

ИНДЕКС ЗА БЕЗОПАСНО ШОФИРАНЕ, 2019



SAFE DRIVE INDEX



ДОКЛАД

СПЕЦИФИКИ В ПОВЕДЕНИЕТО НА БЪЛГАРСКИТЕ ВОДАЧИ
ОКТОМВРИ, 2019 Г.

Организатор на проекта



SDI ЗАСТРАХОВАТЕЛЕН БРОКЕР, <http://www.sdi.bg>

Партньори на проекта



МИНИСТЕРСТВО НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ



МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА



МИНИСТЕРСТВО НА ОБРАЗОВАНИЕТО И НАУКАТА



ДЪРЖАВНА АГЕНЦИЯ „БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА“



ДРУЖЕСТВО НА ПСИХОЛОЗИТЕ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ



С МЕДИЙНАТА ПОДДРЕПА НА НОВА БРОУДКАСТИНГ ГРУП

Благодарности

Разработката на доклада е осъществена с активното съдействие на отдел „Пътна полиция“ към Главна дирекция „Национална полиция“ при Министерството на вътрешните работи

Екипът отправя специални благодарности на:

- Ангел Попов, заместник-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията
- Малина Крумова, председател на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“
- Бойко Рановски, изпълнителен директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“
- Полицейски инспектор Мария Ботева, отдел „Пътна полиция“, Главна дирекция „Национална полиция“, МВР
- Пламен Димитров, председател на Управителния съвет на Дружеството на психолозите в РБ

Автор на доклада



ЕКИП НА ИЗСЛЕДОВАТЕЛСКА И КОНСУЛТАНТСКА АГЕНЦИЯ ЕКСПЛИКА, <https://explica.bg/>

Комуникационна агенция



APRA PORTER NOVELLI, <https://apraagency.com>

Правна информация

Настоящият доклад е собственост на „Ес Ди Ай Груп“ ООД и е защитен с авторско право. Екипите на „Ес Ди Ай Груп“ ООД и „Експлика“ ООД не носят каквато и да е морална или правна отговорност за евентуалните последици от използването на съдържащите се в настоящия документ данни.

Докладът не е предназначен за продажба. Възпроизвеждането е разрешено, при условие че е посочен източникът.

Препоръчана форма на цитиране: SDI Застрахователен брокер, „SDIndex – Индекс за безопасно шофиране, 2019: специфики в поведението на българските водачи“, 2019 г., www.sdindex.bg

© „Ес Ди Ай Груп“ ООД, 2019

УВАЖАЕМИ ПРИЯТЕЛИ И КОЛЕГИ,

С огромно лично задоволство и професионална гордост представям пред Вас доклада от второто издание на проекта „SDIndex – Индекс за безопасно шофиране, 2019: специфики на поведението на българските водачи“, разработен с подкрепата на SDI. Само за две години от съществуването на SDIndex успяхме да постигнем реални резултати и въздействие, които в началото ни изглеждаха почти невъзможни. Ще се опитам накратко да обобща причините за позитивната емоция, свързана с проекта и да Ви приобща към нея.



На първо място, през 2019 г., SDIndex доказва, че безопасността по пътищата е значима тема за цялото общество – в проучването, което за пръв път проведохме изцяло онлайн, се включиха над 56 хиляди души – безпрецедентно високо участие в подобен изследователски проект. Получените резултати позволяват да се направят много точни рискови профили на шофьорите и да се работи целенасочено за намаляване на съответните рискови поведения. Освен това, големият интерес към собствения рисков елемент в поведението зад волана на всеки участник в проучването, ни кара да допуснем, че заедно сме допринесли за повече разум и толерантност на пътя.

На второ място, в SDIndex 2019 за пръв път включихме специализиран изследователски модул за рисковете при водачите на камиони и автобуси. За пръв път в България сред тези водачи, поставени под ежедневно и комплексно напрежение, се провежда изследване на рисковите фактори в поведението на пътя. Резултатите се приемат изключително сериозно от всички институции и ще бъдат използвани в актуализирането на политиките в повишаването на безопасността в сектора на пътническите и товарни превози.

На трето място, сред нашите партньори през 2019 г. приветствахме Държавната агенция „Безопасност на движението по пътищата“ (ДАБДП) – новоучреден специализиран орган, който има мисията да координира политиките и усилията за повишаване на пътната безопасност. Наскоро ДАБДП публикува първия „Доклад за състоянието на безопасността на движението по пътищата в Република България“ – важен и основополагащ документ, определящ насоките на сътрудничеството на всички заинтересовани страни по темата за пътната безопасност. За нас е чест и привилегия да бъдем част от една нарастваща група хора и организации, които работят за реална промяна в състоянието на пътната безопасност.

В доклада SDIndex 2019 задълбочихме анализа по темата за рисковото поведение на шофьорите, като с това осигуряваме на експертите и професионалистите много материал за създаване на нови мерки за намаляване на произшествията, агресията, ранените и жертвите по пътищата.

Бих желал да изкажа своята искрена благодарност и към останалите партньори в проекта SDIndex – Министерството на вътрешните работи, Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Министерството на образованието и науката и Дружеството на психолозите в Република България. Благодаря и на останалата част от екипа – изследователска и консултантска агенция Explica и ПР агенция APRA/Porter Novelli. С пълно убеждение мога да кажа, че с всеки изминал ден се чувстваме все по-силен отбор с още по-голяма мотивация за позитивна промяна!

С най-искрени пожелания за здраве, безопасни и безаварийни пътувания,

Ясен Христов,

Управител, SDI Застрахователен брокер

СЪДЪРЖАНИЕ

РЕЗЮМЕ	5
ВЪВЕДЕНИЕ	14
SDINDEX – SAFE DRIVE INDEX	17
ЧОВЕШКИТЕ ГРЕШКИ	19
Процес на обработка на информацията	20
Грешките в процеса на обработка на информация	21
Видове грешки	22
Управление на грешките	22
БЪЛГАРСКИТЕ ВОДАЧИ	23
Обща информация	23
Профили на участниците в движението по пътищата	25
Специфики на нарушителите	26
НАЦИОНАЛЕН SDINDEX	29
Обобщени резултати	29
Водачи с високорисково поведение	31
Водачи с нискорисково поведение	34
ОТКЛОНЕНИЯ В ПОВЕДЕНИЕТО	35
Най-често срещани грешки	36
Поведение на водачите на леки и лекотоварни автомобили	38
Поведение на водачите на автобуси и камиони	40
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	43
ПРИЛОЖЕНИЕ 1. РЕЗУЛТАТИ	44

РЕЗЮМЕ

Всички източници са цитирани в основния текст на доклада.

Контекст

Смъртността и нараняванията вследствие на пътнотранспортни произшествия (ПТП) остават сериозен проблем на глобално ниво, а актуалните тенденции показват, че това няма да се промени в обозримо бъдеще. Според годишния доклад на Световната здравна организация (СЗО) за пътната безопасност „Global Status Report on Road Safety 2018“ **броят на загиналите в пътнотранспортни произшествия в световен мащаб продължава да се увеличава, достигайки 1.35 млн. души.**



В сравнение със ситуацията в световен мащаб, Европа се справя сравнително добре, благодарение на решителните действия на Европейския съюз (ЕС), както и на действията на национално, регионално и местно ниво. **Въпреки това, броят на загиналите по пътищата на ЕС през 2018 г. е 25 100 души, а около 135 000 души са сериозно ранени.** Европейската комисия (ЕК) определя това като неприемлива и ненужна човешка и социална цена за мобилността. В парично изражение само годишните разходи за пътни катастрофи в ЕС са оценени на около 280 милиарда евро или около 2% от БВП.

България също участва активно в борбата за намаляване на жертвите и ранените в пътни инциденти. Приета е Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г. С решение на Министерския съвет от началото на 2019 г. е приет **интегриран подход „Безопасна система с визия нула загинали и тежко ранени“**, а 2019 е обявена за година на активна работа по опазване живота и здравето на участниците в движението под мотото „Пази семейството си на пътя“. С решението са одобрени и спешни мерки за ограничаване на пътнотранспортния травматизъм до 2020 г.

България все още е далеч от поставените цели – по данни на отдел „Пътна полиция“ към Главна дирекция „Национална полиция“ при Министерството на вътрешните работи (МВР), **през 2018 г. в страната са регистрирани 6684 тежки пътнотранспортни произшествия, при които са загинали 611 и са ранени 8466 души.** С тези стойности България и през 2018 г., както и през 2017 г., запазва второто си място в ЕС по брой жертви на ПТП на милион жители – 88, изпреварвана от Румъния с 96 души, при средно за ЕС – 49 души.

За проекта SDIndex

Според доклад на Европейската комисия 95% от ПТП включват в някаква степен човешка грешка, а 75% от инцидентите се дължат единствено на човешка грешка. Тези данни се потвърждават и от статистиката на България – в разпределението на тежките произшествия по причини през 2018 г. **най-висок дял продължават да заемат инциденти, които вероятно са настъпили поради нарушения на водачите – 97% от всички ПТП и 97% от всички загинали.**

Макар поведението на участниците в движението да се възприема като ключов компонент на безопасността, у нас досега няма регулярни мащабни проучвания, свързани с **поведението на водачите.** Наличните документи са съсредоточени най-вече върху анализа на причините за настъпването на инцидентите и резултатите от тях чрез измерване на пътния травматизъм.

Индексът за безопасно шофиране (SDIndex/Safe Drive Index) е първото целенасочено, регулярно проучване в България, фокусирано върху неизследван досега компонент от пътната безопасност – поведението на водачите като участници в движението.

SDIndex представлява обобщена самооценка на поведението и реакциите на пътя в рутинни и рискови ситуации, по скала от 0 до 100, където с 0 се измерва най-високорисковото поведение, а със 100 – най-нискорисковото.

В основата на Индекса е **DBQ (Driving Behavior Questionnaire)** – международно признат инструмент за анализ на поведението при шофиране. Индексът е **обвързан с българската реалност** чрез статистиката за пътнотранспортните произшествия по причини/вина на водача на отдел „Пътна полиция“ за последната завършена година, за която има данни.

За целите на първото издание на SDIndex през 2018 г. бяха изследвани 1000 активни водачи на леки и лекотоварни автомобили. Беше разработена и **съкратена, онлайн версия на въпросника за водачи на леки и лекотоварни автомобили – SDIndex Quiz**, чиято цел беше да разшири обхвата на проекта „Индекс за безопасно шофиране“, като даде възможност на всеки водач да провери доколко безопасно е поведението му на пътя. SDIndex Quiz беше попълнен от **45 797 души**, което го превърна в най-голямото изследване на поведението на водачите, провеждано някога в България.

През 2019 г. наблюдението и оценката на поведението на водачите на леки и лекотоварни автомобили продължава с **пълната версия на DBQ (50 ситуации)**, но е **проведено изцяло онлайн**. Тази година проектът е разширен и с друга **ключова категория участници в движението по пътищата – водачите на автобуси и камиони**. За оценка на поведението им е използвана пълната версия на DBQ за водачи на камиони и автобуси в адаптирана за България версия. Въпросникът е **базиран на швейцарския опит в тази насока и включва 40 ситуации**, социално-демографски и други характеристики на водачите и превозните средства.

Проектът „Индекс за безопасно шофиране“ привлече огромен интерес и през 2019 г. Само за периода 15.05-30.06.2019 са попълнени 56 649 въпросника, от които **35 282 от водачи на леки и лекотоварни автомобили** (пълна версия на въпросника, 50 ситуации), а **1 027 – от водачи на камиони и автобуси** (пълна версия на въпросника, 40 ситуации). Останалите участници в изследването са попълнили SDIndex Quiz.

Човешките грешки и тяхното управление

SDIndex е инструмент за измерване и оценка на човешките грешки – случаи, в които **планираната последователност от умствени или физически действия не постига очаквания резултат**. Грешките възникват в процеса на обработка на информацията – процес на получаване, анализ и интерпретация на данни (физически стимули) от заобикалящата среда, осъществяван непрекъснато и несъзнателно от всеки човек, на базата на който се вземат решения и се предприемат действия.

В концепцията на DBQ са заложили **три типа грешки при шофиране: пропуски** – действия, които не се случват както са планирани, или са резултат от разсеяност или невъзможност водачът да си спомни нещо; **грешки** – действия в резултат от непознаване на правилата, липса на умения или познания или неправилно възприемане на ситуацията; **нарушения** – неволно или умишлено нарушаване на законовите правила.

Изследванията на човешките грешки при шофиране стигат до заключението, че те са **неизбежни**, а **огромното и настойчиво непостоянство в действията на хората в движението по пътищата ги прави критичен проблем на сигурността**. Човешките същества обаче не са механичен компонент, който може да бъде програмиран да взема обективни, правилни и последователни решения във всички ситуации. Това **налага възприемането на нови политики и подходи в управлението на пътната безопасност**.

„Безопасна система (Визия нула)“ **отчита природата на човешките грешки и предлага преход от традиционните политики за пътна безопасност към нов подход, изискващ разбиране и**

управление на комплексното и динамично взаимодействие между скоростта, превозните средства, пътната инфраструктура и поведението на участниците в движението по пътищата.

Характеристики на българските водачи

Изданието на SDIndex от 2019 г. обхваща **две групи участници в движението по пътищата – водачите на леки и лекотоварни автомобили и водачите на камиони и автобуси**. Те имат различни характеристики, които предопределят поведението им на пътя.



По българските пътища има почти **2.8 млн. шофьори на възраст 18-75 г., управляващи леки и лекотоварни автомобили**. Както и през 2018 г., полът и възрастта са сред основните демографски признаци, които предопределят различията в стиловете на шофиране и в управляваните автомобили, затова е важно да се отбележи, че съотношението между мъже и жени в тази група е 2:1 или 1.8 млн. мъже към 1.0 млн. жени. 82% са на възраст до 59 години, а 37% - до 39 г.

39% от водачите на леки и лекотоварни автомобили изминават под 10 хил. км на година, а всеки трети – между 11 и 20 хил. км годишно. Средногодишният пробег е около 20 хил. км. 66% имат повече от 10 години стаж зад волана.

Делът на санкционирани сред водачите на лекотоварни автомобили е значително по-висок от този сред шофьорите на леки автомобили – съответно 64% към 48%. Шофьорите на лекотоварни автомобили участват по-често и в ПТП, предизвикани по тяхна вина, както и в инциденти, за които е виновен другият водач.



По информация на МВР, отдел „Пътна полиция“, към **31.05.2019 г. в страната има 740 хил. водачи, притежаващи максимални категории C, CE, D и DE**. От участвалите в изследването водачите на автобуси са 15%, останалите 85% шофират камиони. 96% от водачите на камиони и автобуси са мъже. 95% са на възраст до 59 г., а 59% - до 44 г.

79% от представителите на групата имат над 10 години стаж зад волана. 2/3 изминават над 100 хил. км годишно. Средногодишният им пробег е малко под 100 хил. км. Повече от половината (51%) посочват, че среднодневната им заетост е между 8 и 12 часа.

По 9% от водачите на автобуси и камиони декларират участие в произшествие, при което се налага присъствие на „Пътна полиция“ или „Автомобилна администрация“.

Специфики на нарушителите

Проучването от 2019 г. дава възможност, заради големия размер на извадките, анализът на нарушителите да бъде задълбочен и насочен към **конкретна, високорискова група водачи – тази на участниците в пътни инциденти**.



Данните показват, че **почти половината от шофьорите на леки и лекотоварни автомобили у нас (общо над 1.3 млн. водачи) са били санкционирани поне веднъж през последните 12 месеца**. Най-често срещаните нарушения остават превишаването на скоростта и неправилното спиране/паркиране. 13% са участвали в ПТП, без да имат вина за това, а 4% са глобени/изтърпели са наказание за ПТП по тяхна вина. В стойност – **общо 475 хил. водачи**.

Профилът на участниците в пътни инциденти от тази група е много сходен с този на нарушителите като цяло, идентифициран в предходното проучване. Това означава, че **всеки нарушител, независимо по какъв начин нарушава правилата, автоматично може да бъде причислен към водачите с рисково поведение на пътя.**

С голям брой санкции годишно и по-често участие в инциденти изпъква **групата на водачите с мощни и нови автомобили.** Тъй като те са високорискови участници в движението по пътищата, е необходимо, в допълнение към наказателните мерки, да бъдат предвидени и други – напр. съвместни инициативи и партньорства от страна на МВР с дистрибуторите на основните марки автомобили за насърчаване на толерантността на пътя и безопасното шофиране сред клиентите на нови автомобили и автомобили до 5 г.



9% (~65 хил. водачи) са участвали в произшествие, при което се налага присъствие на Пътна полиция или „Автомобилна администрация“.

Проучването от 2019 г. категорично доказва, че **претоварването води до тежки пътно-транспортни произшествия** – 16% от работещите над 60 часа седмично водачи на автобуси и камиони са участвали в такива инциденти през последните 12 месеца, в сравнение с два пъти по-малък дял (8%) сред работещите между 8 и 12 часа дневно. Това наблюдение се потвърждава и от данни на Европейската комисия, според които умората е фактор при около 20% от катастрофите с участието на тежкотоварни автомобили.

Водачите на автобуси и камиони, които признават, че понякога **не спазват особено точно графика/разписанието за движение и графика за почивка**, също така участват два пъти по-често в инциденти в сравнение с колегите си, които стриктно спазват правилата.

Високорискови по отношение на участие в пътни инциденти са **младите (на възраст), неопитните (с малък шофьорски стаж) и/или нискообразованите водачи (основно образование).** Рискът при тези водачи е в пъти по-висок от риска при останалите представители на групата на водачите на автобуси и камиони. Това е ясен сигнал, че са необходими промени по отношение на изискванията за професионалните водачи като въвеждане на минимален шофьорски стаж (напр. над 3 години) и образователен ценз (средно образование).

Национален SDIndex

Резултатите от изследването сред над 35 000 лица над 18 г., управляващи леки и лекотоварни автомобили, и сред над 1000 шофьори на автобуси и камиони, както и през 2018 г. показват, че **българският шофьор, независимо какво превозно средство управлява, е категоричен в мнението си, че шофира безопасно** – стойностите на SDIndex и за 2019 г. на национално ниво са близки до максимума на скалата – 88.0 за групата на леките и лекотоварните автомобили (при 89.6 за 2018 г.) и 83.3 за групата на автобусите и камионите.

През 2019 г. групите на водачите на леки и лекотоварни автомобили с индекс над 90 (попадали са рядко в 7-8 от 50-те ситуации в последните 12 месеца) и на тези с по-рисково поведение – индекс между 74 и 90, са почти изравнени – съответно 48% и 47% от водачите или около 1.3 млн. души във всяка група. Още 5% (около 140 хил. души) са с нисък индекс на безопасно шофиране – под 74, т.е. с високорисково поведение на пътя.

Водачите на автобуси и камиони се определят като по-високорискови, в сравнение с шофьорите на леки и лекотоварни автомобили. При тях групата с най-нисък индекс на безопасно шофиране достига до 16% (около 118 хил. водачи), а тези с индекс над 90 са 30% (около 226 хил. водачи).

Високите стойности на SDIndex и в двете групи показват високо самочувствие и висока самооценка на капацитета за правилна реакция при рискова ситуация. Водачите са склонни да търсят вината за ситуациите на пътя най-вече сред останалите участници в движението – 96% от шофьорите на леки и лекотоварни автомобили и 94% от шофьорите на автобуси и камиони се определят като по-скоро нискорискови водачи, но съответно 58% от първите и 39% от вторите смятат, че другите водачи са носителите на риска.

Наблюдава се цялостно възприемане на средата **на шофиране като високорискова и „нагаждане“ на собственото поведение към тази среда.** Шофирането от типа „щом другите правят това, защо да не го правя и аз“ създава порочен кръг, в който водачите се надпреварват да предизвикват опасни ситуации. Необходимо е да се търсят възможности за промяна на цялостното усещане за себе си и „другия“ на пътя и **замяна на състезателното взаимодействие с отношение на партньорство с останалите участници в движението.**

Водачи с високорисково поведение



Шофьорите на леки и лекотоварни автомобили с индекс под 74 (5% от всички, около 140 хил. души) **често влизат в рискови ситуации.** През последните 12 месеца общо 70% са били санкционирани по някакъв повод, всеки пети е имал пътен инцидент, за който не носи вина, а 11% са били глобявани или са изтърпявали наказание за ПТП вследствие на собствена грешка. Поведението им представлява комбинация от агресивно и високоскоростно шофиране, „гарнирана“ с разсеяност и в някои случаи – недостатъчно умения. За себе си казват, че им липсват толерантност, спокойствие и търпение.

Високорисковото шофиране е по-характерно за мъжете, но не е единствено тяхна привилегия. По-често се случва на по-младите, софиянциите, собствениците на BMW, Audi, Mercedes или Alfa Romeo, управляващите по-нови и по-мощни автомобили, както и на хората, които всеки ден са зад волана. Тези водачи изминават средно 30 хил. км годишно.



И в тази група се наблюдава **статистическа зависимост между степента на риск в поведението и участието в пътни инциденти.** Делът на водачите, претърпели произшествие, в което се е наложила намеса на „Пътна полиция“ или „Автомобилна администрация“, е 16% в групата с високорисково поведение (индекс под 74) и между 2 и 3 пъти по-нисък в групите с по-нискорисково шофиране.

Рисковете, които предизвикват тези водачи, са резултат от комбинация от два типа нарушения – превишаване на скоростта и отнемането на предимство на други участници в движението. Те също казват за себе си, че им липсват толерантност, спокойствие и търпение, както и склонност да спазват графика за движение и почивка.

Голяма част от професионалните шофьори възприемат средата като враждебна спрямо тях и отвърщат на тази враждебност, създавайки допълнително напрежение на пътя.

Средногодишният пробег на високорисковите водачи е по-голям от тези в останалите групи – **112 хил. км.** – с около 15 хил. км повече отколкото групите с индекс над 74. Големият пробег е пряко свързан с удълженото работно време – 27% от водачите в тази група се трудят над 60 часа седмично, което отново показва, че **претоварването е значим рисков фактор сред професионалните шофьори.**

Половината от водачите с високорисково поведение са на възраст до 39 г. при 37% сред шофьорите с индекс 74-90 и 31% в групата с индекс над 90.

Водачи с нискорисково поведение



Шофьорите в тази група са с образцово поведение на пътя. Делът на санкционираните сред тях последните 12 месеца, макар и относително висок сам по себе си, е значително по-нисък, в сравнение с останалите групи – 39%. Едва 2% са участвали в пътен инцидент по тяхна вина, а 10% - в ПТП, за което нямат вина. Те са спокойни, търпеливи и разумни. Могат да окажат първа помощ в случай на произшествие, реагират адекватно и умеят да предвиждат рискови ситуации, възникващи няколко превозни средства напред.

48% от нискорисковите водачи са със стаж над 20 г. Средната им възраст е малко по-висока - 46 г., а делът на хората до 39 г. малко по-нисък, отколкото в останалите групи – 36% (71% сред водачите с индекс под 74). В тази група няма статистически значими различия по пол – и мъжете, и жените шофират нискорисково.



Тези водачи също са пример за своите колеги – те шофират, спазвайки правилата за движение по пътищата. При тях инцидентите са значително по-малко. Те са по-малко склонни от останалите групи да търсят вината у другите и допускат значително по-малко грешки от водачите в останалите групи. Най-често срещаното „прегрешение“ е разговорът с пътници и колеги по време на шофиране (11% при 81% в групата с индекс под 74). Съзнателното превишаване на скоростта, независимо по каква причина, се случва често само на 1% от нискорисковите водачи. Те са уравновесени и спокойни на пътя. Могат да окажат първа помощ в случай на произшествие, реагират адекватно и умеят да предвиждат рискови ситуации, възникващи няколко превозни средства напред.

Средният годишен пробег в тази група е **около 98 хил. км.** Показателно обаче е, че едва 7% надхвърлят допустимите 56 часа седмично зад волана.

