



DOI: [10.71167/uaceg.2025.580113](https://doi.org/10.71167/uaceg.2025.580113)

Получена: 04.07.2024 г.

Приета: 13.09.2024 г.

ОТНОСНО МАКСИМАЛНО РАЗРЕШЕНАТА СКОРОСТ НА ДВИЖЕНИЕ ПО АВТОМАГИСТРАЛИТЕ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

И. Табаков¹

Ключови думи: скорост на движение, автомагистрали, пътнотранспортни произшествия, хомогенност, аварийност

РЕЗЮМЕ

Целта на настоящата разработка е да даде оценка на ефекта от промяната на максимално разрешената скорост на движение на леки автомобили по автомагистралите в Република България. Разгледани са глобални показатели, които са достатъчно изчерпателни, за да могат отговорните администрации да вземат информирано и обосновано решение за промяна на скоростта. Изчисленията на показателите за плътност и тежест на пътнотранспортните произшествия показват негативния ефект на високата скорост по автомагистралите.

1. Въведение

С последните предложения за промени на Закона за движението по пътищата, които бяха приети с Решение 268/5.4.2024 г. на Министерския съвет, в общественото пространство отново изплува темата за максимално допустимата скорост на движение на леки автомобили по автомагистралите у нас. Подобни дискусии зачестяват в последните години, тъй като на преден план все повече излиза безопасността на движението, което говори, че обществото все повече се интересува от този проблем, а ситуацията с броя на загиналите и ранените по нашите пътища става все по-неприемлива.

Проблемът с превишаването на скоростта на движение е един от най-сериозните по нашите пътища и вследствие на него се случват значителна част от пътнотранспортните

¹ Иван Табаков, д-р инж., „Проектантско бюро Табакови“ ЕООД, e-mail: ivan.tabakov@tabakovi.com

произшествия (ПТП) у нас. Поради това е важно да бъде разгледан от гледна точка на нормативните регламентации и ролята на скоростта на движение за настъпване на инциденти.

2. Нормативни актове

В България за първи път ограничение на скоростта на движение на леки автомобили по автомагистрала се регламентира в Правилник за прилагане на Закона за движението по пътищата от 1974 г. Това е лесно обяснимо, поради факта, че решения за изграждане на автомагистрала са взети през 60-те години на 20-и век, а първата магистрална отсечка е пусната в експлоатация през 1978 г. В чл. 117 от същия правилник е написано, че скоростта на движение по автомагистрала за леките автомобили не трябва да надвишава 120 km/h.

През 1999 г. регламентирането на позволената скорост е в новия тогава Закон за движението по пътищата. В чл. 21 от него скоростта за леки автомобили от 120 km/h по автомагистрала се запазва. Първата промяна идва през месец април 2002 г., когато в брой 43 на Държавен вестник е обнародвано изменение в закона, с което допустимата максимална скоростта на движение по автомагистрала се повишава до 130 km/h. Следващото изменение, което действа и до момента, е от 2012 г., когато скоростта за леки автомобили се увеличава до 140 km/h. Задължително е да се спомене, че тези промени в регламентираните скорости на движение са вследствие на политически решения и не са обосновани с аргументи, стъпващи на разумни факти и научни изследвания.

3. Скоростта на движение, като фактор за настъпване и тежест на пътнотранспортните произшествия

Огромно количество изследвания през годините третират връзката между скоростта на движение и риска от настъпване на ПТП. Всички те стигат до един извод – с увеличаване на скоростта се увеличава и броят на инцидентите, респективно и броят на загиналите и ранените. Още през 1981 г. [1] първи публикува изследване, в което дефинира връзката между скоростите и аварийността. Там са оценени резултатите от голям брой промени в ограниченията на скоростта в Швеция през 1967 – 1972 г., като са взети предвид промените в броя на катастрофите с фатален изход и на ранени, като същевременно са записани вариациите на средните скорости. [1] създава модел на тази зависимост, с който могат да се предвиждат увеличението или намалението на инцидентите, както и на щетите вследствие от тях. Този модел се нарича „Степенен модел“ (Power model), тъй като се състои от степенни функции. Степенната функция е математическа функция, която свързва две променливи една с друга чрез повишаване на стойностите на една от променливите на степен, за да се получат стойности за другата променлива. Степенният модел на Нилсон се състои от следните уравнения:

