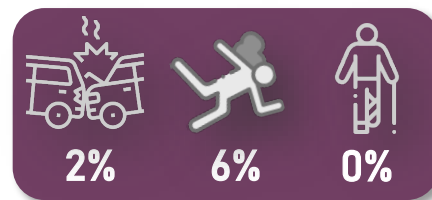
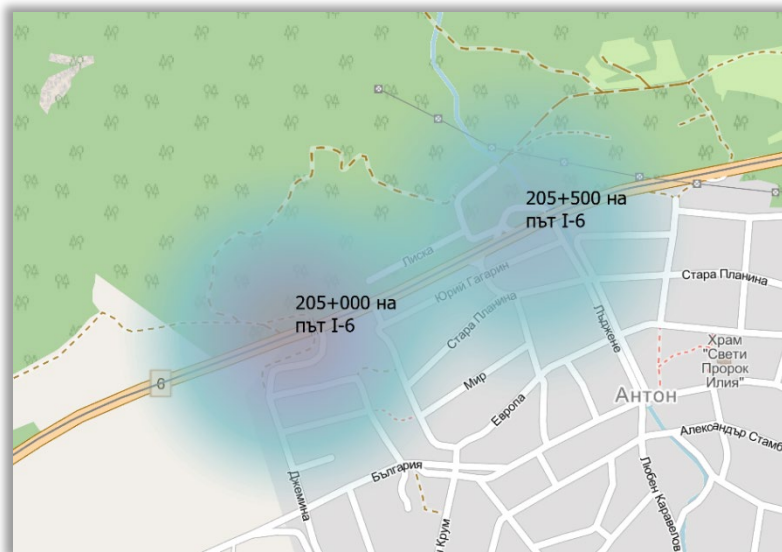
Ur

2.48 ПТП на
1 млн. пропътувани км



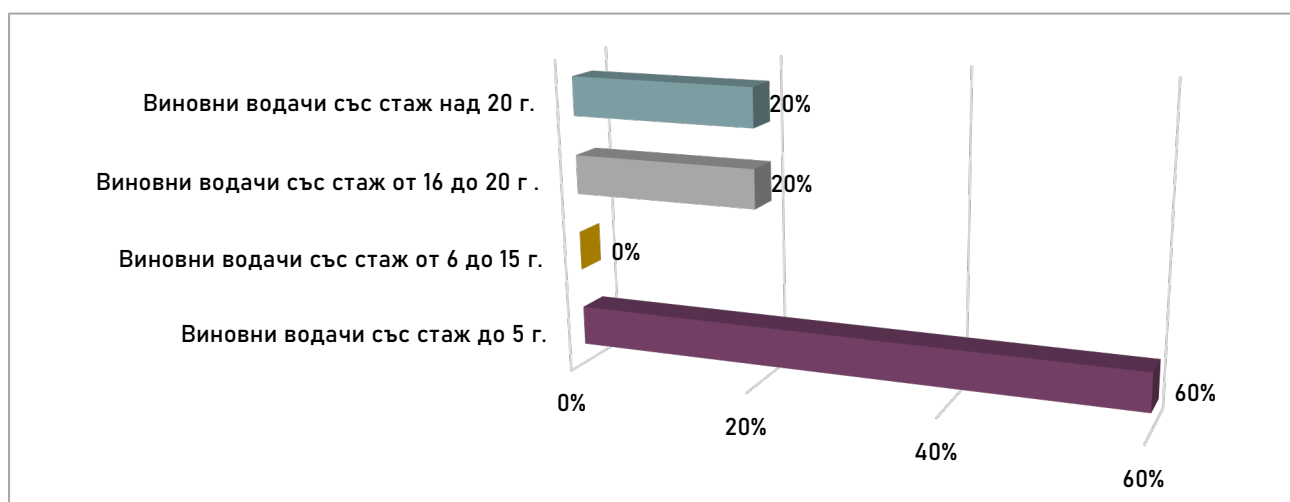
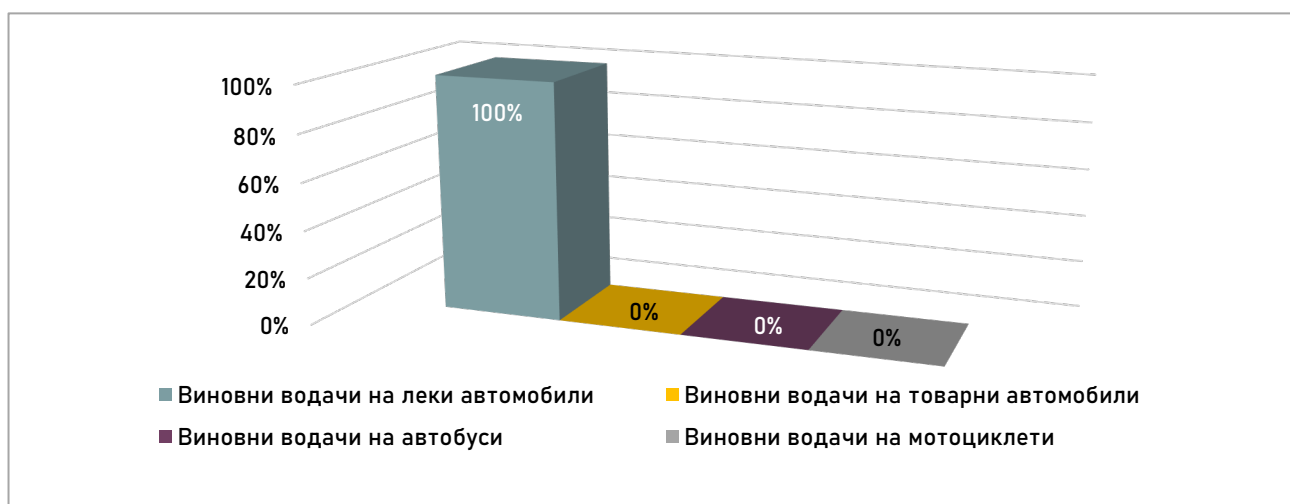
В отсечката са настъпили 11 ПТП, в едно от които са ранени 2 участници в движението. Коефициентът на аварийност е близо 10 пъти по-голям от средния за АМ „Тракия“. Пътната отсечка е разположена в зоната на пътен възел Карнобат във видима права със слабо изразен надлъжен наклон. В забавителните шлюзове на пътния възел не са изградени ограничителни системи за пътища (ОСП). Пътната маркировка е изпълнена съгласно нормативните изисквания за полагането ѝ по автомагистрала, но сигнализацията с пътни знаци не се възприема лесно. В началото на пътната връзка са поставени направляващи табели за избор на дестинация и за ограничение на скоростта. При разрешената висока скорост на движение пътните знаци не са достатъчно различни, което може да принуди водачите на МПС внезапно да променят посоката на своето движение, създавайки риск от ПТП. При почти 3/4 от настъпилите ПТП (73%) участва 1 МПС. Тези произшествия най-често представляват сблъсъци в предпазна ограда/крайпътно съоръжение (отводнителни окопи) и преобръщания извън платното за движение, като най-често регистрираната причина е внезапната промяна посоката на движение, следвана от управлението на МПС с несъобразена скорост. Повече от 1/3 от пътните инциденти в пътната отсечка са с участието на товарни автомобили, чиито водачи са причинили съответните ПТП. Характерно за тези произшествия са влошените условия на движение – половината са настъпили по мокра пътна настилка, при дъжд/мъгла, което въпреки дневното осветление означава намалена видимост и сцепление между пътната настилка и автомобилните гуми. Нарушенията на виновните водачи и вида на ПТП от тази група повтарят тези при ПТП с 1 МПС.

УЧАСТЪК ОТ КМ 205+000 ДО КМ 205+500 НА ПЪТ I-6



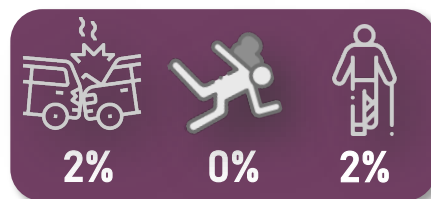
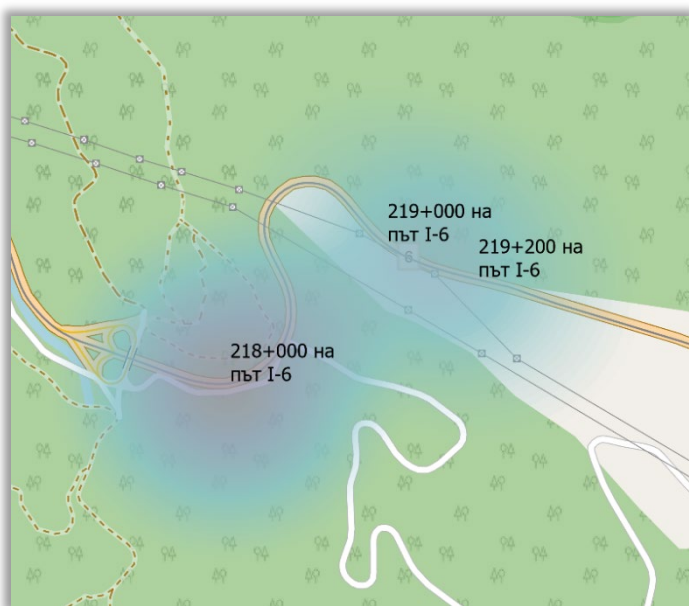
Ur

6.88 ПТП на
1 млн. пропътувани км



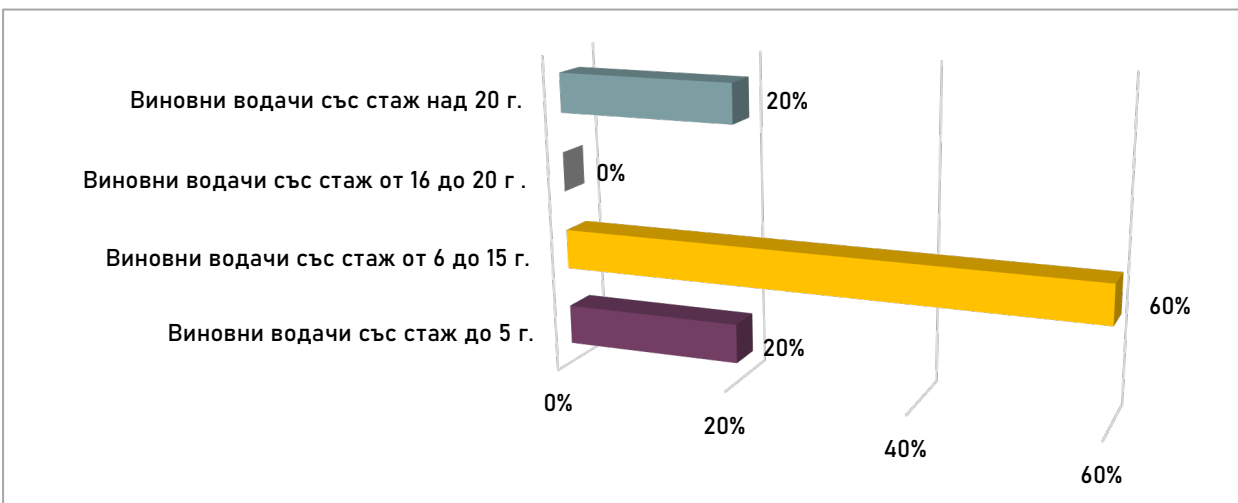
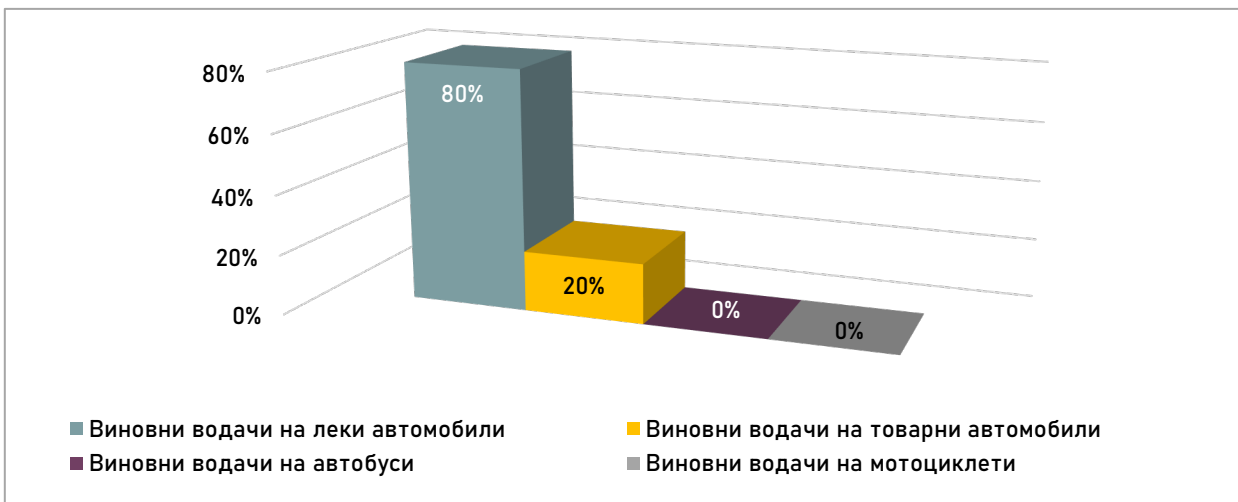
В отсечката са настъпили 5 ПТП, в едно от които е загинал участник в движението. Коефициентът на аварийност е над 36 пъти по-голям от средния за път I-6. Пътната отсечка е ситуирана в планински район и се състои най-вече от дълга права. Лентите за движение са 3, като при изкачване те са 2, а при спускане – 1. По данни на ОПУ София, пътната настилка е в задоволително състояние, а пътната маркировка е изпълнена съгласно нормативните изисквания. Интензивността на движението не е висока – 3 982 МПС/ денонощие, по-голямата част от които са леки автомобили. При 3 ПТП участва 1 МПС, като при две от тях виновните водачи блъскат животно в правия участък от пътя. При другото ПТП водачът променя внезапно посоката на движение и се блъска в крайпътно съоръжение. Следва да се отбележи, че в близост до пътното платно местни селскостопански работници и дървосекачи отглеждат свободно своите животни (преди всичко коне). Широкият път (3 ленти), дългата права и надлъжният наклон предразполагат към движение със скорост, по-висока от разрешената с пътни знаци. В същото време свободно пасящи животни могат безпрепятствено да навлизат върху пътното платно, с което повишават риска от настъпване на ПТП. При проведената работна среща през 2021 г. между представители на ОПУ София, органите на местна власт, звеното „Пътна полиция“ при ОДМВР София и ДАБДП беше дискутирано приложението на мерки за ограничаване достъпа на животни до пътното платно. До момента обаче не са предприети мерки по дължината на пътя (за монтиране на електропастири/огради и др.). Всички произшествия настъпват върху суха пътна настилка, най-вече в светлата част от денонощието (80%), като делът на инцидентите е почти равномерно разпределен по отношение състоянието на времето (ясно, облачно). Броят на произшествията, при които е блъснато животно, е еднакъв с броя на тези, при които МПС се сблъскват помежду си (странично и под ъгъл). Делът на инцидентите, възникнали поради несъобразена скорост на движението, е еднакъв с този на случилите се ПТП поради внезапна промяна посоката на движение.

УЧАСТЪК ОТ КМ 218+000 ДО КМ 219+200 НА ПЪТ I-6



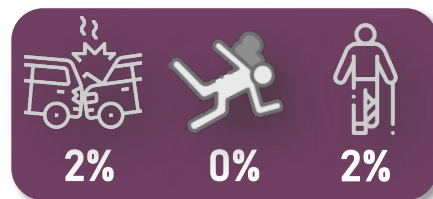
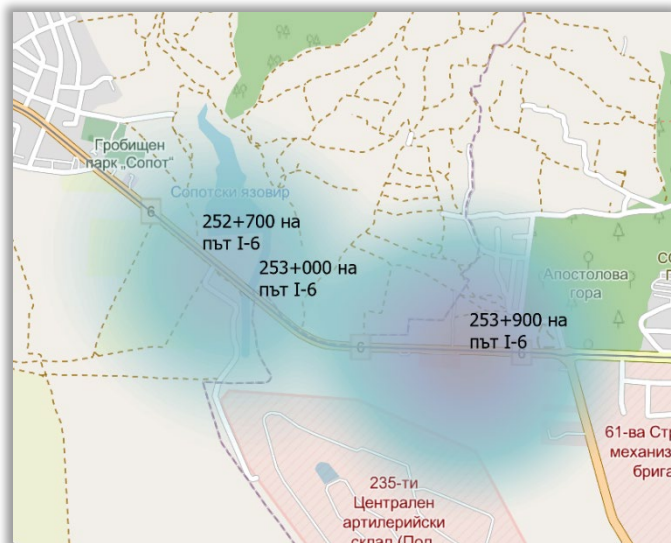
Ur

2.87 ПТП на
1 млн. пропътувани км



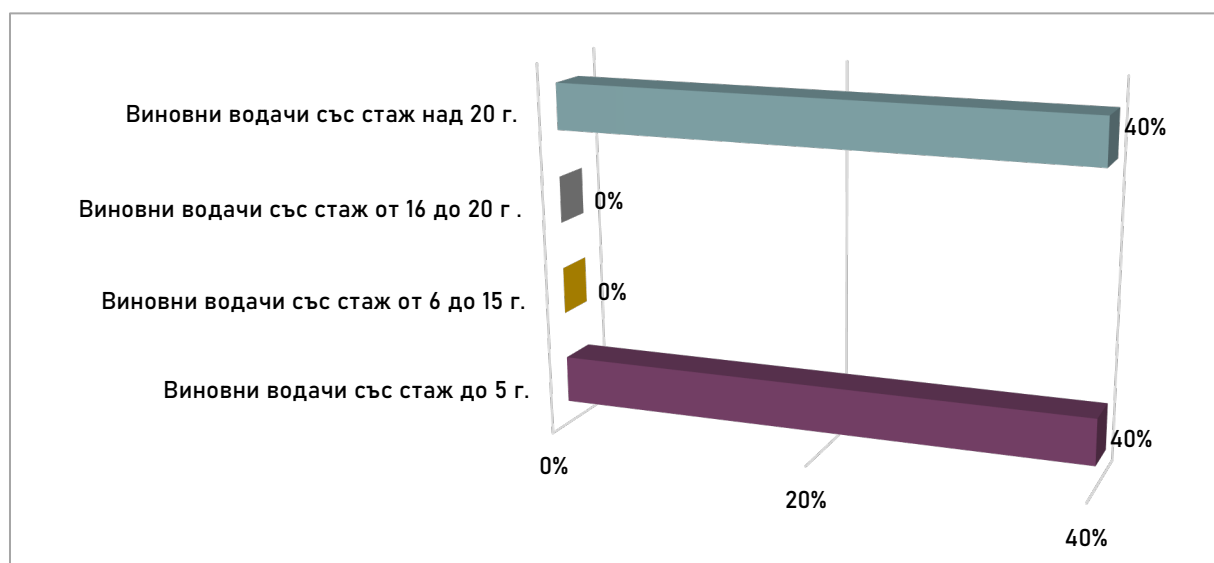
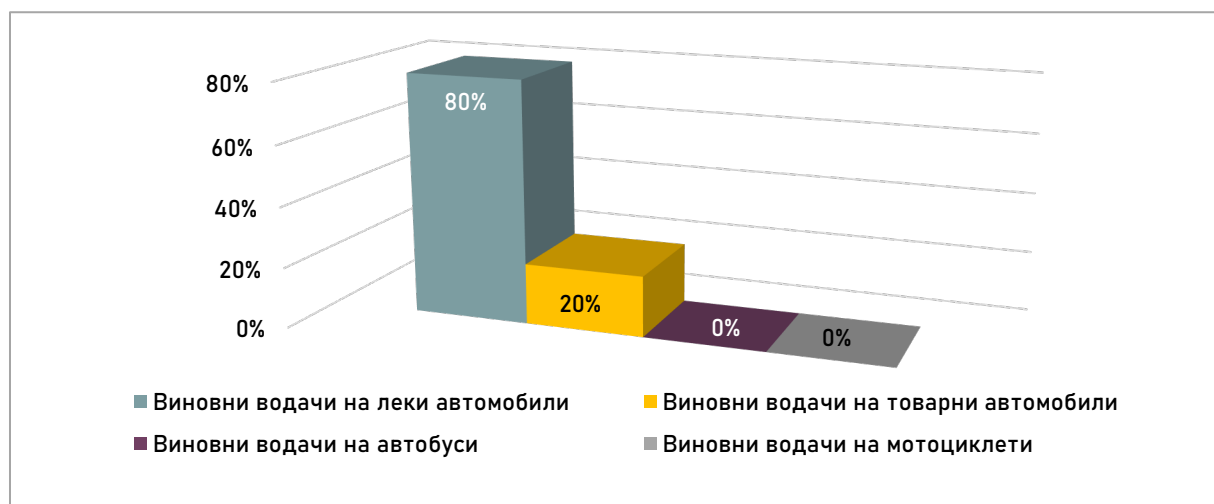
В отсечката са настъпили 5 ПТП, в две от които са ранени 3 участници в движението. Коефициентът на аварийност е над 15 пъти по-голям от средния за път I-6. Пътната отсечка е в планински район, със значителен надлъжен наклон и включва пътни криви, част от които са със сравнително малки радиуси. Лентите за движение са 3, като при изкачване те са 2, а при спускане – 1. По данни на ОПУ София, пътната настилка е в задоволително състояние, а пътната маркировка е изпълнена съгласно нормативните изисквания. Ограничителните системи за пътища (ОСП-мантинели) са корозирали и на места са деформирани. Банкетите са обрасли с растителност. Интензивността на движението не е висока – 3 982 МПС/денонощие, по-голямата част от които са леки автомобили. При всички ПТП в отсечката участва 1 МПС, като за 80% от инцидентите са виновни водачи на леки автомобили. Много голяма част от произшествията (80%) настъпват в светлата част от денонощието. Същият обаче е и делът на възникналите върху мокра пътна настилка ПТП, както и делът на инцидентите при дъждовно/облачно време, както и този на ПТП, регистрирани в обхвата на хоризонтална крива с надлъжен наклон. Конкретните условия на движение по-скоро благоприятстват настъпването на ПТП. Широкият път (3 ленти за движение) и надлъжният наклон в комбинация с конкретните условия на движение предразполагат към загуба на контрол над движението на МПС. Всички произшествия настъпват в крайпътното пространство – те са сблъсъци в крайпътни съоръжения, дървета, предпазни огради. Делът на инцидентите, за които регистрираната основна причина е движението с несъобразена скорост, е значителен (60%). Нарушенията на водачите, причинили останалите 40% от ПТП, не са отбелязани в съответната АИС.