Всеки трети водач в тази група е на възраст до 39 г. при 50% сред шофьорите с индекс под 74 и 37% в групата с индекс 74-90.

Основни отклонения в поведението

Множество изследвания, включително докладът за състоянието на безопасността на движението по пътищата в Република България, изготвен от Държавна агенция „Пътна безопасност“ посочват, че **изследването на факторите, влияещи върху травматизма, е важен аспект в управлението на безопасността на движението по пътищата, а ключов сред тези фактори е поведението на участниците в движението.**

Най-често срещани грешки



Основните грешки в поведението на водачите на леки и лекотоварни автомобили са:

- неволно движение с по-висока от разрешената скорост (поне веднъж през последните 12 месеца – 91%);
- шофиране „с половин око“ към пътя, докато се извършва друга дейност (73%);
- рязко натискане на спирачките за избягване на сблъсък, защото водачът е забелязал късно, че превозното средство отпред е намалило скоростта (71%);
- неправилно планиране на маршрута и попадане в задръстване (69%);
- потегляне, без да е освободена ръчната спирачка (68%).

Данните, както и през 2018 г., показват проблеми в поведението на водачите на леки и лекотоварни автомобили, носещи висока степен на риск както за самия водач, така и за останалите участници в движението по пътищата. Сред тях **най-съществените са пренебрегването на ограниченията за скорост и разсейването по време на шофиране.**



Рисковите ситуации, в които са попадали най-голям дял водачи на автобуси и камиони, са:

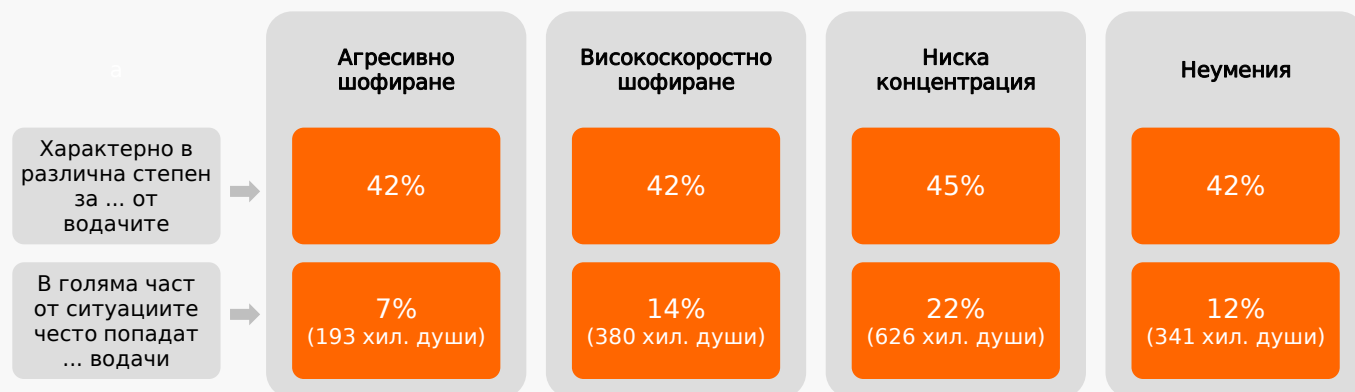
- разговор с пътници/колеги по време на шофиране (поне веднъж през последните 12 месеца – 92%);
- съзнателно превишаване на ограничението на скоростта или когато няма интензивен трафик (85%), или с цел наваксване/избягване на закъснение (80%), или с цел движение заедно с трафика (77%);
- ускоряване преди светофара, „гонейки“ зелен/жълт сигнал (76%);
- шофиране „с половин око“ към пътя, докато се извършва друга дейност (74%);

И в тази група, както при водачите на леки и лекотоварни автомобили, **основни проблеми са пренебрегването на ограниченията за скорост и разсейването.**

Поведение на водачите на леки и лекотоварни автомобили

Факторният анализ на база на данните от актуалното проучване, показва **шест категории отклонения в поведението при шофиране – както и през 2018 г., агресия, висока скорост и ниска концентрация (в три групи подфактори), но и нова, ключова категория – неумения** (фиг.1). В този доклад акцентът е поставен върху недостатъчните умения.

Фигура 1. Категории отклонения в поведението, обобщение 2019 г.



Източник: проучване, 2019 г.

Неуменията са ключов проблем при шофирането и предпоставка за множество пътни инциденти. Водачите в тази категория попадат по-често от останалите в рискови ситуации вследствие на лоша преценка.

Повече водачи с дефицити в познанията и уменията има в групите с по-нисък SDIndex – под 90 и особено под 74, които в допълнение шофират агресивно и с превишена скорост. Тези водачи **нямат ясно изразени демографски характеристики** – срещат се и сред мъжете, и сред жените, както и в почти всички възрастови групи, но най-вече сред водачите над 69 г. Много често могат да бъдат открити сред шофьорите с основно образование.

Такива водачи има **сред управляващите много скъпи и нови или много стари автомобили**, сред определящите себе си като крайно рискови, както и сред шофьорите, които смятат, че имат малко или никакви умения за адекватна реакция и предвиждане на опасни ситуации на пътя.

Дефицитите сред водачите по отношение на познанията и уменията за шофиране показват пропуски в теоретичното и практическото им обучение. В резултат по българските пътища се движат лица, които са носители на висок риск за себе си и за всички останали участници в движението. Необходими са спешни мерки.

Поведение на водачите на автобуси и камиони

Отново чрез факторен анализ са идентифицирани **четири големи категории отклонения в поведението при шофиране – отнемане на предимство, скорост, несигурност и неумения, неподчинение на правилата**, всяка от които носи значителен риск.

Категорията с най-голямо значение е **отнемането на предимство**. Тя представлява комбинация от грешки и нарушения (според класификацията на проф. Ризън). Този тип отклонения в поведението са **характерни в различна степен за 39% от професионалните водачи. Тези, които попадат често в голяма част от изброените ситуации, са около 8% (приблизително 56 хил. души).**

Тук попадат шофьори със стаж до 3 години, по-възрастни водачи (над 55 г.); водачи с основно образование; тези, които се определят като крайно рискови; шофьори, които оценяват като много слаби възможностите си да предвидят и да преценят адекватно рискова ситуация на пътя; тези, на които им липсва търпение при забавяне и спокойствие при задръстване, както и тези, които са не проявяват толерантност към неуменията на останалите и обикновено не отстъпват на колеги-шофьори; работещите над 60 часа седмично; участвалите в два и повече пътни инцидента с намесата на „Пътна полиция“/„Автомобилна администрация“ в последните 12 месеца.

Втората основна категория отклонения в поведението е свързана със скоростта. Водачите в тази категория допускат грешки и умишлени нарушения (според класификацията на Ризън). Този тип отклонения в поведението са **характерни в различна степен за 39% от професионалните водачи. Тези, които попадат често в голяма част от изброените ситуации, са около 15% (приблизително 112 хил. души).**

Тук попадат водачи с годишен пробег между 100 и 200 хил. км, т.е. над средния за групата, шофьори със стаж между 4 и 10 години, при които вече има натрупана увереност в собствените умения, водачите до 34 г., шофьорите с основно образование, водачите, които оценяват като много слаби възможностите си да предвидят и да преценят адекватно рискова ситуация на пътя, тези, на които им липсва търпение при забавяне и спокойствие при задръстване, както и тези, които са нетолерантни към неуменията на останалите и обикновено не отстъпват на колеги-шофьори, водачите със заетост над 60 часа седмично, участвалите в пътни инциденти в последните 12 месеца. Техният SDIndex обикновено също е под 74, т.е. поведението им като цяло е високорисково.

Третата категория отклонения в поведението на професионалните водачи е **комбинация между несигурност и недостатъчно умения**. Водачите в тази категория допускат пропуски и грешки (според класификацията на Ризън). Този тип отклонения в поведението са **характерни в различна степен за 44% от професионалните водачи. Тези, които попадат често в голяма част от изброените ситуации, са около 14% (приблизително 100 хил. души).**

Това са водачи с годишен пробег под средния за групата и със стаж до 3 години; по-възрастни (над 55 г.); с основно образование; тези, които се определят като крайно рискови; водачите, които оценяват като много слаби възможностите си да предвидят и да преценят адекватно рискова ситуация на пътя; участвалите в два и повече пътни инцидента с намесата на „Пътна полиция“/„Автомобилна администрация“ в последните 12 месеца; водачите с индекс под 74, но и шофьорите с индекс между 74 и 90.

Данните показват, че има голям дял професионални водачи с пропуски по отношение на теорията и практиката на шофиране. Сигнал за това са най-вече дефицитите при младите водачи.

И в тази група, както и при водачите на леки и лекотоварни автомобили, шофьорите с по-ниско образование срещат повече проблеми от останалите. Това потвърждава хипотезата, че е необходимо повишаване на образователните изисквания.

Последната група отклонения са свързани със специфичните правила на упражняване на шофьорската професия – спазването на смените и почивките при дълги курсове и пропуските по отношение на тахометъра. Този тип отклонения в поведението са **характерни в различна степен за 44% от професионалните водачи. Тези, които попадат често в голяма част от изброените ситуации, са около 9% (~70 хил. души).**

Такъв тип нарушения си позволяват водачи с под средния годишен пробег и със стаж до 1 година, най-младите (до 24 г.), но и най-възрастните в групата – над 60 г., шофьорите с основно образование, определящите се като крайно рискови, водачите, които оценяват като много слаби възможностите си да предвидят и да преценят адекватно рискова ситуация на пътя, участвалите в два и повече пътни инцидента с намесата на „Пътна полиция“/„Автомобилна администрация“ в последните 12 месеца, водачите с индекс под 74.

Предвид факта, че умората е фактор при около 20% от катастрофите с участието на тежкотоварни автомобили, засилените мерки за контрол се очертават като много необходими.

Заключение

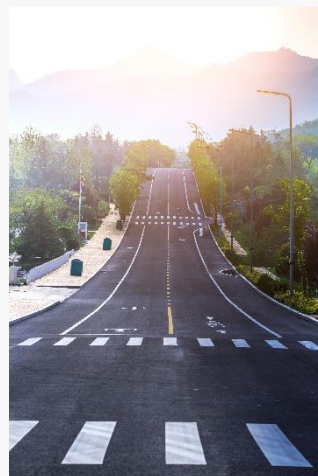
Намаляването на броя на жертвите в пътни инциденти става бавно и с цената на много усилия. Достигнат е предел, след който са необходими комплексни мерки, касаещи всички елементи на безопасността – **безопасна инфраструктура, безопасна скорост, безопасни превозни средства и безопасно поведение на всички участници в движението, вкл. пешеходците.** Ясно е, че само контролът и санкциите отдавна не са достатъчни.

Дошъл е момент, в който е **необходима промяна в нагласите** и осъзнаване, че „Визия нула“ може да бъде постигната само чрез общите усилия на институциите и обществото, както и чрез личните усилия на всеки един от нас.

Необходимо е да се преосмисли личното поведение, така че то да бъде добър модел за подражание за бъдещите водачи. Необходимо е всеки да си даде сметка, че поведението при шофиране в голяма степен отразява поведението в ежедневната комуникация, а когато ежедневната комуникация е подчинена на агресия, липса на толерантност и нежелание да се отстъпи на другите, няма поле за развитие нито в индивидуален, нито в социално-икономически план.

ВЪВЕДЕНИЕ

Смъртността и нараняванията вследствие на пътнотранспортни произшествия остават сериозен проблем на глобално ниво, а актуалните тенденции показват, че това няма да се промени в обозримо бъдеще. Според годишния доклад на Световната здравна организация за пътната безопасност „Global Status Report on Road Safety 2018“¹ **броят на загиналите в пътнотранспортни произшествия в световен мащаб продължава да се увеличава, достигайки 1.35 млн. души.** Въпреки това, отчитайки нарастването на броя на населението, смъртността при ПТП се запазва в стабилни граници в последните 15 години – около 18 загинали на 100 000 души население. Докладът отбелязва, че е постигнат напредък във важни области като законодателство, стандартизация на превозните средства и подобряване на достъпа до медицинска грижа след инцидентите. Напредъкът обаче не настъпва с достатъчно бързи темпове, за да компенсира нарастващото население и бързата моторизация в много части на света. С оглед на това цел за устойчиво развитие 3.6 за намаляване на пътния травматизъм с 50% до 2020 г. от Програма 2030 за устойчиво развитие „Да променим нашия свят“ няма да бъде изпълнена, освен ако не бъдат предприети драстични мерки.



Нараняванията вследствие на ПТП са осмата поред причина за смърт за всички възрастови групи и първа причина за смърт при децата и младите хора (възрастова група 5–29 години). Повече от половината от смъртните случаи в пътни инциденти в глобален мащаб са с пешеходци, велосипедисти и мотоциклетисти, които често се оказват пренебрегнати при дизайна на пътния трафик в много държави.

Особено голяма смъртност от ПТП се наблюдава в държавите с ниски доходи и стандарт на живот – близо три пъти по-висока (27.5 загинали на 100 000 души население) в сравнение с държавите с високи доходи и стандарт на живот (8.3 загинали на 100 000 души население). Независимо че само 1% от превозните средства в света са в държави с ниски доходи и стандарт на живот, 13% от смъртните случаи при пътни инциденти са именно в тези държави.

В допълнение към нараняванията и уврежданията от ПТП, **безопасността на пътищата (или липсата на такива) засяга и други проблеми на общественото здраве,** тъй като допринася за слаба физическа активност. Хората са по-малко склонни да ходят, да карат колело или да използват обществен транспорт, когато не е достатъчно безопасно. Това има отношение към други водещи причини за смърт, включващи исхемична болест на сърцето, инсулт, хронични белодробни заболявания и диабет. Увеличената моторизация пък е свързана с увеличаване на респираторните заболявания. **Едновременната превенция на пътните инциденти и насърчаването на физическата активност в безопасна среда може да допринесе за намаляване на предотвратимата смъртност.**

В сравнение със ситуацията в световен мащаб, Европа се справя сравнително добре, благодарение на решителните действия на Европейския съюз, както и на действията на национално, регионално и местно ниво. Между 2001 и 2010 г. броят на смъртните случаи при пътни инциденти в ЕС намалява с 43%, а между 2010 и 2018 г. с още 21%. **Въпреки това, броят на загиналите по пътищата на ЕС през 2018 г. е 25 100 души, а около 135 000 души са сериозно ранени.** Европейската комисия определя това като неприемлива и ненужна човешка и социална цена

¹ WHO, Global Status Report on Road Safety 2018,
https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/

за мобилността. Само в парично изражение годишните разходи за пътни катастрофи в ЕС са оценени на около 280 милиарда евро, което се равнява на около 2% от БВП².

Независимо от предприетите мерки, ЕК признава, че **напредъкът в намаляването на смъртността и предотвратяването на сериозните наранявания по пътищата в ЕС е в застой през последните години** – броят на загиналите по пътищата на ЕС се е понижил само с 1% през изминалата 2018 г., и с 4% през последните пет години. Въпреки това, ЕС потвърждава своята амбициозна дългосрочна цел – до 2050 г. да се приближи до нулева смъртност на пътя („Визия нула“/„Vision Zero“). За постигането на тези цели, в съобщението „Европа в движение“ е предложен нов подход, който препоръчва работа в три направления:

- по-добро „вписване“ на мисловната нагласа „Визия нула“ в политиките и обществото като цяло. Пътните инциденти са „мълчаливи убийци“, тъй като често остават незабелязани в публичната сфера, въпреки че около 500 души на седмица загиват само в Европа.
- въвеждане на Safe System („безопасната система“) на ниво ЕС с нейните четири основни елемента: безопасни превозни средства, безопасна инфраструктура, безопасно ползване на пътищата (безопасна скорост, трезво шофиране, носене на предпазни колани и каски) и по-добра медицинска грижа след инцидентите.
- отчитане на новите тенденции, като нарастващото влияние на разсейването от мобилни устройства, както и някои технологични постижения, преди всичко в свързаността и автоматизацията, които в бъдеще ще създадат нови възможности за пътна безопасност чрез намаляване на ролята на човешките грешки, но към момента са предпоставка за възникване на нови рискове. Автоматизацията, икономиката на споделяне (например схеми за споделяне на автомобили и велосипеди) и постоянното развитие на нови форми на лична мобилност (например електрическите тротинетки) представляват вълнуващи и по-екологични възможности за облекчаване на трафика, особено в градските райони, чието безопасно използване обаче също трябва да бъде гарантирано³.

България също участва активно в борбата за намаляване на жертвите и ранените в пътни инциденти. Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г., приета с Решение № 946 на Министерския съвет от 22.12.2011 г., е политически рамков документ, задаващ насоките за изпълнение на политиката за подобряване условията за движение по пътищата и намаляване на жертвите при пътнотранспортни инциденти. В основата ѝ са **пет ключови принципа**: човешките възможности са ограничени; човешкото тяло е лесно ранимо; безопасността на движението е споделена отговорност; транспортната система е приятел на човека; и ползването на обществения транспорт се увеличава. Основната цел на стратегията е **намаляване на последствията от пътнотранспортните произшествия към 2020 г. спрямо показателите за 2010 г.**, както следва:

- намаляване броя на загиналите при ПТП с 50% (до 388 през 2020 г.);
- намаляване броя на тежко ранените при ПТП с 20% (до 6 363 през 2020 г.).

Документът е разработен в контекста на развитието на европейските политики в областта на безопасността на движението и обявеното от ООН „Десетилетие за активни действия за безопасност на движението по пътищата 2011-2020 г.“⁴.

За постигане на целите на Стратегията, с Решение №16 от 17.01.2019 г. Министерският съвет приема **интегриран подход „Безопасна система с визия нула загинали и тежко ранени“**, а 2019 е обявена за година на активна работа по опазване живота и здравето на участниците в

² European Commission, EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero", Staff Working Paper, 19.06.2019, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/swd20190283-roadsafety-vision-zero.pdf>

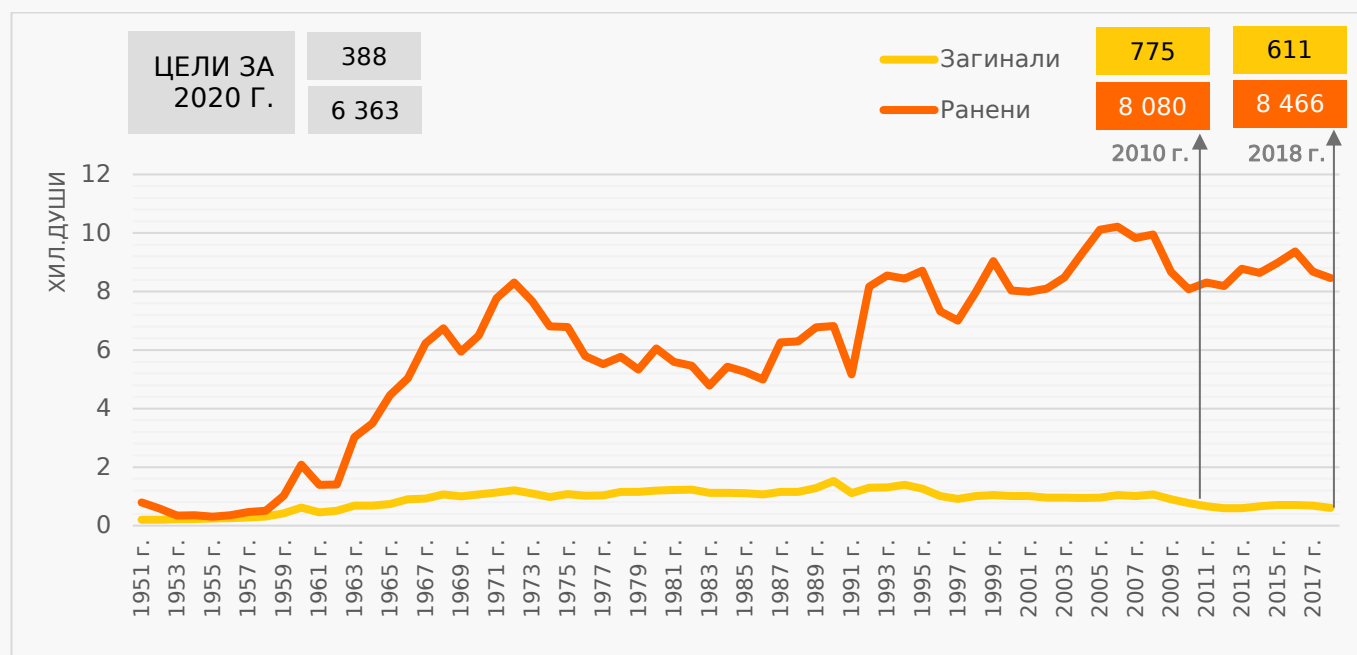
³ Пак там.

⁴ Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г., <http://www.strategy.bg/StrategicDocuments/View.aspx?Id=714>, стр.6

движението под мотото „Пази семейството си на пътя“. С решението са одобрени и спешни мерки за ограничаване на пътнотранспортния травматизъм до 2020 г.⁵

България обаче все още е далеч от поставените цели – по данни на отдел „Пътна полиция“ към Главна дирекция „Национална полиция“ при Министерството на вътрешните работи (МВР), през 2018 г. в страната са регистрирани 6684 тежки пътнотранспортни произшествия, при които са загинали 611 и са ранени 8466 души, от които 6478 леко и 1988 тежко. Въпреки че в сравнение с 2017 г. са отчетени намаления по всички показатели – тежките ПТП през 2017 г. са 6888, загиналите са 682 души, а ранените – 8680 души, загиналите през 2018 г. са със 146 повече от техния прогнозен брой за 2018 г., заложен в Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България, 2011-2020 г.⁶ (фиг.2).

Фигура 2. Загинали и ранени при тежки ПТП за периода 1951-2018 г.⁷



Източник: МВР, Отдел „Пътна полиция“

С тези стойности България и през 2018 г., както и през 2017 г., запазва второто си място в ЕС по брой жертви на ПТП на милион жители – 88, изпреварвана от Румъния с 96 души, при средно за ЕС – 49 души⁸. Най-много в ЕС са фаталните инциденти с пътнически автомобили – 47.5%, следвани от инцидентите с пешеходци – 21.2% (данни за 2017 г.). България е на първо място по брой загинали при инциденти с леки автомобили на 1 млн. жители, а Румъния – по брой загинали пешеходци на 1 млн. жители (данни за 2017 г.)⁹.

Според доклада на Европейската комисия „В името на човешкия живот: повишаване на безопасността на автомобилите в ЕС“ от 2016 г. 95% от ПТП включват в някаква степен човешка

⁵ Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, Доклад за състоянието на безопасността на движението по пътищата в Република България, 2019, <https://www.sars.gov.bg/доклад-за-състоянието-на-безопасност/>, с.7

⁶ МВР, ГД „Национална полиция“, Пътнотранспортен травматизъм през 2018 година, с.1, https://www.mvr.bg/docs/librariesprovider74/default-document-library/travmatizum-2018-godina-doc.pdf?sfvrsn=18001720_0

⁷ МВР, ГД „Национална полиция“, отдел „Пътна полиция“, Статистика, <https://mvr.bg/opp/полезна-информация1/безопасност-на-пътя/статистика>

⁸ European Commission - Fact Sheet, 2018 road safety statistics: what is behind the figures?, 04.04.2019, https://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-19-1990_en.htm

⁹ Eurostat, Statistics Explained, Road accident fatalities - statistics by type of vehicle, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_accident_fatalities_-_statistics_by_type_of_vehicle

грешка, а 75% от инцидентите се дължат единствено на човешка грешка¹⁰. Тези данни се потвърждават и от националната статистика на България – в разпределението на тежките произшествия по причини през 2018 г. **най-висок дял продължават да заемат произшествията, които вероятно са настъпили поради нарушения на водачите** – 97% от всички ПТП и 97% от всички загинали¹¹.

Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата в България отчита, че „през изминалите години се запазва тенденцията за абсолютизиране на грешките и нарушенията на участниците в движението като причини за ПТП, поради което усилията са насочвани предимно към увеличаване размера на санкциите и превенция за повишаване на познанията на участниците в движението“. Стратегията посочва, без да омаловажава тази дейност, в резултат на която са постигнати определени положителни резултати, че „**процесът на пътното движение е непрекъснато взаимодействие между трите основни фактора, определящи движението и неговата безопасност – поведението на участниците в движението, безопасността на пътната инфраструктура и автомобилния парк [...] и своевременната долекарска и специализирана медицинска помощ**“¹².

Макар поведението на участниците в движението по пътищата да се възприема като ключов компонент на безопасността, у нас досега **няма проведени мащабни проучвания на поведението на водачите**. Наличните статистически данни се фокусират върху измерването на пътния травматизъм. Липсва детайлен анализ на механизма на настъпване на пътнотранспортните произшествия и на причините за множеството нарушения – незнание, самонадеяност, лоша преценка, чувство за безнаказаност, умора, психическо състояние или здравословен проблем на водача¹³.

SDIndex – SAFE DRIVE INDEX

Индексът за безопасно шофиране (SDIndex/Safe Drive Index) е първото целенасочено проучване в България, фокусирано върху неизследван досега компонент от пътната безопасност – поведението на водачите като участници в движението.

SDIndex представлява **обобщена самооценка на поведението и реакциите на пътя в рутинни и рискови ситуации**. В основата на Индекса е DBQ (Driving Behavior Questionnaire) – международно признат инструмент за анализ на поведението при шофиране, който се прилага и днес в редица държави за анализ на човешките грешки като причина за възникване на ПТП.



DBQ е разработен през 90-те години от екип от психолози в Манчестърския университет, под ръководството на един от **водещите изследователи на грешките в човешкото поведение – проф. Джеймс Ризън**. DBQ представлява въпросник за самопопълване, включващ набор от ситуации, които покриват пет типа отклонения в поведението на пътя: малки пропуски (slips¹⁴),

¹⁰ Доклад на Комисията до Европейския парламент и Съвета, В името на човешкия живот: повишаване на безопасността на автомобилите в ЕС, 2016 г., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=CELEX:52016DC0787&from=en>

¹¹ МВР, ГД „Национална полиция“, Пътнотранспортен травматизъм през 2018 година, с.16, https://www.mvr.bg/docs/librariesprovider74/default-document-library/travmatizum-2018-godina-doc.pdf?sfvrsn=18001720_0

¹² Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г., <http://www.strategy.bg/StrategicDocuments/View.aspx?Id=714>, стр.7

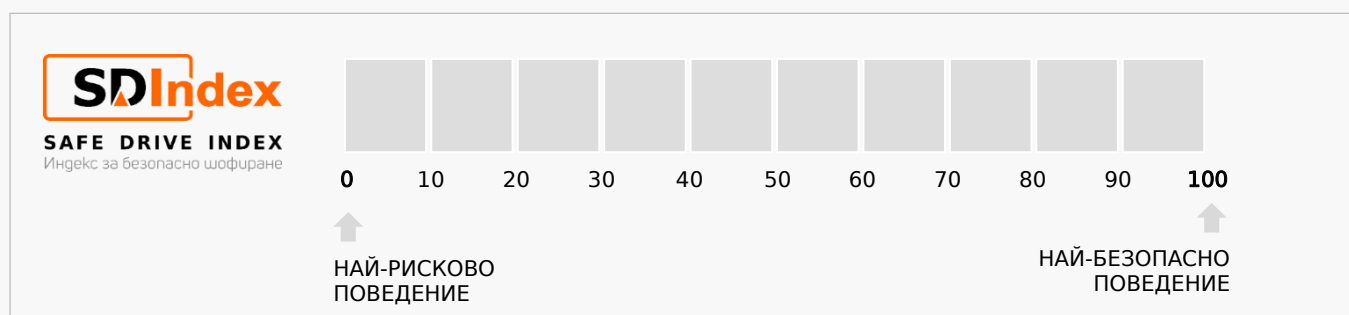
¹³ Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, Доклад за състоянието на безопасността на движението по пътищата в Република България, 2019, <https://www.sars.gov.bg/доклад-за-състоянието-на-безопасност/>, с.55

¹⁴ Добавени са и наименованията на английски език, тъй като на български липсва подобно нюансиране в думите.

пропуски (lapses), грешки (mistakes), неволни нарушения (unintended violations) и умишлени нарушения (deliberate violations)”¹⁵. Участниците в изследването са помолени да отговорят колко често им се случва да реагират по определен начин или да извършват определено действие на пътя с възможни отговори, вариращи от „никога” до „почти през цялото време”, в 6-степенна скала.

Индексът е обвързан с българската реалност чрез статистиката за пътнотранспортните произшествия по причини/вина на водача на отдел „Пътна полиция” за последната завършена година, за която има данни¹⁶. При обработката на първичната информация от DBQ, за всяка ситуация е добавен коефициент за тежест, съответстващ на честотата, с която ситуацията води до ПТП със загинали и/или ранени. Този механизъм на изчисление гарантира, че ситуацията, които водят до най-много такива инциденти, ще участват с по-голяма тежест при формирането на SDIndex. Индексът за безопасно шофиране варира в диапазона от 0 до 100 (фиг.3).

Фигура 3. Скала за представяне на Индекса за безопасно шофиране



Заедно с инструмента DBQ, проучването включва набор от социално-демографски и други характеристики на водачите и превозните средства. Това дава възможност за оценка на поведението на различни групи – по пол, възраст, образование, местоживееене, социален и материален статус, шофьорски стаж, годишен пробег, марка, година на производство и мощност на автомобила и други специфики в поведението и възприятията.

За целите на първото издание на SDIndex през 2018 г. бяха изследвани водачите на леки и лекотоварни автомобили (национално представително проучване, проведено в периода 10.04-27.04.2018 г., сред 1000 активни водачи¹⁷ на възраст между 18 и 75 г., по метода на анкетата в дома на респондента). Използвана е пълната, адаптирана за България, версия на DBQ, включваща 50 ситуации на пътя, подробен социално-демографски блок и допълнителни въпроси.

През 2018 г. беше разработена и съкратена, онлайн версия на въпросника за водачи на леки и лекотоварни автомобили – SDIndex Quiz. Неговата цел беше да разшири обхвата на проекта „Индекс за безопасно шофиране”, като даде възможност на всеки водач да провери доколко безопасно е поведението му на пътя. Въпросникът продължава да бъде достъпен на интернет страницата на проекта - <https://www.sdindex.bg/>. SDIndex Quiz съдържа 12 въпроса от 50-те в оригиналната версия на DBQ. Въпросите в онлайн въпросника бяха избрани на база на задълбочен анализ на данните от националното изследване. Те са разделени в три категории: пропуски, грешки и нарушения, съгласно типологията на отклоненията в поведението на пътя на Ризън („Видове грешки”, стр.22). Във всяка категория бяха подбрани по 4 въпроса така, че да

¹⁵ Reason, J., A. Manstead, S. Stradling, J. Baxter, K. Campbell. Errors and Violations on the Roads: A Real Distinction?, Ergonomics, 1990, vol.33, nos 10/11, p. 1318

¹⁶ МВР, ГД „Национална полиция”, отдел „Пътна полиция”, Статистика, <https://www.mvr.bg/dokkpbdbp/безопасност-на-пътя/статистика/обща-статистика>, използвани са данни за ПТП през 2018 г. по причини/вина на водача

¹⁷ „Активни водачи” са водачи с годишен пробег над 2 000 км, шофирали в последните 12 месеца

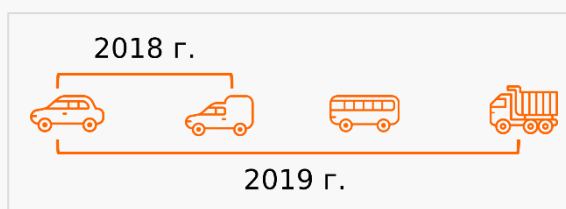
може да бъде използван алгоритъмът за изчисление на SDIndex на национално ниво и резултатите от двете проучвания да са съпоставими.

SDIndex Quiz беше попълнен от **45 797 души**, което го превърна в най-голямото изследване на поведението на водачите, провеждано някога в България.

Данни от национално представително проучване от февруари 2019 г. показват, че чрез първото издание на проекта „Индекс за безопасно шофиране“ от 2018 г. **темата за пътната безопасност е достигнала до 3.8 млн. души или 2/3 от пълнолетното население на страната**¹⁸.

През 2019 г. наблюдението и оценката на поведението на водачите на леки и лекотоварни автомобили продължава с **пълната версия на DBQ (50 ситуации), но проведено изцяло онлайн**. Смяната на метода е провокирана от нуждата от разширяване на обхвата на проекта и постигане на по-голям размер на извадката и по-голяма откровеност при набирането на информацията. Въпросникът е достъпен в секция „Проучване“ на www.sdindex.bg. На разположение на шофьорите остава и съкратената версия на въпросника – в същата секция на сайта.

Тази година проектът е разширен и с друга **ключова категория участници в движението по пътищата – водачите на автобуси и камиони**. За оценка на поведението им е използвана пълната версия на DBQ за водачи на камиони и автобуси в адаптирана за България версия. Въпросникът е **базиран на швейцарския опит в тази насока и включва 40 ситуации**, социално-демографски и други характеристики на водачите и превозните средства. Въпросникът е достъпен в секция „Проучване“ на www.sdindex.bg.



Проектът „Индекс за безопасно шофиране“ привлече огромен обществен интерес и през 2019 г. Само за периода 15.05-30.06.2019 са попълнени 56 649 въпросника, от които **35 282 са попълнени от водачи на леки и лекотоварни автомобили (пълна версия на въпросника, 50 ситуации), а 1 027 са попълнени от водачи на камиони и автобуси (пълна версия на въпросника, 40 ситуации)**. Останалите участници в изследването са попълнили SDIndex Quiz.

ЧОВЕШКИТЕ ГРЕШКИ

Пътните инциденти са събития, причинени от различни фактори, сред които три основни – водач, превозно средство и среда¹⁹. Както беше споменато по-рано, **основна причина за пътнотранспортните произшествия не само в България, но и в световен мащаб, са грешките на водачите**. По данни на отдел „Пътна полиция“ на МВР, през 2018 г., както и през 2017 г., трите основни групи причини за ПТП са свързани с грешки и нарушения на водачите (първи водач) – несъобразена и превишена скорост, неправилни маневри и отнемане на предимство²⁰. Различни изследвания показват, че съществува пряка връзка между поведението на водачите и инцидентите на пътя. Следователно пътнотранспортните



¹⁸ Национално представително изследване, проведено в периода 14-24.02.2019, n=1000, български граждани над 18 г. Цитираната в текста стойност представлява дял чували за едно от или всички от следните: SDIndex (или вариация в наименованието), основни проблеми в поведението на българските водачи (цитираните в представянето и доклада от октомври 2018 г.) и понятието „пътни терористи“

¹⁹ Self-Reported Drivers' Behaviour: an Application of DBQ in Poland, https://www.researchgate.net/publication/276710435_self-reported_drivers'_behaviour_an_application_of_dbq_in_poland

²⁰ МВР, ГД „Национална полиция“, Пътнотранспортен травматизъм през 2018 година, с.17, https://www.mvr.bg/docs/librariesprovider74/default-document-library/travmatizum-2018-godina-doc.pdf?sfvrsn=18001720_0

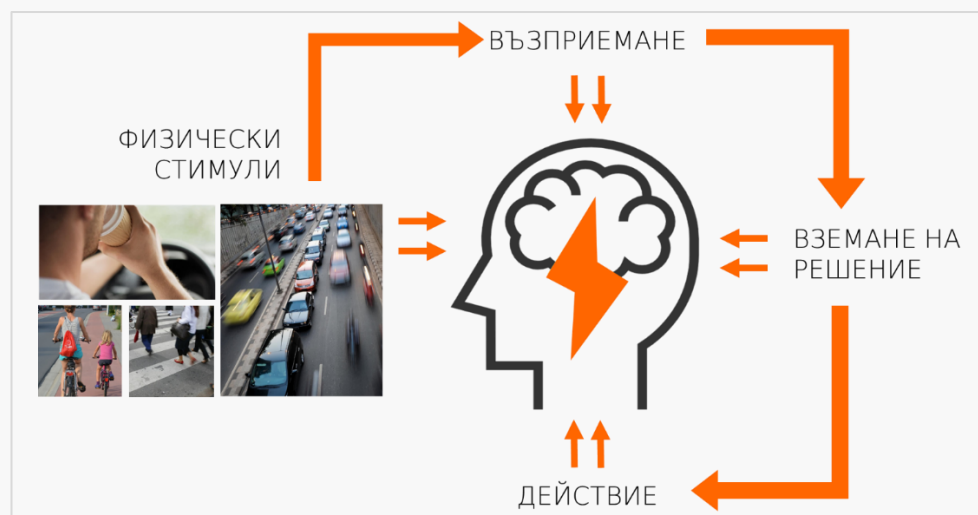
транспортната психология има ключова роля в превенцията на ПТП чрез средствата за анализ на поведението на водачите, с които тя разполага²¹.

За да бъде разбрана **същността на човешките грешки**, е необходимо да се обясни накратко как функционира човешкият мозък. Информацията, представена по-долу, е част от Наръчника за управление на екипажите в авиацията, разработен на базата на изследвания на NASA, който цели постигане на оптимално използване на всички налични човешки и други ресурси за подобряване на безопасността и повишаване на ефективността на полетните операции²², както и на основата на други документи, анализиращи спецификите в поведението на водачите.

Процес на обработка на информацията

Обработката на информация в човешкия мозък най-общо представлява **процес на получаване, анализ и интерпретация на данни (физически стимули) от заобикалящата среда** (фиг.4).

Фигура 4. Процес на обработка на информацията



Източник: адаптирана по Crew Resource Management

Физическите стимули се приемат чрез сетивата (зрение, слух, обоняние, вкус, осезание, както и равновесие, според някои литературни източници) и се съхраняват за кратко в сетивната памет. След постъпването на данните започва процес на съсредоточаване върху конкретни елементи. Това съсредоточаване се нарича „**внимание**“. Въпреки че вниманието може да се прехвърля много бързо от един към друг елемент, мозъкът на практика може да обработи качествено само един елемент.

Възприемането е следващият етап от процеса на обработка на информацията. На този етап физическите стимули се организират и тълкуват, така че да добият смисъл, а несъществените данни се изхвърлят, т.е. суровите данни, постъпили от сетивата, се превръщат в информация. Възприемането е съвършен механизъм, който използва съществуващи знания и опит, за да определи кои данни да бъдат съхранени, кои – да бъдат изхвърлени, и как запазените данни да бъдат свързани логически. Обработената информация се използва в следващия етап от процеса – вземането на решение.

Вземането на решение представлява генериране на възможности за действие въз основа на наличната информация, знания, опит, очаквания, контекст, цели и т.н. и избор на една, пред-

²¹ (Pdf) Self-Reported Drivers' Behaviour: an Application of DBQ in Poland.

https://www.researchgate.net/publication/276710435_self-reported_drivers'_behaviour_an_application_of_dbq_in_poland

²² Crew Resource Management, <http://www.crewresourcemanagement.net/>

почитана опция. В зависимост от обстоятелствата, поведението може да варира от решение да не се предприема действие до решение за действие по много специфичен начин.

Вземането на решения се облекчава от **двигателните програми**. Двигателните програми са действия и умения, съхранени в дългосрочната памет, които служат за автоматизирано изпълнение на често повтарящи се дейности. Една от двигателните програми е шофирането: отначало всяко отделно действие, като например смяната на скоростите, изисква вниманието на водача, но впоследствие всички действия по управлението на автомобила се комбинират в двигателна програма и се извършват с малко или никакво осъзнаване. Тези програми позволяват извършването на едновременни дейности (напр. разговор по време на шофиране).

Последният етап от процеса на обработка на информация е **предприемането на действие**. Когато то бъде осъществено, сетивата получават обратна информация както за самото действие, така и за резултата от него. Това води до подобряване на знанията и прецизиране на бъдещата преценка чрез изучаване от опит.

Грешките в процеса на обработка на информация

Индивидуалните характеристики на водачите (напр. възраст, здравословно състояние, ниво на стрес, минал опит и други), в комбинация с факторите от заобикалящата среда, водят до **несъвършенства в човешките решения, реакции и действия, или до грешки**.

В книгата си „Човешките грешки“, професор Джеймс Ризън²³ дава следното определение:



ГРЕШКИТЕ СА СЛУЧАИ, В КОИТО ПЛАНИРАНАТА ПОСЛЕДОВАТЕЛНОСТ ОТ УМСТВЕНИ ИЛИ ФИЗИЧЕСКИ ДЕЙСТВИЯ НЕ ПОСТИГА ОЧАКВАНИЯ РЕЗУЛТАТ

Обстоятелствата, при които могат да бъдат допуснати грешки, са толкова много и толкова разнообразни, че може да се твърди, че **човешките грешки са неизбежни**. Те могат да настъпят на всеки етап от процеса на обработка на информация.

На етап „**физически стимули**“ е възможно да не се обърне внимание на елемент от рутинна ситуация на пътя, защото в други случаи това не изисква вземане на решение.

На етап „**възприемане**“ част от физическите стимули може да се „загубят“, без да бъдат възприети – напр. при концентрация върху движещо се отпред превозно средство, което водачът иска да изпревари при натоварен насрещен трафик, той/тя да не забележи изпреварващо самия него превозно средство. Човешкият мозък има свойството да допълва липсваща информация на базата на собствени знания и опит, което също може да доведе до неправилно възприемане на конкретната ситуация. Оптическите илюзии (състояние, при което се наблюдават разлики между действителните характеристики на обектите и това, което индивидът възприема) в процеса на шофиране могат да доведат до некоректна интерпретация на действителността и да накарат водача да загуби концентрация и да възприеме по-рисково поведение²⁴.

Неправилните възприятия могат да се дължат не само на загуба на информация или на невярна интерпретация, но и на пропуски в паметта – **забравяне**. Това се случва, когато информацията, която е необходима за правилно възприемане, или не е съхранена, или в момента не може да бъде извлечена – напр. невъзможност човек да си спомни нещо, когато се намира в стресова ситуация.

Пропуските във вниманието и възприемането могат доведат до **неправилни решения**, които от своя страна да доведат до **неподходящи действия**.

²³ Reason J. Human error. New York: Cambridge University Press; 1990

²⁴ Bucchi, Alberto & Sangiorgi, Cesare & Vignali, Valeria. (2012). Traffic Psychology and Driver Behavior. Procedia - Social and Behavioral Sciences. 53. 973-980. 10.1016/j.sbspro.2012.09.946.

Видове грешки

Проф. Ризън въвежда типология на грешките въз основа на три основни въпроса:

- Действията резултат ли са от предварителни намерения?
- Действията продължават ли както е планирано?
- Успяват ли действията да постигнат желания краен резултат?

Според отговорите на тези три въпроса Ризън различава **три типа грешки при шофиране**:



ПРОПУСКИ: действия, които не се случват както са планирани, или са резултат от разсеяност или невъзможност водачът да си спомни нещо. Различават се два типа пропуски: малък пропуск (пример: да искате да включите чистачките, а вместо това да дадете мигач или обратното) или пропуск (пример: да забравите, че карате на дълги светлини, докато не ви присветнат).

ГРЕШКИ: резултат от непознаване на правилата, липса на умения или познания или неправилно възприемане на ситуацията (пример: да прецените неправилно скоростта на насрещно движещо се превозно средство при изпреварване).

НАРУШЕНИЯ: нарушаване на законовите правила. Те са неволни (пример: да забравите да платите/подновите застраховката си „Гражданска отговорност“ и да осъзнаете, че карате в нарушение) и умишлени (пример: да загубите търпение, заради бавно движещо се в лявата лента превозно средство и да го изпреварите на неразрешено място).

Управление на грешките

Хората винаги са били **слабото звено в безопасността на движението по пътищата**, както и в други сложни социотехнически системи. Огромното и настойчиво непостоянство в действията им в движението по пътищата ги прави **критичен проблем на сигурността**²⁵. Човешките същества обаче не са механичен компонент, който може да бъде програмиран да взема обективни, правилни и последователни решения във всички ситуации; те се влияят значително от обкръжението и контекста, в който вземат решения. Технологиите, общественият и организационният контекст, принадлежността към група, изискванията за производителност, натискът на времето, законодателството, мониторингът, рискът от разкриване на нарушението, последствията, индивидуалното ниво и т.н. са все примери за фактори от обкръжаващата среда, които влияят върху човешкото поведение²⁶. Това **налага възприемането на нови политики и подходи в управлението на пътната безопасност**.

„Безопасна система (Визия нула)“ **отчита природата на човешките грешки и предлага преход от традиционните политики за пътна безопасност към интегриран подход**, в който движението по пътищата се превръща в „безопасна система“. Безопасната система изисква разбиране и управление на комплексното и динамично взаимодействие между скоростта, превозните средства, пътната инфраструктура и поведението на участниците в движението по пътищата, по цялостен и интегриран начин, така че, от една страна, сборът от отделните елементи на системата да се комбинира в по-голям общ ефект, а от друга – при неуспех в един елемент, останалите да компенсират, така че да не настъпи вреда²⁷.

Един от надеждните инструменти за измерване на грешките при шофиране, на който е базиран и SDIndex, е **Driving Behavior Questionnaire**. Целите на прилагането на този инструмент са:

- да даде информация за причините, а не за последствията от човешките грешки;

²⁵ ITF (2016), Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System, OECD Publishing, Paris, p.103

²⁶ Пак там, стр.104

²⁷ Пак там, стр.9

- да проследи тенденциите в поведението зад волана в допълнение към официалните статистически данни;
- да подкрепи политиките и мерките за намаляване на броя на ПТП и пътния травматизъм, като даде насоки в кои аспекти са необходими подобрения;
- да даде тема за размисъл на всеки шофьор.

БЪЛГАРСКИТЕ ВОДАЧИ

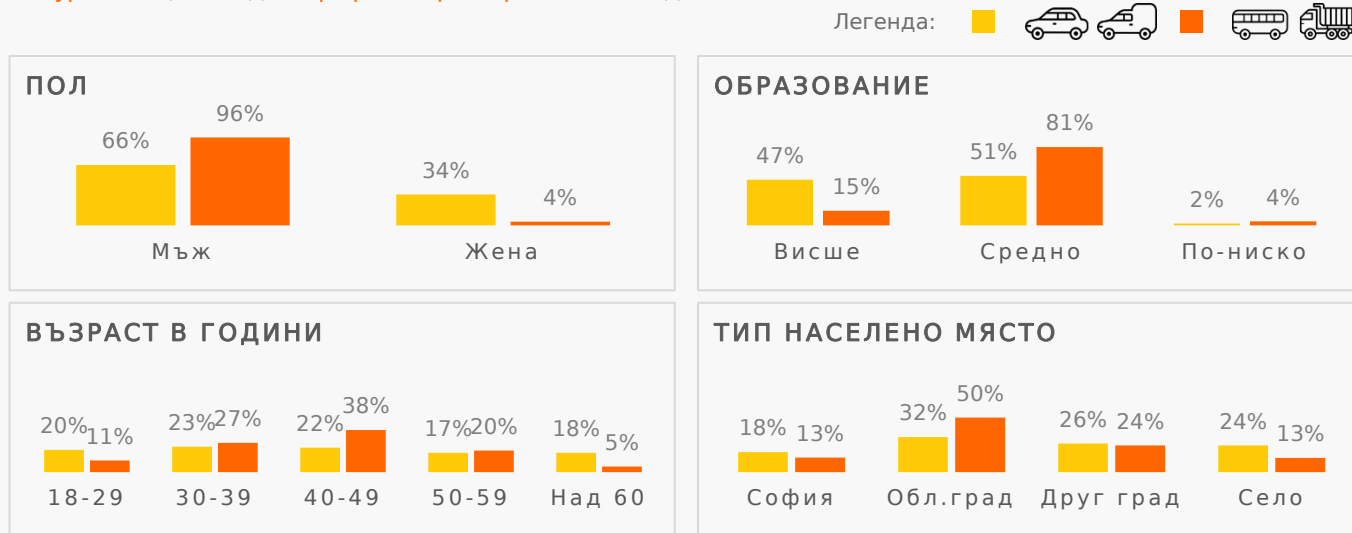
Изданието на SDIndex от 2019 г. обхваща две групи участници в движението по пътищата – водачите на леки и лекотоварни автомобили и водачите на камиони и автобуси. Те имат различни характеристики, които предопределят поведението им на пътя.