- брой на ПТП със загинали – $Y_1 = \left(\frac{V_1}{V_0}\right)^4 Y_0$;
- брой загинали – $Z_1 = \left(\frac{V_1}{V_0}\right)^4 Y_0 + \left(\frac{V_1}{V_0}\right)^8 (Z_0 - Y_0)$;

- брой на ПТП със загинали и ранени – $Y_1 = \left(\frac{V_1}{V_0}\right)^3 Y_0$;
- брой загинали и ранени – $Z_1 = \left(\frac{V_1}{V_0}\right)^3 Y_0 + \left(\frac{V_1}{V_0}\right)^6 (Z_0 - Y_0)$;
- брой на ПТП с ранени – $Y_1 = \left(\frac{V_1}{V_0}\right)^2 Y_0$;
- брой ранени – $Z_1 = \left(\frac{V_1}{V_0}\right)^2 Y_0 + \left(\frac{V_1}{V_0}\right)^4 (Z_0 - Y_0)$,

където V_0 е първоначална средна скорост на движение;

V_1 – променена средна скорост на движение;

Y_0 – брой произшествия преди промяната на средната скорост на движение;

Y_1 – брой произшествия след промяната на средната скорост на движение;

Z_0 – брой пострадали (загинали, ранени) преди промяната на средната скорост на движение;

Z_1 – брой пострадали (загинали, ранени) след промяната на средната скорост на движение.

В многократни последващи изследвания този модел е потвърден като меродавен и все още е обект на интерес от научната общност. Най-общо казано, по-висока скорост на движение – по-висока аварийност и обратно, когато намаляваме скоростта, намаляват инцидентите и броят на пострадалите.

В своята научна разработка [2] стигат до извода, че съществува силна статистическа връзка между скоростта и безопасността на движението. Като пример дават мнение, че 10 процента намаление на средната скорост на транспортния поток ще доведе до намаление с 37,8 броя на смъртните случаи. Налице е причинно-следствена връзка между промените в скоростта и промените в броя на ПТП и пострадалите, като това се основава на следните аргументи:

1. Трудно може да се изведе друг рисков фактор, който има по-силно въздействие върху произшествията или нараняванията от скоростта.

2. Статистическата връзка между скоростта и пътната безопасност е много устойчива. Когато скоростта се понижи, броят на катастрофите или пострадалите участници в движението намалява в 95 % от случаите. С увеличаване на скоростта броят на катастрофите или пострадалите участници в движението се увеличава в 71 % от случаите. Въпреки че до известна степен може да е възможно да се компенсират въздействията от по-високата скорост чрез въвеждане на други мерки за пътна безопасност, намаляването на скоростта почти винаги ще подобри пътната безопасност.

3. Връзката между скоростта и пътната безопасност изглежда универсална и не се влияе например от държавата, в която е била оценена, кога е била оценена или от вида среда на движение, в която е била оценена.

4. Връзката между скоростта и безопасността може да бъде обяснена от гледна точка на елементарните закони на физиката. Тези закони на физиката определят спирания път на превозното средство и количеството енергия, освободено при удар.

Други разработки извеждат заключението, че увеличаването на средната скорост на движение с 1 km/h увеличава броя на инцидентите с 3 %.

Вече бе споменато, че един от основните аргументи за връзката между скоростта на движение и пътната безопасност са законите на физиката. Нека разгледаме кинетичната енергия. Това е енергията, която притежава един обект, когато е в движение. При удар тази енергия се освобождава и нанася щети по сблъскалите се обекти. Оттук логично се извежда заключението, че при по-голяма скорост се получават ПТП с по-голяма тежест. Това се потвърждава и от формулата за кинетична енергия:

$$E_k = \frac{mv^2}{2} . \quad (1)$$

Скоростта на движение на обекта е на втора степен, което означава, че влиянието на скоростта е много по-голямо от масата на обектите.

Друг фактор, свързан със скоростта на движение, който влияе на броя на пътнотранспортните произшествия, са разликите в скоростта на движение между отделните превозни средства, т.е. тяхната хомогенност. Тя зависи от редица фактори като интензивност на движението, метеорологични условия, възможностите на водача и превозното средство, и др.

Различни изследвания показват, че при по-голяма разлика в скоростта на движение броят на ПТП и пострадалите се увеличават. В допълнение, установено е, че колкото по-висока е разрешената скорост на движение, толкова повече отклонения има от средната скорост на транспортния поток, т.е. наблюдават се високи стойности на стандартното отклонение. Това означава, че на пътя по едно и също време има автомобили с голяма разлика в скоростта, което е предпоставка за настъпване на инциденти [3].