УЧАСТЪК ОТ КМ 252+700 ДО КМ 253+900 НА ПЪТ I-6



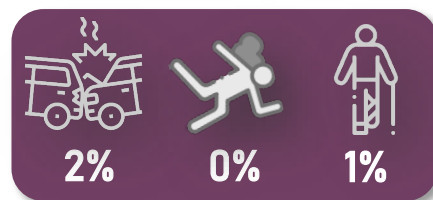
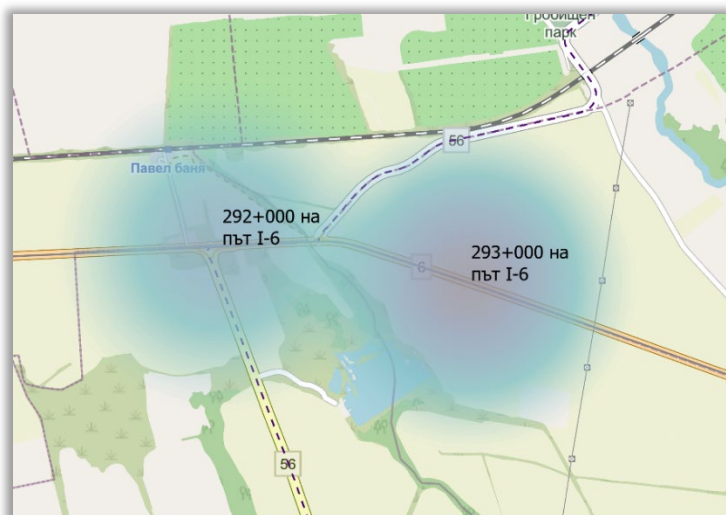
Ur

2.38 ПТП на
1 млн. пропътувани км



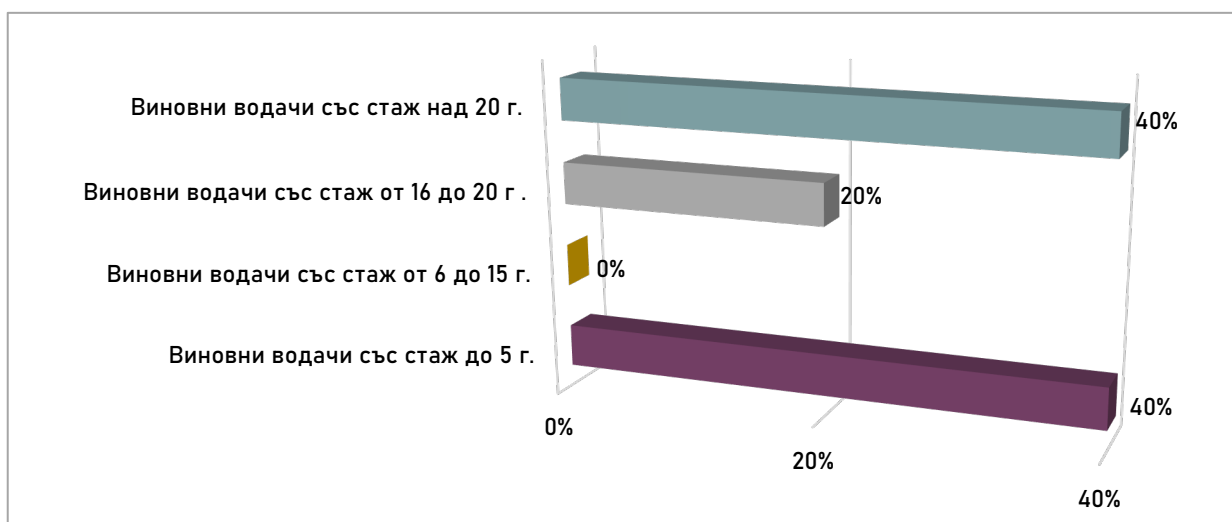
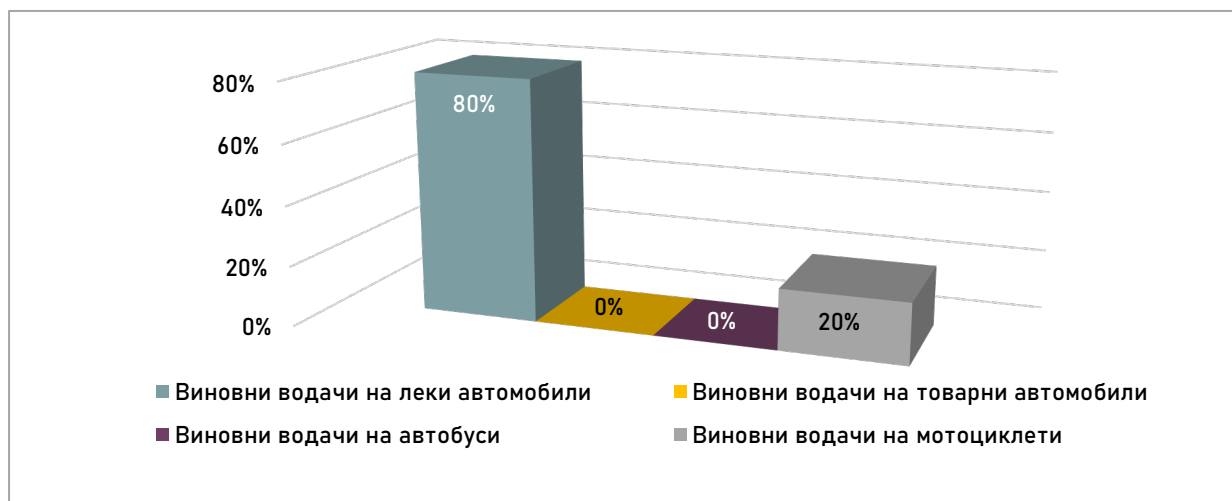
В отсечката са настъпили 5 ПТП, в две от които са ранени 2 участници в движението. Коефициентът на аварийност е над 12 пъти по-голям от средния за път I-6. Пътната отсечка се състои от две дълги прави, свързани помежду си от пътна крива, чийто радиус е с допустима стойност. Отсечката е разположена между две населени места – гр. Сопот и гр. Карлово, в равнинен терен, с незначителен надлъжен наклон, като интензивността на движението не е висока – 4 798 МПС/денонощие с преобладаващи леки автомобили. Пътят е рехабилитиран след 2020 г. и пътната настилка е в отлично състояние. Пътната маркировка и ограничителните системи за пътища (ОСП-мантинели) отговарят на нормативните изисквания. Движението е предимно местно, т.е. водачите добре познават пътните условия. Освен това в отсечката са разположени множество търговски обекти с входи/изходи към основния път (I-6), предполагащо допълнително усложняване на пътната обстановка от спиращи/потеглящи ППС и от пешеходно движение. Всички произшествията в отсечката настъпват през светлата част от денонощието. Повечето от тях (60%) обаче се случват върху мокра пътна настилка, в прав пътен участък и при неблагоприятно време – дъжд или облаци. Едно от тези ПТП възниква в обхвата на спирка на обществен транспорт. Делът на пътните инциденти, при които участват повече от 1 ППС, е 60%, като при всички тях са регистрирани сблъсъци на ППС с движещи се пред тях ППС, а причинилите ги водачи не са спазили нужната дистанция помежду си. При 40% от ПТП участва само по 1 ППС, като при тези произшествия МПС се блъскат в препятствие на пътя и в крайпътно съоръжение, а допуснатите нарушения от виновните водачи не са отразени в специализираната информационна система за ПТП. Освен наличните статистически данни, и за двете групи пътни инциденти следва да се има в предвид, че описаните по-горе геометрия, топография и интензивност на движението предразполагат към движение с висока скорост и към предприемане на изпреварвания.

УЧАСТЪК ОТ КМ 292+000 ДО КМ 293+000 НА ПЪТ I-6



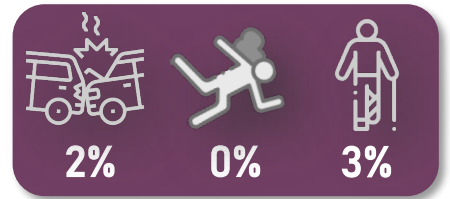
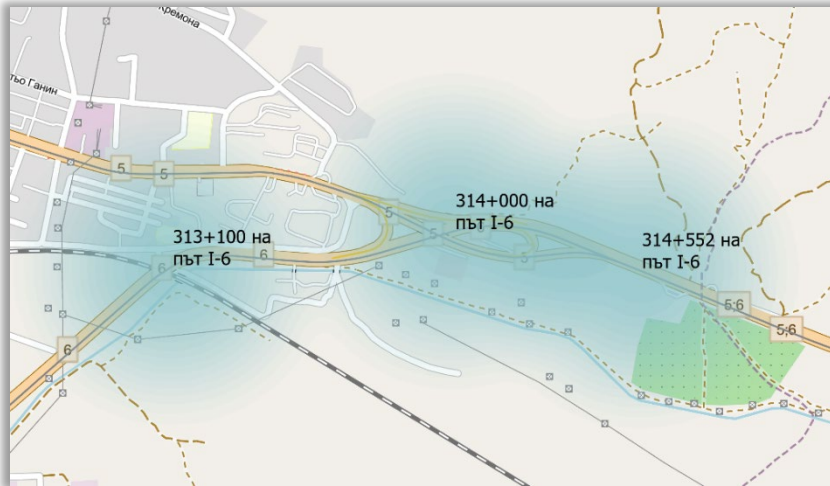
Ur

2.51 ПТП на
1 млн. пропътувани км



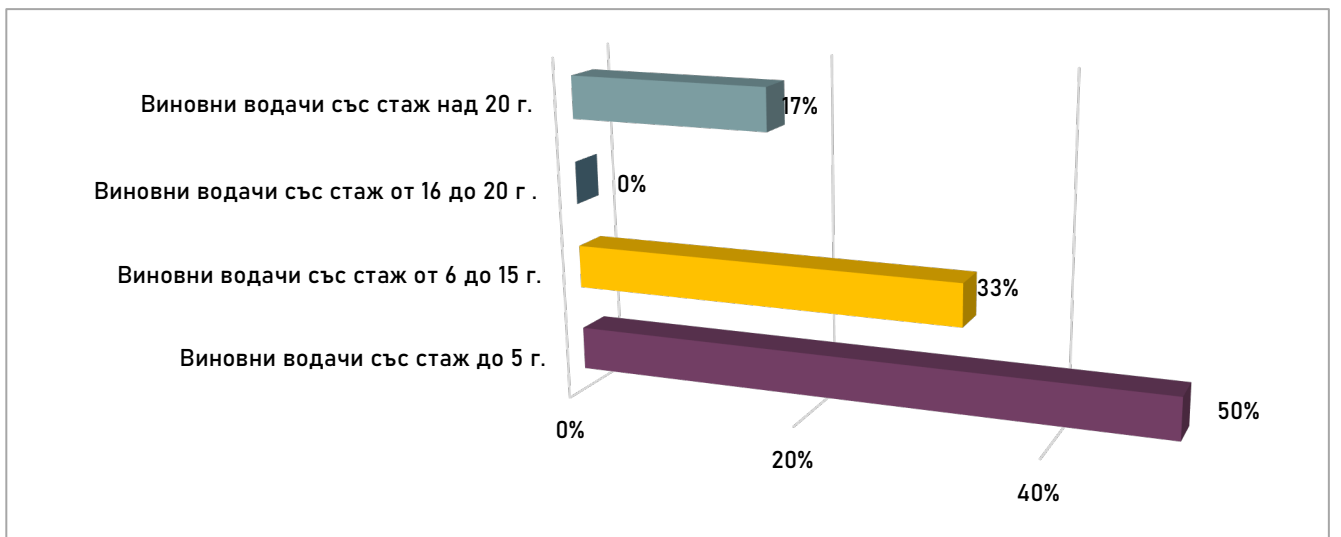
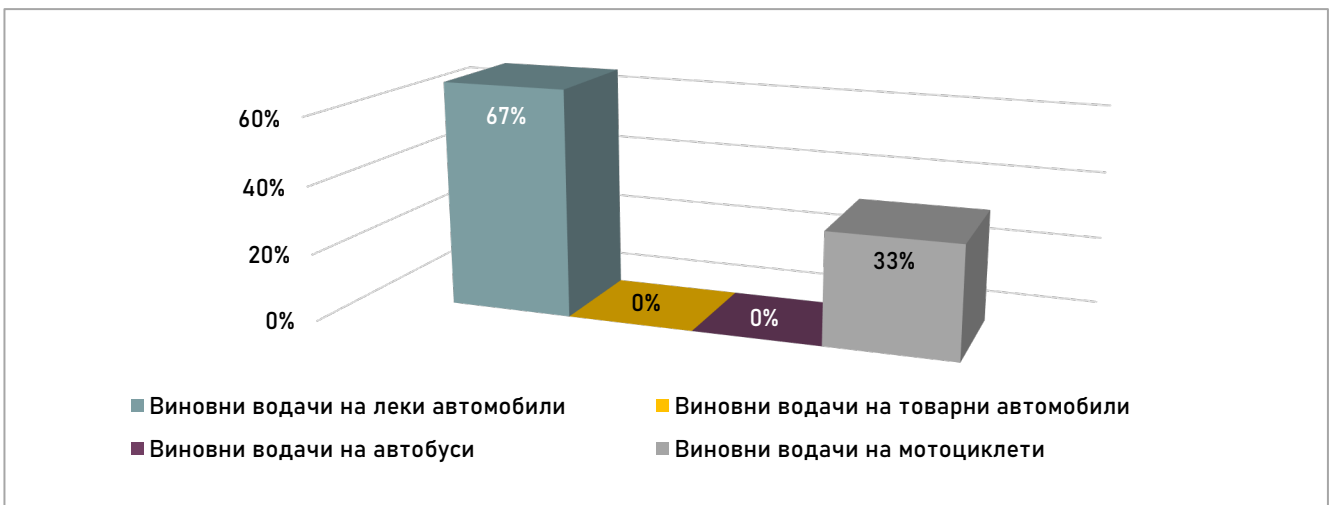
В отсечката настъпват 5 ПТП, при които е ранен 1 участник в движението – мотоциклетист, неспазил нужната дистанция, в резултат на което се блъска в задната част на движещия се пред него лек автомобил. Коефициентът на аварийност за участъка е над 13 пъти по-голям от средния за път 1–6. Пътната отсечка се състои от два прави участъка, свързани помежду си чрез пътна крива, чийто радиус е с допустима стойност. В непосредствена близост до кривата в посока увеличаване на километража има триклонно кръстовище, предхождано от друго от същия вид. Интензивността на движение не е висока – средно 5 463 МПС/денонощие, с преобладаващи леки автомобили. По данни на ОПУ Стара Загора, пътната настилка е в добро експлоатационно състояние, пътната маркировката е ясно видима и отговаря на нормативните изисквания. Всички ПТП възникват при ясно време, а почти всички инциденти (80%) се случват в светлата част от денонощието и по суха пътна настилка. Произшествията с участието на 1 ППС представляват 60% от всички ПТП – при тях ПС се блъскат в крайпътни съоръжения и се преобръщат извън пътното платно, а регистрираното нарушение, довело до тези резултати, са движението с несъобразена скорост с пътните условия. При инцидентите с участието на две/ три ППС е регистриран челен сблъсък между ППС и сблъскване на ППС с движещо се пред него ПС, като причинилите ги нарушения са навлизане в насрещното движение и неспазване на дистанция. Дългите прави отсечки, обграждащи кривата, предразполагат към движение с висока скорост и към предприемане на изпреварвания, което в съчетание с близостта на кривата представлява опасност за възникване на ПТП. Ето защо би било добре да се ограничи скоростта на движение по един от законово регламентирания начини.

УЧАСТЪК ОТ КМ 313+100 ДО КМ 314+500 НА ПЪТ I-6



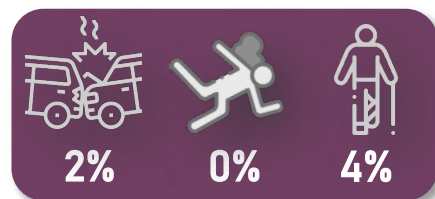
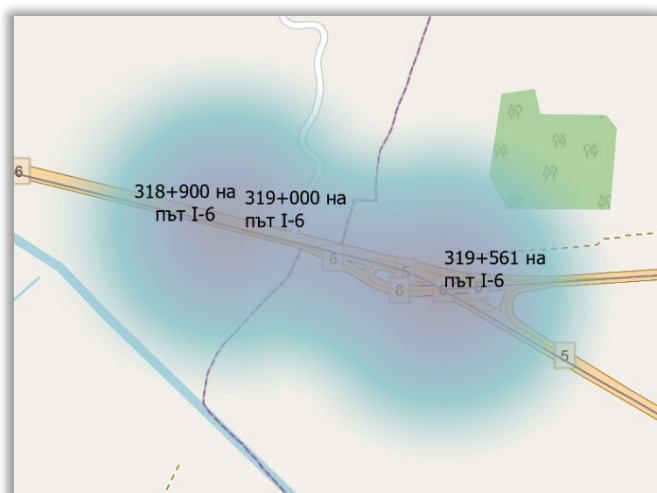
Ur

2.15 ПТП на
1 млн. пропътувани км



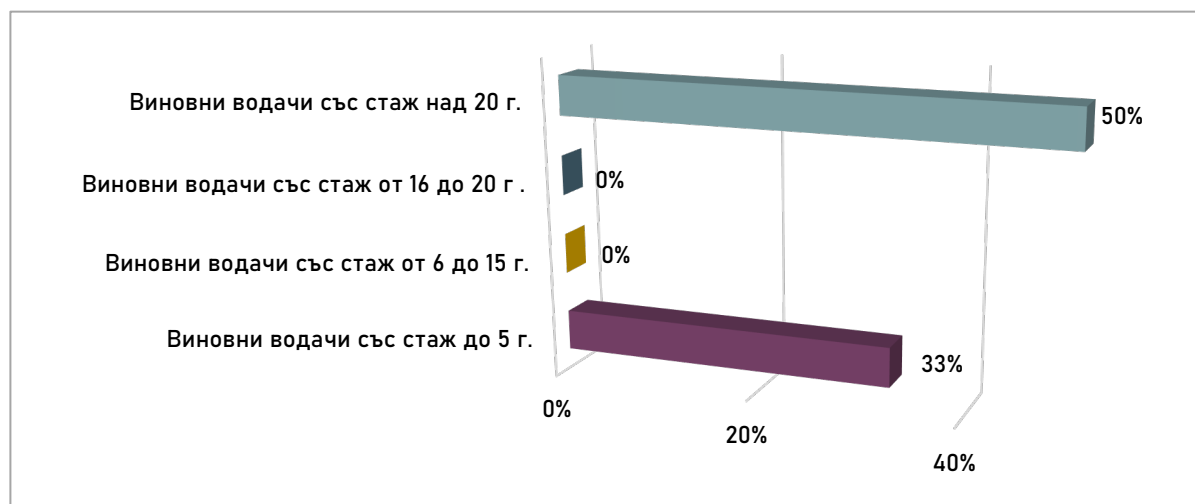
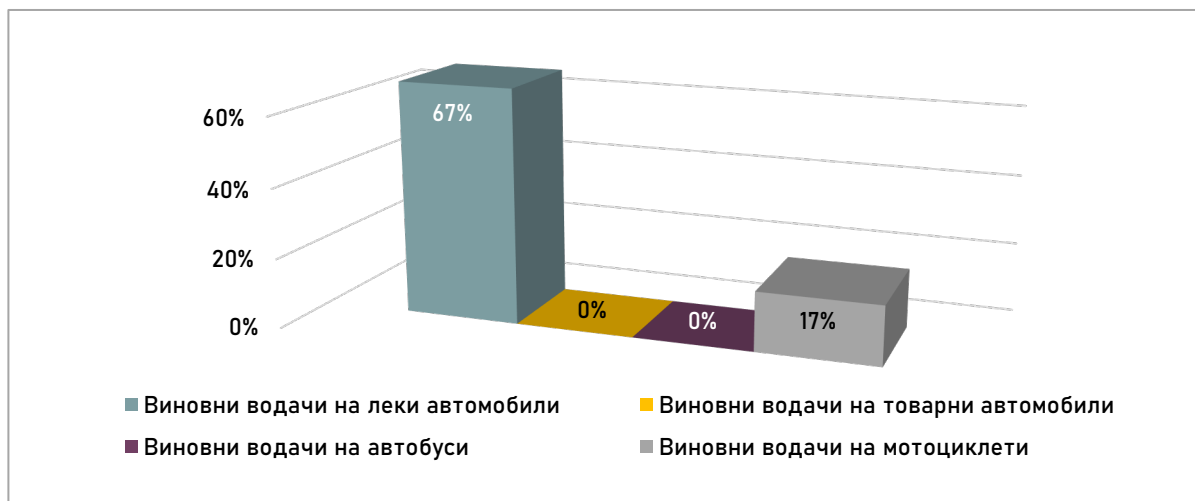
В отсечката настъпват 6 ПТП, в четири от които са ранени 4 участници в движението. Коефициентът на аварийност за участъка е над 11 пъти по-голям от средния за път 1-6. Пътната отсечка е част от околновръстния път на гр. Казанлък, лентите за движение са по две в посока, а пътните платна са физически разделени. Характерни за отсечката са дългите прави и плавните пътни криви с големи радиуси. Интензивността на движение не е висока – средно 5 463 МПС/денонощие, като то е предимно транзитно, с преобладаващ брой леки автомобили. По пътя – в рамките на гр. Казанлък, преди разглежданата пътна отсечка, са налице два участъка, сигнализирани със знак А40 „Внимание, участък с концентрация на пътнотранспортни произшествия“, предполагащо миграция на случващите се пътни инциденти. Състоянието на пътната настилка и на времето, както и осветяването на пътя, при по-голямата част от ПТП са благоприятни – всички ПТП настъпват по суха пътна настилка, а почти всички – в светлата част от денонощието и при ясно време (по 83%). Произшествията с участието на 1 ППС представляват 2/3 от всички ПТП (67%). При едно от тях е блъснат пешеходец в близост до предприятие, където маркирана пешеходна пътека липсва. При останалите пътни инциденти с 1 ППС са регистрирани сблъсъци на ПС в предпазни огради и преобръщане на ПС на пътното платно. Движението с несъобразена скорост с пътните условия е нарушението, отбелязано в специализираната АИС като причина за всички ПТП с участието на 1 ППС. Произшествията, при които участват две ППС представляват 1/3 от всички настъпили пътни инциденти (33%). Регистрираната най-вероятна за тях причина отново е несъобразената скорост с пътните условия от виновните водачи-мотоциклетисти, сблъскали се в движещите се пред тях МПС – съответно мотоциклет и лек автомобил.

УЧАСТЪК ОТ КМ 318+900 ДО КМ 319+561 НА ПЪТ I-6



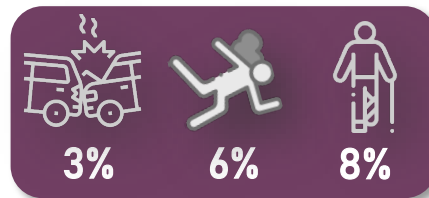
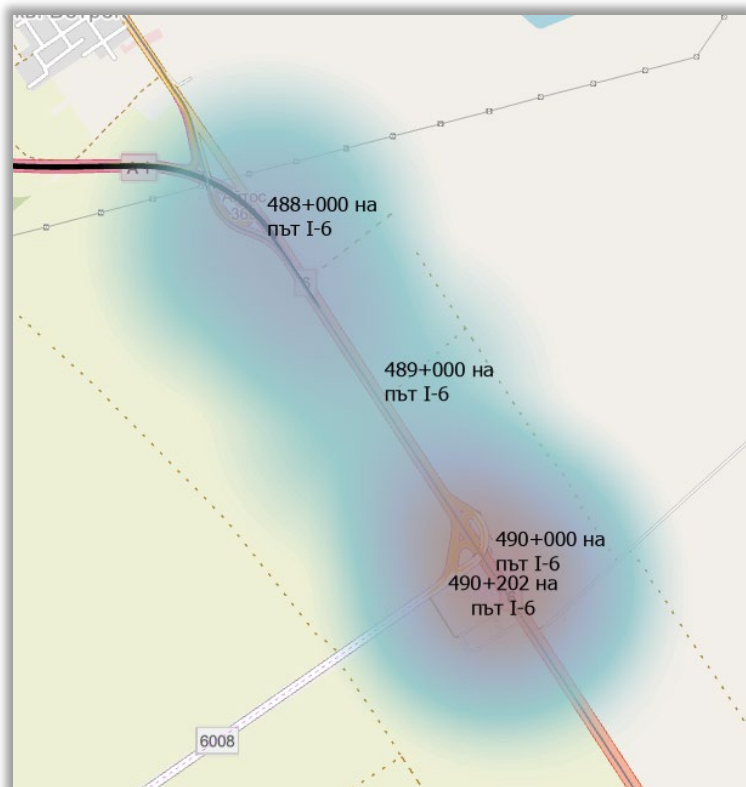
Ur

4.55 ПТП на
1 млн. пропътувани км



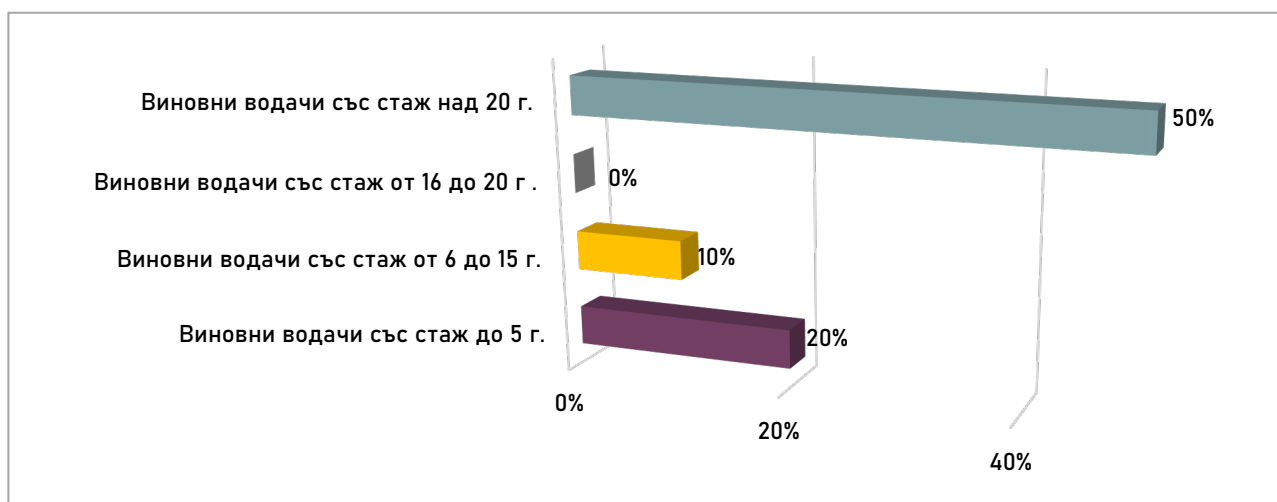
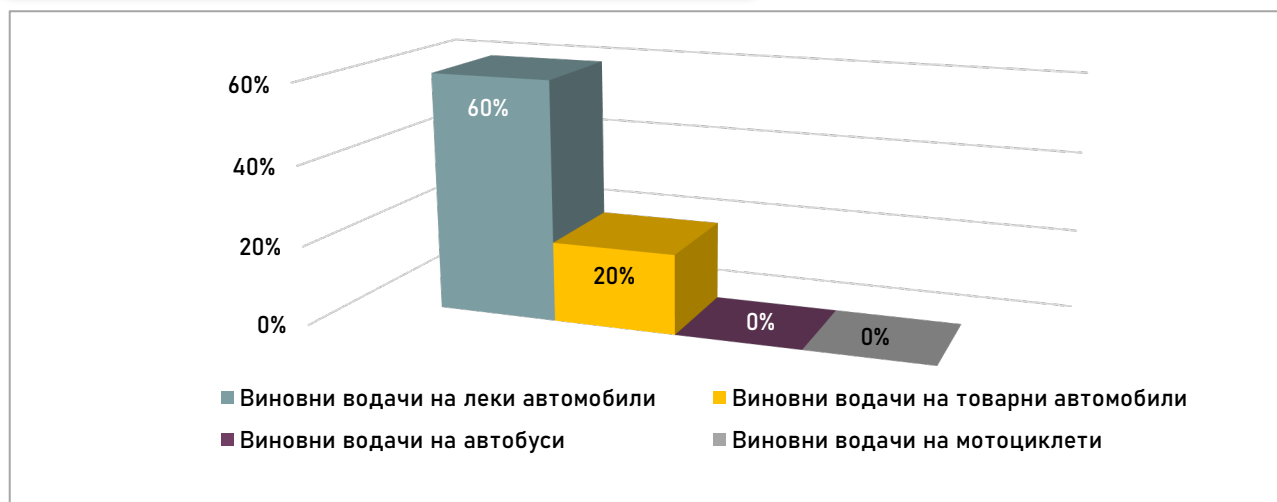
В отсечката настъпват 6 ПТП, в пет от които са ранени 5 участници в движението. Коефициентът на аварийност за участъка е над 24 пъти по-голям от средния за път 1-6. Пътната отсечка включва прави участъци, както и пътния възел между пътищата 1-5 и 1-6, където автомобилният поток от път 1-6 се трансформира в потоци по пътищата 1-5 и 1-6 и обратно. Интензивността на движение не е висока – средно 5 463 МПС/денонощие. По път 1-6 са налице по две ленти за движение във всяка посока, разделени физически по посоки. Така от две ленти в посока на движение водачите се включват в пътна връзка с двупосочно движение. Състоянието на пътната настилка и на времето са най-благоприятни за по-голямата част от ПТП (за 1 от тях няма данни) – почти всички ПТП настъпват по суха пътна настилка и при ясно време (по 83%). През тъмната част от денонощието/ при сумрак се случват 1/3 от ПТП (33%). Всички виновни водачи се движат с несъобразена скорост с пътните условия, като по-високата скорост на движение по път с две ленти в посока на движение и физически разделител между посоките на движение и нейното запазване при навлизането в пътна връзка е вероятна причина за загубата на контрол върху движението на ПС и настъпването на ПТП. Произшествията с участието на 1 ППС – 67% от всички ПТП, са предимно в крайпътното пространство – преобръщане на ППС извън пътното платно, блъскания в скат и в крайпътното съоръжение, следвани от преобръщане на ППС върху пътното платно. При инцидентите с участието на 2 ППС видовете на настъпилите инциденти не са уточнени. Между виновните за пътните инциденти водачи са и водач на ППС с животинска тяга (каруца) и на мотоциклет.