Обща информация



По българските пътища има почти **2.8 млн. шофьори на възраст 18-75 г., управляващи леки и лекотоварни автомобили**²⁸. Според проучването за целите на SDIndex от 2019 г. 2/3 от тях са мъже. 82% са на възраст до 59 години, а 37% – до 39 г. Близко половината (47%) са висшисти. Разпределението на шофиращите по тип населено място и области е пропорционално на населението на страната. Все пак важно е да се отбележи, че 18% живеят в град София, а в цялата Столична община (вкл. селата) – 22%. 85% работят. Над половината от работещите се трудят между 8 и 12 часа всеки ден.

Фигура 5. Социално-демографски характеристики на водачите



Източник: проучване, 2019 г.

39% от водачите на леки и лекотоварни автомобили изминават под 10 хил. км на година, а всеки трети – между 11 и 20 хил. км годишно. Средногодишният пробег е около 20 хил. км. 66% имат повече от 10 години стаж зад волана. „Неделните шофьори“ (тези, които шофират 1-2 дни седмично или по-рядко) са близо 8%. 83% шофират всеки ден или 5-6 дни седмично.

95% управляват лек автомобил с до 8 места, най-често марка Volkswagen, Opel, Audi, Peugeot или Renault. 34% от автомобилите са с мощност над 120 к.с., а близо 8% от тях – с мощност над

²⁸ Изчислено на база на национално представително проучване, проведено от Експлика през 2017 г.

180 к.с. Средната възраст на автопарка е малко над 16 г. Около 5% шофират автомобили, произведени в последните 5 г. Тази стойност се потвърждава и от данните на МВР, според които към 02.01.2019 г. 6.03% от всички превозни средства са на възраст до 5 г.²⁹



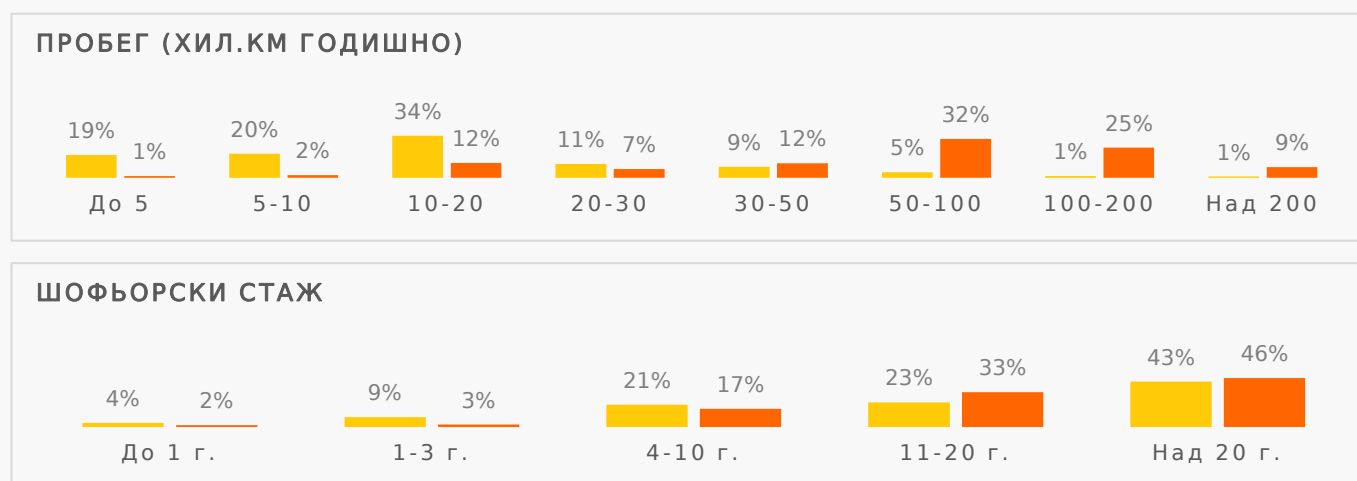
По информация на МВР, отдел „Пътна полиция“, към 31.05.2019 г. в страната има 740 хил. водачи, притежаващи максимални категории С, СЕ, D и DE³⁰. Няма данни обаче колко от тези водачи реално управляват професионално автобуси и камиони. По тази причина екстраполациите в този доклад са базирани на посочената от МВР стойност.

От участвалите в изследването водачите на автобуси са 15%, останалите 85% шофират камиони. 96% от водачите на камиони и автобуси са мъже. 95% са на възраст до 59 г., а 59% - до 44 г. Висшистите в тази група са 15% или около три пъти по-малко в сравнение с групата на водачите на леки и лекотоварни автомобили. Разпределението на шофиращите камиони и автобуси по области е почти пропорционално на населението на страната, но по тип населено място има различия – най-голяма част от тях са съсредоточени в областните центрове (50%).

79% от представителите на групата имат над 10 години стаж зад волана. 2/3 изминават над 100 хил. км годишно. Средногодишният им пробег е малко под 100 хил. км. Повече от половината (51%) посочват, че среднодневната им заетост е между 8 и 12 часа.

Фигура 6. Други характеристики на водачите

Легенда:



Източник: проучване, 2019 г.

Водачите на камиони най-често управляват влекач с полуприцеп до общо 30 т (41%), а водачите на автобуси – междуградски автобуси с повече от 17 места (48%). Шофьорите на автобуси карат основно в градовете (44%) и на територията на страната (42%). Водачите на камиони изпълняват основно международни (52%) и извънградски (34%) курсове.

²⁹ Статистика на МВР, цитирана от Дневник на 12.01.2019 г.,

https://www.dnevnik.bg/skorost/2019/01/12/3372952_lek_rust_v_prodaybite_na_novi_avtomobili_avtoparkut/

³⁰ МВР, Отдел „Пътна полиция“; дефиниции: **категория С** – МПС, различни от тези в категории D1 или D, чиято допустима максимална маса надвишава 3500 kg, които са проектирани и конструирани за превоз на не повече от 8 пътници плюс водача; МПС от тази категория могат да образуват състав с ремарке с допустима максимална маса, която не надвишава 750 kg; **категория СЕ** – състав от пътни превозни средства с теглещо моторно превозно средство от категория С и ремарке или полуремарке с допустима максимална маса над 750 kg; **категория D** – МПС, проектирани и конструирани за превоз на повече от 8 пътници плюс водача; към МПС, които могат да се управляват със свидетелство от категория D, може да се прикачва ремарке, чиято допустима максимална маса не надвишава 750 kg; **категория DE** – състав от превозни средства, при които теглещото превозно средство е от категория D, и ремарке с допустима максимална маса над 750 kg

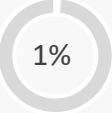
Профили на участниците в движението по пътищата³¹

В проучването от 2018 г. се установи, че **полът и възрастта са основните демографски признаци, които предопределят различията в стиловете на шофиране и избора на автомобил.** Проучването от 2019 г. дава възможност профилът на участниците в движението да се допълни като се изследват характеристиките на всяка от групите.

Данните показват, че делът на жените в шофьорската професия е ограничен – между 4 и 9% сред водачите на лекотоварни автомобили, автобуси и камиони. Средната възраст на водачите е сходна – между 42 и 46 г. Сред професионалистите делът на средните е значително по-голям от този сред водачите на леки автомобили. Водачите на камиони имат най-голям среден годишен пробег – над 100 хил. км, докато водачите на леки автомобили изминават около 21-22 хил. км годишно.

Таблица 1. Профил на участниците в движението по пътищата

Водачи на: леки автомобили – 34190; лекотоварни автомобили – 1095; автобуси – 158; камиони – 869

				
Дял				
Мъже : жени	66% : 34%	91% : 9%	95% : 5%	96% : 4%
Средна възраст	44 г.	45 г.	46 г.	42 г.
Образование	Висше: 48% Средно: 50%	Висше: 25% Средно: 71%	Висше: 18% Средно: 79%	Висше: 14% Средно: 81%
Шофьорски стаж	Над 20 г.: 42%	Над 20 г.: 51%	Над 20 г.: 61%	Над 20 г.: 43%
Среден годишен пробег	21.2 хил. км	50.1 хил. км	85.6 хил. км	102.3 хил. км
Дял санкционирани през последните 12 месеца	48%	64%	-	-
Санкционирани/изтърпели наказание за ПТП	4%	6%	-	-
Участие в ПТП по вина на другия водач	13%	19%	-	-
Дял пътни инциденти, при които се налага идване на „Пътна полиция“/“АА“	-	-	Поне един: 9%	Поне един: 9%
Вид автомобил	Лек автомобил с до 8 места	Товарен микробус/пикап до 3.5 тона	Междуградски автобус, 17+ места	Влекач с полуприцеп до общо 30 т
Възраст на автомобила	16 г.	13 г.	-	-
Възприемане на себе си на пътя – крайно нерисков	36%	37%	38%	32%

Източник: проучване, 2019 г.

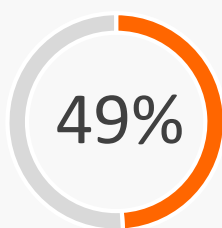
Делът на санкционираните сред водачите на лекотоварни автомобили е значително по-висок от този сред шофьорите на леки автомобили – съответно 64% към 48%. Шофьорите на лекотоварни автомобили участват по-често и в ПТП, предизвикани по тяхна вина, както и в инциденти, за които е виновен другият водач. По 9% от водачите на автобуси и камиони декларират участие в произшествие, при което се налага присъствие на „Пътна полиция“ или „Автомобилна администрация“. Същевременно обаче по една трета и над една трета от всички типове водачи определят себе си като крайно нерискови.

³¹ Представени са само статистически значими разлики

Специфики на нарушителите

Данните от проучването показват, че **почти половината от шофьорите на леки и лекотоварни автомобили у нас (общо над 1.3 млн. водачи) са били санкционирани поне веднъж през последните 12 месеца**³². Делът е значително по-голям в сравнение с декларираното в проучването през 2018 г. (35%), поради спецификата на метода за набиране на информацията – онлайн изследванията по принцип се характеризират с по-висока степен на откровеност в отговорите. Най-често срещаните нарушения остават превишаването на скоростта (23%) и неправилното спиране/паркиране (19%, фиг.7).

Фигура 7. Санкционирани в последните 12 месеца (процент от всички водачи на леки и лекотоварни автомобили)



**Наказани в последните 12 месеца
(1.3 млн. водачи)**

Източник: проучвания 2018 и 2019 г., сумата от дяловете за наказанията надхвърля общия дял санкционирани, защото някои от водачите имат повече от едно наказание

Наказания за:	2018 г.	2019 г.
Превишаване на разрешената максималната скорост в или извън населено място	17%	23%
Неправилно спиране или паркиране	15%	19%
Говорене по телефон, използване на колан(и) или неправилно превозване на дете	8%	8%
Неправилно изпреварване	5%	3%
Проблеми по превозното средство (напр. неработещи светлини или друга неизправност)	4%	4%
Неспазване на знаци („Стоп“, „Влизането забранено/ забранено в двете посоки“ и други)	2%	3%
Преминаване на червено или неспазване на указания на регулировчик	2%	1%
Неправилно движение по пътното платно (напр. в бус лента)	2%	1%
Употреба на алкохол и други упойващи вещества	2%	2%
Неправилно преминаване покрай спирка или пешеходна пътека	1%	1%
Управление без правоспособност/ предоставяне на управлението на лице без правоспособност	1%	1%
Друго	1%	2%



Още 13% са участвали в ПТП, без да имат вина за това, а 4% са получили глоба/ изтърпели са наказание за ПТП по тяхна вина. В стойност – **общо 475 хил. водачи**.

Справка в данните на МВР, отдел „Пътна полиция“ при ГД „Национална полиция“, за 2018 г. показва, че за **нарушения на скоростните режими са издадени 564 427 електронни фиша**, за навлизане след знак, забраняващ влизането на съответното пътено превозно средство, или движение в забранената посока на еднопосочен път, са санкционирани 20 418 водачи, за преминаване при сигнал на светофара, който не разрешава преминаването са санкционирани 4 676 водачи, за неспазване на предписанието на пътните знаци, пътната маркировка и другите средства за сигнализиране, правилата за предимство, за разминаване, за изпреварване или за заобикаляне, ако от това е създадена непосредствена опасност за движението, са санкционирани 1263 водачи, за неосигуряване на предимство при преминаване през пешеходна пътека са санкционирани 1653 водачи³³.

Изследването не дава информация за конкретните провинения на водачите на автобуси и камиони, но както вече беше споменато делът на участвалите в поне един пътен инцидент, при който се налага намеса на „Пътна полиция“ или „Автомобилна администрация“, е 9%.

³² Данните от проучването се отнасят за периода 01.06.2018-31.05.2019 г.

³³ МВР, ГД „Национална полиция“, отдел „Пътна полиция“, данни за 2018 г., предоставени специално за изработката на настоящия доклад (Рег. №328600/21.10.2019)

Предходният доклад обръща внимание на профила на нарушителите според характеристиките им като водачи, според характеристиките на автомобила и според индивидуалните социално-демографските и психографските характеристики. Данните от миналогодишното проучване показват, че **в някои групи има много по-голям дял нарушители, и съответно – санкционирани, отколкото в останалите**. Най-общо това са лица с високо самочувствие, висок социален и материален статус, с голям годишен пробег, управляващи мощни автомобили. По-често в групата на нарушителите попадат хора с нарушено социално взаимодействие, недобросъвестни и/или емоционално нестабилни.

Проучването от 2019 г. дава възможност, заради големия размер на извадките, **анализът на нарушителите да бъде задълбочен и насочен към конкретна, високорискова група водачи – тази на участниците в пътни инциденти** (табл.2 на стр.28).

Анализът на данните за водачите на леки и лекотоварни автомобили показва, че профилът на участниците в пътни инциденти от тази група е много сходен с този на нарушителите като цяло, идентифициран в предходното проучване. Това на практика означава, че **всеки нарушител, независимо по какъв начин нарушава правилата, автоматично може да бъде причислен към водачите с рисково поведение на пътя**.

Както в миналогодишното, така и в настоящото изследване, с голям брой санкции годишно и по-често участие в инциденти изпъква групата на водачите с мощни и нови автомобили. Тъй като те са високорискови участници в движението по пътищата, е необходимо, в допълнение към наказателните мерки, да бъдат предвидени и други – напр. **съвместни инициативи и партньорства от страна на МВР с дистрибуторите на основните марки автомобили за насърчаване на толерантността на пътя и безопасното шофиране сред клиентите на нови автомобили и автомобили до 5 г.** Осигуряването на актуална статистика за вероятността от смърт в автомобил-инцидент в сравнение с вероятността за смърт от болести и други инциденти също би подействало отрезвяващо. Добър пример в това отношение са статистическите служби и организации на САЩ, които ежегодно публикуват такъв тип информация³⁴.

В SDIndex 2019 за първи път се въвежда блок от твърдения, измерващи способността на водачите да реагират адекватно при независещи от тях обстоятелства. Данните показват, че **за шофьорите на леки и лекотоварни автомобили със слаби умения в тези направления** (напр. търпение при забавяне или задръстване, липса на толерантност към неуменията на другите, липса на готовност да се отстъпи на друг водач) **вероятността да попаднат в пътен инцидент е значително по-голяма от средната за групата**.

В скорошно интервю, публикувано на сайта на проекта www.sdindex.bg, зам.-министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ангел Попов споделя: *„За нас болна тема е спазването на работното време на водачите, това е изключително важно за пътната безопасност. Умората е предпоставка за разсеяност, забавени рефлексии, неадекватна преценка на пътната обстановка. Не са редки и случаите, в които шофьори заспиват на волана на тежки камиони от изтощение“* (цялото интервю можете да прочетете [тук](#)). Проучването от 2019 г. категорично доказва, че **претоварването води до тежки пътно-транспортни произшествия** – 16% от работещите над 60 часа седмично водачи на автобуси и камиони са участвали в такива инциденти през последните 12 месеца, в сравнение с два пъти по-малък дял (8%) сред работещите между 8 и 12 часа дневно. Това наблюдение се потвърждава и от данни на Европейската комисия, според които умората е фактор при около 20% от катастрофите с участието на лекотоварни автомобили³⁵.

³⁴ Statista, <https://www.statista.com/chart/16647/the-lifetime-odds-of-dying-from-selected-causes/>

³⁵ ЕК, Мобилност и транспорт, Пътна безопасност, Област на политиката „Поведение“, секция „Професионални шофьори“, https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/behaviour/professional-drivers_bg

Таблица 2. Профил на участниците в пътни инциденти, независимо по чия вина е инцидентът (за автобуси и камиони – пътни инциденти с намеса на „Пътна полиция“/„Автомобилна администрация“)

Участвали в пътни инциденти (дял общо за групата)	15%	9%
Според социално-демографските характеристики на водача	- Мъжете – 18%, срещу 11% от жените - Водачите в активна възраст – 18-20% в сред 30-44 г., срещу 8-11% за 60+ г. - Живеещите в София – 20%, срещу 16% за живеещите в областните центрове и 13% за живеещите в по-малките населени места - Работещите над 40 часа седмично – 18% срещу 13-15% за останалите	- Жените – 23%, срещу 8% от мъжете - Младите водачи – 19% сред 18-24-годишните и между 4% и 11% за останалите групи - Водачите с основно образование – 23% срещу 6% при висшестите и 9% - при средните - Работещите над 60 часа седмично – 16% при 8-9% в останалите групи
Според характеристиките на шофирането	- Водачи с годишен пробег над 20 хил. км – 20-26%, срещу 7-15% за водачите с по-малък пробег - Водачи със стаж между 11 и 20 г. – 20%, срещу 16% за 4-10-годишен стаж и 7-10% - за водачи с по-малък стаж - Водачите, които шофират всеки ден – 17%, срещу 14% от шофиращите 5-6 дни седмично и 11% от шофиращите 3-4 дни седмично - Водачите, които определят себе си като рискови за околните – 21%, срещу 15% от тези, които се определят като нерискови	- Водачите със стаж от 1 до 3 г. – 34%, при 22% за водачи със стаж до 1 г. и 7-8% - за водачи със стаж 4 и повече години - Водачите, които определят себе си като рискови за околните – 22%, срещу 8% от тези, които се определят като нерискови
Според характеристиките на автомобила	- Водачите с по-нови автомобили – 18-19% за автомобили след 2010 г., 12-15% - за по-стари автомобили - Водачите с по-мощни автомобили – 20% за автомобили над 180 к.с., срещу 14-15% за автомобили между 60 и 120 к.с.	Няма такива данни в проучването
Според уменията за реакция на водача	- Водачите, на които им липсва търпение при забавяне, което не зависи от тях, или при задръстване – 20%, срещу 14% за останалите - Водачите, които оценяват ниско способността си да пестят гориво чрез разумно и икономично шофиране – 19%, срещу 14% за останалите - Водачите, които не са толерантни към неуменията на останалите шофьори и нямат готовност да отстъпят на колега шофьор на пътя – 19%, срещу 14% за останалите	- Водачите, които оценяват като слаби уменията си да предвидят рискова ситуация, която възниква няколко превозни средства напред – 17%, срещу 8% сред останалите - Водачите, на които им липсва търпение при забавяне, което не зависи от тях, или при задръстване – 13-14%, срещу 8% за останалите - Водачите, които оценяват ниско способността си да пестят гориво чрез разумно и икономично шофиране – 18%, срещу 7% за останалите - Водачите, които не са толерантни към неуменията на останалите шофьори и нямат готовност да отстъпят на колега шофьор на пътя – 18-19%, срещу 8% за останалите - Водачи, които признават, че не спазват особено точно графика/разписанието за движение – 18%, срещу 8% за останалите - Водачи, които признават, че не спазват особено точно графика за почивка – 21%, срещу 8% за останалите

Източник: проучване, 2019 г.

Водачите на автобуси и камиони, които признават, че понякога не спазват особено точно графика/разписанието за движение и графика за почивка, също участват два пъти по-често в инциденти в сравнение с колегите си, които стриктно спазват правилата. Според зам.-министър

Попов „с навлизането на дигиталните тахографи, някои от „изпитаните“ методи вече са неприложими, но въпреки това има и там има опити. Предстоят промени в законовите изисквания, с които най-вероятно след 2022 г. ще бъдат въведени т. нар. „смайт-тахографи“ и новите камиони и автобуси ще имат само такива системи. Те ще позволяват дистанционно следене и отчитане от сателит на данните за курсовете, тяхната продължителност, преминаването от една държава в друга или други данни, като напр. превишена скорост, и подаване на сигнал към наземен пост за контрол или санкция. Идеята на тези системи не е да бъдат „смачкани“ шофьорите и фирмите, а да бъде прието като общ принцип, че почивката на професионалните водачи е критично важна за общата пътна безопасност и правилата трябва да се спазват“.



Подобни отклонения от нормите не се наблюдават само у нас. През 2015 г. в Германия са извършени целеви проверки на 22 000 камиона за манипулации на дигиталните тахографи – такива са установени при 5 533 камиона. В доклада на Федералната служба за товарни превози (BAG) се посочва, че тези проверки ще бъдат една от основните задачи при контрола на товарни автомобили. Опитът от последните години показва, че техническият потенциал за инсталиране на нелегални устройства за манипулации, чрез които превозвачите искат да си осигурят конкурентно предимство, расте. Общо за 2015 г. в Германия са проверени от контролните органи 512 000 камиони и автобуси. Нарушения са идентифицирани при 18% от превозните средства, като почти две трети от тях са с чужда регистрация, а около три четвърти от констатираните нарушения са свързани с продължителността на курсовете и почивките.³⁶

Високорискови по отношение на участие в пътни инциденти са младите (на възраст), неопитните (с малък шофьорски стаж) и/или нискообразованите водачи (основно образование). Важно е да се отбележи, че рискът при тези водачи е в пъти по-висок от риска при останалите представители на групата на водачите на автобуси и камиони. Това е ясен сигнал, че са необходими промени по отношение на изискванията за професионалните водачи като въвеждане на минимален шофьорски стаж (напр. над 3 години) и образователен ценз (средно образование).

