**ПЛАН-ПРОГРАМА**

**ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА**

**В ОБЛАСТ ХАСКОВО ПРЕЗ 2019 – 2020 Г.**

**ВЪВЕДЕНИЕ**

Националната политика по безопасност на движението се провежда реално в регионите на страната. Неин проводник и изпълнител са и областните управи, чиито служебен приоритет е подобряването на жизнената социална среда в интерес на териториалните общности, респективно на обществото в неговата цялост.

Безопасността на движението е неизменен, жизненоважен, динамичен и характерен фактор за ежедневието на гражданите, не само в урбанизираните райони с висока концентрация на населението, но и за жителите на извънградските населени места. Областните власти като непосредствен проводник и реализатор на държавната политика осъществяват в качеството си на администрация пряк контакт с гражданите по населените места. Именно местните власти познават характера и особеностите на движението по пътищата в своя регион, град или село, от където безспорно се обосновава потребността от активна и отговорна позиция и ангажираност по проблемите на безопасността на движението. За целта е нужна по-ефективна, бърза и целенасочена координация с местните власти в насока подобряване обстановката по пътищата, както и съвместното участие във взаимни проекти, осигуряване на държавна финансова подкрепа и методическа помощ, приобщаването на местни неправителствени организации към проблема и най-вече ясно и конкретно определяне на постоянните функции в регионален фокус за намаляването на пътния травматизъм.

План-програмата е документ, задаващ насоките за изпълнение на националната и регионална политиката за подобряване условията за движение по пътищата и намаляване на жертвите при пътнотранспортни инциденти. Целта й е чрез обстойно посочване на настоящото състояние на проблемите, чрез съответните количествени индикатори, да се анализират възможностите и да се набележат по-нататъшните мерки за максимално въздействие и осъществяване на стратегическите направления по безопасността на движението, залегнали в Националната стратегия.

Областната комисия за безопасност на движение по пътищата на Област Хасково е създадена и реализира своята дейност в изпълнение на разпоредбите на §1а, ал. 2 от Допълнителните разпоредби на Закона за движението по пътищата и в изпълнение на чл. 6 от Правилника за организацията и дейността й. На основание Заповед № РД-13-58/11.06.2018 год. на Областния управител на област Хасково е сформирана Областна комисия по безопасност на движение по пътищата.

**РАЗДЕЛ 1**

**ИНСТИТУЦИОНАЛНА РАМКА**

**1. Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 - 2020 г. е с** **цел и визия, както следва:**

**Национална визия** за безопасност на движението на Р. България за 2011 - 2020 г. „БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО Е ПРАВО И ОТГОВОРНОСТ НА ВСИЧКИ."

Визията е послание, в което намират израз социалните, икономически, демографски, психологически и културни особености на обществото. Тя е философията, чрез следването на която ще се търси постигането на поставените цели.

Държавата носи отговорността нейните граждани да се чувстват в безопасност на обществени места и да осигури безопасното им придвижване като участници в движението по пътищата.

Всеки гражданин притежава фундаменталното право и същевременно е отговорен пред другите за осигуряване на безопасността на движението по пътищата, които гарантират неговите живот и здраве.

Цел на стратегията **-** намаляване на жертвите на пътнотранспортните произшествия спрямо средните показатели за периода 2000 - 2009 г.

* + - * Намаляване броя на убитите от ПТП с 40%;
      * Намаляване броя на тежко ранените от ПТП с 20%;
      * Намаляване броя на децата - жертви на ПТП с 60%.

**2.Областната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата в областта 2012-2020 г. е с цел и визия, както следва***:*

Резултатите от научните изследвания и положителните практики в страните с най-добри показатели на пътна безопасност показват, че еднакво внимание се отделя за усъвършенстване на всички показатели, влияещи върху пътната безопасност поотделно, като се поставят определени цели и конкретни програми за постигането им.

Изведени са трите основни фактора, определящи безопасността на движението, които си взаимодействат помежду си:

* поведение на участниците в движението, безопасност на пътната инфраструктура и безопасност на автомобилния парк;
* своевременната до лекарска и специализирана медицинска помощ- усъвършенстване на системата за оповестяване за настъпилото ПТП, оптимизиране времето за оказване на специализирана медицинска помощ;
* участие в кампании за повишаване знанията и отговорността на участниците в движението.