УЧАСТЪК ОТ КМ 488+000 ДО КМ 490+202 НА ПЪТ I-6



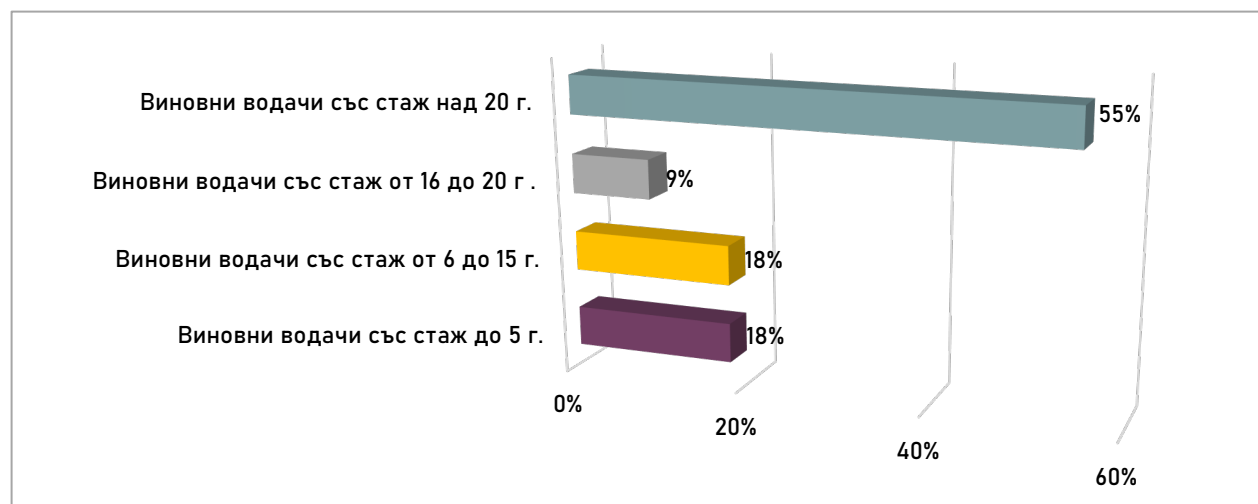
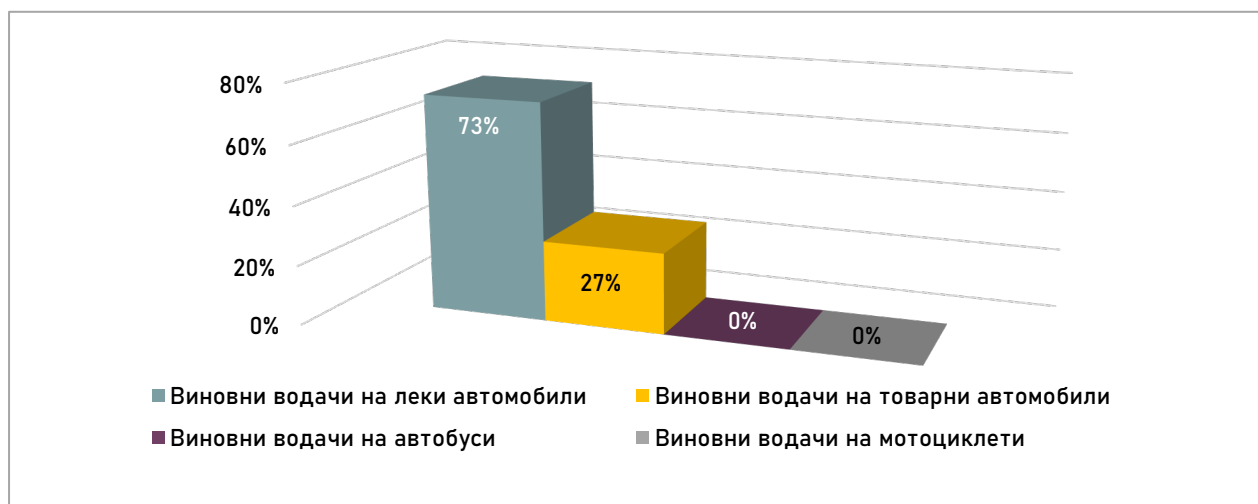
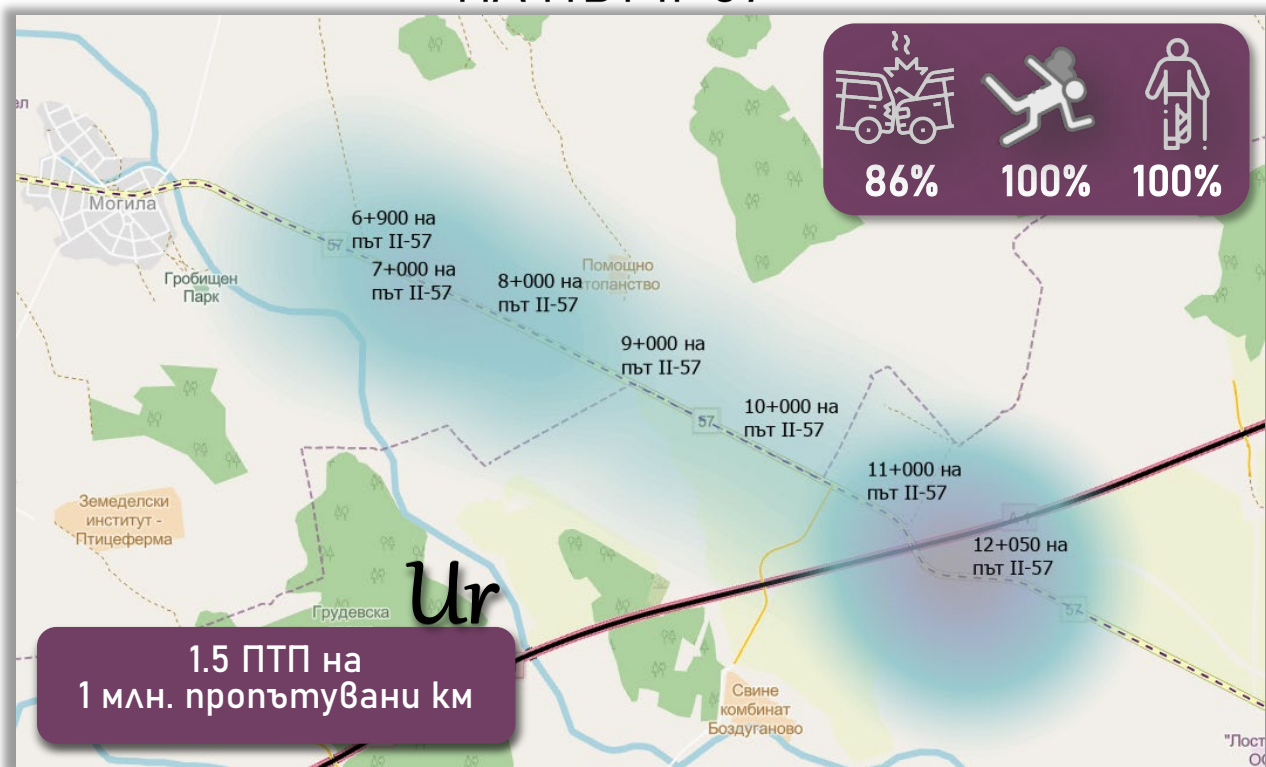
Ur

1.12 ПТП на
1 млн. пропътувани км



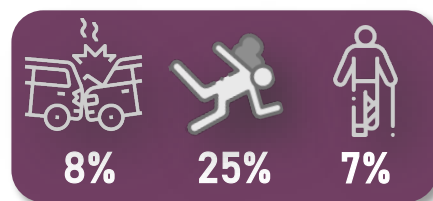
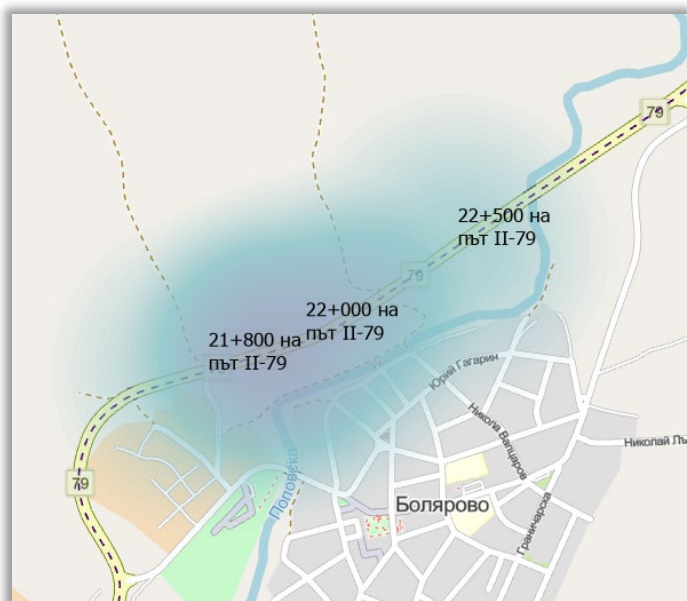
В отсечката настъпват 9 ПТП, в едно от които е загинал 1 и са ранени 2 участници в движението. Коефициентът на аварийност за участъка е почти 6 пъти по-голям от средния за път 1-6. Пътната отсечка включва два пътни възела и дълъг прав участък с незначителен надлъжен наклон. При единия възел движението от АМ „Тракия“ се влива в това по път I-6. Интензивността на движение е много голяма – 20 389 МПС/ денонощие, като 85% от тях са леки автомобили, а натоварването е най-високо през месеците юни, юли, август и септември. Пътят в отсечката е с по две ленти в посока, а посоките за движение са физически разделени. Пътната настилка, пътната маркировка и ограничителните системи за пътища (ОСП-мантинели) са в добро експлоатационно състояние и отговарят на нормативните изисквания. Почти всички ПТП (90%) настъпват по суха пътна настилка, а голяма част от тях – в светлата част от деня и при ясно време (по 70%). При половината от възникналите пътни инциденти участва по 1 ППС. Две от тези ПТП се случват през тъмната част от денонощието. Основното нарушение на водачите, поради което се случват инцидентите с 1 ППС, е движението с несъобразена скорост, както и внезапната промяна посоката на движение, в резултат на които са регистрирани най-вече блъскания в крайпътно съоръжение (30%), следвани от блъскане в препятствие на пътя и на животно (по 20%). При другата половина от ПТП участват по 2 и по 3 ППС. Регистрираната причина за по-голямата част от тях отново е несъобразената скорост, след която се нарежда неспазването на дистанция. При настъпилите в резултат на тези нарушения ПТП МПС се блъскат най-вече в движещи се пред тях МПС (30%), както и в спрени МПС (20%). Голямата интензивност на движението в комбинация с движение с несъобразена скорост е предпоставка за възникване на пътни инциденти. Голяма част от водачите, напускайки автомагистралата, продължават да се движат с висока скорост, което е вероятна причина за загубата на контрол над движението на съответното МПС и участие в пътни инциденти. При произшествието, при което загива човек и са ранени двама, участват лек и товарен автомобил. То се случва при дъжд, т.е. при мокра пътна настилка, и дневно осветяване, като лекият автомобил, движейки се с несъобразена скорост, се блъска в спрелия товарен.

УЧАСТЪК ОТ КМ 6+900 ДО КМ 12+050 НА ПЪТ II-57



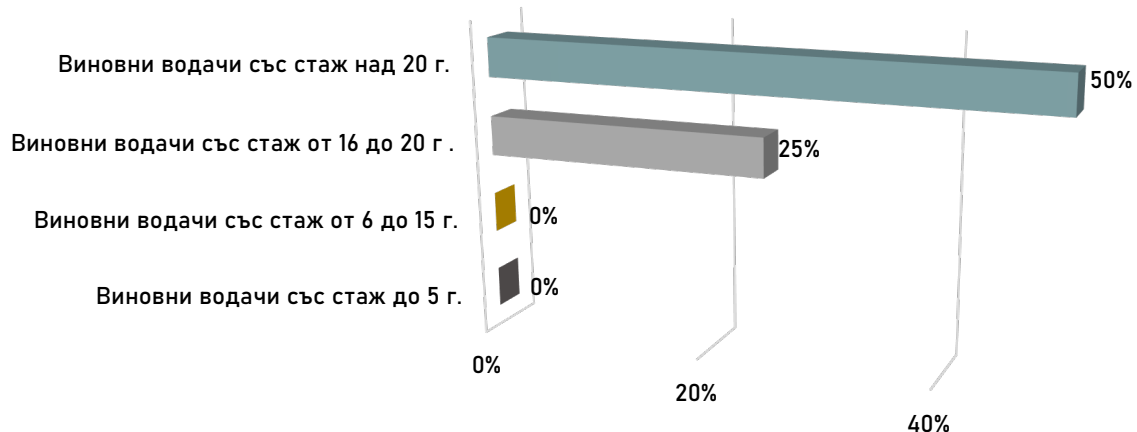
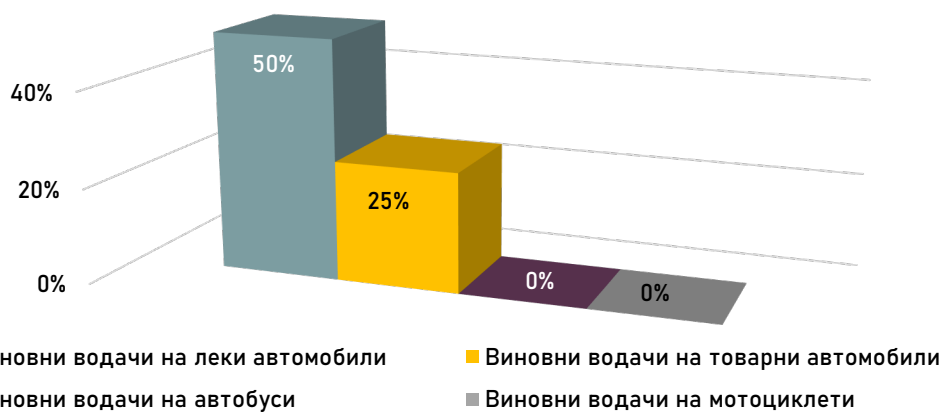
В тази пътна отсечка са настъпили 14 ПТП, при които са загинали 2 и са ранени 8 участника в движението. Коефициентът на аварийност е близо 7 пъти по-голям от средния за път II-57. Отсечката е с дължина 5 150 м, като започва след/ преди с. Могила и продължава до надлеза над АМ „Тракия“. Пътя е двупосочен, с по една лента за движение във всяка посока. В по-голямата си част представлява прав участък без криви и с минимални наклони. Включва две триклонни кръстовища, които са ясно сигнализиран и с обособени ленти за ляв завой. Пътят е обезопасен с ограничителни системи за пътища по цялата си дължина в двете посоки, маркировката е видима и в добро състояние. Предоставените данни за вида на ПТП, пътните условия, състояние на времето и вината на водачите са твърде различни.

УЧАСТЪК ОТ КМ 21+800 ДО КМ 22+500 НА ПЪТ II-79



Ur

8.3 ПТП на
1 млн. пропътувани км



В участъка са настъпили 4 ПТП с един загинал и един ранен участник. Коефициентът на аварийност за участъка е над 20 пъти по-голям от средния за път II-79 и е висок поради факта, че настъпилите ПТП са настъпили в много къса отсечка от пътя. Участъкът е с отлична видимост и се състои от права отсечка и крива с голям радиус. Има едно пресичане на път без настилка и мостово съоръжение. Всички произшествия са настъпили по суха пътна настилка. Произшествието със загинал е с влекач, водачът на който самокатастрофира на мостовото съоръжение и се преобръща извън пътното платно. При едно от ПТП автобус се сблъсква с животно, а при останалите две МПС се блъскат в крайпътен обект. Очевидно разсейването на водачите точно в този участък е причина за настъпилите ПТП.

АМ „Тракия“

Определените рискови отсечки в направление 6 по АМ „Тракия“ са 12. Коефициентът на аварийност за всяка от тях е между 2 и 11 пъти по-голям от средния за автомагистралата. Участъкът на АМ „Тракия“ между 0+000 км и 162+000 км е с най-високата интензивност на движението в страната, т.е. за 83% от обследваните пътни отсечки интензивността е много висока, а за останалите 17% от тях тя е висока. Значим дял от произшествията (между 28% и 62%) настъпват по мокра пътна настилка в 1/3 от рисковите отсечки по автомагистралата. Повечето от ПТП в 12-те пътни отсечки са в светлата част от денонощието, с изключение на 1 отсечка, по дължината на която 56% от пътните инциденти възникват в тъмната част от денонощието. Най-често настъпващите пътни инциденти в разглежданите рискови участъци представляват предимно сблъсъци на МПС в предпазна ограда/крайпътно съоръжение, както и сблъсъци между съответното МПС и движещото се пред него МПС, следвани от странични сблъсъци и такива под ъгъл между МПС. Регистрирани са и ПТП, при които МПС се преобръщат извън пътното платно и се блъскат в препятствия на пътя. Сред регистрираните най-вероятни причини за изброените пътни инциденти преобладават движението с несъобразена скорост, като след това се подреждат неспазване на дистанция и внезапна промяна на посоката на движение. Отбелязани са и нарушения, свързани с неправилно извършване на маневри (движение назад, изпреварване) и с неосигуряване на предимство при смяната на пътните ленти. В 10 от пътните отсечки делът на произшествията с участието на едно МПС варира между 40% и 100%. В 2 от отсечките виновните водачи са предимно чужди граждани, като в 1 от тях (от км 146+000 до км 146+600) чуждите граждани, причинилите ПТП, са основно граждани на Република Турция.

Първокласна пътна мрежа

Определените рискови отсечки в направление 6 по път I-6 са 7 броя. Коефициентът на аварийност за всяка от тях е между 6 и 36 пъти по-голям от средния за първокласния път. Пътната отсечка по път I-6 между км 488+000 и км 490+202 е с най-високата интензивност на движението в сравнение с тази на останалите отсечки, а в четири от тях обемът преминаващо движение може да се представи като среден. В 26% от рисковите отсечки по първокласния път делът от произшествията, настъпили по мокра пътна настилка, е значим (между 60% и 80%). Повечето от ПТП в 7-те пътни отсечки настъпват в светлата част от денонощието, с изключение на 2 отсечки, по дължината на която 50% от пътните инциденти възникват в тъмната част. Най-често настъпващите пътни инциденти в разглежданите рискови участъци представляват най-вече сблъсъци на МПС в крайпътно съоръжение, както и сблъсъци между съответното МПС и движещото се пред него МПС и челно между две ППС, преобръщания на ППС извън/на пътното платно. Сред регистрираните най-вероятни причини за изброените пътни инциденти преобладават движението с несъобразена скорост, следвано от неспазване на дистанция и внезапна промяна на посоката на движение. След тях се подрежда навлизане в насрещното движение. Път I-6 преминава през множество населени места, в землищата на които се развива активна селскостопанска дейност. Това вероятно е фактор за настъпване на ПТП с участието на пешеходци, ППС с животинска тяга, както и на инциденти, при които е блъснато животно. В 3 от пътните отсечки преобладават произшествията с участието на едно МПС, чийто дял варира между 60% и 67%, в 2 от отсечките делът на инцидентите с едно МПС е еднакъв на този на инцидентите с участието на 2 и повече МПС, а в 1 отсечка ПТП с едно МПС представляват 40% от общия им брой.

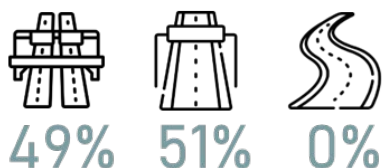
Второкласна пътна мрежа

В направление 6 са включени 2 броя пътни отсечки, разположени върху два второкласни пътя – I-57 и I-79. Предоставените данни за вида на ПТП, пътните условия, състояние на времето и вината на водачите са различни в първата отсечка и не може да бъде направен извод за причините за възникване на повечето произшествия. ПТП, настъпили във втората отсечка, са по суха пътна настилка. В един от инцидентите участва влекач, който се преобръща извън пътното платно, при друг автобус се сблъсква с животно, а при 2 ПТП две МПС се блъскат в крайпътен обект. Най-вероятно разсейването на водачите в този участък е причина за настъпването на ПТП.

Мерки за подобряване на пътната безопасност в направлението:

- Предприемане на мерки от страна на АПИ за отстраняване последствията от ПТП по автомагистралата, със своевременна подмяна на повредените системи за обезопасяване на пътищата.
- Обезопасяване на УКПТП от страна на АПИ, които се проявяват през последните няколко години.
- Извършване на проверка на състоянието на пътната инфраструктура от страна на АПИ с оглед преценка за влиянието ѝ върху настъпване на ПТП предвид наличните предпоставки за попадане в аквапланинг при лоши метеорологични условия и големия брой отчетени ПТП, настъпили при мокра/наводнена настилка.
- Обезопасяване на районите на бензиностанции и други обекти по АМ „Тракия“ от страна на АПИ с оглед ограничаване на възможността за пресичане на пешеходци и настъпване на ПТП.
- Извършване на проверка на състоянието на предпазните мрежи по АМ „Тракия“ с оглед недопускане преминаването на животни.
- Изграждане на обходни пътища по път I-6 от страна на АПИ за извеждане на транзитното движение или изпълнение на други мерки за успокояване на движението на входовете и изходите на населените места предвид големия брой.
- Засилване на контрола от страна на МВР по първокласната пътна мрежа с оглед недопускане на нарушения на правилата за движение от водачите на МПС и на ППС с животинска тяга.
- Предприемане на мерки във връзка с инсталирането на електронни пастири с цел предотвратяване на ПТП, при които е блъснато животно.