4. Аварийност на автомагистралите в България

За илюстриране на ефекта от увеличението на скоростта на движение по автомагистралите ще разгледаме някои ключови статистически данни. На първо място ще изведем информация за настъпилите ПТП и щетите от тях [4].

Таблица 1. ПТП и щети от тях по автомагистралите в България в периода 2004 – 2023 г.

Година	АМ			Увеличение/намаление спрямо предходната година, %		
	Брой ПТП	Загинали	Ранени	Брой ПТП	Загинали	Ранени
2023	257	25	421	+27,23	-21,88	+34,08
2022	202	32	314	-3,35	-57,33	+3,63
2021	209	75	303	+0,97	+114,29	-1,30
2020	207	35	307	-24,45	-22,22	-29,26

2019	274	45	434	+2,24	-22,41	-2,47
2018	268	58	445	-10,96	-6,45	+4,95
2017	301	62	424	+17,58	+47,62	+14,29
2016	256	42	371	+34,03	-30,00	+29,72
2015	191	60	286	-3,54	+53,85	+1,06
2014	198	39	283	+21,47	+95,00	+15,98
2013	163	20	244	+29,37	0	+25,13
2012	126	20	195	-10,64	-44,44	-18,75
2011	141	36	240	+7,63	0	+42,01
2010	131	36	169	+14,91	0	+18,18
2009	114	36	143	-24,00	-5,26	-32,55
2008	150	38	212	+5,63	+5,56	+13,37
2007	142	36	187	+22,41	+56,52	+25,50
2006	116	23	149	-2,52	-17,86	-7,45
2005	119	28	161	+20,20	-37,78	+24,81
2004	99	45	129	-	-	-

От табл. 1 се вижда, че има трайна тенденция на увеличение на пътнотранспортните произшествия и ранените, докато при загиналите се забелязва известна тенденция към намаление.

Важно е да се отбележи, че през годините дължината на автомагистралите се увеличава. Т.е. абсолютните стойности на ПТП и пострадали могат да изкривят оценката ни и поради това техният брой следва да бъде обвързан с това обстоятелство. Ето защо ще се изведе показателят плътност на ПТП, за да се оцени по-точно дали има реално увеличение на инциденти и пострадали по автомагистралите [3].

$$D = \frac{Z}{LT} \text{ [ПТП/km]} \text{ – показател на плътност на ПТП;}$$

$$D = \frac{3}{LT} \text{ [загинали/km]} \text{ – показател на плътност за загинали лица;}$$

$$D = \frac{P}{LT} \text{ [ранени/km]} \text{ – показател на плътност на ранените лица,}$$

където D е показател на плътност на аварийността;

Z – броят на ПТП;

3 – броят на загиналите лица;

P – броят на ранените лица;

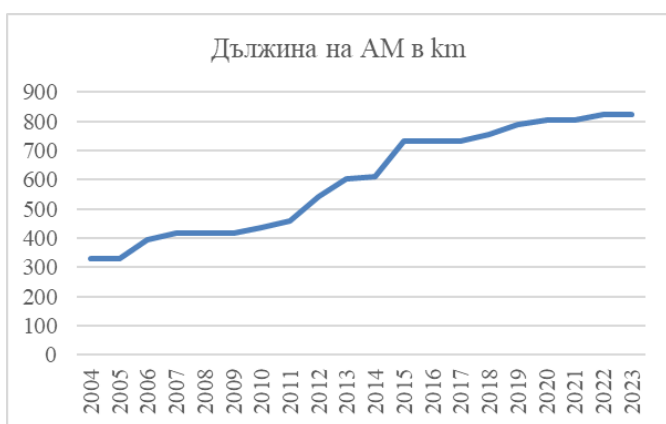
L – дължината на участъка;

T – периодът на времето, включено в изследването.

Съгласно данните на Агенция „Пътна инфраструктура“ [5] дължината на автомагистралите през годините нараства както следва:

Таблица 2. Дължина на автомагистралите в България в периода 2004 – 2023 г.