Цел на стратегията - намаляване на жертвите на пътнотранспортните произшествия.

Гореизброените цели обобщават разгледаните детайлно в Националната стратегия ключови фактори и целеви групи, отговорни за безопасността на движението по пътищата.

Във връзка със задачата на отговорните институции за осигуряване на безопасно движение, членовете на Областната комисия за безопасност на движение по пътищата на област Хасково през 2018 г. дадоха своите предложения по Проекта на Мерки за подобряване на безопасността на движението до 2020 год. с писмо, изх. № РД-21-685-/12/ 21.11.2018 год. до Министъра на вътрешните работи.

**РАЗДЕЛ 2**

**СЪСТОЯНИЕ НА АСПЕКТИТЕ НА ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ КЪМ ДАТАТА НА ИЗГОТВЯНЕ НА ПЛАН-ПРОГРАМАТА**

Пътнотранспортните произшествия водят до огромни социални и икономически загуби за обществото. Всяко тежко пътнотранспортно произшествие се проявява в загуба на живот, влошаване на здраве, унищожаване на имущество, социално-икономически загуби за държавата и трайни психологически травми за хората. Голяма част от тях са предотвратими и са отражение на съществуващото поведение на участниците в движението, нивото на конфликтност на пътната инфраструктура и нейната активна и пасивна безопасност, техническата изправност на автомобилния парк и неговата активна и пасивна безопасност.

През територията на Област Хасково се пресичат международни и вътрешни транспортни връзки, включващи и трасета на транспортните еврокоридори № 4, 8 и 9. Това обуславя и създава предпоставка за интензивен целогодишен трафик на преминаващи МПС. През 2017г. в региона са регистрирани 1010 пътнотранспортни произшествия, при които са загинали 7 и ранени 323 човека.

През 2018г. по пътищата в региона са регистрирани 966 пътнотранспортни произшествия с 22 загинали и 329 ранени граждани, като основна причина за настъпването им е недостатъчната дисциплинираност и зачитане на правилата за движение от водачите – 955 ПТП, пътни условия – 4 ПТП; техническа неизправност на превозните средства – 3; нарушения на пешеходците – 4.

Превишената и несъобразена скорост е основната, най-често срещана причина за загуба на управление на МПС, при която са настъпили 466 пътнотранспортни произшествия, при които 12 гражданина са загубили живота си, а 136 са получили специализирана медицинска помощ след наранявания. Според статистиката, ПТП настъпили вследствие на неправилно движение на превозните средства по пътното платно са 82, от които не са регистрирани загинали участници и 18 ранени, при отнемане на предимство – 103 ПТП с 2 загинали и 37 ранени. Алкохолът и другите упойващи вещества, като фактори с тежки последствия са причини за 14 ПТП с 9 ранени граждани.

**РАЗДЕЛ 3**

**ВИЗИЯ, ЦЕЛИ И ПРИОРИТЕТИ НА ПЛАН-ПРОГРАМАТА**

**І.Фактологическата обстановка, констатациите, заключенията и тенденциите от последния годишен Доклад за подобряване на дейността по безопасността на движението по пътищата.**

През 2018г. в региона са регистрирани 966 пътно-транспортни произшествия, при които са убити 7 и ранени 329 човека. В сравнение със същия период на миналата година тежките ПТП са с 20 повече, убитите – са с 15 повече и ранените са с 6 повече.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | ПЕРИОД | ЛЕКИ ПТП | ТЕЖКИ ПТП | УБИТИ | РАНЕНИ | |  |  |  |  |  | | 2018 г. | 694 | 272 | 22 | 329 | | 2017 г. | 758 | 252 | 7 | 323 | |  |  |  |  |  | | Разлика | -64 | +20 | +15 | +6 | |  |

Разпределението на ПТП по РУ:

**1. Състояние и динамика на обстановката по безопасността на движението на територията на областта за периода от м. януари до м. декември 2018 г., вкл., сравнена със същия период на 2017 г. и 2016 г., в графичен вид.**