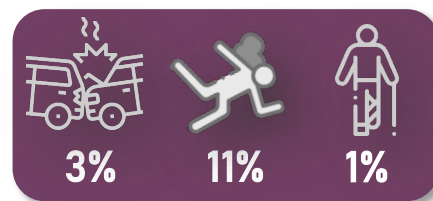
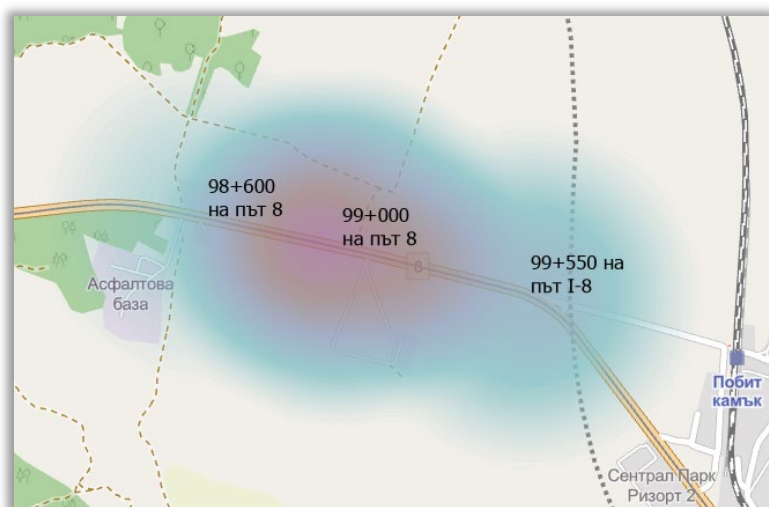
СОФИЯ – ТУРЦИЯ



Път	ПТП	Загинали	Ранени
АМ "Тракия" (част)	531	12	118
АМ "Марица"	94	0	22
I-8 (част)	146	8	88
Общо	771	20	228

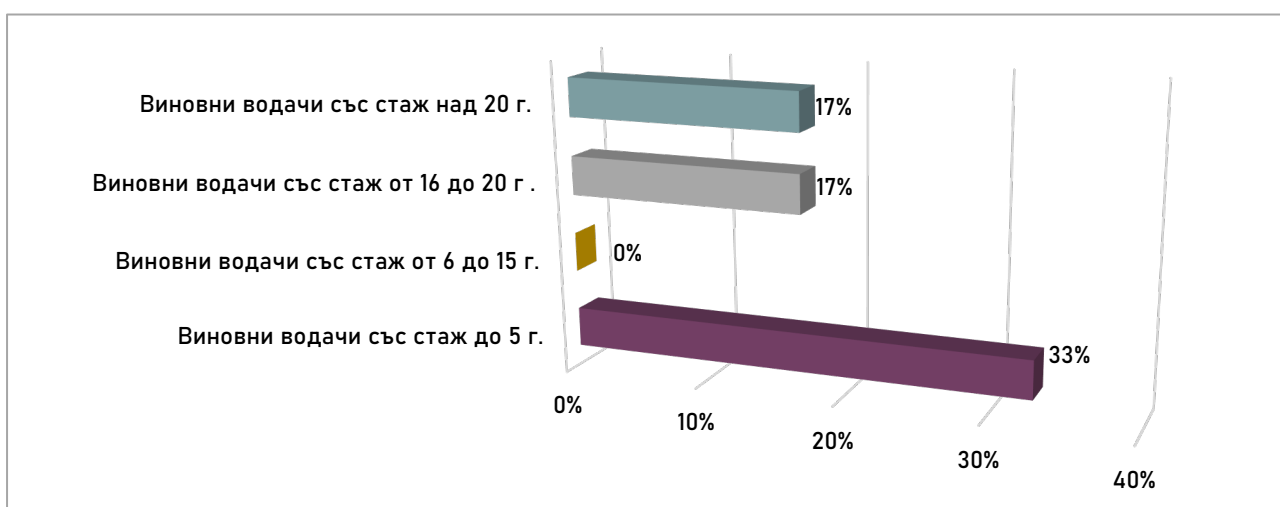
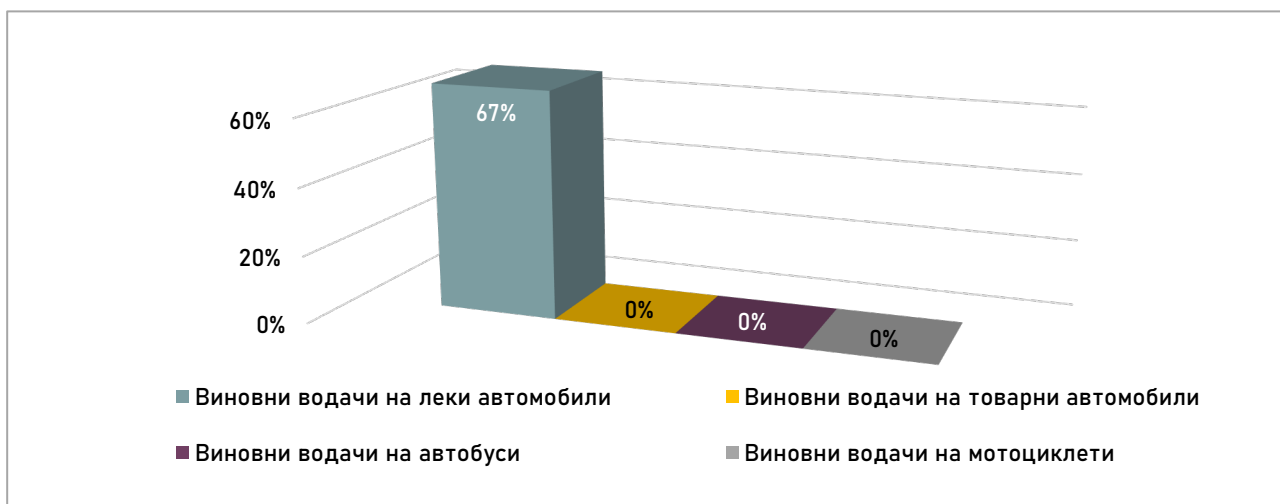
НАПРАВЛЕНИЕ 7: изследвани са пътища с обща дължина 578.2 км, които обединяват транспортните потоци по АМ „Тракия“, АМ „Марица“ и път I-8. Пътищата варират от двулентови с двупосочно движение до автомагистрални. По това направление се отчита засилено товарно, транзитно и туристическо движение. Участъкът от АМ „Тракия“ е с най-висока интензивност на движение в страната. Характерно за направлението са напълно изградените автомагистрала „Тракия“ и „Марица“. Релефът, през който преминава АМ „Тракия“, от км 9+000 до км 61+000, е разнообразен, като се редуват множество криви и надлъжни наклони с мостови съоръжения и тунел „Траянови врата“. Този пътен участък се характеризира с честа промяна на атмосферните условия, които влияят върху поведението на водачите на МПС. В останалата част на направлението пътищата са в равнинен терен, като характерно за тях е разположението им в близост до поречията на реките Марица и Тунджа, което е свързано с честата поява на мъгли. Другият път е от първи клас, който е с по една лента за движение във всяка посока, без разделител между тях. По направлението се осъществява връзка между основни икономически центрове в България. Изследваните 3 пътя са представени таблично по-горе. През 2022 г. по тях са установени 16 пътни участъка с увеличен брой ПТП, както следва: по АМ „Тракия“ от км 0+000 до км 162+000 – 10 бр. (описани в Направление 6 „София – Бургас“), по АМ „Марица“, 1 бр., (описан в Направление 5 „Русе – Турция/Гърция“), а останалите участъци с увеличен брой ПТП са както следва:

УЧАСТЪК ОТ КМ 98+600 ДО КМ 99+550 НА ПЪТ I-8



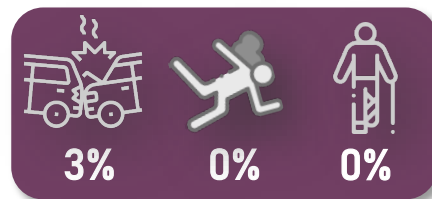
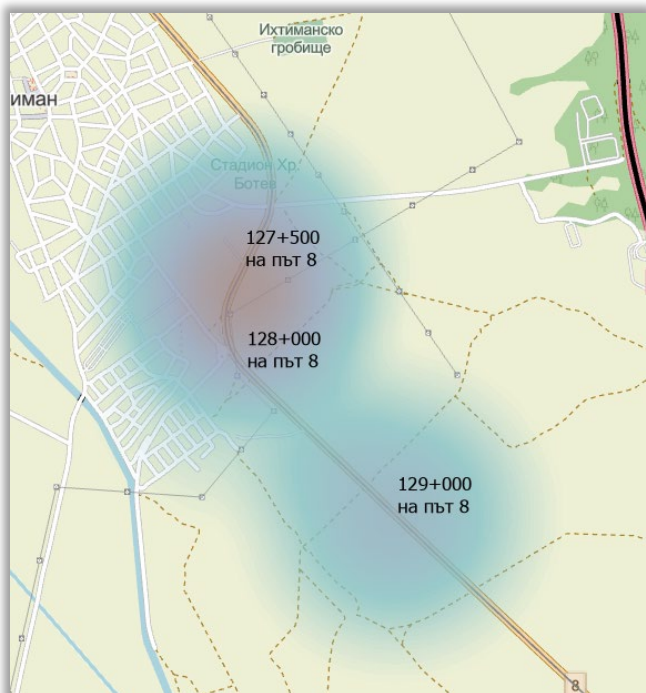
Ur

6.03 ПТП на
1 млн. пропътувани км



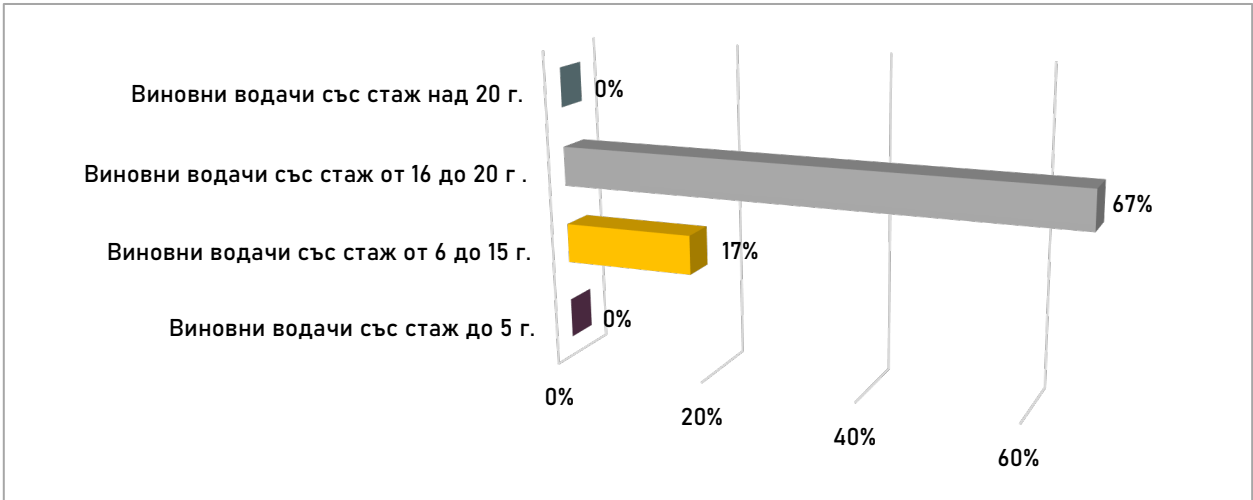
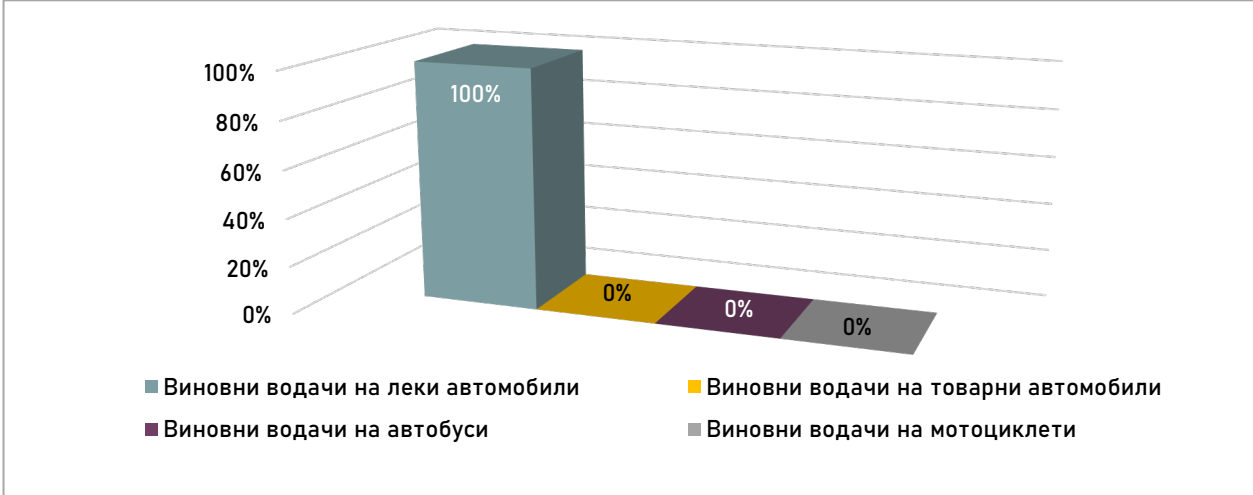
Пътният участък се характеризира с местно движение и се използва основно от лица, които пътуват до работните си места или извършват местни услуги. Характеризира се с дълга права отсечка, чиято пътна настилка не е в добро състояние, а маркировката е износена. В близост до пътното платно (в зоната за безопасност) има много храстовидна растителност и дървета с диаметър над 10 см. Движението с висока скорост на недостатъчно обезопасен път повишава риска от попадане в пътен инцидент. В него са настъпили са 6 ПТП с 1 загинал и 1 тежко ранен. Коефициентът на аварийност за участъка е над 19 пъти по-голям от средния за път I-8. Пострадалите участници са от едно ПТП с три МПС, при което водачът едното се е разсеял, загубил контрол над него и се сблъсква с обезопасителната преграда, като другите две се удрят в него. Останалите 5 произшествия са с едно МПС (леки автомобили). От тях 2 са от вида блъскане в препятствие на пътя, 2 са блъскане в крайпътен обект или дърво и 1 е друг вид ПТП.

УЧАСТЪК ОТ КМ 127+500 ДО КМ 129+000 НА ПЪТ I-8



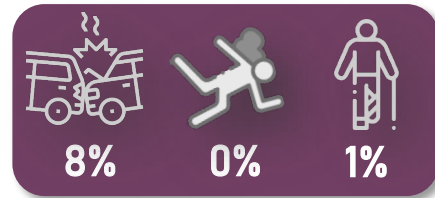
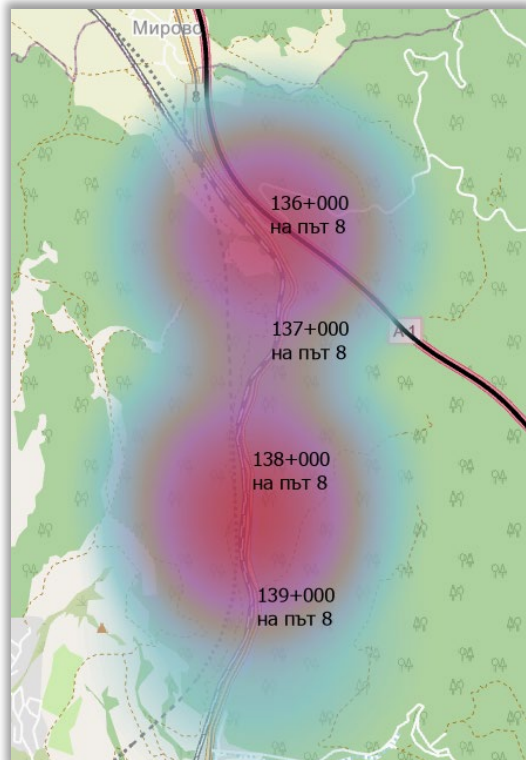
Ur

3.82 ПТП на
1 млн. пропътувани км



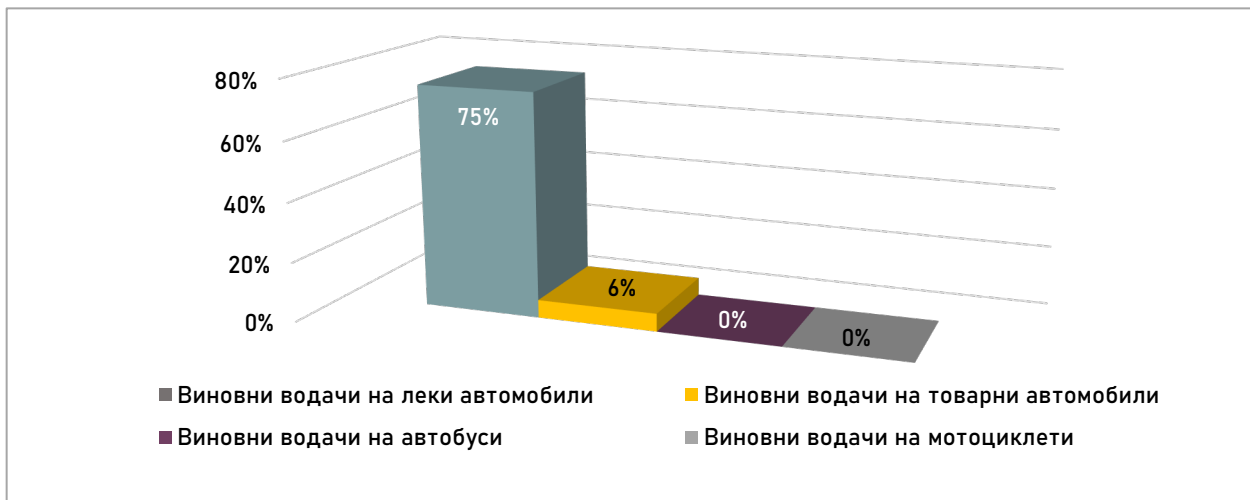
Пътният участък представлява крива преди табела Д12 за край на гр. Ихтиман и продължава в дълга права отсечка. Движението е предимно местно. Пътната настилка и маркировката са в незадоволително състояние. Настъпили са 6 ПТП без загинали и ранени. Коефициентът на аварийност за участъка е малко над 12 пъти по-голям от средния за път I-8. Всички ПТП са с едно МПС, като 1 е блъскане в крайпътен обект, останалите са друг вид ПТП, което не дава възможност за адекватно анализиране на причините и условията за настъпване на ПТП. Пет от произшествията са настъпили през тъмната част на денонощието.

УЧАСТЪК ОТ КМ 136+000 ДО КМ 139+000 НА ПЪТ I-8



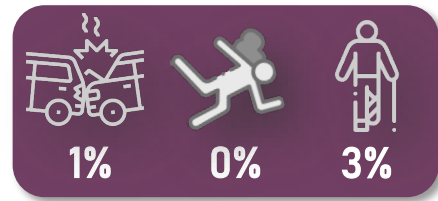
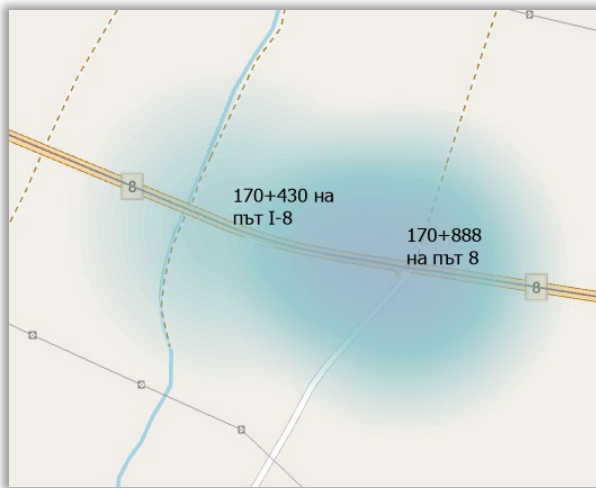
Ur

5.09 ПТП на
1 млн. пропътувани км



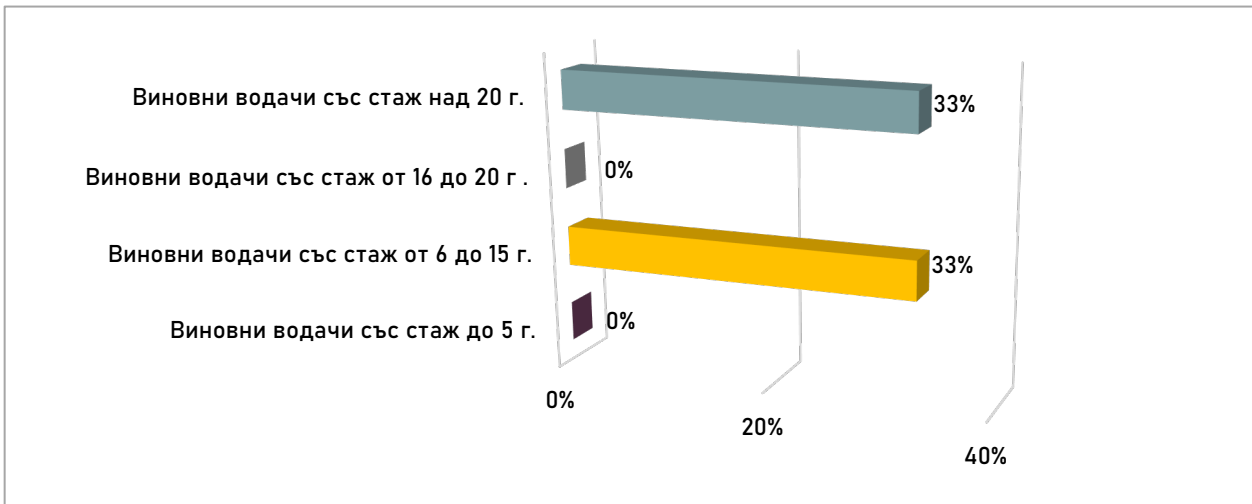
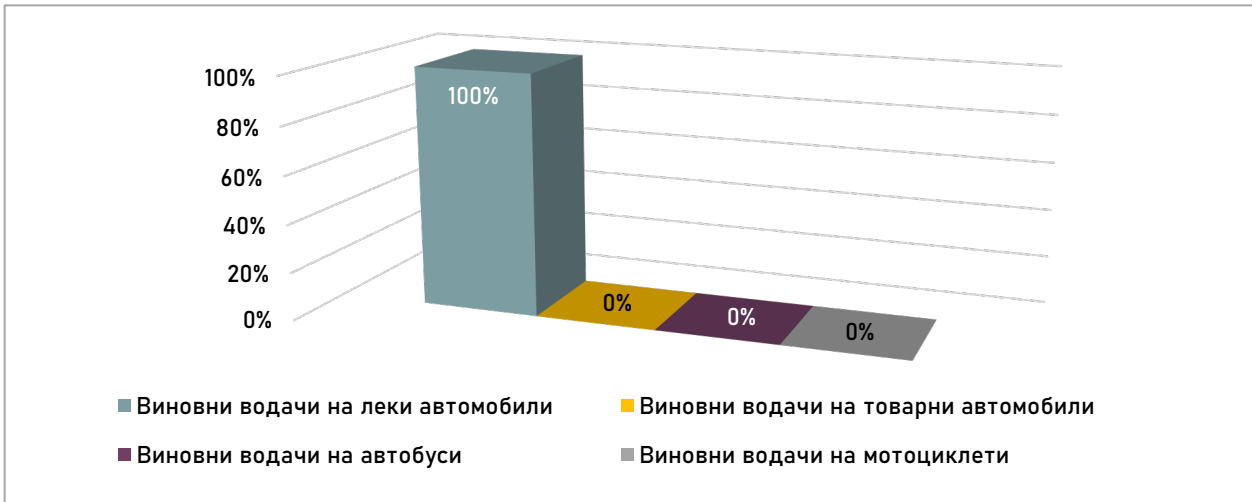
Пътният участък представлява поредица от криви. Движението в разглеждания участък е основно два типа: местно и с туристическа цел. Пътната настилка и маркировката са в незадоволително състояние. Поради тези условия водачите, които познават пътя, допускат да се движат със по-висока скорост. Настъпили са 16 ПТП без загинали и ранени участници в движението. Коефициентът на аварийност за участъка е близо 16 пъти по-голям от средния за път I-8. Две от ПТП са от вида блъскане в препятствие на пътя, едно е блъскане на МПС отзад и останалите 13 са друг вид ПТП, което не позволява да се анализират адекватно. Само две от произшествията са при лоши атмосферни условия – дъжд, останалите са на суха настилка. Като нарушения на водачите, за 10 от ПТП е посочено „на платното за движение – при преминаване“ – липсва яснота, поради което е необходимо да прецизират данните при въвеждане на показателите за ПТП.

УЧАСТЪК ОТ КМ 170+430 ДО КМ 170+888 НА ПЪТ I-8



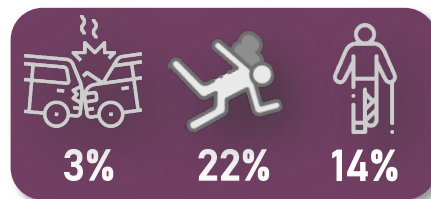
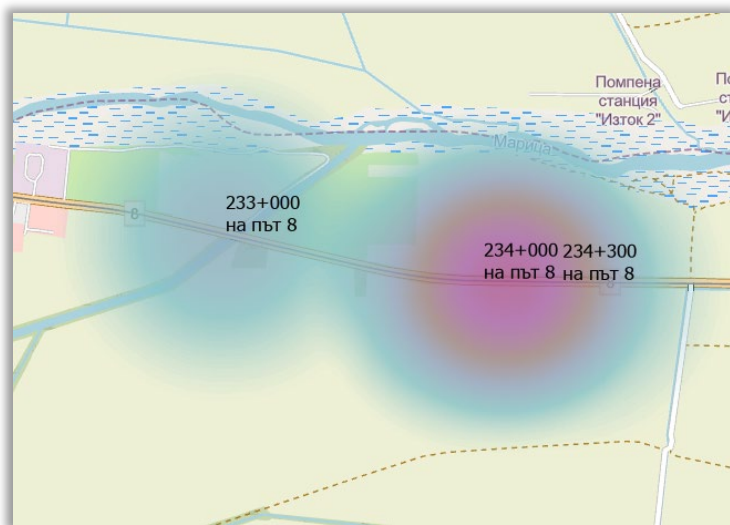
Ur

6.25 ПТП на
1 млн. пропътвани км



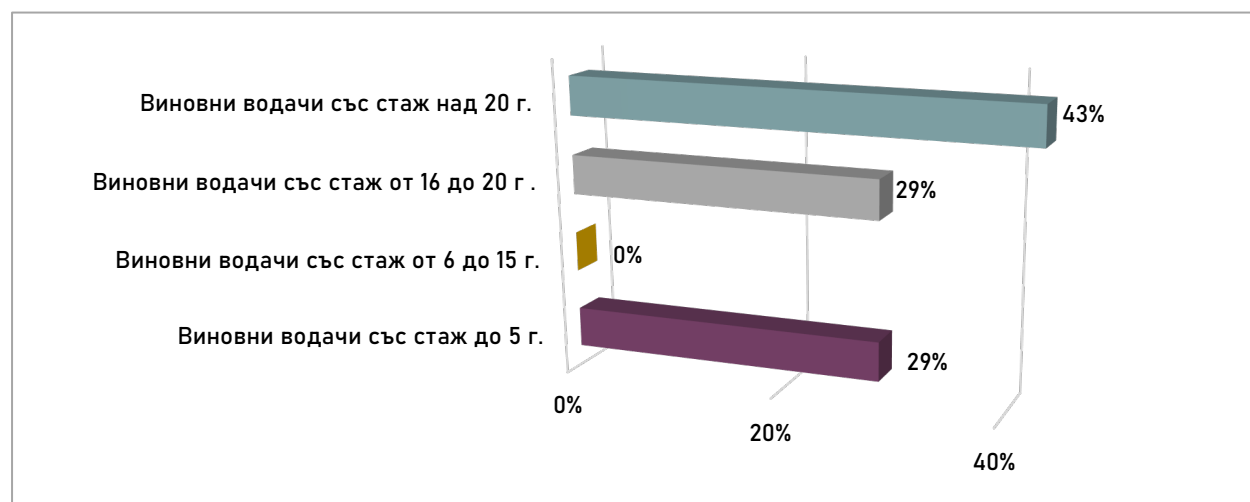
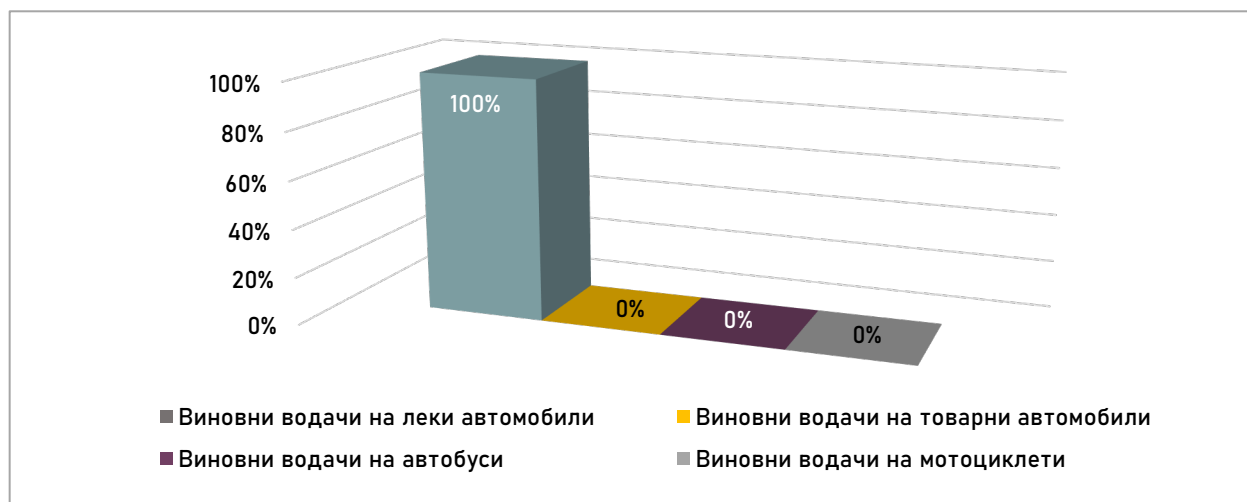
Пътният участък е рехабилитиран скоро и към момента е с много добра пътна сигнализация. Условието за движение са близки до тези в населено място с ограничение на скоростта 50 км/ч поради наличие на крайпътни обекти. В участъкът са настъпили 3 ПТП без загинали, но с трима ранени, единият от които е пешеходец. Коефициентът на аварийност е близо 20 пъти по-голям от средния за път I-8. Едно от произшествията е челно сблъскване между леки автомобили, по причина неправилно завиване наляво, второто е преобръщане извън пътното платно поради несъобразена скорост с пътните условия през нощта и третото е блъскане на пешеходец поради несъобразена скорост при условията на намалена видимост на пътя. Необходимо е да се постави осветление в рамките на обектите край пътя.