Година	Републикански пътища по клас, km					Дял от републиканските пътища, %			
	АМ	I клас	II клас	III клас	Общо	АМ	I клас	II клас	III клас
2023	825	2879	4019	12219	19943	4,14	14,44	20,15	61,27
2022	825	2879	4019	12219	19943	4,14	14,44	20,15	61,27
2021	806	2883	4019	12209	19917	4,05	14,48	20,18	61,30
2020	806	2883	4019	12209	19917	4,05	14,48	20,18	61,30
2019	790	2900	4019	11800	19509	4,05	14,87	20,60	60,49
2018	757	2925	4001	11499	19182	3,95	15,25	20,86	59,95
2017	734	2928	4008	11528	19198	3,82	15,25	20,88	60,05
2016	734	2984	4007	11549	19274	3,81	15,48	20,79	59,92
2015	734	2955	4005	11538	19232	3,82	15,37	20,82	59,99
2014	610	2965	4022	11558	19155	3,18	15,48	21,00	60,34
2013	605	2975	4014	11512	19106	3,17	15,57	21,01	60,25
2012	541	2975	4014	11510	19040	2,84	15,63	21,08	60,45
2011	458	2970	4010	11510	18948	2,42	15,67	21,16	60,75
2010	437	2969	4010	11486	18902	2,31	15,71	21,21	60,77
2009	418	2975	4006	11490	18889	2,21	15,75	21,21	60,83
2008	418	2975	4008	11490	18891	2,21	15,75	21,22	60,82
2007	418	2975	3989	11490	18872	2,21	15,76	21,14	60,88
2006	394	2969	3989	11475	18827	2,09	15,77	21,19	60,95
2005	331	2969	3980	11470	18750	1,77	15,83	21,23	61,17
2004	331	2961	3984	11468	18744	1,77	15,80	21,25	61,18



Фиг. 1. Графика на дължината на автомагистралите в България по години

Използвайки представените формули, установяваме, че плътността на аварийността е следната:

Таблица 3. Плътност на аварийността на автомагистралите в България в периода 2004 – 2023 г.

Година	Плътност на аварийността на 10 km – АМ				Увеличение/намаление на плътността на аварийността спрямо предходната година, %			
	ПТП	Загинали	Ранени	Пострадали	ПТП	Загинали	Ранени	Пострадали
2023	3,11	0,30	5,10	5,40	+27,23	-21,88	+34,08	+28,90
2022	2,45	0,39	3,80	4,19	-5,62	-58,34	+1,19	-10,62
2021	2,59	0,93	3,76	4,69	+0,97	+114,29	-1,30	+10,53
2020	2,57	0,43	3,81	4,24	-26,00	-23,81	-30,71	-30,06
2019	3,47	0,57	5,50	6,07	-1,97	-25,61	-6,49	-8,69
2018	3,54	0,77	5,88	6,64	-13,67	-9,29	+1,76	+0,35
2017	4,10	0,84	5,78	6,62	+17,58	+47,62	+14,29	+17,68
2016	3,49	0,57	5,05	5,63	+34,03	-30,00	+29,72	+19,36
2015	2,60	0,82	3,90	4,71	-19,83	+27,86	-16,01	-10,70
2014	3,25	0,64	4,64	5,28	+20,48	+93,40	+15,03	+20,97
2013	2,69	0,33	4,03	4,36	+15,68	-10,58	+11,89	+9,80
2012	2,33	0,37	3,60	3,97	-24,35	-52,97	-31,22	-34,05
2011	3,08	0,79	5,24	6,03	+2,70	-4,59	+35,50	+28,46
2010	3,00	0,82	3,87	4,69	+9,92	-4,35	+13,04	+9,55
2009	2,73	0,86	3,42	4,28	-24,00	-5,26	-32,55	-28,40
2008	3,59	0,91	5,07	5,98	+5,63	+5,56	+13,37	+12,11
2007	3,40	0,86	4,47	5,33	+15,39	+47,53	+18,30	+22,21
2006	2,94	0,58	3,78	4,37	-18,11	-30,99	-22,25	-23,55
2005	3,60	0,85	4,86	5,71	+20,20	-37,78	+24,81	+8,62
2004	2,99	1,36	3,90	5,26	-	-	-	-



Фиг. 2. Графика на плътността на аварийността на автомагистралите в България в периода 2004 – 2023 г.

Ако се разгледат периодите преди и след въвеждане на максимално разрешена скорост от 140 km/h (2004 – 2012 г. и 2013 – 2023 г.), ще се забележи, че абсолютните стойности при по-ниската скорост са по-ниски. Между 2004 г. и 2012 г. средната стойност на плътността на пострадалите е с 6 % по-ниска от средната стойност за периода 2013 – 2023 г. Особено впечатление правят първите години след регламентирането на 140 km/h, когато има драматично нарастване на плътността на ПТП, загинали и ранени.