НАЦИОНАЛЕН SDIndex

Обобщени резултати

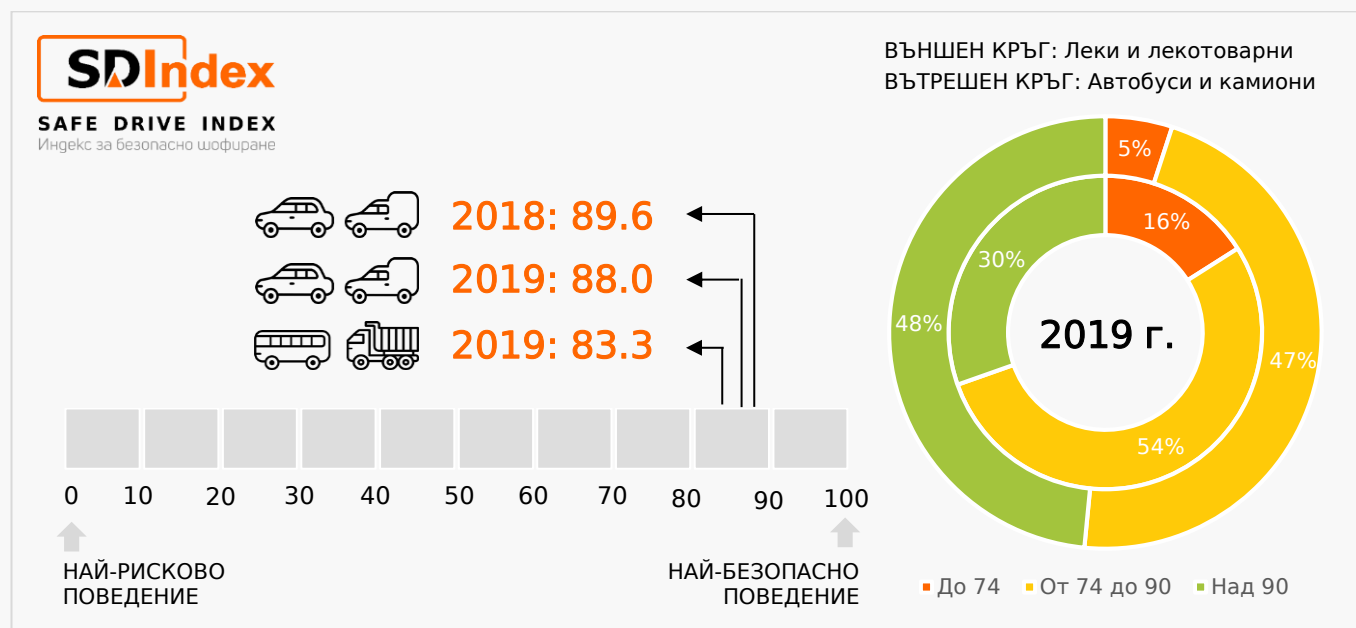
SDIndex е **обобщена самооценка на поведението и реакциите на пътя в рутинни и рискови ситуации**, базирана на международно признатия инструмент за анализ на поведението при шофиране Driving Behavior Questionnaire. През 2019 г. тя обхваща две групи – водачи на леки и лекотоварни автомобили и водачи на автобуси и камиони.

Резултатите от изследването сред над 35 000 лица над 18 г., управляващи леки и лекотоварни автомобили, и сред над 1000 шофьори на автобуси и камиони, както и през 2018 г. показват, че **българският шофьор, независимо какво превозно средство управлява, е категоричен в мнението си, че шофира безопасно** – стойностите на SDIndex и за 2019 г. на национално ниво са близки до максимума на скалата – 88.0 за групата на леките и лекотоварните автомобили (при 89.6 за 2018 г.) и 83.3 за групата на автобусите и камионите (фиг.8).



³⁶ Zit.: Verkehrsrisko Lkw – Jeder vierte Lkw-Fahrtenschreiber ist manipuliert. MM-News (online), 24.09.2016, <http://mm-news.online/2016/09/24/20065/verkehrsrisko-lkw-jeder-vierte-lkw-fahrtenschreiber-ist-manipuliert/>

Фигура 8. Национален Индекс за безопасно шофиране, 2018-2019 г.



Източник: проучвания 2018 г. и 2019 г.



Изследването от 2018 г. установи, че за по-голямата част от активните водачи на леки и лекотоварни автомобили в страната (60%) индексът за безопасно шофиране е над 90. Това са над 1.4 млн. души, които декларират, че правят много малко или никакви грешки на пътя (попадали са рядко в 7-8 от 50-те изброени ситуации в последните 12 месеца). Още 756 хил. души (31% от водачите) са с по-рисково поведение и стойност на индекса между 74 и 90. При тях грешките са повече – близо половината от ситуацияите са им се случвали поне веднъж в последната година. 214 хил. души (9% от всички активни водачи) са с най-високорисковото поведение в сравнение с останалите участници в движението – в изследвания период са попадали поне веднъж средно в 40 от 50-те ситуации.

През 2019 г. ситуацията е по-различна – групите на водачите с индекс над 90 и с индекс между 74 и 90 са почти изравнени – съответно 48% и 47% от водачите или около 1.3 млн. души във всяка група. Още 5% (около 140 хил. души) са с нисък индекс на безопасно шофиране – под 74, т.е. с високорисково поведение на пътя.

Предвид факта, че индексът за безопасно шофиране представлява самооценка и зависи от множество външни фактори, разликата в стойностите не бива да се тълкува като индикация, че поведението на водачите става по-рисково, още повече че националният SDIndex не се променя значително. Нарастването на групата с индекс от 74 до 90, т.е. водачите, носещи известен риск с шофирането си обаче показва по-висока степен на откровеност на отговорите, която вероятно произтича от преминаването към онлайн набиране на информацията.



Водачите на автобуси и камиони се определят като по-високорискови, в сравнение с шофьорите на леки и лекотоварни автомобили. При тях групата с най-нисък индекс на безопасно шофиране достига до 16% (~118 хил. водачи), а тези с индекс над 90 са 30% (~226 хил. водачи)³⁷.

³⁷ Изчисленията в брой са върху броя на издадените СУМПС, а не върху реалния брой на водачите. Възможно е да има отклонения.

Високите стойности на SDIndex и в двете групи показват високо самочувствие и висока самооценка на капацитета за правилна реакция при рискова ситуация. Водачите, и особено тези с по-висок индекс, са склонни да търсят вината за ситуациите на пътя най-вече сред останалите участници в движението – 96% от шофьорите на леки и лекотоварни автомобили и 94% от шофьорите на автобуси и камиони се определят като по-скоро нискорискови водачи, но съответно 58% от първите и 39% от вторите смятат, че другите водачи са носителите на риска.

Фигура 9. Самоопределяне на себе си и другите според степента на риск при участие в движението



Източник: проучване, 2019 г.

Добрата новина тук е, че **част от водачите с по-нисък индекс на безопасно шофиране (под 74) осъзнават рисковете, които носят с шофирането си.** 23% от шофьорите на леки и лекотоварни автомобили и 22% от шофьорите на автобуси и камиони с индекс под 74 се определят като рискови (при среден дял от 5-6% определящи се като рискови за всяка от групите). Същевременно обаче най-много от тези водачи смятат и останалите участници в движението за рискови – съответно 71% от водачите на леки и лекотоварни автомобили и 52% от водачите на автобуси и камиони. Комбинацията от двете показва, че **тези водачи възприемат цялостната среда на шофиране като високорискова и вероятно се опитват да „нагодят“ поведението си към тази среда.** Шофирането от типа „щом другите правят това, защо да не го правя и аз“ обаче създава порочен кръг, в който водачите се надпреварват да предизвикват високорискови ситуации. Необходимо е да се търсят възможности за промяна на цялостното усещане за себе си и другия на пътя и **замяна на състезателното взаимодействие с отношение на партньорство с останалите участници в движението.** От полза би било още да се провокира системата за вътрешен мониторинг на грешките, така че да има ясно осъзнаване за действителния риск и възможните последствия, не само при обучението на новите водачи, но и при всички обучения по безопасност на движението.

Водачи с високорисково поведение

За целите на този доклад водачи с високорисково поведение са водачите с индекс за безопасно шофиране под 74. В групата на шофиращите леки и лекотоварни автомобили делът им е 5% (приблизително 140 хил. души), а сред шофиращите автобуси и камиони – 16% (около 118 хил. души).



Шофьорите на леки и лекотоварни автомобили с индекс под 74 **често влизат в рискови ситуации и могат да бъдат опасни, както за себе си, така и за останалите участници в движението.** Данните показват, че през последните 12 месеца общо 70% са били санкционирани по някакъв повод, всеки пети сред тях е имал пътен инцидент, за който не носи вина, а 11% са били

глобявани или са изтърпявали наказание за пътнотранспортно произшествие вследствие на собствена грешка. В допълнение:

- 40% са глобявани за превишаване на разрешената максималната скорост за движение;
- 34% са глобявани за неправилно спиране или паркиране;
- 19% са били глобявани за говорене по телефон, използване на колан/и или неправилно превозване на дете.

Макар тези водачи да правят нарушения и в чужбина (20% от тях са били санкционирани извън България в последните 12 месеца), над 3 пъти по-високият дял на глобените у нас, показва, че те **шофират значително по-внимателно в чужбина**. Това доказва хипотезата, изведена в предходното проучване, че високорисковото поведение на пътя е функция на познатата културна среда и предполагаемата защита, която тя може да предложи.

Поведението на водачите в групата с най-нисък SDIndex представлява **комбинация от агресивно и високоскоростно шофиране, „гарнирана“ с разсеяност и в някои случаи – недостатъчно умения**. На тях им се случва често³⁸:

- да открият, че неволно карат по-бързо от разрешената скорост (75%);
- съзнателно да пренебрегват ограниченията на скоростта късно през нощта или много рано сутрин (61%);
- да загубят търпение заради бавно движещ в лявата лента шофьор и да изпреварят на място, където не е разрешено (56%);
- да карат само „с половин око“ към пътя, докато правят нещо друго (46%);
- да карат през нощта по междуградски пътища на къси светлини със същата скорост, с която биха карали на дълги светлини (44%);
- да карат твърде близо до кола пред тях или да ѝ „присветват“ с дълги светлини, за да накарат шофьора да разбере, че трябва да кара по-бързо или да ги пропусне (41%).

За себе си казват също, че им липсват:

- толерантност към неуменията на другите шофьори (60%);
- умения да пестят гориво с разумно и икономично шофиране (58%);
- спокойствие при задръстване (57%);
- търпение, когато има независимо от тях забавяне (56%).

Съотношението между мъжете и жените в тази група е 73% към 27% при 66% към 34% сред водачите на леки и лекотоварни автомобили като цяло. Това означава, че **високорисковото шофиране е по-характерно за мъжете, но не е единствено тяхна привилегия**.

Шофьорите, склонни да поемат рискове на пътя, **обикновено са по-млади от останалите** – 71% са на възраст под 39 г. при 47% в групата с индекс 74-90 и 36% в групата с индекс над 90. Средната възраст в групата на високорисковите водачи е 35 г. На това се дължи и високият дял (в сравнение с останалите групи) на шофьорите със стаж между 1 и 3 г. (16%, при средно 9% за останалите), както и ниският дял на лицата със стаж над 20 г. (22% в тази група, при 39% в групата с индекс 74-90 и 48% - в групата с индекс над 90).

Почти ¼ от високорисковите водачи (23%) са съсредоточени в град София, а общо 27% - в област София (столица).

Най-често управляват BMW, Audi, Mercedes или Alfa Romeo на средна възраст около 15 г. Все пак трябва да се отбележи, че делът на притежаващите автомобили под 5 г. в групата на високорисковите шофьори е значително по-голям от средния за извадката – близо 9% при 5% за

³⁸ Посочили относително често, много често, през цялото време

цялата съвкупност от водачи на леки и лекотоварни автомобили. При почти 20% двигателите са с мощност над 180 к.с.

Освен че са млади и карат мощни и по-нови автомобили, **водачите в тази група са много активни в шофирането** – 81% се качват на колата всеки ден (за сравнение в групата с индекс над 90 този дял е 69%). Изминават близо 30 хил. км годишно.



Резултатите от проучването показват, че както и при водачите на леки и лекотоварни автомобили, така и при шофьорите на автобуси и камиони, се наблюдава **статистическа зависимост между степента на риск в поведението и участието в пътни инциденти**. Делът на водачите, които са имали произшествие, в което се е наложила намеса на „Пътна полиция“ или „Автомобилна администрация“, е 16% в групата с високорисково поведение (индекс под 74) и между 2 и 3 пъти по-нисък в групите с по-нискорисково шофиране – съответно 8% в групата с индекс 74-90 и 6% в групата с индекс над 90.

Рисковете, които предизвикват тези водачи, са резултат от комбинация от два типа нарушения – превишаване на скоростта и отнемането на предимство на други участници в движението. На тези водачи се случва често³⁹:

- да разговарят с пътници/колеги, докато шофират (81%);
- съзнателно да не спазват ограничението на скоростта, когато няма много интензивен трафик или за да се движат заедно с трафика (съответно 74% и 69%);
- да превишават ограничението на скоростта, за да наваксат закъснение или да избегнат закъснение (66%);
- да карат през нощта по междуградски пътища на къси светлини със същата скорост, с която биха карали на дълги светлини (46%);
- да ускорят преди светофара, „гонейки“ зелен/жълт сигнал (45%);
- да загубят търпение заради бавно движещ в лявата лента шофьор и да го изпреварят на място, където не е разрешено (41%).

За себе си казват също, че им липсват:

- умения да пестят гориво с разумно и икономично шофиране (41%);
- спокойствие при задръстване (38%);
- търпение, когато има независимо от тях забавяне (32%);
- толерантност към неуменията на другите шофьори (31%);
- склонност да спазват точно графика за движение и почивка (съответно 22% и 20%).

75% от водачите в тази група смятат, че има шофьори камиони и автобуси, които са склонни към целенасочена агресия спрямо колегите си шофьори на леки автомобили, а 72% са ставали участник в рискова ситуация, причинена от такова поведение. Това мнение е характерно и за всички останали групи, макар и с по-малка категоричност (65% от водачите с индекс 74-90 и 59% от водачите с индекс над 90). Всички професионални водачи обаче вярват в еднаква степен, независимо дали имат по-нисък или по-висок SDIndex, че има шофьори на леки автомобили, които са склонни към целенасочена агресия спрямо колегите си шофьори на камиони и автобуси. Всичко това означава, че **професионалистите не само възприемат средата като враждебна спрямо тях, но и отвърщат на тази враждебност, създавайки допълнително напрежение на пътя.**

³⁹ Посочили относително често, много често, през цялото време

Всеки трети водач в тази група минава между 100 и 200 хил. км годишно. Още 29% - между 50 и 100 хил. км годишно. **Средният пробег 112 хил. км.** – с около 15 хил. км повече отколкото групите с индекс над 74.

Големият пробег е пряко свързан с удълженото работно време – 27% от водачите в тази група се трудят над 60 часа седмично. За сравнение в групата със SDIndex между 74 и 90 този дял е 11%, а сред шофьорите с най-нискорисково поведение – 7%. Следователно може да се твърди, че **претоварването е значим рисков фактор сред професионалните шофьори.**

Половината от водачите с високорисково поведение са на възраст до 39 г. при 37% сред шофьорите с индекс 74-90 и 31% в групата с индекс над 90.

Водачи с нискорисково поведение

Сред участниците в движението по пътищата в България има значителен дял водачи с нискорисково поведение – SDIndex над 90. Сред шофиращите леки и лекотоварни автомобили те са 48% (малко над 1.3 млн. души), а в групата на професионалистите – 30% (около 226 хил. водачи).



Шофьорите в тази група са с образцово поведение на пътя. Делът на санкционираниите сред тях последните 12 месеца, макар и висок като абсолютна стойност, е значително по-нисък, в сравнение с останалите групи – 39% при 70% в групата с индекс под 74 и 57% в групата с индекс 74-90. Наказанията са основно за:

- превишаване на скоростта (16%);
- неправилно спиране или паркиране (13%);

Едва 2% са участвали в пътен инцидент по тяхна вина (11% в групата с индекс под 74), а 10% - в ПТП, за което нямат вина (21% в групата с индекс под 74).

98% от тях се определят като нискорискови водачи. 56% смятат останалите участници в движението за по-скоро рискови.

Шофьорите в тази група са уравновесени и спокойни на пътя. Споделят за себе си, че:

- имат готовност да отстъпят на колега-шофьор (97%);
- реагират адекватно в критична ситуация (95%);
- проявяват търпение при забавяне, независимо от тях (92%);
- остават спокойни в задръстване (92%);
- могат да предвидят потенциална рискова ситуация, която възниква няколко превозни средства напред (90%);
- могат да пестят гориво с разумно и икономично шофиране (89%);
- са толерантни към неуменията на другите шофьори (88%);
- имат умения за оказване на първа помощ в случай на произшествие (76% при 48% в групата на водачите с индекс под 74).

48% от нискорисковите водачи са със стаж над 20 г. Средната им възраст е 46 г., а делът на хората до 39 г. е 36% (71% сред водачите с индекс под 74). В тази група няма статистически значими различия по пол – и мъжете, и жените шофират нискорисково.

Шофират най-популярните марки автомобили – VW, Opel, Renault и Peugeot, със средна възраст над 16 г. Под 4% управляват автомобил под 5-годишна възраст, а 6% - автомобил с мощност над 180 к.с. (20% в групата с индекс под 74). 69% шофират всеки ден.



Тези водачи са пример за своите колеги – те шофират, спазвайки правилата за движение по пътищата. При тях инцидентите са значително по-малко – едва 6% в последните 12 месеца са участвали в произшествие, в което се е наложила намесата на „Пътна полиция“/„Автомобилна администрация“ (при средно 9% за цялата извадка и 17% за водачите с индекс под 74). Самите те се възприемат като нискорискови (98%) и са по-малко склонни от останалите групи да търсят вината в другите – 33% смятат, че шофьорите, които срещат най-често са с рисково поведение, докато сред водачите с нисък индекс делът достига до 52%.

Допускат значително по-малко грешки от водачите в останалите групи. Най-често срещаното „прегрешение“ е разговорът с пътници и колеги по време на шофиране (11% при 81% в групата с индекс под 74). Съзнателното превишаване на скоростта, независимо по каква причина, се случва често само на 1% от нискорисковите водачи.

Те са уравновесени и спокойни на пътя. Споделят за себе си, че:

- реагират адекватно в критична ситуация (98%);
- спазват графика за движение и почивка (съответно 96% и 98%);
- имат готовност да отстъпят на колега-шофьор (98%);
- могат да пестят гориво с разумно и икономично шофиране (96%);
- са толерантни към неуменията на другите шофьори (96%);
- проявяват търпение в ситуации на забавяне, които не зависят от тях (93%);
- запазват спокойствие в задръстване (93%);
- имат умения за оказване на първа помощ в случай на произшествие (92% при 58% в групата на водачите с индекс под 74).

Средният годишен пробег в тази група е **около 98 хил. км.** Въпреки това, едва 7% надхвърлят допустимите 56 часа седмично зад волана.

Всеки трети водач в тази група е на възраст до 39 г. при 50% сред шофьорите с индекс под 74 и 37% в групата с индекс 74-90.

ОТКЛОНЕНИЯ В ПОВЕДЕНИЕТО

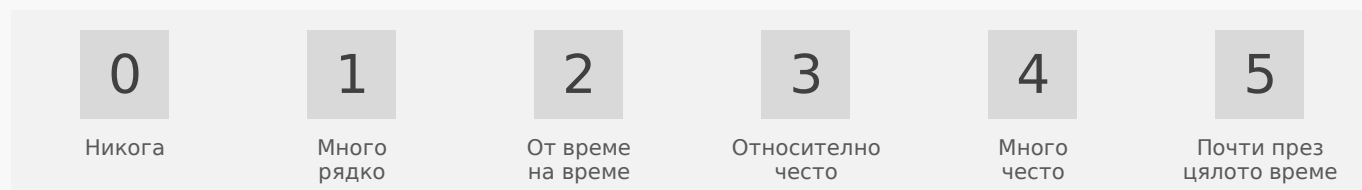
Множество изследвания, включително докладът за състоянието на безопасността на движението по пътищата в Република България, изготвен от Държавна агенция „Пътна безопасност“ посочват, че **изследването на факторите, влияещи върху травматизма, е важен аспект в управлението на безопасността на движението по пътищата, а ключов сред тези фактори е поведението на участниците в движението**⁴⁰.

Методологията Driving Behavior Questionnaire, използвана за оценка на поведението на българските водачи като участници в движението по пътищата, дава възможност за идентифициране на най-често срещаните грешки, както и на грешките, които носят най-висок риск от ПТП. Измерването сред водачите на леки и лекотоварни автомобили и на автобуси и камиони се осъществява чрез **самооценка на честотата на случване, съответно, на 50 и на 40 ситуации, в които се наблюдава погрешно поведение, реакция и/или преценка на водача.**



⁴⁰ ДАБДП, Доклад за състоянието на безопасността на движението по пътищата в Република България, 2019, <https://www.sars.gov.bg/доклад-за-състоянието-на-безопасност/>

Честотата на случване се определя по скала от 0 до 5, както следва:



Най-често срещани грешки



Анализът на поведението на водачите на леки и лекотоварни автомобили показва, че петте ситуации, в които са попадали най-много шофьори от тази група, са **близки до идентифицираните в миналогодишното проучване**:

- неволно движение с по-висока от разрешената скорост (поне веднъж през последните 12 месеца⁴¹ – 91%);
- шофиране „с половин око“ към пътя, докато се извършва друга дейност (73%);
- рязко натискане на спирачките за избягване на сблъсък, защото водачът е забелязал късно, че превозното средство отпред е намалило скоростта (71%);
- неправилно планиране на маршрута и попадане в задръстване (69%);
- потегляне, без да е освободена ръчната спирачка (68%).

Данните, както и през 2018 г., показват **проблеми в поведението на водачите на леки и лекотоварни автомобили, носещи висока степен на риск както за самия водач, така и за останалите участници в движението по пътищата**. Сред тях най-съществените са пренебрегването на ограниченията за скорост и разсейването по време на шофиране.

Превिшаването на скоростта е нарушение, което допуска почти всеки водач, и затова представлява основен и към момента неразрешим проблем на движението по българските пътища. Това нарушение (общо несъобразена и превишена скорост), според данните на отдел „Пътна полиция“ при ГД „Национална полиция“ на МВР за 2018 г., е вероятна причина за почти 36% от тежките пътнотранспортни инциденти⁴², в резултат на които са загинали 205 и са ранени 2 224 души⁴³.

Фигура 10. Брой тежки ПТП с пострадали (загинали и ранени) по причина за ПТП „Нарушение на първи водач, само първо нарушение“, 2018 г.



Източник: МВР, отдел „Пътна полиция“

⁴¹ Данните от проучването се отнасят за периода 01.06.2018-31.05.2019 г.

⁴² По причина за ПТП „Нарушение на първи водач, само първо нарушение“

⁴³ МВР, ГД „Национална полиция“, Пътнотранспортен травматизъм през 2018 година, с.18-19, https://www.mvr.bg/docs/librariesprovider74/default-document-library/travmatizum-2018-godina-doc.pdf?sfvrsn=18001720_0

Вторият ключов проблем, идентифициран в тазгодишното проучване, е разсейването. Съществуват три основни вида разсейване: визуално – неща, които карат шофьорите да отместят очи от пътя, когнитивно – когато шофьорите мислят за други неща, докато шофират, и физическо – неща, които принуждават шофьорите да отместят ръце от волана⁴⁴. Макар проблемът да се следи на европейско ниво от повече от десетилетие, в статистиката на пътнотранспортния травматизъм на България към момента няма данни какъв брой инциденти са в резултат на разсейване на водачите. Данни на Националния статистически институт на Италия за 2016 г. например показват, че разсейването при шофиране е водеща причина за пътните инциденти (с 16%), изпреварвайки превишаването на скоростта (причина за 11% от произшествията)⁴⁵. Проучване на Европейската комисия от 2015 г. пък стига до заключението, че **разсейването може да допринесе за между 10-30% от пътнотранспортните произшествия в ЕС**, но стойността се нуждае от допълнително валидиране, заради ограниченията в наличните данни и липсата на общо съгласувано и използвано определение за същността на понятието „разсейване при шофиране“⁴⁶. Независимо че все още няма обща дефиниция на термина, може да се твърди, че следващите по честота на срещане грешки на водачите у нас – рязко натискане на спирачките за избягване на сблъсък, защото водачът е забелязал късно, че превозното средство отпред е намалило скоростта, неправилното планиране на маршрута и попадане в задръстване и потеглянето, без да е освободена ръчната спирачка, **също вероятно се дължат на различните видове разсейване.**



Ситуациите, носещи рискове за водачите и останалите участници в движението, в които са попадали най-голям дял водачи на автобуси и камиони, са:

- разговор с пътници/колеги по време на шофиране (поне веднъж през последните 12 месеца⁴⁷ – 92%);
- съзнателно превишаване на ограничението на скоростта или когато няма интензивен трафик (85%), или с цел наваксване/избягване на закъснение (80%), или с цел движение заедно с трафика (77%);
- ускоряване преди светофара, „гонейки“ зелен/жълт сигнал (76%);
- шофиране „с половин око“ към пътя, докато се извършва друга дейност (74%);

И в тази група, както при водачите на леки и лекотоварни автомобили, **проблемите са два – пренебрегването на ограниченията за скорост и разсейването.**

Най-често превишаването на скоростта сред водачите на автобуси и камиони е целево и умишлено – в „гонене“ на график. В редки случаи обаче може да се превърне в начин за задръжане на съзнанието будно и в кондиция (за 1.4% от водачите). Друг стимул е карането по пътя заедно с колега с камион/автобус и изпреварване за разнообразие от време на време (1.3%).