УЧАСТЪК ОТ КМ 233+000 ДО КМ 234+300 НА ПЪТ I-8



Ur

2.28 ПТП на
1 млн. пропътувани км



Пътният участък включва дълга права отсечка и крива с много голям радиус. Характеризира се с интензивно, предимно местно движение. Допуска се, че поведението на водачите е повлияно от това, че познават добре участъка и се движат с по-висока скорост, при повишен риск, с малка дистанция и изпреварване на повече от един автомобил. В участъка са настъпили 7 ПТП, без загинали, но с 13 ранени. Коефициентът на аварийност е над 7 пъти по-голям от средния за път I-8. Три ПТП са с едно МПС, като две от тях представляват блъскане в крайпътно дърво по причина внезапна промяна на посоката на движение и несъобразена скорост на движение, а третото - преобръщане извън пътно платно поради отнемане на предимство при завиване. Други три от произшествията са челно сблъскване между МПС по причини внезапна промяна посоката на движение и несъобразена скорост, а едно е блъскане в движещо се оптред МПС поради неспазване на дистанция.

Участъците от АМ „Тракия“ и АМ „Марица“ са разгледани в направление 6.

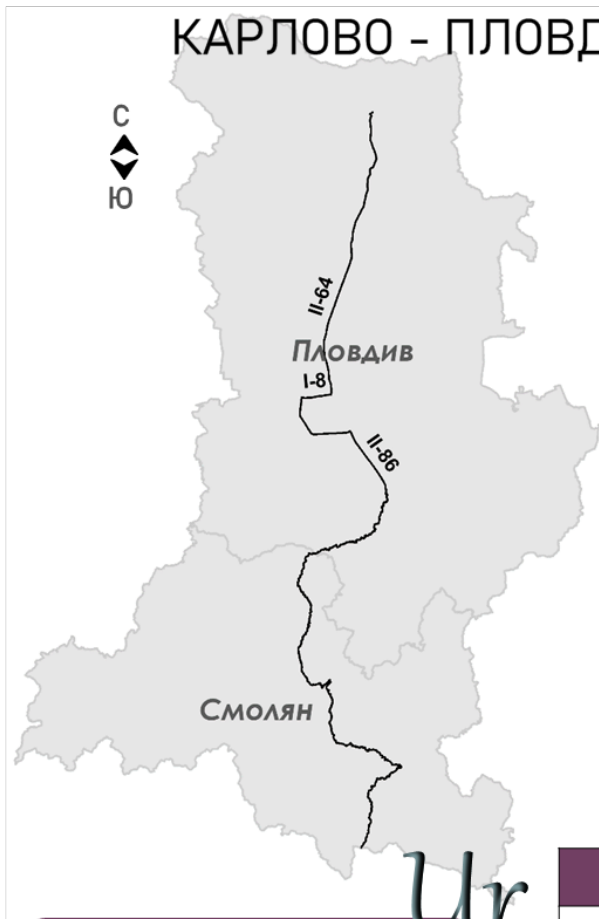
Първокласна пътна мрежа

По това направление настъпват ПТП при голяма интензивност на движението, като основно са с участието на едно МПС и представляват сблъскване между МПС, следвани от челните сблъсъци, блъскане в крайпътно съоръжение, преобръщане извън пътното платно и блъскане отзад. Инцидентите настъпват основно при суха пътна настилка, а малка част са през нощта и при движение с несъобразена скорост с пътните условия. В някои от описаните участъци пътната настилка е износена, а маркировката е в незадоволително състояние. В пътния участък с добра пътна сигнализация, който е реновиран, се характеризира с крайпътни обекти, което предполага наличието на пешеходци, с което се увеличават предпоставките за настъпване на ПТП.

Мерки за подобряване на пътната безопасност в направление:

- Засилване на контрола над скоростните режими по път I-8 от страна на МВР за недопускане движение с превишена скорост, отчетена като фактор за настъпване на ПТП.
- Подобряване състоянието на сигнализацията (пътни знаци и маркировка) от страна на АПИ.
- Извършване на оглед на участъците предвид риска от ПТП и предприемане на мерки от страна на АПИ, включително за физическо разделяне на потоците за недопускане на сблъсквания между МПС, в т.ч. челни.
- На участъците, където възникват ПТП - преобръщане извън пътното платно и блъскане в дърво, е необходимо да се обезопаси околната пространство с ОСП.
- В реновирания участък от път I-8, характеризиращ се с наличието на крайпътни обекти е необходимо същите да се обозначат с пътни знаци, даващи допълнителна информация група „Е“, както и да се подобри осветеността в участъка.
- Наличието на буйна растителност в зоната за безопасност, предполага действия за премахването и от страна на администрацията, управляваща пътя.

КАРЛОВО - ПЛОВДИВ - ГКПП РУДОЗЕМ



206.5 км



0%



3%



97%

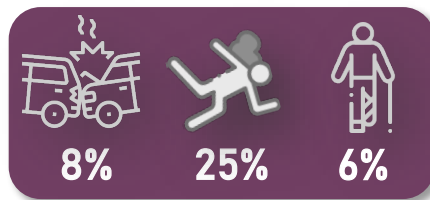
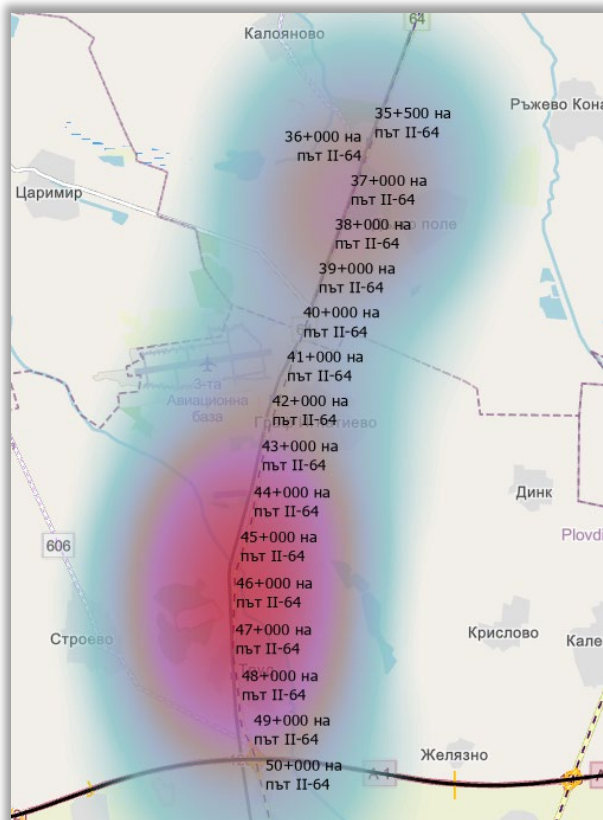
Показател
за аварийност

0.38 – 4.93 ПТП на
1 млн. пропътувани км

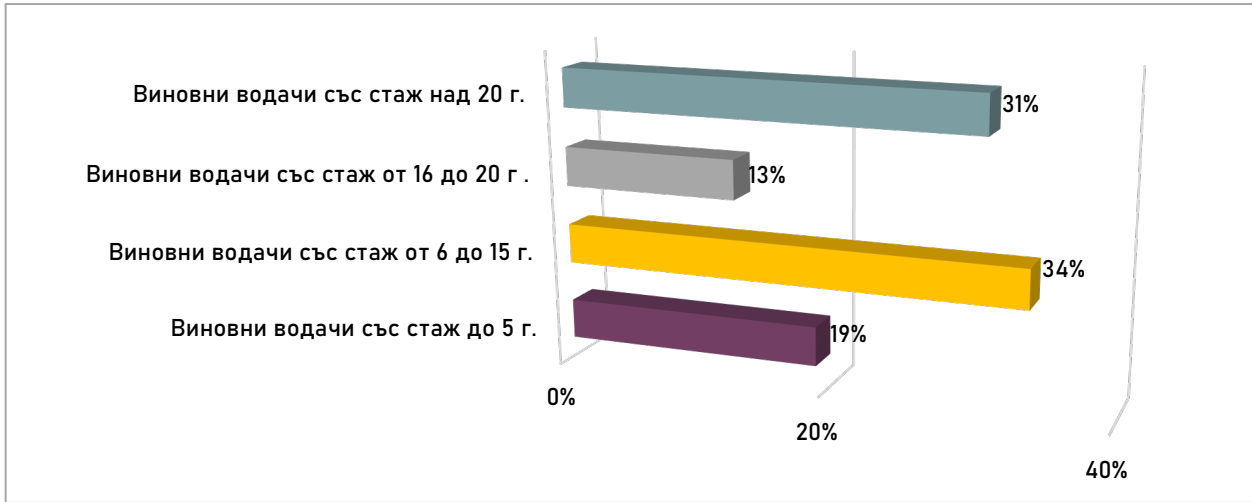
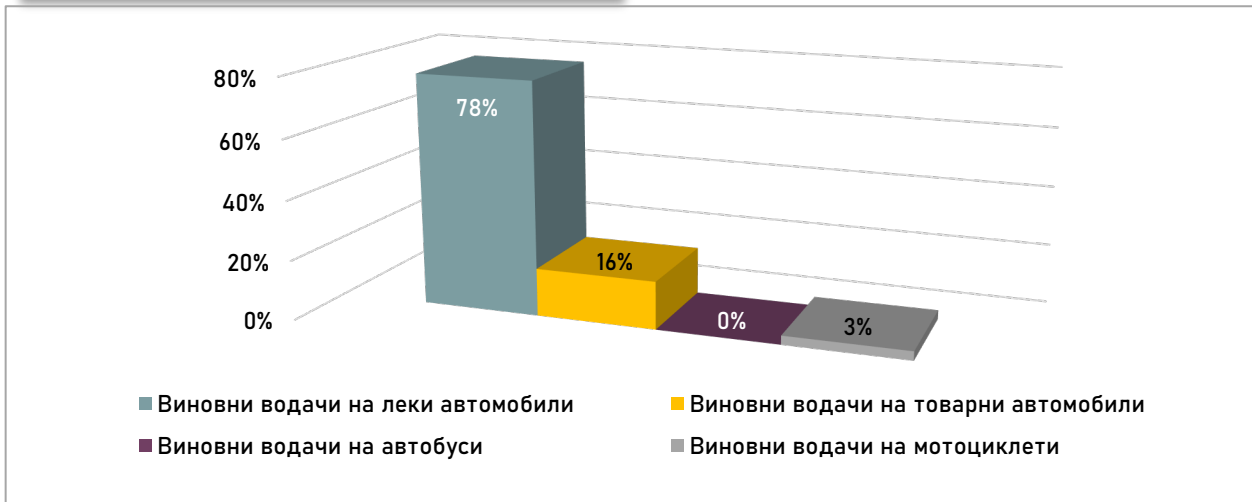
Път	ПТП	Загинали	Ранени
I-8 (част)	1	0	1
II-64	56	9	38
II-86	177	1	70
Общо	234	10	109

НАПРАВЛЕНИЕ 8: изследвани са пътища с обща дължина 206.5 км, които обединяват транспортните потоци по участъци от път I-8 и от второкласната пътна мрежа. Пътищата са двулентови за двупосочно движение. В отделни пътни участъци движението в двете посоки е разделено физически. По направлението се отчита засилено товарно, транзитно и туристическо движение в посока север-юг. Характерни са интензивният транспортен поток, относително доброто експлоатационно състояние на пътната инфраструктура и дългите прави. Пътищата в по-голямата си част са втори клас, но с много висока интензивност. В центъра на направлението се намира вторият по големина град в страната (Пловдив) – основен икономически и транспортен център за цяла южна България. Път II-64 от км 11+000 до км 22+000 е с разнообразен релеф, поредица от хоризонтални криви и надлъжни наклони. До границите на гр. Пловдив пътят е изцяло равнинен с дълги прави. Път II-86 до км 14+500 е част от околновръстния път на гр. Пловдив, като той е двупосочен, с по една лента за движение в посока, като всички пътни връзки се пресичат на едно ниво. От км 14+500 до км 24+000 пътят е изграден с три ленти в посока на движение и физически разделител. В тази отсечка са изградени 3 бр. кръгови кръстовища. След гр. Асеновград пътят е двупосочен с по една лента за движение в посока и е разположен по поречието на река Асеница, като преминава през множество населени места. Характеризира се с множество хоризонтални криви с много къси прави отсечки, на които може да се извърши изпреварване. В направлението са изследвани 3 пътя, представени таблично по-горе. От тях за 2022 г. са определени 7 пътни отсечки с увеличен брой ПТП, като отсечката от път I-8 е подробно описан в направление 7. Останалите отсечки са, както следва:

УЧАСТЪК ОТ КМ 35+500 ДО КМ 50+000 НА ПЪТ II-64

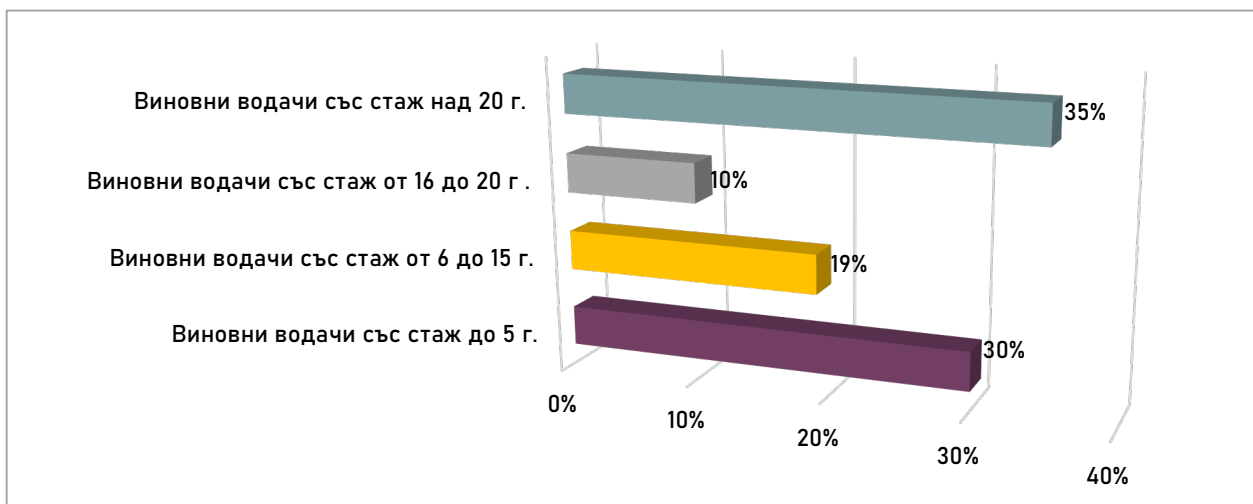
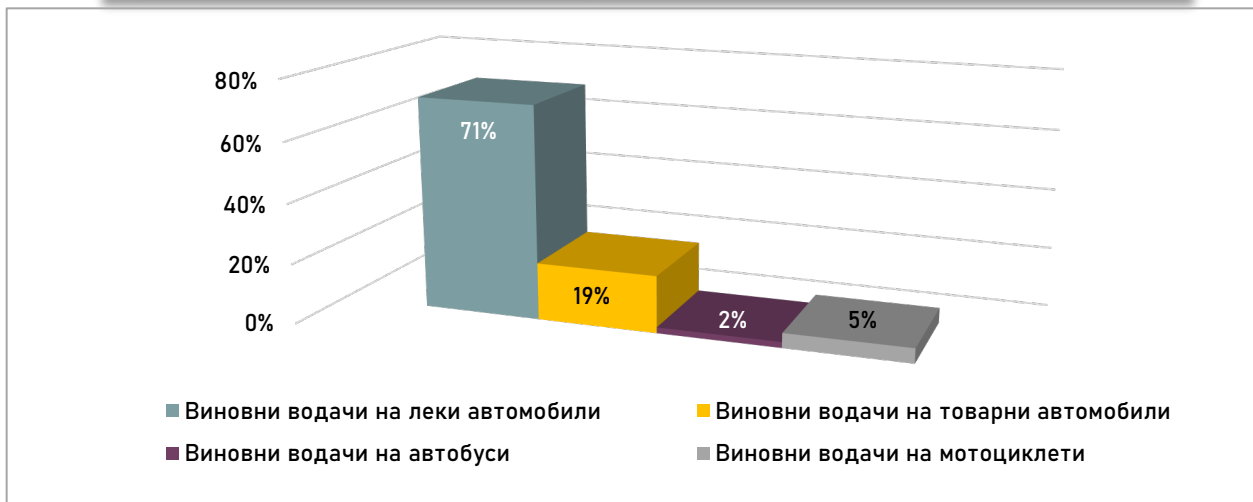
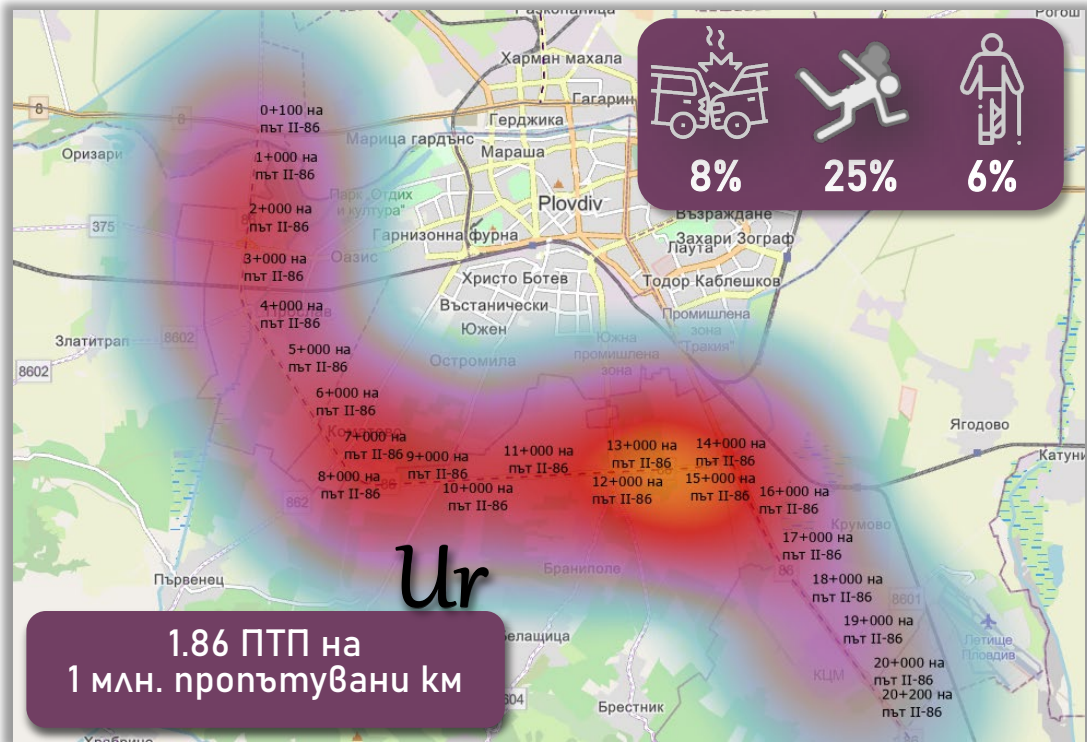


Ur
1.86 ПТП на
1 млн. пропътувани км



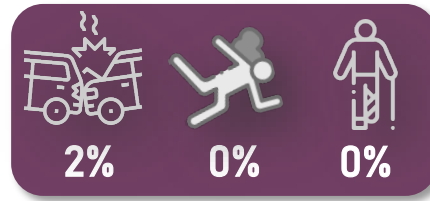
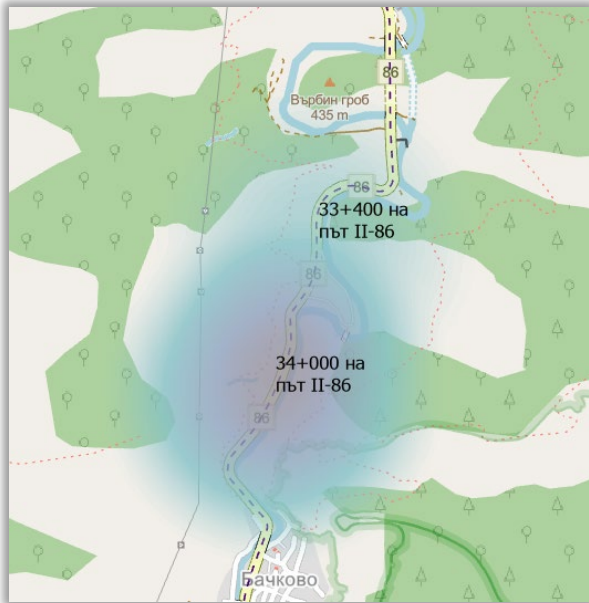
Отсечката е с дължина 14.5 км, започва от разклона за с. Ръжево Конаре и достига до връзката с АМ „Тракия“. Теренът е равнинен без криви, като платното за движение е с две ленти – по една във всяка посока. Положената пътна маркировка е видима и предполага ясно възприемане от участниците в движението. Характерно за участъка, е че интензивността на движението е висока, преминава през две населени места (селата Граф Игнатиево и Труд) и по цялата му дължина са изградени множество търговски и индустриални обекти, които предполагат често вливане и отливане на МПС в и от основния трафик. Предвид добрата видимост и правия участък се предполага движение с превишена и несъобразена скорост, което създава риск от произшествия с превозни средства, които се вливат или отливат от движението. През 2022 г. на отсечката са настъпили 32 ПТП, при които са загинали 2 и са ранени 22 участници в движението. Коефициентът на аварийност е над 2 пъти по-голям от средния за път II-64. 25% от инцидентите са с едно МПС, а останалите 75% са между две и повече пътни превозни средства. 1/3 от ПТП са възникнали в зоните на кръстовища поради отнемане на предимство.