**2. Състояние и** **динамика на обстановката по безопасността на движението на територията на областта за периода от м. януари - м. декември 2018 г., сравнена по месеци в графичен вид.**

Състоянието на пътнотранспортната аварийност, сравнена по месеци за посочения период е следната: от м.януари до м.май бележи слаба динамика, с тенденция към увеличаване на тежките ПТП, като от м.юни до м.август динамиката бележи сравнително по-нисък темп, като се наблюдава слабо намаление, но през месец август се отчита увеличение на броя на тежките ПТП и броя на ранените.За сметка на това обаче през месец август няма регистрирани ПТП със загинали лица след което отново се наблюдава лек спад при настъпилите тежки ПТП и ранените при тях участници.През месец декември също не се отчитат ПТП с участие на загинали лица.

**3. Състояние и динамика на обстановката по безопасността на движението на отделните РУ на територията на областта от 01.01.2018 г. до 31.12.2018 г., по показатели тежки ПТП, убити и ранени, сравнена със същия период на 2017 г.**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ПОДЕЛЕНИЕ | ГОДИНА | ПТП с  мат. щети | ПТП с  пострадали | Убити | Ранени |
| ГРУПА“ОДПКПД” СПП  ОДМВР ХАСКОВО | 2018 г. | 253 | 135 | 11 | 169 |
| 2017 г. | 330 | 133 | 3 | 175 |
| **Разлика /+,-/** | **-77** | **+2** | **+8** | **-6** |
| РУ ДИМИТРОВГРАД | 2018 г. | 96 | 34 | 4 | 34 |
| 2017 г. | 143 | 33 | 1 | 41 |
| **Разлика /+,-/** | **-47** | **+1** | **+3** | **-7** |
| РУ ХАРМАНЛИ | 2017 г. | 128 | 48 | 2 | 65 |
| 2017 г. | 104 | 30 | 3 | 32 |
| **Разлика /+,-/** | **+24** | **+18** | **-1** | **+33** |
| РУ СВИЛЕНГРАД | 2018 г. | 88 | 28 | 3 | 29 |
| 2017 г. | 81 | 28 | 0 | 39 |
| **Разлика /+,-/** | **+7** | **0** | **+3** | **-10** |
| РУ ТОПОЛОВГРАД | 2018 г. | 37 | 15 | 1 | 17 |
| 2017 г. | 29 | 11 | 0 | 13 |
| **Разлика /+,-/** | **+8** | **+4** | **+1** | **+4** |
| РУ ИВАЙЛОВГРАД | 2018 г. | 16 | 1 | 0 | 1 |
| 2017 г. | 14 | 4 | 0 | 4 |
| **Разлика /+,-/** | **+2** | **-3** | **0** | **-3** |
| ГРУПА “КПДГПАМ”  ОДМВР ХАСКОВО | 2018 г. | 76 | 11 | 1 | 14 |
| 2017 г. | 57 | 13 | 0 | 19 |
| **Разлика /+,-/** | **+19** | **-2** | **+1** | **-5** |
| ВСИЧКО: | 2018 г. | 694 | 272 | 22 | 329 |
| 2017 г. | 758 | 252 | 7 | 323 |
| **Разлика /+,-/** | **-64** | **+20** | **+15** | **+6** |

Статистиката показва, че на територията, обслужвана от ОДМВР Хасково в сравнение със същия период на **2017 г**., имаме увеличение на броя на **тежките ПТП** с **20**, при броя на **убитите** също се наблюдава увеличение с **15 бр**., и при **ранените** се наблюдава увеличение с **6 бр**.

**4. Сравнителна диаграма за тежки ПТП, убити и ранени по РУ при ОДМВР , група “ОДПКПД” в СПП Хасково и група “КПДГПАМ” при ОДМВР Хасково.**