2017	4.10	0.84	5.78	6.62	+17.58	+47.62	+14.29	+17.68
2016	3.49	0.57	5.05	5.63	+34.03	-30.00	+29.72	+19.36
2015	2.60	0.82	3.90	4.71	-19.83	+27.86	-16.01	-10.70
2014	3.25	0.64	4.64	5.28	+20.48	+93.40	+15.03	+20.97
2013	2.69	0.33	4.03	4.36	+15.68	-10.58	+11.89	+9.80

Фиг. 3. Плътност на аварийността за периода 2013 – 2015 г.

Показателят за тежест на аварийността е другият параметър, който ще бъде анализиран за периодите преди и след въвеждането на 140 km/h. Съгласно [3] се определя по формулата:

$$G = \frac{\text{Загинали} + \text{Ранени}}{\text{Брой ПТП}} - \text{показател за тежест пострадали};$$

$$G = \frac{\text{Загинали}}{\text{Брой ПТП}} - \text{показател за тежест загинали};$$

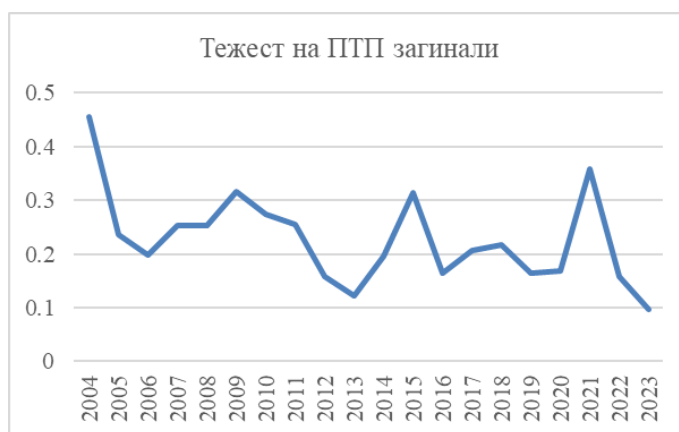
$$G = \frac{\text{Ранени}}{\text{Брой ПТП}} - \text{показател за тежест ранени}.$$

Данните за автомагистралите за периода 2004 г. – 2023 г. са следните:

Таблица 4. Показатели за тежест на автомагистралите в България в периода 2004 – 2023 г.

Година	Показател за тежест – АМ			Увеличение/намаление на показателя за тежест спрямо предходната година, %		
	Загинали	Ранени	Пострадали	Загинали	Ранени	Пострадали
2023	0,10	1,64	1,74	-38,59	+5,38	+1,32
2022	0,16	1,55	1,71	-55,85	+7,22	-5,29
2021	0,36	1,45	1,81	+112,24	-2,25	+9,47
2020	0,17	1,48	1,65	+2,95	-6,37	-5,49
2019	0,16	1,58	1,75	-24,11	-4,61	-6,86
2018	0,22	1,66	1,88	+5,07	+17,88	+16,24
2017	0,21	1,41	1,61	+25,55	-2,80	+0,08
2016	0,16	1,45	1,61	-47,77	-3,22	-10,94
2015	0,31	1,50	1,81	+59,48	+4,76	+11,39

2014	0,20	1,43	1,63	+60,53	-4,52	+0,41
2013	0,12	1,50	1,62	-22,70	-3,28	-5,08
2012	0,16	1,55	1,71	-37,83	-9,08	-12,83
2011	0,26	1,70	1,96	-7,09	+31,94	+25,09
2010	0,27	1,29	1,56	-12,98	+2,85	-0,34
2009	0,32	1,25	1,57	+24,65	-11,25	-5,79
2008	0,25	1,41	1,67	-0,07	+7,32	+6,13
2007	0,25	1,32	1,57	+27,86	+2,52	+5,91
2006	0,20	1,28	1,48	-15,73	-5,06	-6,64
2005	0,24	1,35	1,59	-48,24	+3,83	-9,63
2004	0,45	1,30	1,76	-	-	-



Фиг. 4. Графика на показател за тежест по отношение на загиналите на автомагистралите в България в периода 2004 – 2023 г.