Разсейването, от друга страна, е „изпитан метод“ за събуждане – чрез пиене на кафе и други течности (35%), музика (24%), пушене (20%), проветряване/настройка на климатика/дори събличане (14%), започване на разговор (8%) – все дейности, които отвлечат вниманието на водача от пътя и носят висок риск, както за него/нея, така и за останалите участници в движението.

⁴⁴ ЕК, Мобилност и транспорт, Пътна безопасност, Област на политиката „Поведение“, секция „Разсейване“, https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/behaviour/distraction_bg

⁴⁵ Istat, Road Accidents in Italy, 27.07.2017, <https://www.istat.it/en/archivio/202807>

⁴⁶ European Commission, DG MOVE, Study on good practices for reducing road safety risks caused by road user distractions, 2015, https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/behavior/distraction_study.pdf

⁴⁷ Данните от проучването се отнасят за периода 01.06.2018-31.05.2019 г.



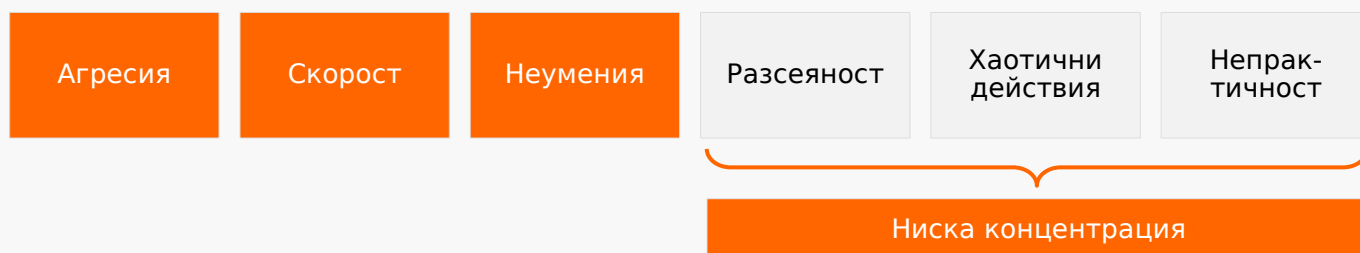
Според изследване на Сдружение "Hellwach mit 80 km/h" ("Буден с 80 км/ч"), което обединява отговорни шофьори на камиони от Германия и се стреми към привличане на членове в цяла Европа, „85% от проверките на полицията сред водачите на камиони показват, че те използват смартфоните си, докато шофират. Често се случва едновременно да пишат СМС-и или да четат постове във Фейсбук“. Трите най-фрапиращи ситуации, наблюдавани в кабината на камион, са: шофьор, вдигнал десния си крак върху седалката, контролира волана с левия крак и търси нещо в кабината; шофьор с голямо куче, седнало в скута му и шофьор, който е сложил малкия си син пред себе си и детето държи волана⁴⁸.

Поведение на водачите на леки и лекотоварни автомобили

В проучването от миналата година бяха идентифицирани три категории отклонения в поведението на водачите на леки и лекотоварни автомобили – **ниска концентрация, агресия и висока скорост**. Значително по-голямата извадка през 2019 г. дава възможност за извеждане на допълнителни фактори, обуславящи поведението на тази група водачи.

Факторният анализ⁴⁹ на база на данните от актуалното проучване, показва **общо шест категории отклонения в поведението при шофиране – отново агресия, висока скорост и ниска концентрация (в три групи подфактори), но и нова, ключова категория – неумения**.

Фигура 11. Групи фактори, определящи поведението на водачите на леки и лекотоварни автомобили, 2019 г.



Тъй като отклоненията, свързани с агресивното, високоскоростното шофиране и ниската концентрация, са на фокус в доклада от 2018 г., **тази година ще бъде разгледана в групата на водачите в категорията „неумения“**.

Все пак е необходимо да се каже, че **агресивното поведение се характеризира с поредица от умишлени нарушения (по типологията на проф. Ризън), сред които „слаломане“ между насрещно движещи се превозни средства по тесен или лош път, за да се заеме място колкото за една кола при изпреварване, пренебрегване на червения светофар през нощта по празни пътища, участие в неофициални „състезания“ с други шофьори, гняв към поведението на друг водач и преследване с намерение за разправа, при завой надясно – притискане на велосипедист или мотоциклетист, който се движи от вътрешната (дясна) страна на завоя, изпреварване на бавно движещо се превозно средство отдясно или в аварийната лента на магистрала**. Този тип отклонения в поведението са **характерни в различна степен за 42% от водачите. Шофьорите, които попадат често в голяма част от изброените ситуации обаче са около 7% (приблизително 193 хил. души)**.



Агресивно шофиране

⁴⁸ Böhnisch, A. Verein kämpft gegen "Todsünden" der Lkw-Fahrer. SWR (online), 7 August 2019, <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/hellwach-mit-80-kmh-will-lkw-fahrer-zu-regetreuem-fahren-anhalten.speditionen-fuer-mehr-verkehrssicherheit-102.html>,

⁴⁹ Principal Component анализ с Varimax ротация, Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy = 0.977, Bartlett's Test of Sphericity – Sig=0.000



Високоскоростно шофиране

Високоскоростното шофиране, също както и агресивното шофиране, се характеризира с поредица от умишлени и неволни нарушения (по типологията на проф. Ризън), сред които съзнателно пренебрегване на ограниченията на скоростта късно през нощта или много рано сутрин, загуба на търпение заради бавно движещ в лявата лента шофьор и изпреварване на място, където не е разрешено, неволно шофиране с по-висока от разрешената скорост, изпреварване при рискови обстоятелства на двулентов път, раздразнени от бавно движещо се превозно средство, шофиране „с половин око“ към пътя, докато се извършва друга дейност, шофиране твърде близо до предната кола и/или присветване за принуждаване на водача да разбере, че трябва да кара по-бързо или се измести.

Този тип отклонения в поведението също са характерни в различна степен за 42% от водачите, но шофьорите, които попадат често в голяма част от изброените ситуации, са около 14% (~380 хил. души).

Проблемите с концентрацията имат негативен ефект върху поведението на водачите. Разсеяността води до по-дълго време за реакция, по-трудно възприемане на заобикалящата среда, късно и рязко спиране. Този тип поведение се характеризира с набор от пропуски и грешки (според типологията на проф. Ризън), част от които могат да бъдат рисковани, както за водача, така и за останалите участници в движението. Актуалното проучване показва, че ниската концентрация има нюанси, условно разделени в три категории: **разсеяност, хаос в действията в колата и непрактичност**. Най-опасни са разсеяните водачи – те се престрояват в грешната лента на кръгово движение или при приближаване на кръстовище, не забелязват пресичащи пешеходци, когато завиват в странична улица от главен път, не забелязват някой, който чака да пресече на пешеходна пътека или не успяват да дадат път на автобус на спирка, който сигнализира, че потегля. Хаотичните се опитват да потеглят, без да са освободили ръчната спирачка, забравят на коя предавка карат в момента и се налага да проверят с ръка върху скоростния лост, опитват се да потеглят на трета скорост. Непрактичните пропускат изход на магистралата и правят дълъг обход, забравят къде са спрели колата си, възнамерявайки да пътуват до точка А, откриват че карат по пътя към точка В, като последната е част от обичайния им маршрут, планират маршрута си неправилно така, че попадат в задръстване, което са могли да избегнат. **Ниската концентрация, с всички нейни нюанси, е характерна в различна степен за 45% от водачите. Комбинация от повечето от тези характеристики притежават около 22% (~626 хил. души).**



Ниска концентрация



Неумения

Неуменията са ключов проблем при шофирането и предпоставка за множество пътни инциденти. Водачите в тази категория попадат по-често от останалите в рискови ситуации вследствие на лоша преценка. Според категоризацията на Ризън в тяхното поведение преобладават грешките от втори тип, които са резултат от непознаване на правилата, липса на умения или познания или неправилно възприемане на случващото се. Тези водачи, по-често от останалите, попадат в следните ситуации: неправилна преценка за дължината на зеления сигнал при ляв завой и риск от сблъсък с насрещното движение; в опашка от автомобили, които завиват надясно към главен път, водачът да внимава толкова за идващите отляво по главния път, че почти да удари колата пред себе си; „отрязване“ на ъгъла при ляв завой и рязка маневра за избягване на насрещно движещо се превозно средство; неправилна преценка на скоростта на насрещно движещо се превозно средство при изпреварване; опит за изпреварване без поглед в огледалото и клаксон на кола отзад, която е започнала да изпреварва преди това; завой надясно от път без предимство

себе си; „отрязване“ на ъгъла при ляв завой и рязка маневра за избягване на насрещно движещо се превозно средство; неправилна преценка на скоростта на насрещно движещо се превозно средство при изпреварване; опит за изпреварване без поглед в огледалото и клаксон на кола отзад, която е започнала да изпреварва преди това; завой надясно от път без предимство

към главен път, засичайки превозно средство, което водачът не е видял или чиято скорост не е преценил правилно; игнориране на знаците “път без предимство” и риск от сблъсък с трафика, който се движи по пътя с предимство.

Този тип отклонения в поведението са **валидни в различна степен за почти 42% от водачите**. Повод за сериозно притеснение обаче будят **около 12% (~341 хил. души)**, за които те са неизменна част от ежедневно шофиране.

Повече водачи с дефицити в познанията и уменията има в групите с по-нисък SDIndex – под 90 и особено под 74, които в допълнение шофират агресивно и с превишена скорост.

Водачите с този тип отклонения е по-вероятно да бъдат глобени за неправилно преминаване покрай спирка или пешеходна пътека, за преминаване на червено или неспазване на указания на регулировчик, за неправилно движение по пътното платно (напр. в бус лента) или за управление на МПС без правоспособност или допускане/предоставяне на управлението на МПС на лице без правоспособност.

Те **нямат ясно изразени демографски характеристики** – срещат се и сред мъжете, и сред жените, както и в почти всички възрастови групи, но най-вече сред водачите над 69 г. Много често могат да бъдат открити сред шофьорите с основно образование.

Такива водачи има **сред управляващите много скъпи и нови или много стари автомобили**, сред определящите себе си като крайно рискови, както и сред шофьорите, които смятат, че имат малко или никакви умения за адекватна реакция и предвиждане на опасни ситуации на пътя.

Дефицитите сред водачите по отношение на познанията и уменията за шофиране показват пропуски в теоретичното и практическото им обучение. В резултат по българските пътища се движат лица, които са носители на висок риск за себе си и за всички останали участници в движението.

За подобрения в обучението на младите шофьори се говори отдавна, но сега са необходими спешни мерки.

От полза би било да се търсят възможности за проверка на знанията и уменията на шофьори с по-дълъг стаж, например на всеки 10 години, при смяната на свидетелството за управление на МПС, както и на водачи над определена възраст – например на всеки 5 години за хората над 60 години, за да се гарантира познаването на правилата за движение по пътищата и възможността за реакция в рискова ситуация.

Поведение на водачите на автобуси и камиони

Изследването от 2019 г. се съсредоточава за първи път върху поведението на професионалните водачи, като ключова група участници в движението по пътищата. Отново чрез факторен анализ⁵⁰ са идентифицирани **четири големи категории отклонения в поведението при шофиране – отнемане на предимство, скорост, несигурност и неумения, неподчинение на правилата**, всяка от които носи значителен риск както за самите водачи, така и за околните.

Категорията с най-голямо значение е **отнемането на предимство**. Тя представлява **комбинация от грешки и нарушения (според класификацията на проф. Ризън)** и включва: игнориране на знаците “път без предимство” и риск от сблъсък с трафика, който се движи по пътя с предимство; излизане от паркинг/спирка без поглед в огледалото за задно виждане; странично притискане на велосипедист или мотоциклетист,



Отнемане на предимство

⁵⁰ Principal Component анализ с Varimax ротация, Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy = 0.970, Bartlett's Test of Sphericity – Sig=0.000

който се е изравнил с автобуса/камиона; излизане на главен път, засичайки задаващо се превозно средство, което водачът не е видял или чиято скорост не е преценил адекватно; опит за изпреварване без поглед в огледалото и клаксона на кола отзад, която е започнала да изпреварва преди водача; навлизане в кръстовище от път без предимство така, че на шофьора по пътя с предимство да му се наложи да спре; силно съсредоточаване в основния пътен трафик в колона от превозни средства и риск от удар в предната кола; започване на изпреварване с погрешна преценка на скоростта на насрещно движещото се превозно средство; навлизане в кръстовище при зелен/жълт сигнал на светофара, знаейки, че това ще блокира кръстовището; неправилна преценка за дължината на зеления сигнал при ляв завой и риск от сблъсък с насрещното движение.

Този тип отклонения в поведението са характерни в различна степен за 39% от професионалните водачи. Тези, които попадат често в голяма част от изброените ситуации, са около 8% (приблизително 56 хил. души).

В категорията водачи, които правят грешки и нарушения, свързани с отнемане на предимство, попадат шофьорите със стаж до 3 години, по-възрастните водачи – над 55 г., водачите с основно образование, тези, които се определят като крайно рискови, шофьорите, които оценяват като много слаби възможностите си да предвидят и да преценят адекватно рискова ситуация на пътя, тези, на които им липсва търпение при забавяне и спокойствие при задръстване, както и тези, които са нетолерантни към неуменията на останалите и обикновено не отстъпват на колеги-шофьори, работещите над 60 часа седмично, участвалите в два и повече пътни инцидента с намесата на „Пътна полиция“/„Автомобилна администрация“ в последните 12 месеца. Тези водачи използват за разсънване при умора скоростта – „карам по-бързо, за да съм поконцентриран“ и „карам заедно с колега с камион/автобус и от време на време се изпреварваме за разнообразие“. Техният SDIndex обикновено е под 74, т.е. поведението им като цяло е високорисково.

Втората основна категория отклонения в поведението е свързана със скоростта. Водачите в тази категория допускат грешки и умишлени нарушения (според класификацията на Ризън) като: съзнателно превишаване на скоростта, когато няма много интензивен трафик, за наваксване/избягване на закъснение или за движение заедно с трафика; разговор с пътници/колеги, докато шофират; загуба на търпение заради бавно движещ в лявата лента шофьор и изпреварване на място, където не е разрешено; ускоряване преди светофара, „гонейки“ зелен/жълт сигнал; шофиране на близко разстояние до предна кола и присветване с дълги светлини за принуждаване на водача да кара по-бързо или да се измести; каране „с половин око“ към пътя, докато се прави нещо друго; паркиране на неразрешено място с риск от глоба; шофиране през нощта по междуградски пътища на къси светлини със същата скорост, с която биха карали на дълги светлини.



Скорост

Този тип отклонения в поведението са характерни в различна степен за 39% от професионалните водачи. Тези, които попадат често в голяма част от изброените ситуации, са около 15% (приблизително 112 хил. души).

В категорията водачи, които правят грешки и нарушения, свързани със скоростта, попадат водачи с годишен пробег между 100 и 200 хил. км, т.е. над средния за групата, шофьори със стаж между 4 и 10 години, при които вече има натрупана увереност в собствените умения, водачите до 34 г., шофьорите с основно образование, водачите, които оценяват като много слаби възможностите си да предвидят и да преценят адекватно рискова ситуация на пътя, тези, на които им липсва търпение при забавяне и спокойствие при задръстване, както и тези, които са нетолерантни към неуменията на останалите и обикновено не отстъпват на колеги-шофьори,

водачите със заетост над 60 часа седмично, участвалите в пътни инциденти в последните 12 месеца.

Тези водачи, както и шофьорите, за които е характерно отнемането на предимство, използват скоростта за събуждане при умора. Техният SDIndex обикновено също е под 74, т.е. поведението им като цяло е високорисково.



Несигурност и неумения

Третата категория отклонения в поведението на професионалните водачи е **комбинация между несигурност и неумение**. Водачите в тази категория допускат пропуски и грешки (според класификацията на Ризън) като: колебание дали се движат по правилния маршрут, погрешна оценка на сцеплението на пътната настилка при спиране и установяване, че спирачният път е по-дълъг от очакваното; отклонение по грешен път в познат маршрут; пропуск за освобождаване на ръчната спирачка при потегляне; удар на предмет при каране на заден ход; минаване през бордюр със задните колела; пропуск да забележат, че светофарът, на който чакат, е светнал зелено.

Този тип отклонения в поведението са **характерни в различна степен за 44% от професионалните водачи. Тези, които попадат често в голяма част от изброените ситуации, са около 14% (приблизително 100 хил. души).**

Това са водачи с годишен пробег под средния за групата и със стаж до 3 години, по-възрастните водачи – над 55 г., водачите с основно образование, тези, които се определят като крайно рискови, водачите, които оценяват като много слаби възможностите си да предвидят и да преценят адекватно рискова ситуация на пътя, участвалите в два и повече пътни инцидента с намесата на „Пътна полиция“/„Автомобилна администрация“ в последните 12 месеца, водачите с индекс под 74, но и шофьорите с индекс между 74 и 90.

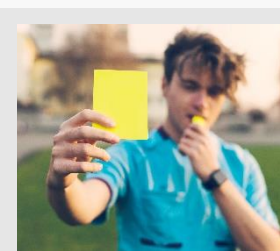
Тази категория отклонения е изключително важна, тъй като показва, че **има голям дял професионални водачи, при които има пропуски по отношение на теорията и практиката на шофиране**. Сигнал за това са най-вече дефицитите при младите водачи. И в тази група, както и при водачите на леки и лекотоварни автомобили, шофьорите с по-ниско образование срещат повече проблеми от останалите. Това потвърждава хипотезата, че е необходимо повишаване на образователните изисквания.

Последната група отклонения са свързани със специфичните правила на упражняване на шофьорската професия. В тази група попадат две нарушения – пропуск по невнимание на задължителните смени и/или почивки по време на дълъг маршрут и пропуск да се сложи тахошайба в тахометъра/хартия в принтера му и да се наложи спиране след като курсът вече е започнал.

Този тип отклонения в поведението са **характерни в различна степен за 44% от професионалните водачи. Тези, които попадат често в голяма част от изброените ситуации, са около 9% (~70 хил. души).**

Такъв тип нарушения си позволяват водачи с под средния годишен пробег и със стаж до 1 година, най-младите (до 24 г.), но и най-възрастните в групата – над 60 г., шофьорите с основно образование, определящите се като крайно рискови, водачите, които оценяват като много слаби възможностите си да предвидят и да преценят адекватно рискова ситуация на пътя, участвалите в два и повече пътни инцидента с намесата на „Пътна полиция“/„Автомобилна администрация“ в последните 12 месеца, водачите с индекс под 74.

Този проблем също е от особена важност за безопасността на движението по пътищата, защото както вече беше споменато по-горе, умората е фактор при около 20% от катастрофите с



Неспазване на правилата

участието на тежкотоварни автомобили. **Необходими са още по-засилени мерки за контрол на професионалните водачи.**

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Намаляването на броя на жертвите в пътни инциденти става бавно и с цената на много усилия. Достигнат е предел, след който са необходими комплексни мерки, касаещи всички елементи на безопасността – **безопасна инфраструктура, безопасна скорост, безопасни превозни средства и безопасно поведение на всички участници в движението, вкл. пешеходците.** Ясно е, че само контролът и санкциите отдавна не са достатъчни.

Дошъл е момент, в който е **необходима промяна в нагласите** и осъзнаване, че „Визия нула“ може да бъде постигната само чрез общите усилия на институциите и обществото, както и чрез личните усилия на всеки един от нас.

Изследването за целите на SDIndex и през 2019 г. показва, че и водачите на леки и лекотоварни автомобили, и водачите на автобуси и камиони са склонни да negliжират собствената си безопасност и безопасността на околните, удовлетворявайки лични страсти и/или служебни задължения. **Придвижването по българските пътища все още се осъществява в състезателен формат, вместо във взаимоотношения на толерантност, партньорство и спокойствие.** Това е една от причините всеки ден в България загиналите в пътни инциденти да са между 1 и 2 души, а тежко ранените – 23.

Необходимо е да се преосмисли личното поведение, така че то да бъде **добър модел за подражание за бъдещите водачи.** Необходимо е всеки да си даде сметка, че поведението при шофиране в голяма степен отразява поведението в ежедневната комуникация, а когато ежедневната комуникация е подчинена на агресия, липса на толерантност и нежелание да се отстъпи на другите, няма поле за развитие нито в индивидуален, нито в социално-икономически план.



ПРИЛОЖЕНИЕ 1. РЕЗУЛТАТИ

Водачи на леки и лекотоварни автомобили



Всички данни са в процент, освен ако изрично не е посочено друго.

Данните за 2018 г. са от национално представително проучване, проведено в периода 10.04-27.04.2018 г., сред 1000 активни водачи на възраст между 18 и 75 г., управляващи леки и/или лекотоварни автомобили. За целите на проучването „активни водачи“ са водачи с годишен пробег над 2 000 км, шофирали в последните 12 месеца.

Данните за 2019 г. са набрани онлайн (през интернет страницата на проекта www.sdindex.bg), в периода 15.05-30.06.2019 г., и се отнасят за 35 282 водачи на леки и/или лекотоварни автомобили. Използвани са само пълни и коректно попълнени въпросници. Данните за 2019 г. са претеглени, така че да могат да бъдат сравнявани с резултатите от 2018 г.

В таблиците по-долу са представени само въпросите, които са задавани и в двете години, в реда, в който са зададени през 2019 г. Пълните данни за 2018 г. са налични в доклада от октомври 2018 г.

Характеристики на водачите и превозните средства

Приблизително колко хиляди километра годишно изминавате, като шофирате лично Вие, независимо дали с лично, или със служебно превозно средство?

база(2019): 35 282; база (2018): 1000

	2018 г.	2019 г.
Под 2 хил. км	-	6.6
От 2 до 5 хил. км	35.6	12.1
От 5 до 10 хил. км	28.6	19.8
От 10 до 20 хил. км	10.3	34.3
От 20 до 30 хил. км	10.8	11.3
От 30 до 50 хил. км	7.4	8.9
Над 50 хил. км	3.3	7.1
Общо	100.0	100.0

Приблизително колко години шофьорски стаж имате?

база(2019): 35 282; база (2018): 1000

	2018 г.	2019 г.
До 1 година	1.6	3.9
От 1 до 3 години	5.1	9.3
От 4 до 10 години	25.1	20.9
От 11 до 20 години	24.2	23.2
Над 20 години	44.0	42.7
Общо	100.0	100.0

Пол:

база(2019): 35 282; база (2018): 1000

	2018 г.	2019 г.
Мъж	66.5	66.4
Жена	33.5	33.6
Общо	100.0	100.0

Възрастова група:

база(2019): 35 282; база (2018): 1000

	2018 г.	2019 г.
18-24 г.	6.3	6.3
25-29 г.	13.8	13.8
30-34 г.	10.9	10.9

	2018 г.	2019 г.
35-39 г.	12.1	12.1
40-44 г.	9.8	9.8
45-49 г.	12.3	12.3
50-54 г.	8.3	8.3
55-59 г.	9.1	9.1
60-64 г.	9.6	9.6
65-69 г.	4.4	4.4
Над 69 г.	3.4	3.6
Общо	100.0	100.0

Каква е вашата най-висока степен на завършено образование?