УЧАСТЪК ОТ КМ 0+100 ДО КМ 20+200 НА ПЪТ II-86



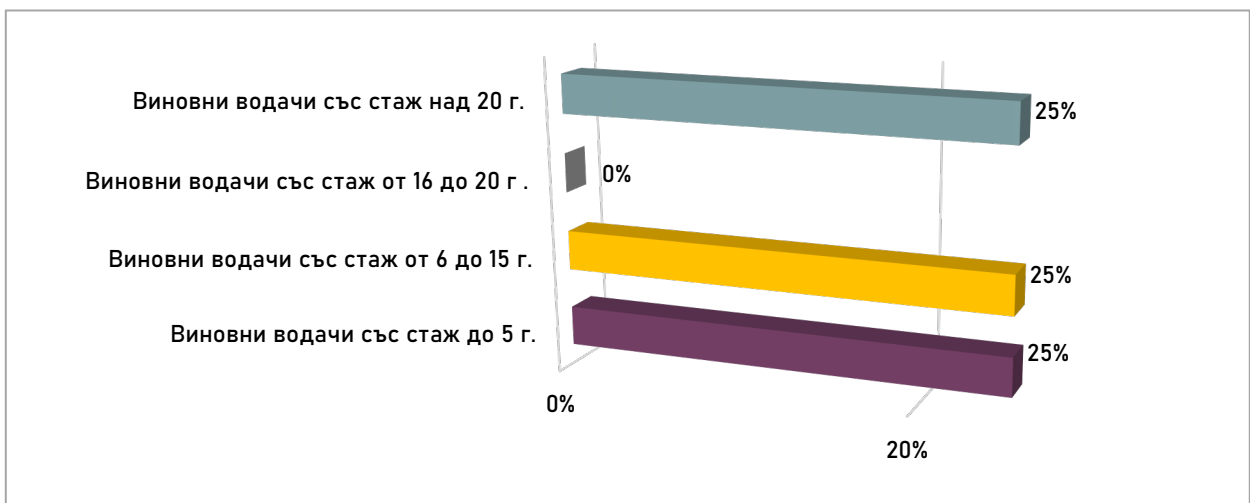
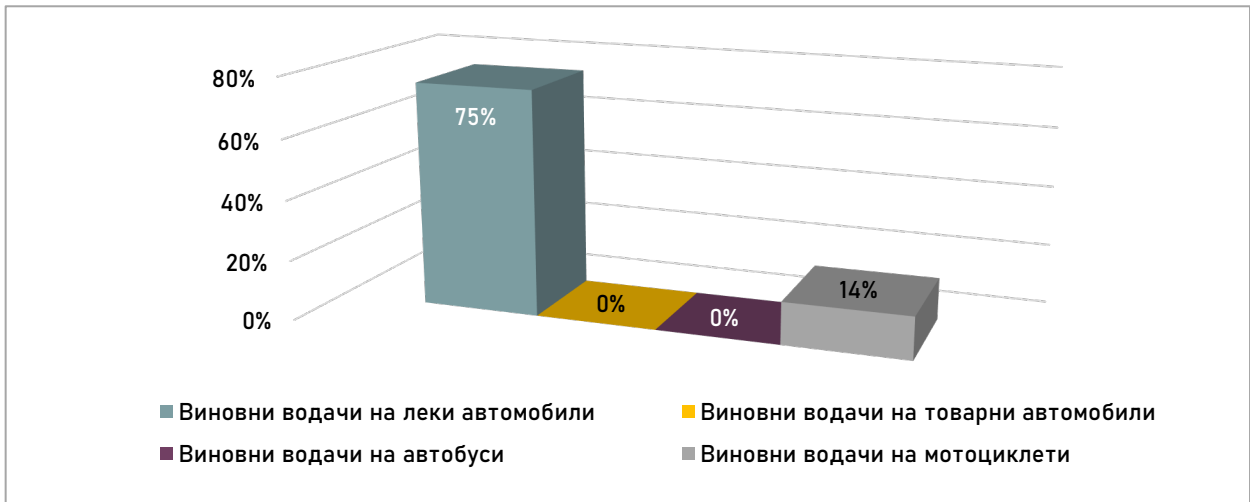
Участъкът е част от околоръстния път на гр. Пловдив и продължава след кръговото кръстовище с Асеновградско шосе. Наскоро е ремонтиран и през 2022 г. е пуснат в експлоатация. Западната и Южната дъга на околоръстния път формират началните 14 км, а останалите 6.100 км са част от пътя към гр. Асеновград, ремонтиран и пуснат в експлоатация през 2019 г. По дължината на участъка има четири кръгови кръстовища, много входи и изходи на крайпътни обекти, редица кръстовища на едно ниво, някои от които са заустени на черни пътища. В частта от околоръстния път на гр. Пловдив пътното платно е двупосочно, без разделителна ивица, а в останалата част е с четири ленти за движение с разделителна ивица между тях и локални платна за обслужване на крайпътните обекти. Интензивността на движението в участъка е над 23 000 автомобила в денонощие, което го прави един от най-натоварените пътища в област Пловдив. В участъка са настъпили 89 ПТП с един загинал и 33 ранени участници в движението. Коефициентът на аварийност е 1.5 пъти повече спрямо средния за път II-86. Повече от 84% от произшествията са по суха пътна настилка, 14% са по мокра, а едно - на заледена. В светлата част от денонощието са настъпили 73% от ПТП, в тъмната - 15%, а при изкуствено осветление - 7%. Над 3/4 от произшествията са в прави участъци, а само 10 са в участъци с хоризонтални криви. Делът на пътните инциденти, представляващи блъскане в друго МПС, е най-съществен (73%), следван от блъскане в предпазна ограда (15%). Малко над 62% от настъпилите ПТП са с участие на леки автомобили, чиито водачи са причинили произшествията. ПТП с участие на товарни автомобили са 28%, като 11 от инцидентите са възникнали в кръгови кръстовища, а други 11 - на 4-клонни кръстовища. По прави пътни участъци са настъпили 47 ПТП. Основните нарушения при тези произшествия са неспазване на дистанция - 26%, внезапна промяна на посоката на движение - 8%, несъобразена скорост с пътните условия - 6%.

УЧАСТЪК ОТ КМ 33+400 ДО КМ 34+000 НА ПЪТ II-86



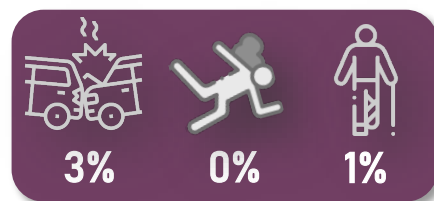
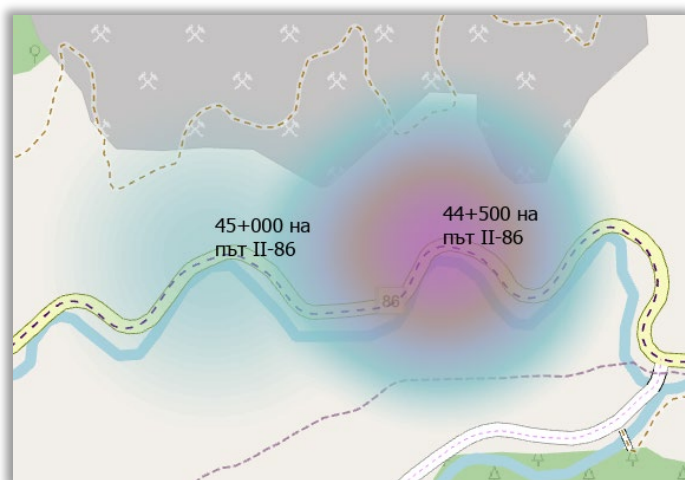
Ur

2.74 ПТП на
1 млн. пропътвани км



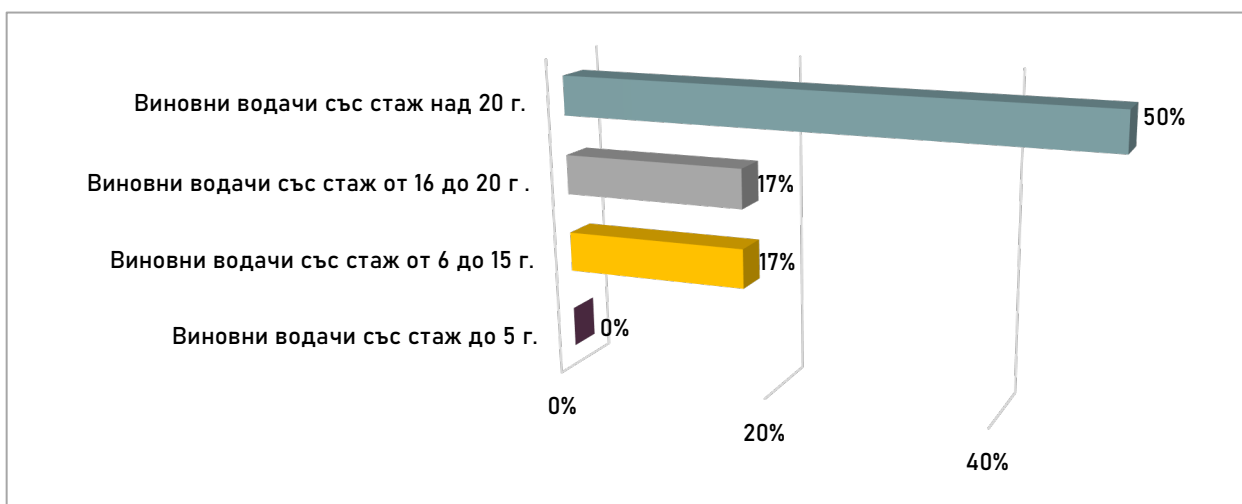
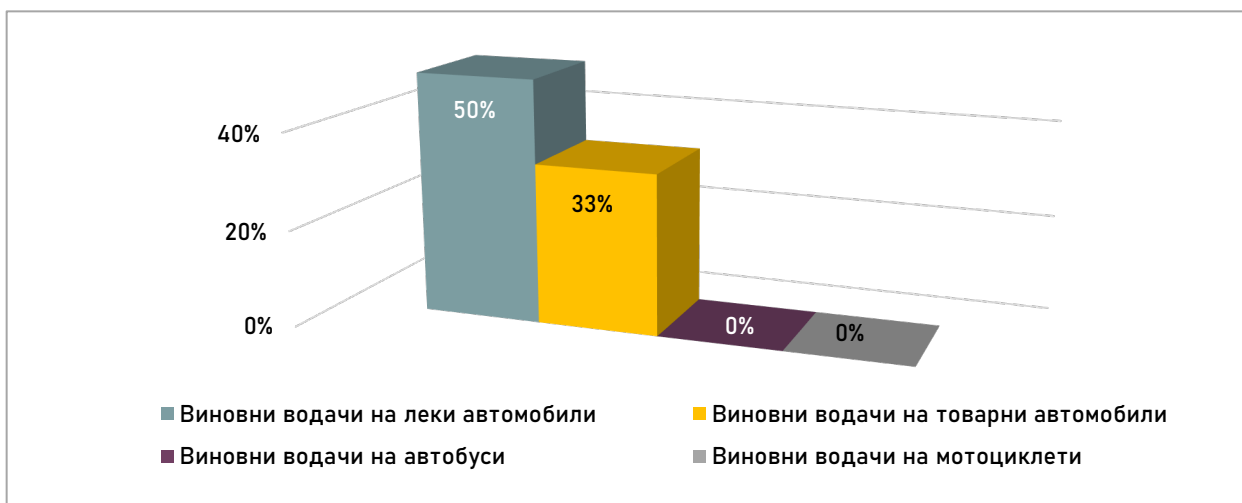
Участъкът е типичен планински път, предхождан е от крива с малък радиус и преминаване през два тунела. Започва с крива с голям радиус и прав участък с възможност за изпреварване. В крайпътното пространство, след втория тунел има ресторант с паркинг без добре оформени вход и изход. В участъка са настъпили 4 ПТП без загинали и ранени. Коефициентът на аварийност за участъка е над 6 пъти по-голям от средния за път II-86. Произшествията настъпват в кривата с голям радиус и в правия участък, на суха настилка и в светлата част от денонощието. Едно от произшествията в хоризонтален прав участък, едно е в хоризонтална крива и две са в хоризонтална крива с надлъжен наклон. Едно от ПТП е с едно МПС – блъскане в крайпътното съоръжение, две представляват сблъскване между МПС под ъгъл и отзад и едно – блъскане в препятствие на пътя.

УЧАСТЪК ОТ КМ 44+500 ДО КМ 45+000 НА ПЪТ II-86



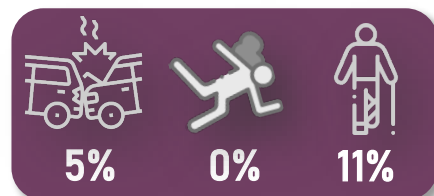
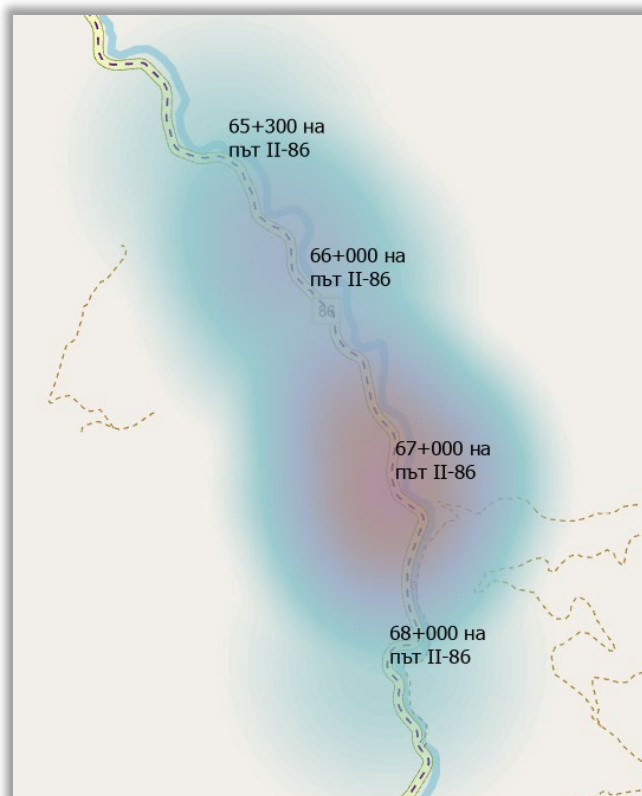
Ur

4.93 ПТП на
1 млн. пропътвани км



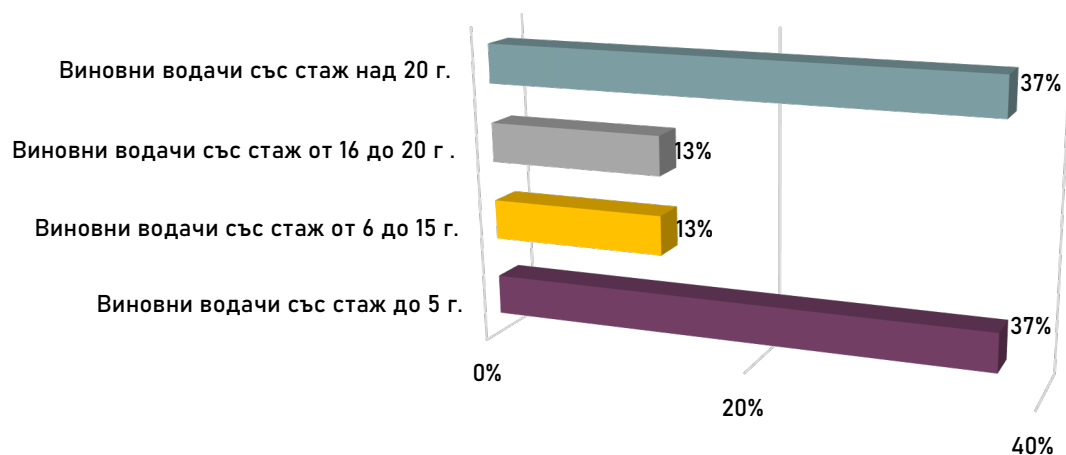
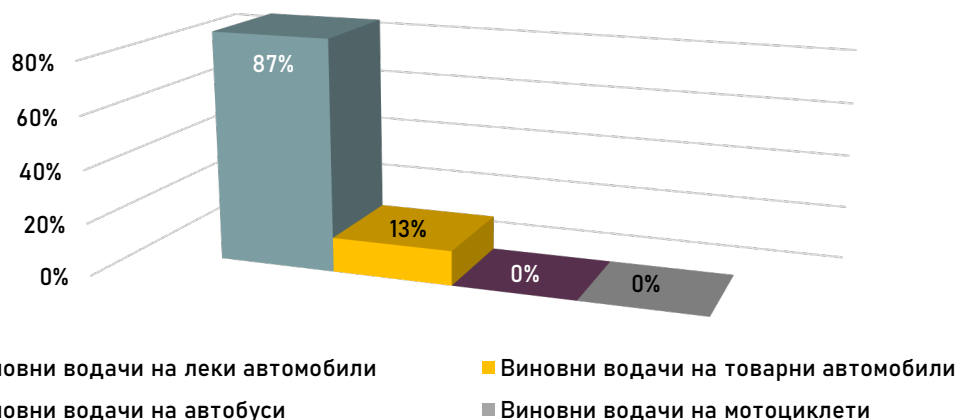
Участъкът е типичен планински път с поредица от четири криви и къса права отсечка между тях. Има знаци А3 и А4 за поредица от опасни завои и знаци В24 и В26 за забрана за изпреварването и ограничение на скоростта. В посока юг няма знак за ограничение на скоростта, поставени са само знаци за опасни завои и забрана за изпреварване. В участъка са настъпили 6 ПТП без загинали, с един ранен. Коефициентът на аварийност е близо 12 пъти по-голям от средния за път II-86. Две трети от произшествията са на суха настилка, едно на мокра и едно на сняг. Само две от произшествията са в тъмната част на денонощието, останалите са на дневна светлина. Три ПТП са настъпили в хоризонтална крива без надлъжен наклон и три в хоризонтална крива с наклон. Две от ПТП са с едно МПС – блъскане в препятствие на пътя и блъскане в скат, останалите са различни видове сблъсквания между МПС.

УЧАСТЪК ОТ КМ 65+300 ДО КМ 68+000 НА ПЪТ II-86



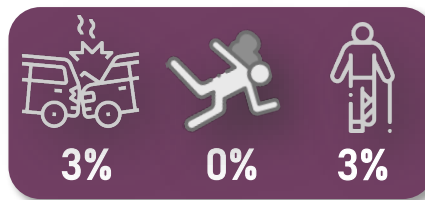
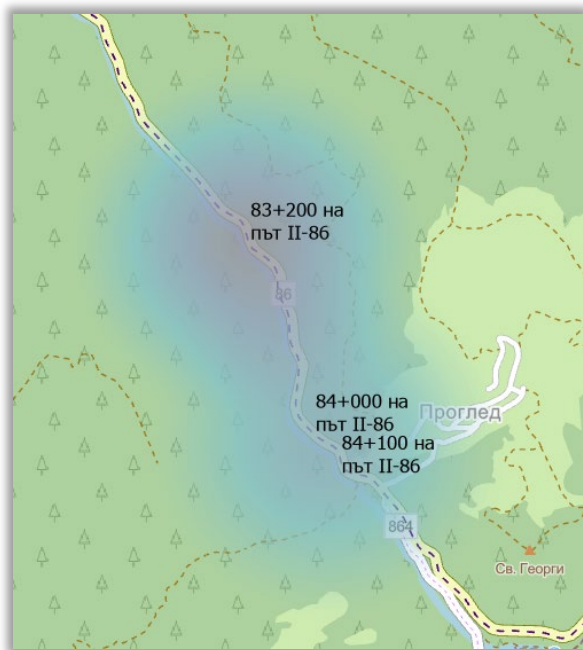
Ur

2.15 ПТП на
1 млн. пропътувани км



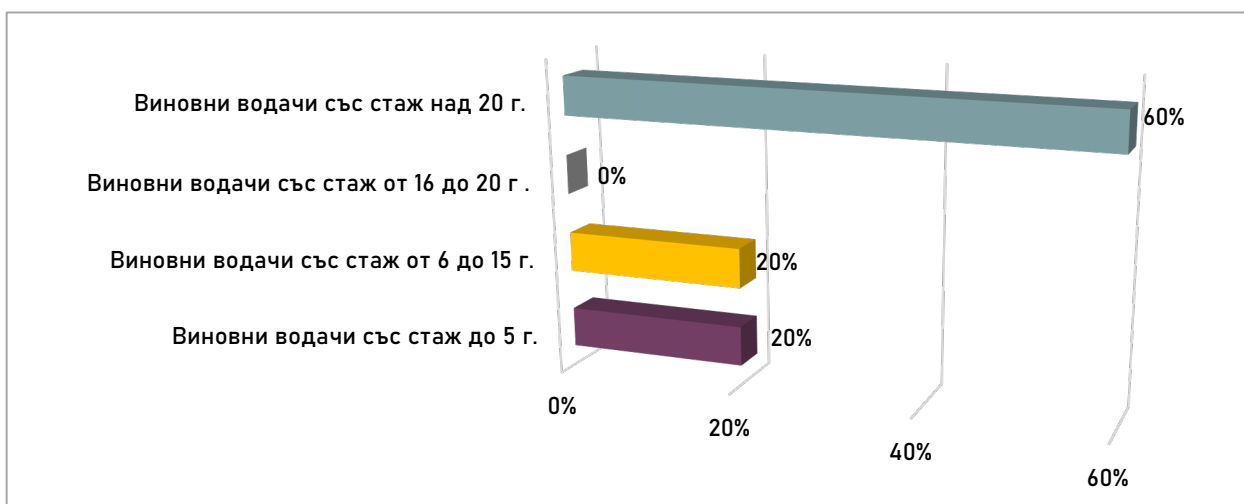
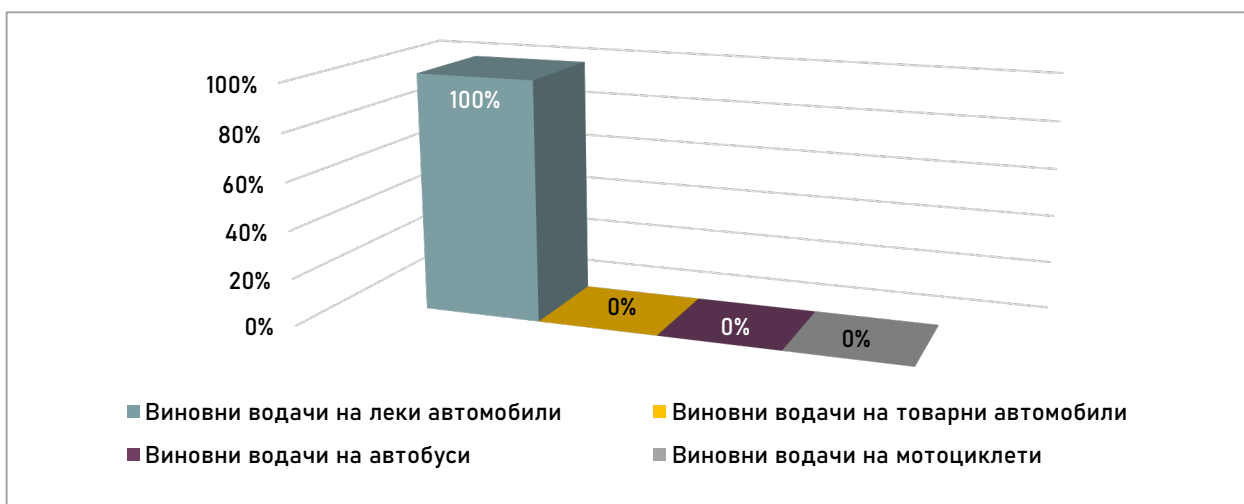
Участъкът е типичен планински път с поредица от криви и къси прави отсечки, в които е разрешено изпреварването. Има знаци А3 и А4 за поредица от опасни завои и знаци, ограничаващи скоростта, в съответствие с радиуса на кривите. Преминването през участъка изисква концентрация от страна на водачите и стриктно спазване на ограниченията, наложени с пътни знаци и маркировка. В участъка са настъпили 8 ПТП без загинали и с 8 ранени, като в едно ПТП – челно сблъскване между два леки автомобила, има 4 ранени. Коефициентът на аварийност за участъка е малко над 5 пъти по-голям от средния за път II-86. Две ПТП са настъпили на суха настилка, две на мокра, едно на сняг, а за три няма информация. Четири от ПТП са на дневна светлина, едно е в тъмната част на денонощието, а за три няма информация. Пет ПТП са настъпили в хоризонтална крива, като за останалите три няма информация. Половината от ПТП са с едно МПС с двама ранени – две МПС са се блъснали в крайпътно съоръжение и две са се преобърнали.

УЧАСТЪК ОТ КМ 83+200 ДО КМ 84+100 НА ПЪТ II-86



Ur

4.04 ПТП на
1 млн. пропътвани км



Участъкът е типичен планински път с поредица от криви и прави отсечки, в част от които е разрешено изпреварването. В началото е обозначен като УКПТП със знак А 40 – внимание, участък с концентрация на пътнотранспортни произшествия, и знак В26 с ограничение на скоростта 50 км/ч. Има знаци А3 и А4 за поредица от опасни завои и знаци, ограничаващи скоростта, в съответствие с радиуса на кривите. Преминаването през участъка е възможно с по-висока скорост поради по-големия радиус на кривите и относително по-дългите прави отсечки. В участъка са настъпили общо 5 ПТП без загинали, с двама ранени в три произшествия, които са в началото на участъка. Коефициентът на аварийност е над 9 пъти по-голям от средния за път II-86. Повече от 51% от произшествията са по суха пътна настилка, 39% са по мокра, а останалите 10% – върху заснежена или заледена. В светлата част от денонощието са настъпили 77% от ПТП, в тъмната – 10%, а при изкуствено осветление – 13%. Близко 2/3 от произшествията са в пътни криви, а останалите 39% са по прави пътни участъци. Делът на пътните инциденти, представляващи блъскане в предпазна ограда, е най-съществен (35%). Почти 40% от настъпилите ПТП са с участие на товарни автомобили, чиито водачи са причинили произшествията. Половината от инцидентите са възникнали в криви, а другата половина – по прави пътни участъци. Произшествията с товарни автомобили са най-вече блъскания на спряно/паркирано МПС, странични сблъсквания между МПС и блъскания в крайпътно съоръжение. Основните нарушения при тези ПТП са внезапна промяна на посоката на движение и неправилно движение назад.

Първокласна пътна мрежа

ПТП са разделени поравно – едната част представляват челни сблъсъци между МПС, а другата – с участие на едно МПС. Движението на автомобилите е високорисково – с превишена скорост, внезапна промяна в посоката на движение, с малка дистанция и изпреварване на повече от един автомобил.

Второкласна пътна мрежа

Участъците от второкласната пътна мрежа в това направление условно може да се разделят на две според релефа, през който преминават. Тези, които имат равнинен терен, са разположени в района около гр. Пловдив и са с голяма интензивност на движение на автомобили от всички видове, с много кръстовища, търговски и индустриални обекти, които предполагат често вливане и отливане на МПС в и от основния трафик. Голяма част от ПТП са в зоните на кръстовища и в прави пътни участъци. Основните нарушения при произшествията са неспазване на дистанция, отнемане на предимство, движение с несъобразена скорост, внезапна промяна в посоката на движение и др. Участъците, които имат планински релеф, се характеризират с поредици от криви и къси прави отсечки. Част от ПТП (между 25 и 50%) са предизвикани от едно МПС. Не е малък и делът на ПТП с участие на товарни автомобили, като основните нарушения при тях са внезапна промяна на посоката на движение, неправилно движение назад и др. Голяма част от ПТП в участъците от второкласната пътна мрежа са настъпили на суха настилка и в светлата част от денонощието.