Фиг. 5. Графика на показател за тежест по отношение на пострадалите на автомагистралите в България в периода 2004 – 2023 г.

Отново ще се разгледат периодите преди и след въвеждане на максимално разрешена скорост от 140 km/h (2004 – 2012 г. и 2013 – 2023 г.). Вижда се, че по отношение на загиналите има трайна тенденция на намаляване до 2012 г., след което графиката започва да расте. И тук, както при плътността, абсолютните стойности при по-ниската скорост са по-ниски, а между 2004 г. и 2012 г. средната стойност на тежестта по отношение на пострадалите е с 5 % по-ниска от средната стойност за периода 2013 – 2023 г. Както при плътността, особено впечатление правят първите години след регламентирането на 140 km/h, когато има драматично нарастване на тежестта на ПТП.

2017	0.21	1.41	1.61	+25.55	-2.80	+0.08
2016	0.16	1.45	1.61	-47.77	-3.22	-10.94
2015	0.31	1.50	1.81	+59.48	+4.76	+11.39
2014	0.20	1.43	1.63	+60.53	-4.52	+0.41
2013	0.12	1.50	1.62	-22.70	-3.28	-3.08

Фиг. 6. Показатели за тежест за периода 2014 – 2015 г.

Разгледаните в тази точка показатели говорят само едно – повишаването на максимално разрешената скорост на движение на леки автомобили по автомагистралите у нас води до повишаване на аварийността. С други думи казано, ако скоростта не беше увеличена до 140 km/h, по автомагистралите щеше да има по-малко пострадали от пътнотранспортни произшествия.

Ако се абстрахира моралната страна на проблема с жертвите и ранените по пътищата и се погледнат щетите от ПТП от гледна точка на обществените финансови загуби, ще заключим, че те са стряскащо високи. В своята разработка за оценка на външните разходи от ПТП [6] извежда следните цифри:

Таблица 5. Външни разходи от ПТП

Видове ПТП	Разходи за загуба на работоспособност и на човешки живот, евро	Загуби на продукция, евро	Медицински разходи, евро	Административни разходи, евро	Общи външни разходи за едно пострадало лице при ПТП, евро
Загинали	1 942 476	221 332	1 667	1 169	2 166 645
Тежки наранявания	284 717	14 734	5 133	804	305 387
Леки наранявания	21 901	874	442	345	23 562

Съгласно таблица 5 обществените загуби от ПТП на автомагистрала за последните три години е над 750 милиона лева.

За да бъде представена най-обективна оценка за скоростните режими, ще се разгледа законовото им регламентиране през призмата на административно-наказателната дейност.

5. Колко в действителност е максимално разрешената скорост на движение по автомагистралите (и не само) у нас?

Предвид казаното дотук този въпрос изглежда излишен или най-малкото риторичен. Винаги има едно „но“ и то се крие в административно-наказателните разпоредби на Закона за движението по пътищата. За да има контрол върху определено изискване на закона, следва да има предвидена санкция за неспазването му. В чл. 182, ал. 1, 2 и 3 от Закона за движението по пътищата е регламентирано следното:

(1) Водач, който превиши разрешената максимална скорост в населено място, се наказва, както следва:

1. за превишаване с 10 km/h – с глоба 20 лв.;

(2) Водач, който превиши разрешената скорост извън населено място, се наказва, както следва:

1. за превишаване с 10 km/h – с глоба 20 лв.;

(3) Водач на моторно превозно средство за обществен превоз на пътници и опасни товари, който превиши разрешената скорост, се наказва, както следва:

1. за превишаване с 10 km/h – с глоба 20 лв.

На пръв поглед нищо особено – за определени нарушения е предвидена глоба. Ето го и споменатото „но“ – ключовият предлог „с“. Така написани, тези алинеи означават, че за превишение на скоростта на движение от 1 km/h до 9 km/h няма предвидена глоба. Тази правна регламентация е от месец юни 2007 г. Съгласно [7] становището на Министерството на вътрешните работи относно превишението с 1 – 9 km/h е:

„Обществената опасност на визираните нарушения е ниска, а също така е възможно непреднамерено отклонение в ниски граници“.