база(2019): 35 282; база (2018): 1000

	2018 г.	2019 г.
Висше	37.9	47.0
Средно	58.5	50.9
Основно и по-ниско	3.6	2.0
Общо	100.0	100.0

Къде живеете? – тип населено място

база(2019): 35 282; база (2018): 1000

	2018 г.	2019 г.
София	18.0	18.1
Областен център	32.0	31.9
Друг град	26.0	25.9
Село	24.0	24.1
Общо	100.0	100.0

Къде живеете? – област

база(2019): 35 282; база (2018): 1000

	2018 г.	2019 г.
Благоевград	4.0	3.4
Бургас	7.0	5.0
Варна	8.0	7.6
Велико Търново	2.0	4.9
Видин	1.0	1.1
Враца	2.0	2.6
Габрово	2.0	2.0
Добрич	3.0	2.0
Кърджали	3.0	0.7
Кюстендил	3.0	1.6
Ловеч	2.0	2.2
Монтана	1.0	1.8
Пазарджик	3.0	3.4
Перник	1.9	1.8
Плевен	2.0	3.7
Пловдив	7.0	11.1
Разград	2.0	1.4

	2018 г.	2019 г.
Русе	3.0	3.5
Силистра	2.1	1.3
Сливен	3.0	1.9
Смолян	2.0	1.2
София град	20.0	22.0
София област	2.0	1.6
Стара Загора	5.0	5.1
Търговище	2.0	1.3
Хасково	3.0	2.7
Шумен	2.0	1.7
Ямбол	2.0	1.4
Общо	100.0	100.0

Следващите въпроси са свързани с моторното превозно средство, което шофирате основно. Бихте ли ни казали най-напред какво е то?

база(2019): 35 282; база (2018): 1000

	2018 г.	2019 г.
Лек автомобил с до 8 места	98.7	94.9
Микробус/ минибус с над 8 места, но под 5 тона	0.8	0.6
Товарен микробус/ пикап до 3.5 тона	0.4	2.4
Друго, под 5 тона	0.1	2.1
Общо	100.0	100.0

За основното превозно средство, което шофирате, моля посочете марка:

база(2019): 35 282; база (2018): 1000, сортирани по 2019 г.

	2018 г.	2019 г.
Volkswagen	16.7	12.7
Opel	16.3	10.5
Audi	5.5	7.1
Peugeot	7.4	6.6
Renault	7.2	6.5
Mercedes	5.1	6.0
BMW	4.4	5.4
Ford	5.6	5.3
Toyota	4.1	4.4
Citroen	2.6	3.8
Fiat	2.6	3.3
Honda	2.2	2.7
Skoda	2.9	2.6
Mazda	2.1	2.5
Seat	2.1	2.1
Други (под 2%)	13.2	15.9
Общо	100.0	100.0

За основното превозно средство, което шофирате, моля посочете година на производство:

база(2019): 35 282; база (2018): 1000

	2018 г.	2019 г.
Преди 1989 г.	3.3	1.5
От 1990 до 1999 г.	32.4	27.4
От 2000 до 2009 г.	58.0	56.3
От 2010 до 2015 г.	5.4	8.4
След 2015 г.	0.9	4.8
Не знам	-	1.6
Общо	100.0	100.0

За основното превозно средство, което шофирате, моля посочете мощност в конски сили:

база(2019): 35 282; база (2018): 1000

	2018 г.	2019 г.
До 60	5.2	4.9
От 61 до 90	36.4	25.1
От 91 до 120	32.7	29.8
От 121 до 180	22.4	25.9
Над 180	3.3	7.8
Не знам	-	6.5
Общо	100.0	100.0

Колко често шофирате?

база(2019): 35 282; база (2018): 1000

	2018 г.	2019 г.
Всеки ден	64.9	70.0
Пет-шест дни седмично	16.6	12.6
Три-четири дни седмично	11.8	9.8
Един-два дни седмично	4.3	5.3
По-рядко	2.4	2.4
Общо	100.0	100.0

Кое от следните Ви се е случвало в последните 12 месеца?

база(2019): 35 282; база (2018): 1000, въпрос с възможност за повече отговори

	2018 г.	2019 г.
Глобявали са ме за превишаване на разрешената максималната скорост за движение – в или извън населено място	16.5	22.7
Глобявали са ме за неправилно спиране или паркиране	14.7	19.4
Глобявали са ме за говорене по телефон, неползване на колан/и или неправилно превозване на дете	7.8	7.5
Глобявали са ме за неправилно изпреварване (напр. на забранено място)	4.5	3.3
Глобявали са ме за проблеми по превозното средство (напр. неработещи светлини, шум, вредни емисии или друга техническа неизправност)	3.8	4.1
Участвал/а съм в пътнотранспортно произшествие, без да имам вина за това	2.5	13.4
Глобявали са ме за неспазване на знаци (неспиране на знак „Стоп“, влизане в забранена улица, неспазване на знак „Влизането забранено в двете посоки“)	2.1	2.9
Глобявали са ме за преминаване на червено или неспазване на указания на регулировчик	2.0	1.2
Глобявали са ме за неправилно движение по пътното платно (напр. в бус лента)	1.9	1.2
Глобявали са ме/ изтърпявал/а съм наказание за пътнотранспортно произшествие	1.9	3.6
Глобявали са ме/ изтърпявал/а съм наказание за употреба на алкохол и други упойващи вещества	1.7	2.0

	2018 г.	2019 г.
Глобявали са ме за неправилно преминаване покрай спирка или пешеходна пътека	0.7	0.4
Глобявали са ме/ изтърпявал/а съм наказание за друго	0.6	2.0
Глобявали са ме за управление на МПС без правоспособност или допускане/ предоставяне на управлението на МПС на лице без правоспособност	0.5	0.9
Нито едно от посочените	64.8	51.2
Общо	126.0	135.6

Вие лично като какъв шофьор се определяте и как определяте шофьорите, които срещате най-често?

база (2018): 980-987, данните се четат по ред

	Крайно нерисков	2	3	4	5	Крайно рисков	Общо	Средна оценка
Определям себе си като шофьор	42.9	30.6	15.5	7.6	3.0	0.4	100.0	1.99
Определям шофьорите, които срещам най-често като ...	0.3	5.0	21.3	36.8	25.4	11.1	100.0	4.15

база(2019): 35 279, данните се четат по ред

	Крайно нерисков	2	3	4	5	Крайно рисков	Общо	Средна оценка
Определям себе си като шофьор	36.2	44.7	14.6	3.2	0.9	0.3	100.0	1.89
Определям шофьорите, които срещам най-често като ...	1.6	9.3	31.1	33.2	15.8	9.0	100.0	3.79

Как оценявате своите качества в следните направления по скала от 1 до 6, където 1 е "много зле", а 6 е "отлично"?

база(2019): 35 279, данните се четат по ред

	Много зле	2	3	4	5	Отлично	Общо	Средна оценка
Предвиждане на потенциална рискова ситуация, която възниква няколко превозни средства напред	1.0	2.5	9.2	18.8	41.0	27.4	100.0	4.79
Търпение, когато има забавяне (на пътищи/товари), независимо от мен	2.0	4.2	10.9	17.5	32.5	32.9	100.0	4.73
Спокойствие, когато има задръстване	2.4	4.5	11.1	17.7	32.3	32.0	100.0	4.69
Пестене на гориво с разумно и икономично шофиране	3.8	5.7	12.7	18.2	29.9	29.7	100.0	4.54
Толерантност към неуменията на другите шофьори	3.0	5.5	14.7	22.3	31.5	23.0	100.0	4.43
Готовност да отстъпя на колега-шофьор на пътя	0.6	1.3	5.4	13.4	36.4	42.8	100.0	5.12
Адекватна реакция в критична ситуация на пътя	0.4	1.1	6.2	18.6	42.2	31.5	100.0	4.95
Умения за оказване на първа помощ в случай на пътно произшествие	5.4	10.0	18.4	24.5	22.8	18.9	100.0	4.06

През последните 12 месеца шофирали ли сте извън България?

база(2019): 35 282

	2018 г.	2019 г.
Да	-	33.6
Не	-	66.4
Общо	-	100.0

Били ли сте глобявани, докато сте шофирали извън България?

база(2019): 11 846, шофирали извън България

	2018 г.	2019 г.
Да, един път	-	6.5
Да, повече от един път	-	2.6
Не	-	90.6
Не си спомням/ не желая да отговоря	-	0.4
Общо	-	100.0

Вие сте:

база(2019): 35 282; база (2018): 1000

	2018 г.	2019 г.
Собственик/ съсобственик/ управител на фирма	8.9	9.1
Работещ на ръководна длъжност	6.2	11.9
Работещ на изпълнителска длъжност – служител	33.0	30.4
Работещ на изпълнителска длъжност – работник	30.9	16.6
Лице със свободна професия	3.0	6.6
Земеделски стопанин	0.4	1.3
Учащ	2.6	2.5
Безработен	2.8	1.6
Пенсионер	9.2	8.6
Домакиня/ в отпуск по майчинство	2.3	2.4
Друго	0.0	4.1
Не желая да отговоря	0.7	5.0
Общо	100.0	100.0

Приблизително колко часа седмично работите?

база(2019): 29 960; база (2018): 858, работещи

	2018 г.	2019 г.
До 10 часа (средно 2 часа на ден)	4.1	-
От 11 до 20 часа (средно между 2 и 4 часа на ден)	2.7	8.7
От 21 до 40 часа (средно между 4 и 8 часа на ден)	45.7	32.6
От 41 до 60 часа (средно между 8 и 12 часа на ден)	43.5	51.3
Над 60 часа (над 12 часа на ден)	4.1	7.5
Общо	100.0	100.0

Бихте ли посочили в коя група попада Вашият чист личен месечен доход за последния месец (чист – след приспадане на данъци и осигуровки)?

база(2019): 35 282; база (2018): 1000

	2018 г.	2019 г.
Нямам доход	3.2	2.1
До 400 лв.	6.8	5.8
401 – 600 лв.	17.3	10.0
601 – 800 лв.	18.1	11.6
801 – 1000 лв.	12.9	13.4
1001 – 1200 лв.	8.6	10.1
1201 – 1500 лв.	5.0	9.0
1501 – 2000 лв.	2.1	6.7

	2018 г.	2019 г.
Над 2000 лв.	4.9	8.5
Не желая да отговоря	21.1	22.8
Общо	100.0	100.0

Поведение на пътя

2019 г. Бихте ли посочили колко често Ви се случвало в последните 12 месеца:

- [0] никога не ми се е случвало
[1] много рядко
[2] от време на време
[3] относително често
[4] много често
[5] почти през цялото време ми се случва

база(2019): 35 282; данните се четат по ред и са в процент; средната оценка е в стойност по скалата от 0 до 5

		[0]	[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	Общо	Средна оценка
1	Да се опитвате да потеглите на трета скорост	78.4	18.7	2.3	0.2	0.2	0.2	100.0	0.26
2	Да откриете, че неволно карате по-бързо от разрешената скорост	8.7	44.6	30.8	8.6	5.0	2.3	100.0	1.63
3	Да забравите ключовете в колата си и тя да се заключи автоматично	89.8	9.0	0.7	0.1	0.2	0.2	100.0	0.12
4	Да загубите търпение заради бавно движещ в лявата лента шофьор и да го изпреварите на място, където не е разрешено	43.5	34.5	15.2	3.2	2.6	1.1	100.0	0.90
5	Да карате през нощта по междуградски пътища на къси светлини със същата скорост, с която бихте карали на дълги светлини	53.2	28.4	9.8	3.2	2.6	2.9	100.0	0.82
6	Да потеглите, без да сте освободили ръчната спирачка	31.9	54.3	11.2	1.4	0.9	0.3	100.0	0.86
7	Да карате твърде близо до кола пред Вас или да й „присветвате“ с дълги светлини, за да накарате шофьора да разбере, че трябва да кара по-бързо или да Ви пропусне да го задминете	60.0	26.3	9.3	2.0	1.7	0.8	100.0	0.61
8	Да забравите къде сте спрели колата си	68.6	24.8	5.1	0.8	0.5	0.3	100.0	0.41
9	Да забележите късно, че превозното средство пред Вас е намалило скоростта си и да се наложи рязко да натиснете спирачките, за да избегнете сблъсък	29.3	59.7	9.4	0.9	0.5	0.2	100.0	0.84
10	Да искате да включите чистачките, а вместо това да дадете мигач или обратното	79.3	18.3	1.9	0.2	0.2	0.3	100.0	0.25
11	Да завиете надясно от път без предимство към главен път, засичайки превозно средство, което не сте видели или чиято скорост не сте преценили правилно	73.7	24.4	1.4	0.2	0.1	0.2	100.0	0.29
12	Да не прецените правилно свободното място на паркинг и почти (или действително) да ударите съседното превозно средство	83.1	14.7	1.5	0.2	0.1	0.2	100.0	0.20
13	Сепвайки се, да осъзнаете, че нямате ясен непосредствен спомен за пътя, по който току-що сте пътували	67.9	23.8	6.3	1.0	0.7	0.3	100.0	0.44
14	Да пропуснете изход на магистралата и да Ви се наложи дълъг обход	56.3	38.4	4.4	0.3	0.3	0.2	100.0	0.50
15	Да забравите на коя предавка карате в момента и да се наложи да проверите с ръка върху скоростния лост	39.0	43.1	14.3	2.1	1.1	0.3	100.0	0.84
16	Карайки по двулентов път зад бавно движещо се превозно средство, раздразнени, да опитате изпреварване при рискови обстоятелства	52.5	36.9	7.7	1.4	1.0	0.6	100.0	0.63
17	Възнамерявайки да пътувате до точка А, с изненада да установите, че карате по пътя към точка В, като последната е Вашия по-обичаен маршрут	63.8	28.0	6.4	0.9	0.6	0.3	100.0	0.47
18	Да рискувате преминаване на светофар, който вече е светнал червено	76.1	20.1	2.7	0.4	0.3	0.3	100.0	0.30
19	Ядосан/а от поведението на друг шофьор, да започнете да го преследвате с намерението за разправа с него/нея	84.9	12.1	1.9	0.4	0.4	0.3	100.0	0.20

		[0]	[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	Общо	Средна оценка
20	Да опитате изпреварване, без да погледнете в огледалото, и да чуete клаксона на кола отзад, която е започнала да изпреварва преди Вас	63.5	33.8	2.1	0.2	0.2	0.2	100.0	0.40
21	Съзнателно да пренебрегвате ограниченията на скоростта късно през нощта или много рано сутрин	36.2	40.4	14.8	4.1	2.4	2.1	100.0	1.02
22	Да забравите да платите/ подновите застраховката си "Гражданска отговорност" и да осъзнаете, че карате в нарушение	78.2	18.1	2.7	0.4	0.3	0.3	100.0	0.27
23	Замислени, да забравите, че карате на дълги светлини, докато не Ви присветнат насрещно движещи се шофьори	34.1	54.7	9.6	0.8	0.5	0.3	100.0	0.80
24	Завивайки надясно, почти да ударите велосипедист или мотоциклетист, който се движи от вътрешната (дясна) страна на завоя	94.0	5.2	0.4	0.1	0.1	0.2	100.0	0.08
25	В опашка от автомобили, които завиват надясно към главен път, да внимавате толкова за идващите отляво по главния път, че почти да ударите колата пред Вас	73.3	22.9	2.7	0.4	0.3	0.5	100.0	0.33
26	Шофирайки към къщи на връщане от парти, ресторант или бар, да осъзнаете, че сте пили алкохол	80.9	15.4	2.5	0.4	0.3	0.4	100.0	0.25
27	Изпитвайки неприязън към определен тип участници в движението, да демонстрирате своята враждебност по всякакъв начин	70.8	22.1	5.0	0.9	0.7	0.5	100.0	0.40
28	Замислени или разсеяни, да не забележите някой, който чака да пресече на пешеходна пътека	40.6	51.2	7.0	0.6	0.3	0.2	100.0	0.70
29	Да паркирате на неразрешено за паркиране място с риск да бъдете глобени	36.6	44.7	14.0	2.4	1.6	0.7	100.0	0.90
30	Да прецените неправилно скоростта на насрещно движещо се превозно средство при изпреварване	56.1	39.2	3.6	0.3	0.4	0.5	100.0	0.51
31	Карайки на заден ход, да ударите нещо, което не сте забелязали	48.9	45.4	4.8	0.4	0.2	0.2	100.0	0.58
32	Да не забележите някой, който се появява иззад автобус или паркирано превозно средство и почти да го ударите	79.7	18.8	1.1	0.1	0.2	0.2	100.0	0.23
33	Да планирате маршрута си неправилно така, че да попаднете в задръстване, което сте могли да избегнете	31.5	50.2	15.9	1.6	0.6	0.3	100.0	0.90
34	Да изпреварите редица от неподвижни или бавно движещи се превозни средства и да установите, че те са на опашка за навлизане в стеснен еднолентов участък от пътя	69.0	25.8	4.0	0.6	0.3	0.3	100.0	0.38
35	Да изпреварите бавно движещо се превозно средство отдясно или в аварийната лента на магистрала	80.7	15.1	2.8	0.6	0.5	0.3	100.0	0.26
36	Да „отрежете“ ъгъла при ляв завой и да се наложат рязка маневра, за да избегнете насрещно движещо се превозно средство	71.7	23.2	4.0	0.6	0.3	0.3	100.0	0.35
37	Да се престроите в грешната лента на кръгово движение или при приближаване на кръстовище	35.3	54.3	8.8	0.9	0.3	0.3	100.0	0.78
38	Да не се ориентирате правилно по указателните табели и да излезете от кръгово движение по погрешен път	58.9	35.0	5.0	0.6	0.3	0.3	100.0	0.49
39	Да не успеете да дадете път на автобус на спирка, който сигнализира, че потегля	54.5	37.4	6.1	0.9	0.6	0.6	100.0	0.57
40	Да игнорирате знаците "път без предимство" и за малко да избегнете сблъсък с трафика, който се движи по пътя с предимство	86.3	12.2	1.1	0.1	0.1	0.2	100.0	0.16
41	Да не успеете да погледнете в огледалото, когато се включвате в движението, сменят лентата, завивате и т.н.	73.3	24.0	2.1	0.3	0.2	0.2	100.0	0.31
42	Да се опитате да изпреварите превозно средство, чийто сигнал за завой наляво не сте забелязали	80.7	17.7	1.0	0.2	0.1	0.3	100.0	0.22
43	Съзнателно да се движите срещу забранителния знак по неоживена еднопосочна улица	72.5	22.3	3.8	0.6	0.4	0.4	100.0	0.35
44	Да пренебрегвате червения светофар, когато се движите през нощта по празни пътища	90.8	7.1	1.2	0.3	0.3	0.4	100.0	0.13
45	Да карате само "с половин око" към пътя, докато гледате карта, сменят станцията на радиото и т.н.	27.3	46.9	18.7	3.9	2.4	0.8	100.0	1.09

		[0]	[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	Общо	Средна оценка
46	Да не забележите пресичащи пешеходци, когато завивате в странична улица от главен път	72.4	25.3	1.7	0.2	0.1	0.2	100.0	0.31
47	Да участвате в неофициални „състезания“ с други шофьори.	87.8	8.1	2.5	0.6	0.5	0.5	100.0	0.19
48	Да „слаломирате“ между насрещно движещи се превозни средства по тесен или лош път, за да заемете място колкото за една кола при изпреварване	92.3	5.9	1.0	0.4	0.2	0.3	100.0	0.11
49	Да натиснете спирачките твърде рязко на хлъзгав път и/или да навлезете в насрещното платно, хлъзгайки се	79.4	19.2	0.9	0.1	0.2	0.2	100.0	0.23
50	Да не оцените правилно дължината на зеления сигнал при ляв завой и за малко да избегнете сблъсък с насрещното движение	76.3	20.8	2.3	0.3	0.1	0.3	100.0	0.28

Сравнение 2018-2019 г.

Поне веднъж [кодове по скалата от 1 до 5] – в процент

Често [кодове от 3 до 5] – в процент

Средна оценка [кодове по скалата от 0 до 5] – в абсолютни стойности

[0] никога не ми се е случвало

[1] много рядко

[2] от време на време

[3] относително често

[4] много често

[5] почти през цялото време ми се случва

		2018 г.			2019 г.		
		Поне веднъж	Често	Средна оценка	Поне веднъж	Често	Средна оценка
1	Да се опитвате да потеглите на трета скорост	22.8	1.1	0.29	21.6	0.6	0.26
2	Да откриете, че неволно карате по-бързо от разрешената скорост	71.4	7.5	1.17	91.3	15.9	1.63
3	Да забравите ключовете в колата си и тя да се заключи автоматично	20.7	1.1	0.28	10.2	0.5	0.12
4	Да загубите търпение заради бавно движещ в лявата лента шофьор и да го изпреварите на място, където не е разрешено	42.9	5.2	0.66	56.5	6.8	0.90
5	Да карате през нощта по междуградски пътища на къси светлини със същата скорост, с която бихте карали на дълги светлини	40.8	4.1	0.60	46.8	8.7	0.82
6	Да потеглите, без да сте освободили ръчната спирачка	38.1	2.0	0.51	68.1	2.6	0.86
7	Да карате твърде близо до кола пред Вас или да ѝ „присветвате“ с дълги светлини, за да накарате шофьора да разбере, че трябва да кара по-бързо или да Ви пропусне да го задминете	34.3	4.0	0.50	40.0	4.5	0.61
8	Да забравите къде сте спрели колата си	27.1	1.8	0.36	31.4	1.6	0.41
9	Да забележите късно, че превозното средство пред Вас е намалило скоростта си и да се наложи рязко да натиснете спирачките, за да избегнете сблъсък	54.8	2.4	0.72	70.7	1.7	0.84
10	Да искате да включите чистачките, а вместо това да дадете мигач или обратното	30.6	1.5	0.41	20.7	0.6	0.25
11	Да завиете надясно от път без предимство към главен път, засичайки превозно средство, което не сте видели или чиято скорост не сте преценили правилно	25.6	0.4	0.30	26.3	0.5	0.29
12	Да не прецените правилно свободното място на паркинг и почти (или действително) да ударите съседното превозно средство	20.7	0.4	0.24	16.9	0.6	0.20
13	Сепвайки се, да осъзнаете, че нямате ясен непосредствен спомен за пътя, по който току-що сте пътували	21.8	0.7	0.28	32.1	2.0	0.44
14	Да пропуснете изход на магистралата и да Ви се наложи дълъг обход	45.8	1.2	0.61	43.7	0.9	0.50
15	Да забравите на коя предавка карате в момента и да се наложи да проверите с ръка върху скоростния лост	36.6	2.1	0.51	61.0	3.5	0.84