Мерки за подобряване на пътната безопасност в направлението:

- Засилване на контрола над скоростните режими от страна на МВР и недопускане на рисково поведение от страна на водачите, отчетени като фактор за настъпване на ПТП.
- Анализ на причините за ПТП с едно МПС от страна на МВР, като при установяване, че са по причина недостатъци в пътната инфраструктура, следва да се издадат необходимите предписания на администрацията,управляваща пътя.
- Проверка и подобряване състоянието на сигнализацията (пътни знаци и маркировка) от страна на АПИ.
- Анализ на причините за ПТП и извършване на оглед в разглежданите участъци и предприемане на мерки от страна на АПИ, включително за намаляване на скоростта и за физическо разделяне на потоците за недопускане на сблъсквания между МПС, в т.ч. челни.

СОФИЯ - ВАРНА



Показател за аварийност

0.62 – 18.21 ПТП на 1 млн. пропътувани км

Път	ПТП	Загинали	Ранени
АМ "Хемус"	319	4	50
I-2 (част)	38	3	14
I-4	334	16	116
Общо	691	23	180



И↔3

542.4 км



36%



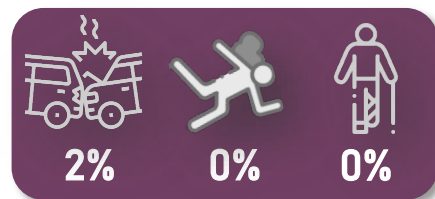
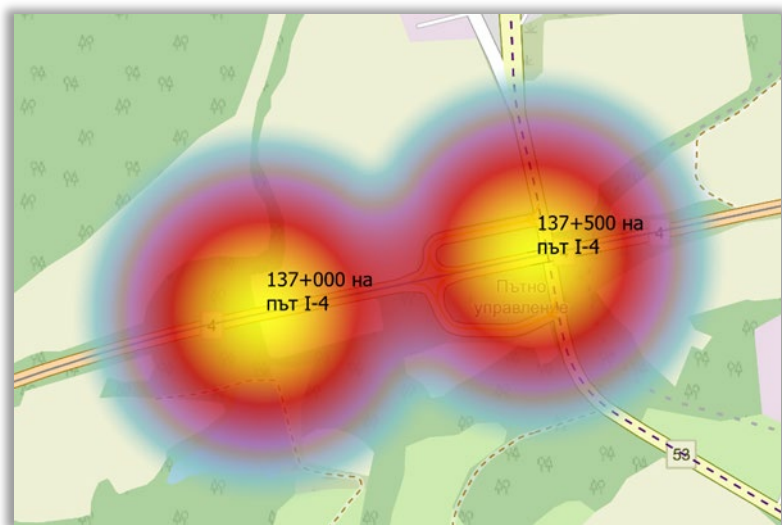
64%



0%

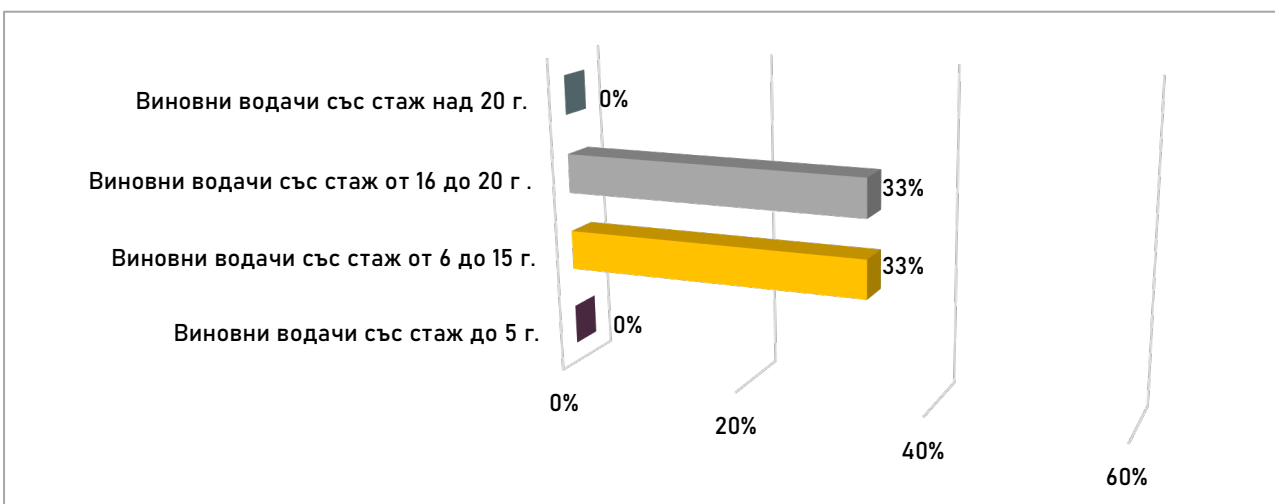
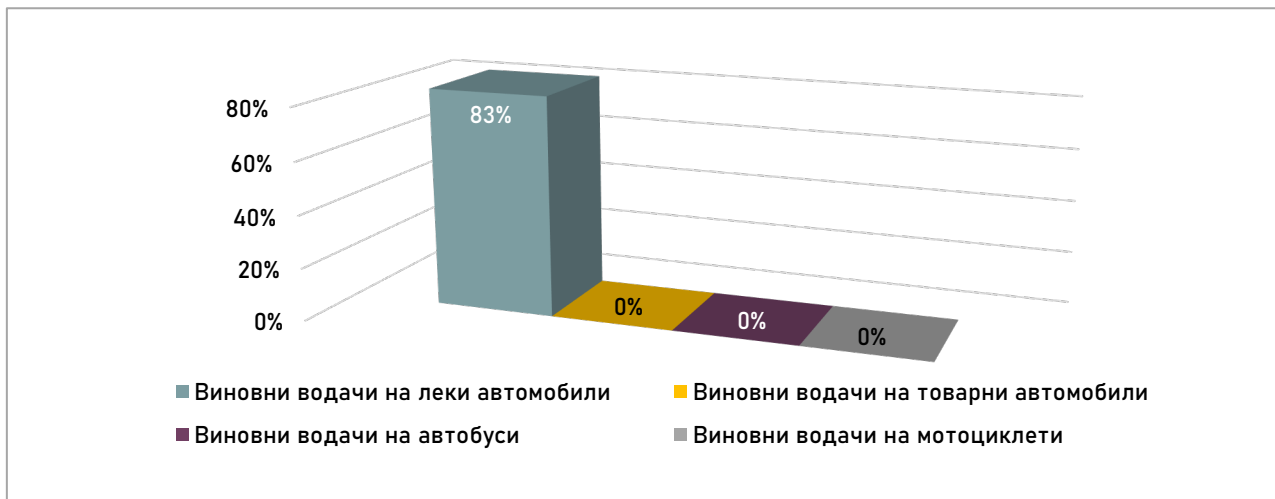
НАПРАВЛЕНИЕ 9: В това направление са изследвани пътища с обща дължина 542.4 км, които обединяват транспортните потоци по АМ „Хемус“, път I-4 и част от път I-2. Пътищата варират от двулентови с двупосочно движение до автомагистрала. Отчита се засилено товарно, транзитно и туристическо движение. Характерни са разнообразният релеф и преминаването на много от пътните участъци на път I-4 през населени места. Направлението осъществява връзка между важни административни и икономически центрове в Северна България. Свързва столицата с пристанище Варна. В направлението са изследвани 3 пътя - АМ „Хемус“, път I-4 и част от път I-2, като за 2022 г. са определени 9 пътни отсечки с увеличен брой ПТП. Пътните отсечки, които са описани в предишни направления, са представени по-долу, както следва: отсечките по АМ „Хемус“ от км 0+000 до км 34+000, 3 бр., са описани в Направление 2 „София – Северозападна България (Румъния)“; отсечката по АМ „Хемус“ от км 383+200 до км 383+700 е описана в Направление 4 „Русе – Североизточна България“; отсечката от път I-4 от км 99+360 до км 99+862 е описана в Направление 3 „София – Русе“, а участъците от км 221+000 до км 227+000, от км 240+000 до км 241+100 и от км 248+100 до км 248+200 са описани в Направление 4 „Русе – Североизточна България“. Останалите отсечки са както следва:

УЧАСТЪК ОТ КМ 137+000 ДО КМ 137+500 НА ПЪТ I-4



Ur

2.44 ПТП на
1 млн. пропътувани км



Отсечката обхваща пътния възел с второкласен път II-53, който е сигнализиран със съответните пътни знаци и маркировка и е с обособени пътни ленти за вливане и отливане на движението. През 2022 г. в района са настъпили 6 ПТП с материални щети, като 100% от тях са с едно МПС. Две от тях са блъскане на животно, а останалите са блъскане в предпазна ограда/препятствие на пътя или дърво. Коефициентът на аварийност е малко над 5 пъти по-голям от средния за път I-4. От предоставените данни и извършения оглед не могат да бъдат направени конкретни изводи за причините за възникване на ПТП.

Първокласна пътна мрежа

Най-голям брой от произшествията са настъпили вследствие на сблъсък между различни МПС, като причините са неспазване на дистанция, несъобразена скорост, неправилно изпреварване и отнемане на предимство. ПТП са настъпили по основното направление София - Варна, което предполага, че МПС са предимно транзитно преминаващи по път I-4. През 2022 г. е подобрено техническото състояние на пътя, като са положени нови настилка и пътна маркировка. Освен това в края на годината в експлоатация е въведен нов участък от АМ „Хемус“, което неминуемо ще се отрази както на интензивността на движение по път I-4, така и на броя на настъпилите в този район пътнотранспортни произшествия.

Мерки за подобряване на пътната безопасност в направлението:

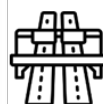
- Преценка от страна на АПИ за необходимостта от предприемане на мерки за намаляване скоростта на движение при лоши метеорологични условия в разгледаните участъци по път I-4.
- Засилване на контрола от страна на МВР в разгледаните участъци по път I-4.
- Обмисляне на решение за намаляване на конфликтните точки в отсечката от км 221+000 до км 224+000 на път I-4 чрез изграждане на локални платна в двете посоки, които да облекчат влизането и излизането на МПС от различните крайпътни имоти и съответно да намалят пътнотранспортния травматизъм.

ГКПП „ДУРАНКУЛАК“ – ГКПП „МАЛКО ТЪРНОВО“



С
Ю

744.3 км



11%



61%



28%

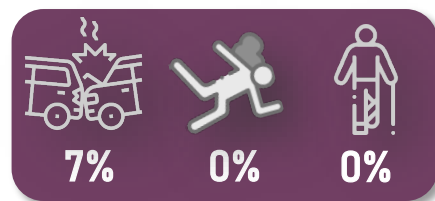
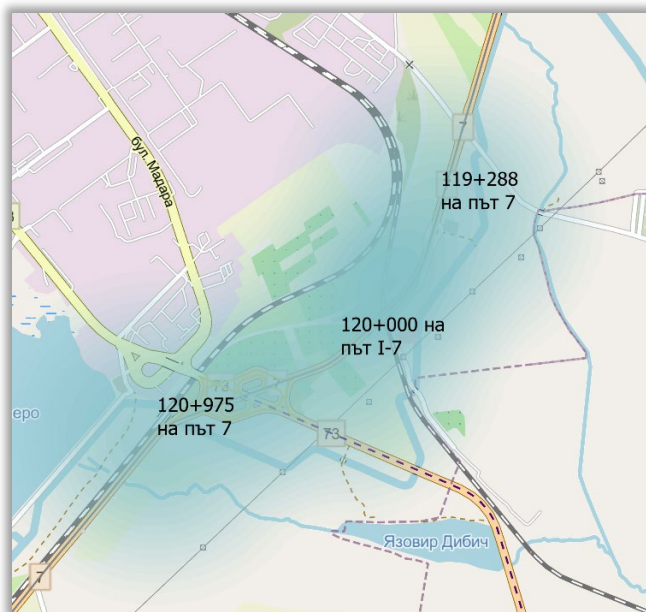
Показател
за аварийност

0.59 – 4.33 ПТП на
1 млн. пропътувани км

Път	ПТП	Загинали	Ранени
АМ Хемус (част)	84	1	29
АМ Черно море	15	1	6
I-2 (част)	26	3	11
I-6 (част)	43	2	25
I-7 (част)	14	0	1
I-9	328	5	123
II-73	69	5	24
II-99	63	1	25
Общо	642	18	244

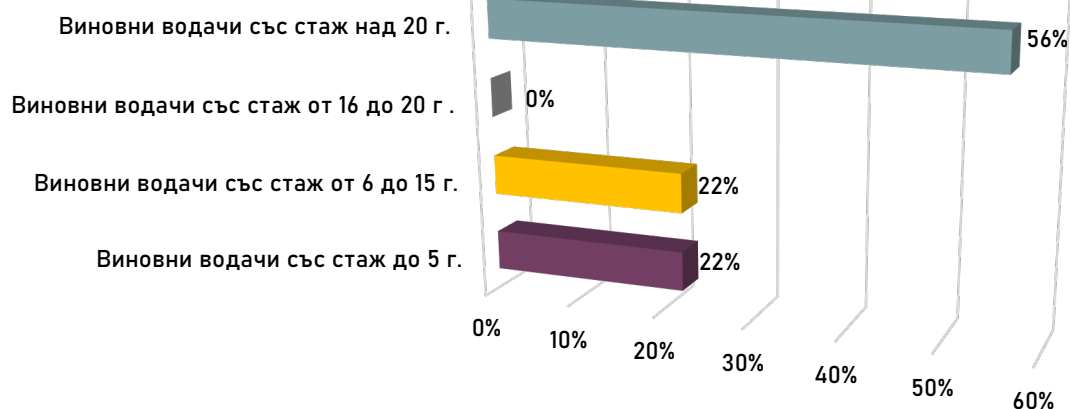
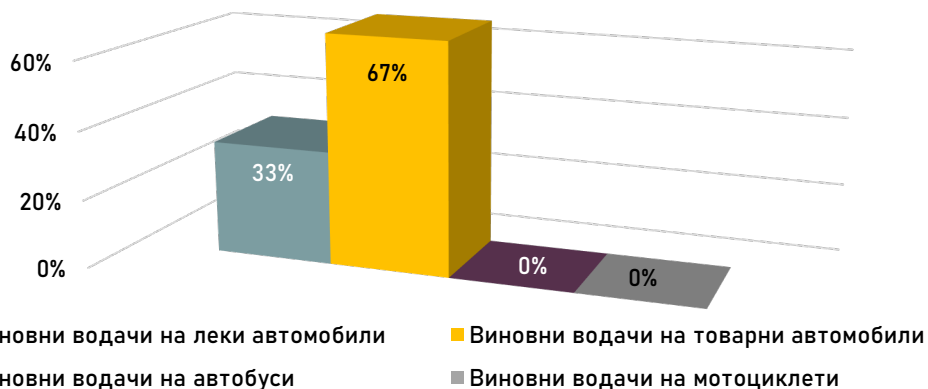
НАПРАВЛЕНИЕ 10: изследвани са пътища с обща дължина 744.3 км, които обединяват транспортните потоци по участъци от АМ „Хемус“, АМ „Черно море“, път I-2, I-6, I-7, I-9 и пътища от второкласната пътна мрежа. Пътищата варират от двулентови с двупосочно движение до автомагистрала. По направлението се отчита засилено транзитно и туристическо движение в посока север-юг. Интензивността на движение през летните месеци от годината се увеличава значително. Един от основните транспортни потоци в главните посоки в направлението се оформя по път I-9, като преминаването на Стара планина се осъществява по път I-9, II-73 и III-208. Движението е през три старопланински прохода, в които при зимни условия се създават затруднения за преминаване. В такива условия тежкотоварните автомобили се налага да изчакват на буферни паркинги и на пътното платно. Поради спецификата на релефа в голямата си част пътищата са двупосочни с по една лента за движение без изградени физически разделители и преминават през голям брой населени места. Физическо разделяне на потоците на движение има на автомагистралите, както и на път I-9 от км 91+000 до км 111+000 (в по-голямата си част пътят е част от уличната мрежа на гр. Варна) и от км 210+000 до км 239+000 (от км 239+000 до км 254+000 е част от уличната мрежа на гр. Бургас), както път II-99 от началото му до км 20+000. В направлението са изследвани 8 пътя от РПМ, представени таблично по-горе. От тях за 2022 г. са определени 6 пътни отсечки с увеличен брой ПТП, описани, както следва: отсечката от АМ „Хемус“ от км 383+200 до км 383+700 е описана в Направление 4 „Русе – Североизточна България“; отсечката от Път I-6 от км 488+000 до км 490+202 е описана в Направление 6 „София – Бургас“. Останалите отсечки са както следва:

УЧАСТЪК ОТ КМ 119+288 ДО КМ 120+975 НА ПЪТ I-7



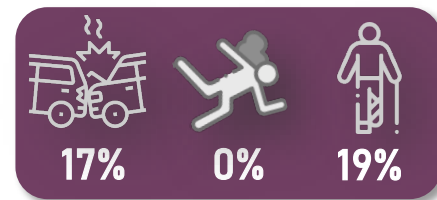
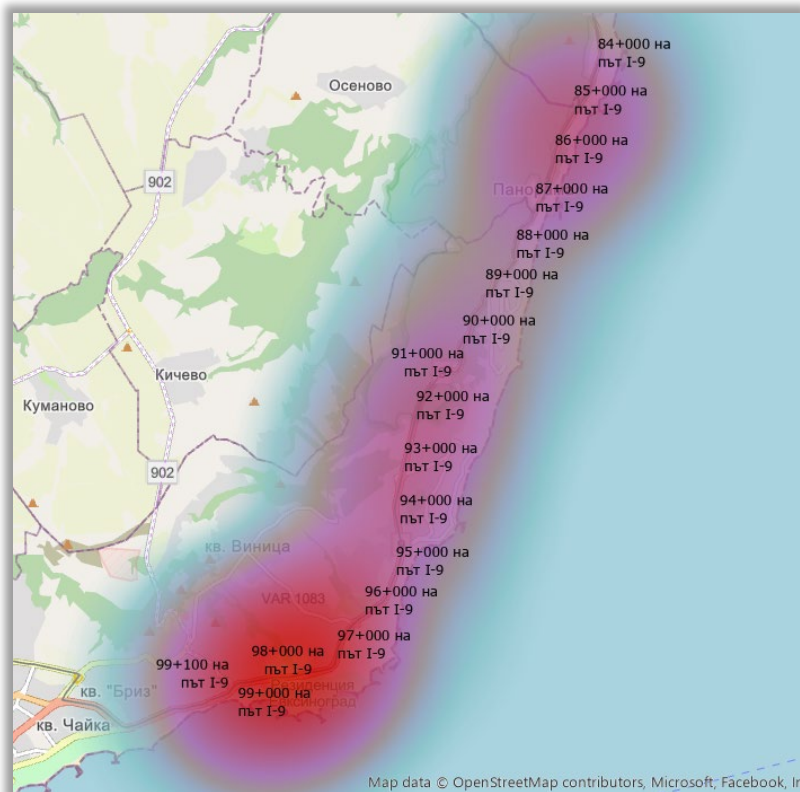
Ur

3.36 ПТП на
1 млн. пропътувани км

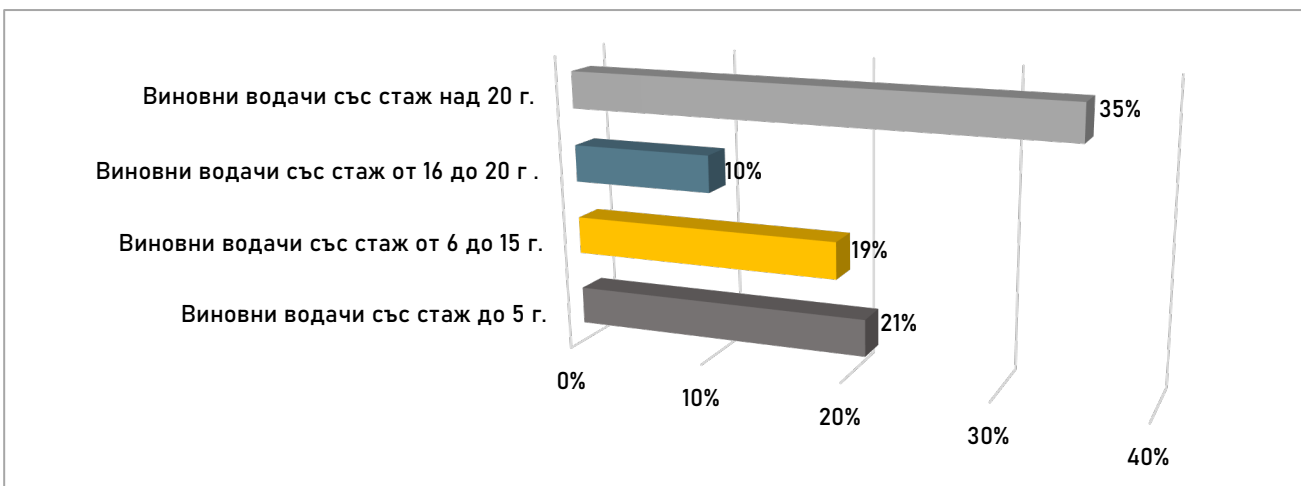
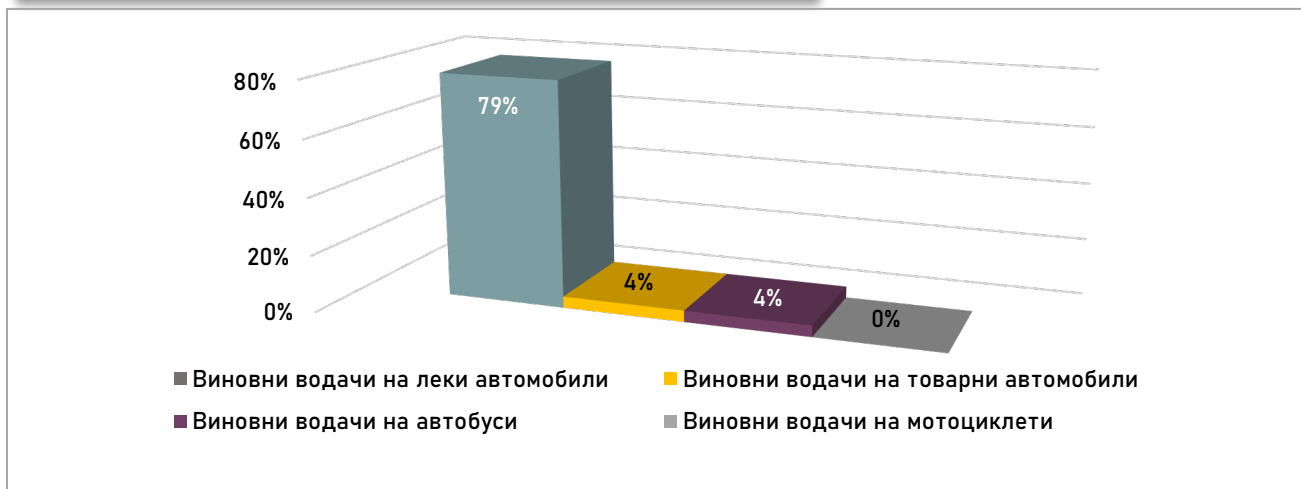


Отсечката е с дължина 1 747 метра и се явява като част от околновръстния път източно от гр. Шумен. В началото е обособено четириклонно кръстовище, което не е сигнализирано в двете посоки с пътни знаци А26, като при визуалния оглед се установи, че част от знаците в самото кръстовище липсват. Въведеното ограничение на скоростта в района на кръстовището е само в едната посока. Участъкът продължава с плавна крива, като платното за движение е с по една лента в посока, изпреварването е забранено и от двете страни е обезопасено с ОСП. В края на отсечката е изграден пътен възел, който дава началото на второкласен път II-73 и свързва път I-7 с гр. Шумен. През 2022 г. в разглежданата отсечка са настъпили 9 ПТП с материални щети. Две трети от произшествията са настъпили по вина на водачи на товарни автомобили. Коефициентът на аварийност е над 9 пъти по-голям от средния за път I-7. Близко половината от инцидентите (44%) са поради неспазване на дистанция и са настъпили при благоприятни метеорологични условия и суха настилка. Останалите ПТП са поради отнемане на предимство и други неправилни маневри.