От настоящата разработка е видно колко е важен за безопасността всеки километър от скоростта на движение и че е редно да има санкции и за по-ниските ѝ превишения. На практика в настоящия момент (при регламентирана скорост от 140 km/h) на автомагистрала, ако километражът на автомобила показва 160 km/h, то глоба няма как да бъде наложена. Това е така, защото към 140 се прибавят 9 km/h, неподлежащи на санкция, добавят се 5 km/h от грешката на контролните уреди на МВР, чиято грешка се изчислява в полза на водача и на последно място се прибавят поне 6 km/h от факта, че километражите на автомобилите винаги показват по-високи стойности от тези на стандартизираните уреди. Разбира се, цитираната алинея важи за всички видове пътища. Т.е. в действителност максимално разрешените скорости на движение у нас са следните:

Таблица 6

Пътно превозно средство от:	Населено място	Извън населено място	Автомагистрала	Скоростен път
Категория А	59	89	109	99
Категория В	59	99	149	129
Категории С, D	59	89	109	99
Категории В+Е, С+Е, D+Е	59	79	109	99
Категории Т	59	59	-	-
Категория М	54	54	-	-
Самоходни машини	49	49	-	-

Представените факти стимулират чувството за безнаказаност у водачите, които системно нарушават скоростните режими по всички видове пътища, което от своя страна неминуемо се отразява на цифрите от черната статистика за пътнотранспортните произшествия и пострадалите от тях.

6. Заключение

Безопасността на движението по пътищата е комплекс от сложни взаимовръзки между много и различни по своята същност елементи. Всяка промяна в някой от тях води до промяна на останалите, а оттам и промяна в статистиката за пътнотранспортните произшествия, загиналите и ранените. Ето защо е изключително важно всички действия, които се предприемат по отношение на безопасността, да бъдат подробно анализирани и едва след това да бъдат взети необходимите решения. Необоснованото повишаване на скоростта по автомагистралите през 2012 г. има ясно изразен негативен ефект, вследствие на който се наблюдава повишение на пострадалите от инциденти по нашите автомагистрала. Това е ясно изразено още в първите години след промяната.

Поради всичко изложено в настоящата разработка, предложението за намаляване на максимално допустимата скорост на движение на леки автомобили по автомагистрала е правилно и следва да бъде прието при разглеждането му от Народното събрание. Не само това, редно е да бъде обмислено и дискутирано по-сериозно намаление на скоростта на 120 km/h, предвид още по-добрите показатели на безопасността при тази скорост на движение.

Не на последно място е необходимо да бъдат предприети мерки по изменение на чл. 182, ал. 1, т. 1, ал. 2, т. 1 и ал. 3, т. 1 от Закона за движението по пътищата, където думите „с 10 km/h“ да се заменят с думите „до 10 km/h“, за да бъде повлияно на нарушителите на скоростните режими и да не се допуска толеранс спрямо тяхното неправомерно поведение.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Cameron, M. H., Elvik, R. Nilsson's Power Model connecting speed and road trauma: Does it apply on urban roads?* Monash University, Institute of Transport Economics, Norway.
2. *Elvik, R., Christensen, P., Amundsen, A.* Speed and road accidents: An evaluation of the Power Model. Transportøkonomisk Institutt.
3. *Milanov, R.* Osnovi na patnata bezopasnost. UASG, 2012 g.
4. www.mvr.bg, poseten na 24.04.2024 g.
5. www.api.bg, poseten na 25.04.2024 g.
6. *Nikolova, H.* Finansovi zagubi na obshtestvoto ot PTP. Razhodi li sa investiciite v patna bezopasnost? Deveta godishna konferenciya na tema Bezopasna patna infrastruktura.
7. Spravka za otrazyavane na stanovishtata, polucheni sled provedeno obshtestveno obszhdane, v izpalnenie na chl. 26 ot Zakona za normativnite aktove, na proekt na Zakon za izmenenie i dopalnenie (ZID) na Zakona za dvizhenieto po patishtata (ZDvP).

ON THE SPEED LIMIT ON HIGHWAYS IN THE REPUBLIC OF BULGARIA

I. Tabakov¹

Keywords: speed, highways, traffic accidents, homogeneity, accident rate

ABSTRACT

The purpose of the present study is to assess the effect of the change in the speed limit of passenger cars on the highways in the Republic of Bulgaria. Global indicators are considered that are comprehensive enough for responsible administrations to make an informed decision to change the speed limit. Calculations of traffic accident density and severity indicators show the negative effect of high speed on motorways.

¹ Ivan Tabakov, Dr. Eng., “Proektantsko Byuro Tabakovi” EOOD, e-mail: ivan.tabakov@tabakovi.com