		2018 г.			2019 г.		
		Поне веднъж	Често	Средна оценка	Поне веднъж	Често	Средна оценка
16	Карайки по двулентов път зад бавно движещо се превозно средство, раздразнени, да опитате изпреварване при рискови обстоятелства	33.5	2.0	0.45	47.5	2.9	0.63
17	Възнамерявайки да пътувате до точка А, с изненада да установите, че карате по пътя към точка В, като последната е Вашия по-обичаен маршрут	28.5	1.0	0.37	36.2	1.8	0.47
18	Да рискувате преминаване на светофар, който вече е светнал червено	21.7	0.3	0.26	23.9	1.0	0.30
19	Ядосан/а от поведението на друг шофьор, да започнете да го преследвате с намерението за разправа с него/нея	13.2	1.4	0.19	15.1	1.0	0.20
20	Да опитате изпреварване, без да погледнете в огледалото, и да чуete клаксона на кола отзад, която е започнала да изпреварва преди Вас	29.5	0.4	0.34	36.5	0.6	0.40
21	Съзнателно да пренебрегвате ограниченията на скоростта късно през нощта или много рано сутрин	47.2	3.4	0.68	63.8	8.6	1.02
22	Да забравите да платите/ подновите застраховката си "Гражданска отговорност" и да осъзнаете, че карате в нарушение	24.9	1.2	0.31	21.8	1.0	0.27
23	Замислени, да забравите, че карате на дълги светлини, докато не Ви присветнат насрещно движещи се шофьори	53.5	2.1	0.69	65.9	1.6	0.80
24	Завивайки надясно, почти да ударите велосипедист или мотоциклетист, който се движи от вътрешната (дясна) страна на завоя	13.5	0.6	0.16	6.0	0.4	0.08
25	В опашка от автомобили, които завиват надясно към главен път, да внимавате толкова за идващите отляво по главния път, че почти да ударите колата пред Вас	18.0	0.2	0.20	26.7	1.1	0.33
26	Шофирайки към къщи на връщане от парти, ресторант или бар, да осъзнаете, че сте пили алкохол	16.2	0.4	0.19	19.1	1.1	0.25
27	Изпитвайки неприязън към определен тип участници в движението, да демонстрирате своята враждебност по всякакъв начин	25.2	2.2	0.36	29.2	2.1	0.40
28	Замислени или разсеяни, да не забележите някой, който чака да пресече на пешеходна пътека	33.5	0.8	0.41	59.4	1.2	0.70
29	Да паркирате на неразрешено за паркиране място с риск да бъдете глобени	52.7	5.0	0.78	63.4	4.6	0.90
30	Да прецените неправилно скоростта на насрещно движещо се превозно средство при изпреварване	35.6	1.6	0.46	43.9	1.2	0.51
31	Карайки на заден ход, да ударите нещо, което не сте забелязали	27.9	1.8	0.36	51.1	0.9	0.58
32	Да не забележите някой, който се появява иззад автобус или паркирано превозно средство и почти да го ударите	24.1	0.5	0.29	20.3	0.5	0.23
33	Да планирате маршрута си неправилно така, че да попаднете в задръстване, което сте могли да избегнете	56.4	5.8	0.87	68.5	2.5	0.90
34	Да изпреварите редица от неподвижни или бавно движещи се превозни средства и да установите, че те са на опашка за навлизане в стеснен еднолентов участък от пътя	29.9	2.0	0.41	31.0	1.2	0.38
35	Да изпреварите бавно движещо се превозно средство отдясно или в аварийната лента на магистрала	23.4	0.8	0.30	19.3	1.5	0.26
36	Да „отрежете“ ъгъла при ляв завой и да се наложи рязка маневра, за да избегнете насрещно движещо се превозно средство	24.3	0.9	0.31	28.3	1.2	0.35
37	Да се престроите в грешната лента на кръгово движение или при приближаване на кръстовище	41.7	1.2	0.53	64.7	1.6	0.78
38	Да не се ориентирате правилно по указателните табели и да излезете от кръгово движение по погрешен път	39.2	1.9	0.51	41.1	1.1	0.49
39	Да не успеете да дадете път на автобус на спирка, който сигнализира, че потегля	30.7	1.4	0.39	45.5	2.0	0.57
40	Да игнорирате знаците "път без предимство" и за малко да избегнете сблъсък с трафика, който се движи по пътя с предимство	19.8	0.8	0.24	13.7	0.5	0.16

		2018 г.			2019 г.		
		Поне веднъж	Често	Средна оценка	Поне веднъж	Често	Средна оценка
41	Да не успеете да погледнете в огледалото, когато се включвате в движението, сменят лентата, завивате и т.н.	28.2	0.9	0.35	26.7	0.7	0.31
42	Да се опитате да изпреварите превозно средство, чийто сигнал за завой наляво не сте забелязали	24.6	1.0	0.30	19.3	0.5	0.22
43	Съзнателно да се движите срещу забранителния знак по неживена еднопосочна улица	23.8	1.3	0.32	27.5	1.5	0.35
44	Да пренебрегвате червения светофар, когато се движите през нощта по празни пътища	21.5	1.6	0.29	9.2	0.9	0.13
45	Да карате само "с половин око" към пътя, докато гледате карта, сменят станцията на радиото и т.н.	46.0	3.2	0.64	72.7	7.0	1.09
46	Да не забележите пресичащи пешеходци, когато завивате в странична улица от главен път	28.2	0.4	0.32	27.6	0.5	0.31
47	Да участвате в неофициални „състезания“ с други шофьори.	10.1	1.0	0.14	12.2	1.5	0.19
48	Да „слаломирате“ между насрещно движещи се превозни средства по тесен или лош път, за да заемете място колкото за една кола при изпреварване	14.3	0.7	0.18	7.7	0.9	0.11
49	Да натиснете спирачките твърде рязко на хлъзгав път и/или да навлезете в насрещното платно, хлъзгайки се	34.4	0.4	0.41	20.6	0.6	0.23
50	Да не оцените правилно дължината на зеления сигнал при ляв завой и за малко да избегнете сблъсък с насрещното движение	25.6	0.5	0.31	23.7	0.7	0.28

Водачи на камиони и автобуси



БАК – водачи на автобуси и камиони

ВЛЛА – водачи на леки и лекотоварни автомобили

Приблизително колко хиляди километра годишно изминавате, като шофирате лично Вие, независимо дали с лично, или със служебно превозно средство?

база(БАК): 1027, база(ВЛЛА): 35 282

	 	 
Под 2 хил. км	0.9	6.6
От 2 до 5 хил. км	0.5	12.1
От 5 до 10 хил. км	2.2	19.8
От 10 до 15 хил. км	4.8	20.2
От 15 до 20 хил. км	7.2	14.1
От 20 до 30 хил. км	7.2	11.3
От 30 до 50 хил. км	11.9	8.9
От 50 до 100 хил. км	31.8	4.6
От 100 до 200 хил. км	24.7	1.3
От 200 до 300 хил. км	3.6	0.4
От 300 до 400 хил. км	2.0	0.3
Над 400 хил. км	3.1	0.5
Общо	100.0	100.0

Приблизително колко години шофьорски стаж имате?

база(ВАК): 1027, база(ВЛЛА): 35 282

	 	 
До 1 година	1.8	3.9
От 1 до 3 години	2.5	9.3
От 4 до 10 години	17.1	20.9
От 11 до 20 години	32.8	23.2
Над 20 години	45.8	42.7
Общо	100.0	100.0

Пол:

база(ВАК): 1027, база(ВЛЛА): 35 282

	 	 
Мъж	95.8	66.4
Жена	4.2	33.6
Общо	100.0	100.0

Възрастова група:

база(ВАК): 1027, база(ВЛЛА): 35 282

	 	 
18-24 г.	2.5	6.3
25-29 г.	8.1	13.8
30-34 г.	11.3	10.9
35-39 г.	15.2	12.1
40-44 г.	21.9	9.8
45-49 г.	16.3	12.3
50-54 г.	13.3	8.3
55-59 г.	6.4	9.1
60-64 г.	2.7	9.6
65-69 г.	1.6	4.4
Над 69 г.	0.7	3.6
Общо	100.0	100.0

Каква е вашата най-висока степен на завършено образование?

база(ВАК): 1027, база(ВЛЛА): 35 282

	 	 
Висше	14.9	47.0
Средно	80.9	50.9
Основно и по-ниско	4.2	2.0
Общо	100.0	100.0

Къде живеете? - тип населено място

база(ВАК): 1027, база(ВЛА): 35 282

	 	 
София	13.1	18.1
Областен център	49.6	31.9
Друг град	24.3	25.9
Село	13.0	24.1
Общо	100.0	100.0

Къде живеете? - област

база(ВАК): 1027, база(ВЛА): 35 282

	 	 
Благоевград	3.6	3.4
Бургас	5.9	5.0
Варна	7.6	7.6
Велико Търново	3.8	4.9
Видин	1.7	1.1
Враца	2.0	2.6
Габрово	1.8	2.0
Добрич	2.5	2.0
Кърджали	1.1	0.7
Кюстендил	1.5	1.6
Ловеч	2.0	2.2
Монтана	3.5	1.8
Пазарджик	3.5	3.4
Перник	2.4	1.8
Плевен	3.4	3.7
Пловдив	11.1	11.1
Разград	1.6	1.4
Русе	4.8	3.5
Силистра	1.4	1.3
Сливен	2.2	1.9
Смолян	1.5	1.2
София град	15.7	22.0
София област	2.5	1.6
Стара Загора	5.6	5.1
Търговище	1.4	1.3
Хасково	2.4	2.7
Шумен	2.1	1.7
Ямбол	1.4	1.4
Общо	100.0	100.0

Вие лично като какъв шофьор се определяте и как определяте шофьорите, които срещате най-често?

база(БАК): 1027, данните се четат по ред

	Крайно нерисков	2	3	4	5	Крайно рисков	Общо	Средна оценка
Определям себе си като шофьор	32.6	45.0	16.1	4.6	1.0	0.8	100.0	1.99
Определям шофьорите, които срещам най-често като ...	4.2	16.9	40.2	25.8	8.9	4.0	100.0	3.30

база(ВЛЛА): 35 279, данните се четат по ред

	Крайно нерисков	2	3	4	5	Крайно рисков	Общо	Средна оценка
Определям себе си като шофьор	36.2	44.7	14.6	3.2	0.9	0.3	100.0	1.89
Определям шофьорите, които срещам най-често като ...	1.6	9.3	31.1	33.2	15.8	9.0	100.0	3.79

Как оценявате своите качества в следните направления по скала от 1 до 6, където 1 е "много зле", а 6 е "отлично"?

база(БАК): 1027, данните се четат по ред

	Много зле	2	3	4	5	Отлично	Общо	Средна оценка
Предвиждане на потенциална рискова ситуация, която възниква няколко превозни средства напред	1.7	1.2	6.7	16.4	42.4	31.7	100.0	4.92
Търпение, когато има забавяне (на пътници/товари№, независимо от мен	2.3	3.3	10.1	19.6	31.3	33.4	100.0	4.74
Спокойствие, когато има задръстване	2.2	3.7	11.1	17.6	32.4	32.9	100.0	4.73
Пестене на гориво с разумно и икономично шофиране	2.8	3.5	8.6	17.9	34.6	32.6	100.0	4.76
Толерантност към неуменията на другите шофьори	2.1	2.4	8.2	18.4	36.5	32.3	100.0	4.82
Готовност да отстъпя на колега-шофьор на пътя	0.9	0.4	1.8	7.3	33.1	56.6	100.0	5.41
Точно спазване на графика/разписанието	1.2	2.0	6.8	14.6	38.8	36.6	100.0	4.98
Стриктно спазване на графика за почивка	1.9	1.7	3.7	6.8	20.8	65.0	100.0	5.38
Адекватна реакция в критична ситуация на пътя	0.7	0.7	1.5	10.2	42.9	44.0	100.0	5.26
Умения за оказване на първа помощ в случай на пътно произшествие	4.0	5.9	13.9	24.8	28.8	22.5	100.0	4.36

база (ВЛЛА): 35 279, данните се четат по ред

	Много зле	2	3	4	5	Отлично	Общо	Средна оценка
Предвиждане на потенциална рискова ситуация, която възниква няколко превозни средства напред	1.0	2.5	9.2	18.8	41.0	27.4	100.0	4.79
Търпение, когато има забавяне (на пътници/товари№, независимо от мен	2.0	4.2	10.9	17.5	32.5	32.9	100.0	4.73
Спокойствие, когато има задръстване	2.4	4.5	11.1	17.7	32.3	32.0	100.0	4.69
Пестене на гориво с разумно и икономично шофиране	3.8	5.7	12.7	18.2	29.9	29.7	100.0	4.54
Толерантност към неуменията на другите шофьори	3.0	5.5	14.7	22.3	31.5	23.0	100.0	4.43
Готовност да отстъпя на колега-шофьор на пътя	0.6	1.3	5.4	13.4	36.4	42.8	100.0	5.12
Адекватна реакция в критична ситуация на пътя	0.4	1.1	6.2	18.6	42.2	31.5	100.0	4.95
Умения за оказване на първа помощ в случай на пътно произшествие	5.4	10.0	18.4	24.5	22.8	18.9	100.0	4.06

Приблизително колко часа седмично работите?

база(ВАК): 1027, база(ВЛЛА): 29 960; работещи

				
До 10 часа (средно 2 часа на ден)	-	-	-	-
От 11 до 20 часа (средно между 2 и 4 часа на ден)	3.1		8.7	
От 21 до 40 часа (средно между 4 и 8 часа на ден)	31.1		32.6	
От 41 до 60 часа (средно между 8 и 12 часа на ден)	53.3		51.3	
Над 60 часа (над 12 часа на ден)	12.6		7.5	
Общо	100.0		100.0	

Бихте ли посочили в коя група попада Вашият чист личен месечен доход за последния месец (чист – след приспадане на данъци и осигуровки)?

база(ВАК): 1027, база(ВЛЛА): 35 282

				
Нямам доход	1.2		2.1	
До 400 лв.	2.0		5.8	
401 – 600 лв.	3.9		10.0	
601 – 800 лв.	6.9		11.6	
801 – 1000 лв.	9.3		13.4	
1001 – 1200 лв.	9.2		10.1	
1201 – 1500 лв.	11.8		9.0	
1501 – 2000 лв.	10.5		6.7	
Над 2000 лв.	18.6		8.5	
Не желая да отговоря	26.7		22.8	
Общо	100.0		100.0	

Какво превозно средство управлявате професионално?

база(ВАК): 1027, от тях ВА – 158, ВК – 869

				
Влекач с полуприцеп до общо 30 т	-	41.4	-	
Камион 3,5-7,5 т	-	14.0	-	
Влекач за извънгабаритен товар над 30 т	-	14.0	-	
Влекач с полуприцеп до общо 20 т	-	8.5	-	
Камион (3,5-7,5 т) с ремарке до общо 12 т	-	6.9	-	
Специализиран транспорт за лесно запалими/ опасни товари	-	3.0	-	
Междуградски автобус с повече от 17 места	47.5	-	-	
Градски автобус с място за правостоящи пътници	21.5	-	-	
Минибус 8-16 места	17.1	-	-	
Съчленен градски автобус с място за правостоящи пътници	7.0	-	-	
Друго	7.0	12.1	-	
Общо	100.0	100.0	-	

Какви курсове изпълнявате най-често във Вашата професионална практика?

база(BAK): 1027, от тях BA – 158, BK – 869

			 
Основно градски	43.7	13.2	-
Основно извънградски	41.8	34.8	-
Основно международни	14.6	52.0	-
Общо	100.0	100,0	-

Колко пътни инцидента сте имали за последните 12 месеца, при които се е наложило идването на "Пътна полиция"/"Автомобилна инспекция"?

база(BAK): 1027

	 	 
Нито един	91.2	-
Един	6.1	-
Два – три	1.7	-
Четири – пет	0.3	-
Шест и повече	0.2	-
Не желая да отговоря	0.5	-
Общо	100.0	-

Считате ли, че:

база(BAK): 1027



	Има шофьори на леки автомобили, които са склонни към целенасочена агресия спрямо колегите си шофьори на камиони и автобуси?	Има шофьори на камиони и автобуси, които са склонни към целенасочена агресия спрямо колегите си шофьори на леки автомобили?
Категорично да	60.9	29.0
По-скоро да	28.7	35.8
По-скоро не	9.3	31.9
Категорично не	1.1	3.2
Общо	100.0	100.0

Ставали ли сте участник в рискова ситуация, причинена от такова поведение?

база(BAK): 1027



	От шофьори на леки автомобили, склонни към агресия спрямо шофьори на камиони и автобуси	От шофьори на камиони и автобуси, склонни към агресия спрямо шофьори на леки автомобили
Да	64.4	34.9
Не	35.6	65.1
Общо	100.0	100.0

Обикновено какво правите, за да се разсъните зад волана, ако Ви се доспи?

база(ВАК): 1027, въпрос с възможност за повече отговори

				
Спирам за 10-15 минути, слизам и се раздвижвам	39.6	-	-	-
Паркирам и преспивам около 20-30 мин.	37.0	-	-	-
Пия кафе или други течности, за да се ободря	35.3	-	-	-
Слушам музика	24.4	-	-	-
Пуша	19.8	-	-	-
Проветрявам кабината/ настройвам климатика на по-ниска температура/ свалям върхна дреха	14.1	-	-	-
Доколкото мога, се раздвижвам се зад волана	12.0	-	-	-
Започвам разговор – с пътуващ/ по телефона/ по радиостанция	8.3	-	-	-
Карам по-бързо, за да съм по-концентриран	1.4	-	-	-
Карам по пътя заедно с колега с камион/автобус и от време на време се изпреварваме за разнообразие	1.3	-	-	-
Друго	4.9	-	-	-
Общо	198.1	-	-	-

Поведение на пътя

2019 г. Бихте ли посочили колко често Ви се случвало в последните 12 месеца:

- [0] никога не ми се е случвало
[1] много рядко
[2] от време на време
[3] относително често
[4] много често
[5] почти през цялото време ми се случва

база(2019): 35 282; данните се четат по ред и са в процент; средната оценка е в стойност по скалата от 0 до 5

		[0]	[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	Общо	Средна оценка
1	Съзнателно да превишавате ограничението на скоростта, когато няма много интензивен трафик	14.7	37.9	26.6	8.6	7.5	4.8	100.0	1.71
2	Да сте силно съсредоточени в основния пътен трафик, докато сте в колона от превозни средства и за малко да ударите колата пред вас	69.6	26.6	2.0	0.6	0.7	0.5	100.0	0.38
3	Да превишавате ограничението на скоростта, за да наваксите закъснение или да избегнете закъснение	19.7	42.8	21.9	5.9	5.9	3.7	100.0	1.47
4	Да пропуснете да забележите отделната „зелена“ секция за десен завой, която Ви позволява да завиете	61.9	32.3	4.0	0.7	0.6	0.5	100.0	0.47
5	Да пропуснете да погледнете в огледалото за задно виждане, когато напускате паркинг/автобусна спирка	87.3	10.8	0.9	0.2	0.3	0.5	100.0	0.17
6	Съзнателно да навлезете на главен път пред задалащо се превозно средство, въпреки че след него няма други превозни средства	71.2	23.2	4.0	0.4	0.8	0.5	100.0	0.38
7	При зелен светофар да направите завой пред пешеходец, който също пресича на зелен сигнал	65.0	30.1	3.4	0.4	0.5	0.6	100.0	0.43
8	Съзнателно да не спазвате ограничението на скоростта, за да се движите заедно с трафика	23.4	35.5	20.0	8.4	8.1	4.7	100.0	1.56
9	Да качите повече товар/пътници, отколкото е позволено	44.8	34.3	11.7	3.3	3.4	2.5	100.0	0.94
10	Да забравите да освободите ръчната спирачка при потегляне	61.0	34.3	3.3	0.6	0.5	0.4	100.0	0.47
11	Да разговаряте с пътници/колеги, докато шофирате	8.0	24.4	30.3	13.5	13.9	9.8	100.0	2.30
12	Да пропуснете да забележите, че светофарът, на който чакате, е светнал зелено	45.8	45.8	7.0	0.4	0.7	0.4	100.0	0.66
13	Да минете през бордюра със задните колела	41.0	50.7	6.6	0.4	0.7	0.6	100.0	0.71
14	Да завиете по грешен път по маршрут, който познавате	48.8	42.9	6.6	0.7	0.7	0.3	100.0	0.62

		[0]	[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	Общо	Средна оценка
15	Да се чувствате несигурни дали се движите по правилния маршрут	33.7	48.5	14.5	1.6	1.3	0.5	100.0	0.90
16	Да „притиснете“ странично велосипедист или мотоциклетист, който се е изравнил с Вашето превозно средство	90.1	8.0	0.6	0.4	0.3	0.7	100.0	0.15
17	Да карате особено близо до кола пред Вас или да й „присветвате“ с дълги светлини, давайки на шофьора да разбере, че трябва да кара по-бързо или да Ви пропусне да го задминете	44.3	34.5	13.2	3.6	2.9	1.5	100.0	0.91
18	Карайки по тъмно, да забравите да превключите на къси светлини, докато не Ви присветнат насрещно движещи се шофьори	40.9	49.7	7.5	0.5	0.5	1.0	100.0	0.73
19	Да ускорите преди светофара, „гонейки“ зелен/жълт сигнал	23.8	44.2	22.1	4.2	4.1	1.7	100.0	1.26
20	Да излезете на главен път, засичайки задаващо се превозно средство, което не сте видели или чиято скорост не сте преценили адекватно	66.5	30.8	1.6	0.3	0.3	0.6	100.0	0.39
21	Да имате намерение да тръгнете на заден ход и да установите, че камионът/автобусът тръгва напред, защото е на погрешна предавка	77.5	19.6	1.7	0.3	0.6	0.4	100.0	0.28
22	Да оцените погрешно сцеплението на пътната настилка при спиране и да установите, че спирачният път е по-дълъг, отколкото сте очаквали	57.1	39.0	2.5	0.4	0.5	0.5	100.0	0.50
23	Да включите погрешно чистачките, когато сте имали намерението да включите нещо друго, например фаровете	82.9	14.9	1.3	0.1	0.4	0.5	100.0	0.22
24	Карайки в селска местност, да „отсечете“ завоя и да се озовете в насрещното платно, без да имате достатъчно видимост	67.1	26.6	4.4	0.6	0.9	0.5	100.0	0.43
25	Да започнете изпреварване, погрешно преценявайки скоростта на насрещно движещото се превозно средство	68.7	28.4	1.5	0.5	0.4	0.5	100.0	0.37
26	Да пропуснете по невнимание задължителните смени и/или почивки по време на дълъг маршрут	81.2	14.8	1.7	0.7	0.6	1.1	100.0	0.28
27	Да навлезете в кръстовището от път без предимство така, че на шофьора по пътя с предимство да му се наложи да спре, за да Ви пропусне	71.0	25.6	2.1	0.2	0.5	0.6	100.0	0.35
28	Да навлезете в кръстовище при зелен/жълт сигнал на светофара, предварително знаейки, че ще го блокирате	72.9	23.5	2.0	0.4	0.4	0.8	100.0	0.34
29	Да пропуснете да сложите тахо-шайба в тахометъра/хартия в принтера му и да се наложи да спрете, след като курсът вече е започнал	86.5	9.7	2.0	0.1	0.5	1.2	100.0	0.22
30	Да карате само „с половин око“ към пътя, докато гледате карта, сменяте станцията на радиото и т.н.	37.8	44.5	10.8	3.2	2.4	1.3	100.0	0.92
31	Карайки на заден ход, да ударите предмет, който не сте забелязали	60.9	36.1	1.6	0.6	0.5	0.4	100.0	0.45
32	В опашка от автомобили, които завиват надясно към главен път, да внимавате толкова за идващите отляво по главния път, че почти да ударите колата пред Вас?	71.5	22.6	3.2	0.5	0.7	1.6	100.0	0.41
33	Да опитате изпреварване, без да погледнете в огледалото и да чуete клаксона на кола отзад, която е започнала да изпреварва преди Вас?	69.4	27.9	1.7	0.1	0.4	0.5	100.0	0.36
34	Да прецените неправилно скоростта на насрещно движещо се превозно средство при изпреварване?	58.1	37.6	2.9	0.2	0.6	0.6	100.0	0.49
35	Да не оцените правилно дължината на зеления сигнал при ляв завой и за малко да избегнете сблъсък с насрещното движение?	72.8	23.0	3.1	0.3	0.3	0.5	100.0	0.34
36	Да карате през нощта по междуградски пътища на къси светлини със същата скорост, с която бихте карали на дълги светлини?	40.6	29.5	11.2	4.7	6.4	7.6	100.0	1.30
37	Да „отрежете“ ъгъла при ляв завой и да се наложи рязка маневра, за да избегнете насрещно движещо се превозно средство?	68.1	25.4	4.3	0.8	1.3	0.2	100.0	0.42
38	Да загубите търпение заради бавно движещ в лявата лента шофьор и да го изпреварите на място, където не е разрешено?	42.5	35.9	13.8	3.7	2.5	1.6	100.0	0.93

		[0]	[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	Общо	Средна оценка
39	Да паркирате на неразрешено за паркиране място с риск да бъдете глобени?	33.0	45.2	15.3	2.5	2.7	1.3	100.0	1.01
40	Да игнорирате знаците "път без предимство" и за малко да избегнете сблъсък с трафика, който се движи по пътя с предимство?	87.8	9.8	1.0	0.3	0.8	0.3	100.0	0.17