УЧАСТЪК ОТ КМ 84+000 ДО КМ 99+100 НА ПЪТ I-9

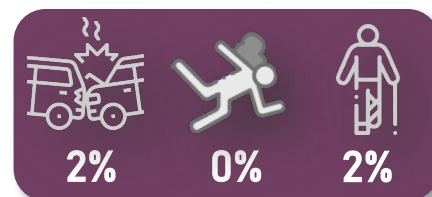
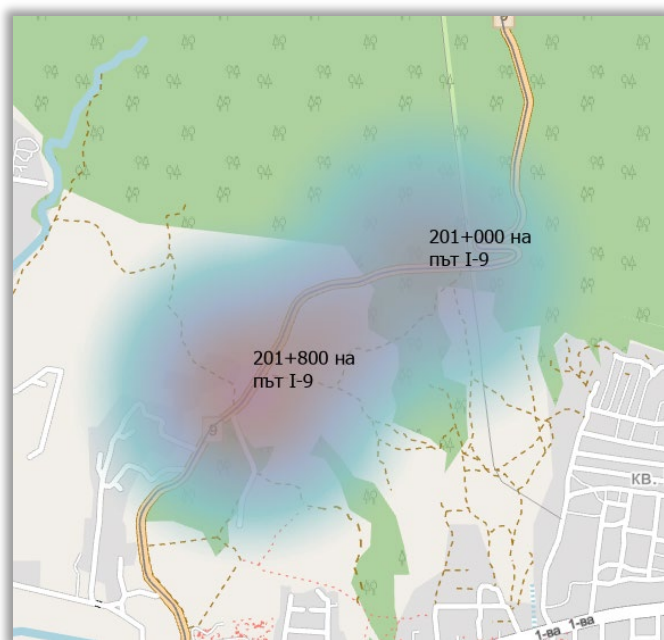


Ur
0.59 ПТП на
1 млн. пропътувани км

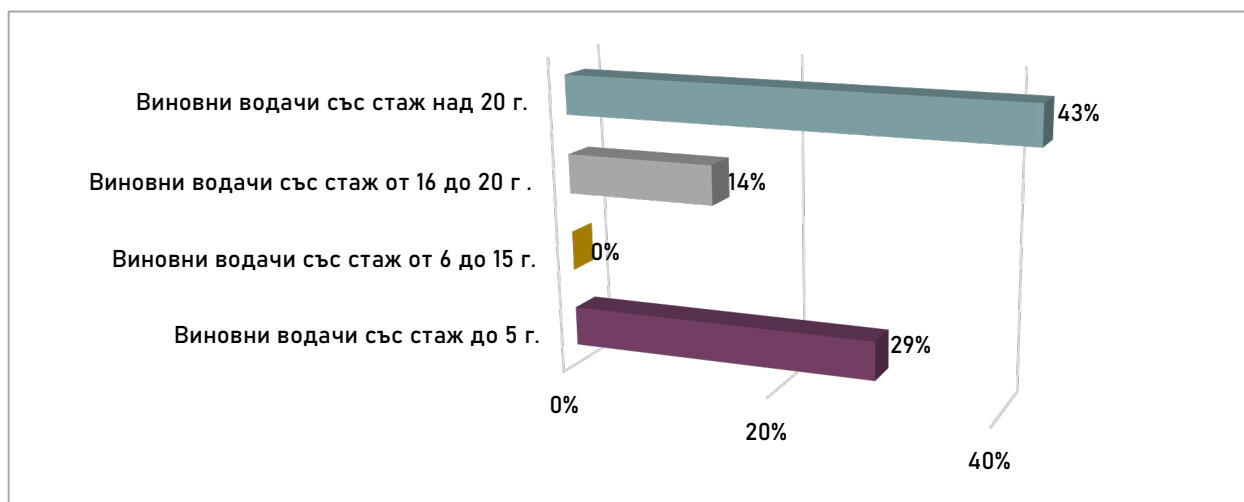
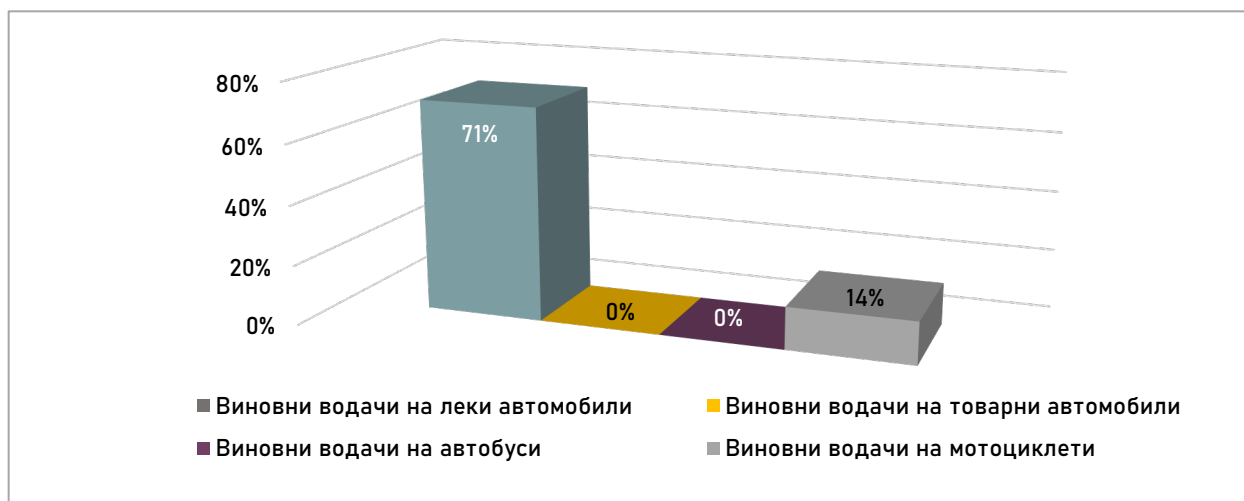


Пътният участък се характеризира с интензивно движение през летния сезон, когато са настъпили две трети от произшествията, част от които са чуждестранни водачи. Пътната отсечка може да се раздели на две части. Първата представлява частта по път I-9 извън населено място (км 84+000 до км 92+000), а втората (км 92+000 до км 99+100) преминава през курортните комплекси „Златни пясъци“ и „Св. св. Константин и Елена“, като е физически разделена с две платна за движение. В местността „Траката“ е поставен знак А40 „Внимание, участък с концентрация на пътнотранспортни произшествия“. В първата част на пътя, която е извън населените места, са настъпили 32 ПТП, а във втората част 25 ПТП. Коефициентът на аварийност е малко над два пъти по-голям от средния за път I-9. Няма загинали, но има 23 ранени. В първата част на пътя има 9, а във втората 11 ПТП с едно МПС. Общо отговорните за настъпването на ПТП нови водачи са 8, като един от тях е чужд гражданин. Участието на товарни автомобили е само 9%, като само в три ПТП водачите им са виновни за произшествието. Произшествията с леки автомобили са 81%, като водачите им са виновни за 48 от тях.

УЧАСТЪК ОТ КМ 201+000 ДО КМ 201+800 НА ПЪТ I-9

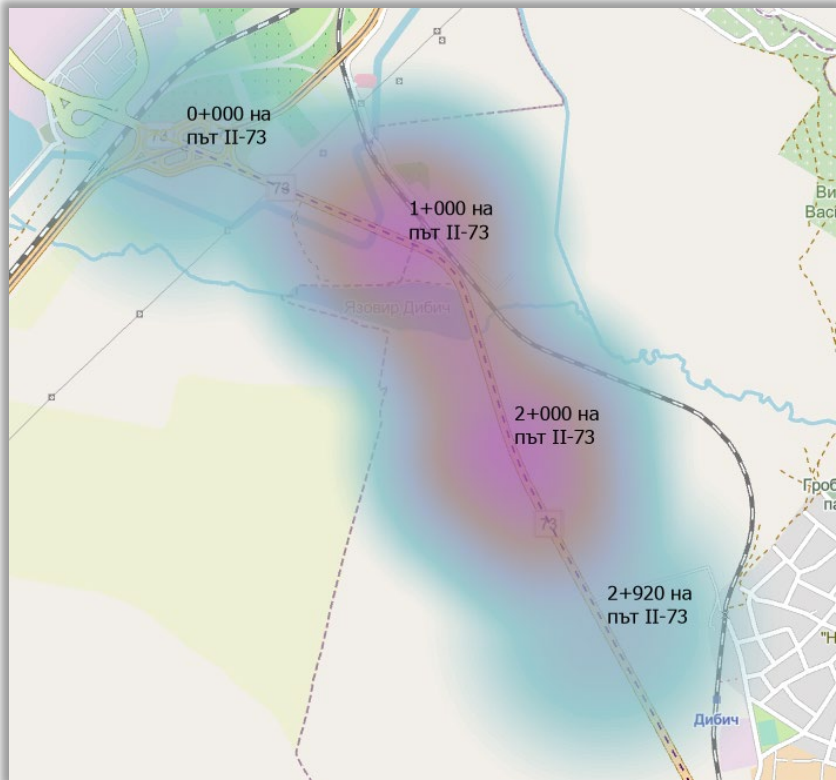


Ur
4.30 ПТП на
1 млн. пропътувани км



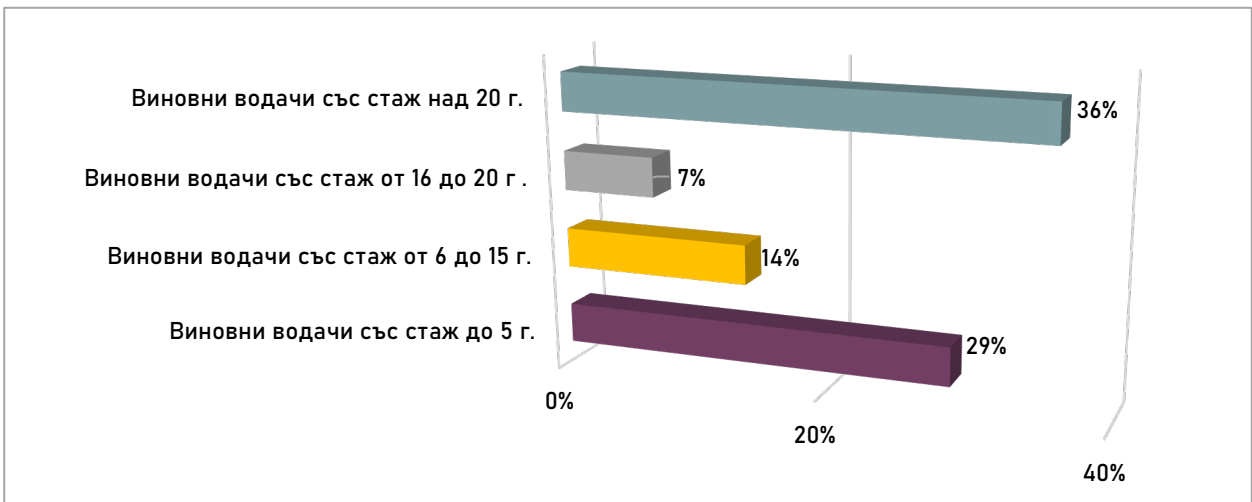
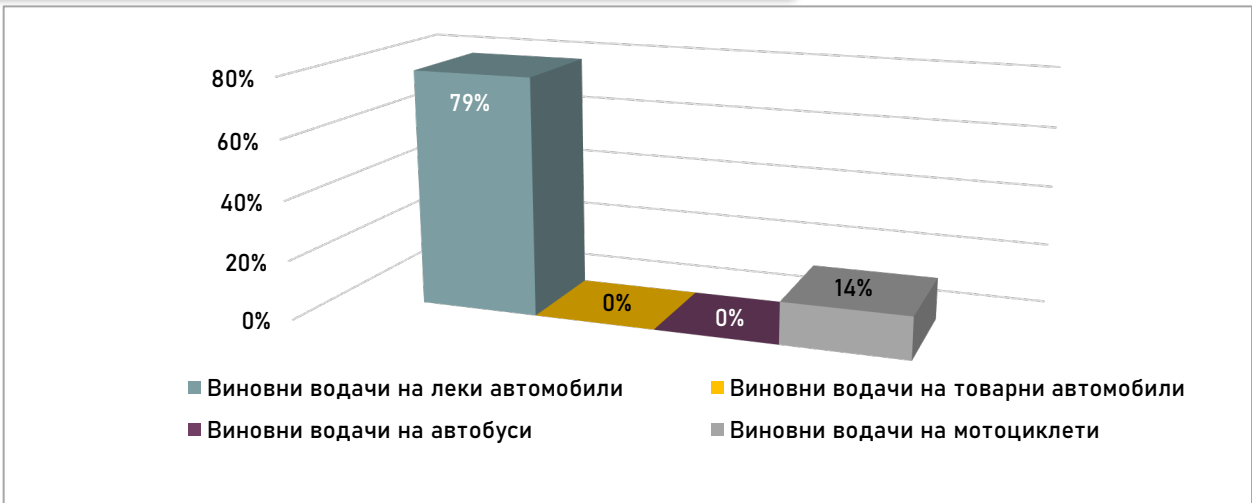
Участъкът е част от пътя след пресичането на Стара планина с много голям надлъжен наклон. В началото е права отсечка, следвана от остра крива и ограничение на скоростта 40 км/ч. Продължава отново в права отсечка, в края на която има кръстовище с път без номер, неурегулирано с пътни знаци. В участъка са настъпили 9 ПТП, без загинали и двама ранени – мотоциклетист и велосипедист. Коефициентът на аварийност е над 15 пъти по-голям спрямо средния за път I-9. Три от произшествията са с едно МПС (два леки автомобили и един мотоциклет), като водачът на мотоциклета е със стаж под 2 години. Седем от участващите в ПТП водачи са българи, останалите 5 – чужденци. Всички произшествия са настъпили по суха настилка. Две от ПТП представляват преобръщане извън пътното платно. На пътя са поставени знаци и табели, указващи скоростта и опасния надлъжен наклон.

УЧАСТЪК ОТ КМ 0+000 ДО КМ 2+920 НА ПЪТ II-73



Ur

4.33 ПТП на
1 млн. пропътувани км



Участъкът се състои от две продължителни прави, свързани с крива с голям радиус. Няма ограничения на скоростта. Настъпили са 14 ПТП без загинали и с 6 ранени. Коефициентът на аварийност е над 6 пъти повече от средната стойност за път II-73. Произшествията с едно МПС са пет или 36% от общия брой, като две от тях са с мотоциклети. Повечето ПТП са настъпили по суха настилка, а две - на мокра. В 1 ПТП е участвал тежкотоварен автомобил. Двама от водачите са нови и поради несъобразена с пътните условия скорост са се блъснали се в крайпътно дърво.

Изводи:

Основната част от произшествията са настъпили по първокласните пътища на прави участъци и по суха пътна настилка. В по-голямата част от инцидентите се отчита сблъсък между МПС при неспазване на дистанция или несъобразена скорост. Най-честите причини за ПТП са неспазване на дистанция, неправилно изпреварване и отнемане на предимство. От разгледаните във всички транспортни направления първокласен път I-9 е с най-голяма интензивност на движението, особено през летния сезон (юни, юли, август и септември). Две трети от произшествията са се случили през тези четири месеца и са установените предимно при входовете или изходите на курортни комплекси и населени места.

Мерки за подобряване на пътната безопасност в направление:

- Успокояване на движението при входно-изходните артерии на населените места и курортните комплекси от страна на администрациите, управляващи пътя: подобряване на инфраструктурата и обезопасяване на крайпътното пространство.
- Оптимизиране на контрола от страна на МВР в летните месеци за спазване на скоростните режими и неправилното изпреварване.

1. Направление 1 „София – Западна и Югозападна България (Сърбия, Македония, Гърция)“:

1.1. АМ „Струма“:

- От км 1+000 до км 2+000;

1.2. Път I-1 (част) от км 272+745 до км 426+400:

- От км 285+440 до км 287+238;
- От км 366+200 до км 369+800;
- От км 375+000 до км 375+900;
- От км 381+000 до км 381+500.

1.3. Път I-6 (част) от км 0+000 до км 87+717:

- От км 35+100 до км 39+300;
- От км 86+200 до км 87+400.

1.4. Път II-19:

- От км 51+000 до км 55+000;
- От км 88+900 до км 92+800.

1.5. Път II-62 (част) от км 0+000 до км 34+400:

- От км 33+150 до км 34+400.

1.6. Път II-84 (част) от км 59+900 до км 107+334:

- От км 96+000 до км 102+000.

2. Направление 2 „София – Северозападна България (Румъния)“:

2.1. АМ „Хемус“ (част) от км 0+000 до км 47+000:

- От км 13+000 до км 14+500;
- От км 24+000 до км 25+900;
- От км 32+000 до км 33+800.

2.2. Път I-1 (част) от км 0+000 до км 245+976:

- От км 2+700 до км 5+800;
- От км 42+830 до км 43+000;
- От км 53+000 до км 53+500;
- От км 111+000 до км 112+800;
- От км 152+000 до км 157+600;
- От км 166+000 до км 170+700;
- От км 190+000 до км 190+300;
- От км 193+000 до км 204+000.

2.3. Път II-11 (част) от км 0+000 до км 115+000:

- От км 18+300 до км 19+500.

2.4. Път II-15:

- От км 2+600 до км 6+960;
- От км 10+500 до км 11+000;
- От км 23+000 до км 24+000.

2.5. Път II-16;

2.6. Път II-17:

- От км 1+000 до км 6+000.

2.7. Път II-81:

- От км 12+000 до км 12+500;
- На км 23+000;
- От км 29+450 до км 36+500;
- От км 73+105 до км 81+223;
- От км 86+576 до км 88+000;

3. Направление 3 „София – Русе“:

3.1. АМ „Хемус“ (част) от км 0+000 до км 87+700:

- От км 13+000 до км 14+500;
- От км 24+000 до км 25+900;
- От км 32+000 до км 33+800.

3.2. Път I-3:

- От км 77+700 до км 77+900;
- От км 97+600 до км 98+024.

3.3. Път I-4 (част) от км 0+000 до км 129+460:

- От км 99+360 до км 99+862.

3.4. Път I-5 (част) от км 0+000 до км 107+500:

- От км 105+000 до км 107+500.

3.5. Път II-13 (част) от км 66+566 до км 105+087:

- От км 69+000 до км 69+300;

3.6. Път II-35 (част) от км 0+000 до км 55+750:

- От км 9+830 до км 10+522;
- От км 35+000 до км 35+700.

4. Направление 4 „Русе – Североизточна България“:

4.1. АМ „Хемус“ (част) от км 312+200 до км 425+867:

- От км 383+200 до км 383+700.

4.2. Път I-2;

4.3. Път I-4 (част) от км 172+800 до км 258+627:

- От км 221+000 до км 227+000;
- От км 240+000 до км 241+100;
- От км 248+100 до км 248+200.

4.4. *Път I-7 (част) от км 0+000 до км 108+560;*

4.5. *Път II-21;*

4.6. *Път II-23:*

- На км 7+000;
- От км 106+000 до км 106+420.

4.7. *Път II-29:*

- От км 4+000 до км 13+000.

4.8. *Път II-48:*

- От км 18+000 до км 21+800.

4.9. *Път II-49:*

- От км 24+419 до км 25+660.

4.10. *Път II-51 (част) от км 33+000 до км 100+091:*

- От км 36+000 до км 40+800;
- От км 48+165 до км 50+667;

4.11. *Път II-71:*

- От км 65+000 до км 65+500.

5. *Направление 5 „Русе – Турция/Гърция“:*

5.1. *АМ „Марица“:*

- От км 103+000 до км 103+400.

5.2. *Път I-5:*

- От км 105+000 до км 107+500;
- От км 110+000 до км 110+800;
- От км 123+166 до км 123+250;
- От км 160+000 до км 160+800;
- От км 167+600 до км 168+900;
- От км 180+000 до км 181+200;
- От км 213+450 до км 225+700.

5.3. *Път I-7 (част) от км 246+000 до км 322+545:*

5.4. *Път II-55:*

- От км 6+000 до км 9+500;
- От км 15+000 до км 23+900;
- От км 30+000 до км 37+900;

- От км 41+800 до км 57+800.

5.5. Път II-59:

- От км 17+100 до км 17+960.

5.6. Път II-66 (част) от км 0+000 до км 120+000:

- От км 72+600 до км 73+100;
- На км 90+000.

5.7. Път II-76:

- От км 2+420 до км 6+850.

6. Направление 6 „София – Бургас“:

6.1. АМ „Тракия“:

- От км 1+000 до км 3+000;
- От км 8+000 до км 9+500;
- От км 25+000 до км 29+500;
- От км 36+000 до км 36+500;
- От км 42+000 до км 46+300;
- От км 95+000 до км 95+500;
- От км 121+000 до км 122+800;
- От км 133+000 до км 137+100;
- От км 146+000 до км 146+600;
- От км 159+000 до км 161+500;
- От км 278+000 до км 278+900;
- От км 323+500 до км 324+300.

6.2. Път I-6 (част) от км 133+731 до км 496+312:

- От км 205+000 до км 205+500;
- От км 218+000 до км 219+200;
- От км 252+700 до км 253+900;
- От км 292+000 до км 293+000;
- От км 313+100 до км 314+500;
- От км 318+900 до км 319+561;
- От км 488+000 до км 490+202.

6.3. Път II-57:

- От км 6+900 до км 12+050.

6.4. Път II-79:

- От км 21+800 до км 22+500.

7. Направление 7 „София – Турция“:

7.1. АМ „Тракия“ (част) от км 0+000 до км 168+000:

- От км 1+000 до км 3+000;
- От км 8+000 до км 9+500;
- От км 25+000 до км 29+500;
- От км 36+000 до км 36+500;
- От км 42+000 до км 46+300;
- От км 95+000 до км 95+500;
- От км 121+000 до км 122+800;
- От км 133+000 до км 137+100;
- От км 146+000 до км 146+600;
- От км 159+000 до км 161+500.

7.2. АМ „Марица“:

- От км 103+000 до км 103+400.

7.3. Път I-8 (част) от км 89+600 до км 382+700:

- От км 98+600 до км 99+550;
- От км 127+500 до км 129+000;
- От км 136+000 до км 139+000;
- От км 170+430 до км 170+888;
- От км 233+000 до км 234+300.

8. Направление 8 „Карлово – Пловдив – ГКПП Рудозем“:

8.1. Път I-8 (част) от км 218+900 до км 224+350:

- От км 233+000 до км 234+300.

8.2. Път II-64:

- От км 35+500 до км 50+000.

8.3. Път II-86:

- От км 0+100 до км 20+200;
- От км 33+400 до км 34+000;
- От км 44+500 до км 45+000;
- От км 65+300 до км 68+000;
- От км 83+200 до км 84+100.

9. Направление 9 „София – Варна“:

9.1. АМ „Хемус“:

- От км 13+000 до км 14+500;
- От км 24+000 до км 25+900;
- От км 32+000 до км 33+800;

- От км 383+200 до км 383+700.

9.2. Път I-2 (част) от км 108+000 до км 198+800;

9.3. Път I-4:

- От км 99+360 до км 99+862;
- От км 137+000 до км 137+500;
- От км 221+000 до км 227+000;
- От км 240+000 до км 241+100;
- От км 248+100 до км 248+200.

10. Направление 10 "ГКПП Дуранкулак – ГКПП Малко Търново/ГКПП Резово":

10.1. АМ „Хемус“ (част) от км 350+000 до км 425+867:

- От км 383+200 до км 383+700.

10.2. АМ „Черно море“;

10.3. Път I-2 (част) от км 118+500 до км 198+800;

10.4. Път I-6 (част) от км 449+000 до км 496+312;

- От км 488+000 до км 490+202.

10.5. Път I-7 (част) от км 114+860 до км 121+000:

- От км 119+288 до км 120+975.

10.6. Път I-9:

- От км 84+000 до км 99+100;
- От км 201+000 до км 201+800;

10.7. Път II-73:

- От км 0+000 до км 2+920.

10.8. Път II-99.

- Около 20 600 души са загинали в ЕС – увеличение с 3% спрямо 2021 г., дължащо се на възстановените след пандемията нива на мобилност. В същото време се регистрира намаление с 2 000 (-10%) спрямо предпандемичната 2019 г.
- На ниво ЕС се установява обща тенденция за намаляване на загиналите, но увеличение в броя на ПТП и ранените.
- Пътнотранспортните произшествия и свързаният с тях травматизъм са функция от икономическото състояние на общностите, като съществуват достатъчно данни, че пътната безопасност е проблем на бедността.
- Под прага на бедност в България за 2022 г. са близо 1.6 млн. лица или 22.9% от населението на страната. В сравнение с 2021 г. линията на бедност е нараснала с 4.3%. Всяка неблагоприятна тенденция в тази област ще оказва отрицателно въздействие върху безопасността на пътя.
- Като принцип, интензивността на движението допринася за повишаването на броя на ПТП, но целенасочените инвестиции в щадяща пътна инфраструктура смекчават значително последиците от инцидентите.
- Изминалата 2022 г. е все още повлияна от пандемията, като въведените през предните години мерки за ограничаване на движението постепенно са премахнати.
- Натискът от имигранти по границите създаде предпоставки за оформяне на особен вид транспорт, свързан с преминаването им през страната, което допълнително натовари обстановката с отчетено високо-рисково поведение.
- Броят на ПТП, загиналите и ранените намалява спрямо 2019 г. – инцидентите са с 24.4% по-малко, спадът при загиналите е 15.4%, а при ранените – 1.8%. ПТП с пострадали бележат значително намаление спрямо средната стойност за десетилетието 2011–2021 г.
- В 50 ПТП са загинали повече от един участник в движението.
- Относителният дял на смъртните случаи към броя настъпили ПТП бележи спад. Постепенно намаляват и пътните инциденти с участие на пешеходци.
- Делът на челните сблъсквания между МПС е най-голям, следван от ПТП от вида блъскане на пешеходец.
- Благодарение на засилените мерки от страна на контролните органи делът на водачите, причинили ПТП, след употреба на алкохол и/или наркотични вещества, и техните аналози, е значително по-малък спрямо дела на ниво ЕС.
- Разпределенията на дяловете на пострадалите по възрастови групи показва, че лицата на възраст от 15 до 29 г. участват относително по-често в пътни произшествия с пострадали.
- Отчита се намаление с повече от 50% на загиналите в ПТП с участието на нови водачи.
- Наблюдават се редица положителни тенденции, но е налице колебливост, което не позволява да се изведат заключения за устойчиво и трайно намаляване на пътнотранспортния травматизъм. Последният продължава да е отражение на все още младата рамкова политика за БДП в страната и слабостите в нейното административно и финансово обезпечаване.
- Откриват се слабости в данните при регистрацията, отчета и анализа на ПТП. Отвъд поведението на водача не се обръща достатъчно внимание на други фактори, които е възможно да са допринесли в някаква степен, дори съществена, за настъпването на инцидента (път и превозно средство).
- Извеждането на статистически значими причинно-следствени връзки и тенденции може да се извърши единствено въз основа на значителен обем достоверни данни.