**III. Структуриране на ПТП**:

**1.2.1. По причини на възникване с материални щети**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Бр. | % |
| НЕПРАВИЛНО СПИРАНЕ ЗА ПРЕСТОЙ | **1** | **0,15** |
| НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ ОГРАНИЧЕНА/НАМАЛЕНА ВИДИМОСТ | 1 | 0,15 |
| НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ ЗАБРАНА С ПРАВИЛА | 5 | 0,8 |
| НАВЛИЗАНЕ В НАСРЕЩНОТО ДВИЖЕНИЕ | 14 | 2,2 |
| ВНЕЗАПНА ПРОМЯНА ПОСОКАТА НА ДВИЖЕНИЕ | 35 | 5,4 |
| НЕПРАВИЛНО ПРЕМИНАВАНЕ В СЪСЕДНАТА ПЪТНА ЛЕНТА | 8 | 1,2 |
| НЕСПАЗВАНЕ ДИСТАНЦИЯ | **55** | **8,5** |
| НЕПРАВИЛНО ДВИЖЕНИЕ НАЗАД | **66** | **10,2** |
| НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ ПРИ ОГРАНИЧЕНА/НАМАЛЕНА ВИДИМОСТ | 6 | 0,9 |
| НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ПЪТНИТЕ УСЛОВИЯ | **223** | **32,1** |
| НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ДРУГИ УСЛОВИЯ | **70** | **11** |
| НЕПРАВИЛЕН ПРЕВОЗ НА ТОВАРИ | 3 | 0,5 |
| НЕПРАВИЛНО ЗАВИВАНЕ В ОБРАТНА ПОСОКА | 9 | 1,4 |
| НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ ДРУГИ ОГРАНИЧЕНИЯ | 9 | 1,4 |
| **Общо :** | **694** | **100** |

**Водещи причини за възникване на ПТП с материални щети е:**

**-** несъобразена скорост с пътните условия;

- несъобразена скорост с други условия;

- неправилно движение назад;

- несъобразена скорост с пътните условия, съответно относителния дял по тези причини е **32,1 % от общия брой на ПТП**.

**2. По причини на възникване с пострадали**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **П Р И Ч И Н И** | **ПТП**  **бр.** | **%** | **У**  **бр.** | **%** | **Р**  **бр.** | **%** |
| Внезапна промяна посоката на движение | **8** | **3,1** | **2** | **9,1** | **8** | **2,5** |
| Друго нарушение на водача | **33** | **12,7** | **4** | **18,2** | **38** | **12** |
| Навлизане в насрещното движение | 8 | 3,1 | 2 | 9,1 | 14 | 4,4 |
| Неправилен превоз на хора | 1 | 0,4 | 0 | 0 | 1 | 0,3 |
| Неправилно завиване в обратна посока | 3 | 1,2 | 1 | 4,5 | 3 | 0,9 |
| Неправилно движение назад | 16 | 6,2 | 0 | 0 | 18 | 5,7 |
| Неправилно изпреварване при забрана с  маркировка/знак | 3 | 1,2 | 0 | 0 | 4 | 1,3 |
| Неправилно завиване наляво | 11 | 4,2 | 0 | 0 | 13 | 4,1 |
| Неправилно изпреварване при насрещно  движещо се ППС | 1 | 0,4 | 0 | 0 | 2 | 0,6 |
| Неправилно изпреварване при ограничена/намалена видимост | 1 | 0,4 | 1 | 4,5 | 0 | 0 |
| Неспазване на дистанция | 15 | 5,8 | 0 | 0 | 18 | 5,7 |
| Неправилно преминаване в съседна пътна лента | 4 | 1,5 | 0 | 0 | 10 | 3,2 |
| Неправилно теглене на МПС | 1 | 0,4 | 1 | 4,5 | 0 | 0 |
| Несъобразена скорост при ограничена/намалена видимост | 2 | 0,8 | 0 | 0 | 3 | 1 |
| Неправилно разминаване | 2 | 0,8 | 0 | 0 | 2 | 0,6 |
| Несъобразена скорост с пътните условия | **52** | **20** | **7** | **36,4** | **65** | **20,5** |
| Несъобразена скорост с други условия | **57** | **21,9** | **4** | **18,2** | **68** | **21,5** |
| Отнемане на предимство на кръстовище | 48 | 17,6 | 0 | 0 | 54 | 16,4 |
| Отнемане на предимство при наличие на деца | 1 | 0,4 | 0 | 0 | 1 | 0,3 |
| Отнемане на друго предимство | 6 | 2,3 | 0 | 0 | 8 | 2,6 |
| **Общо :** | **272** | **100** | **22** | **100** | **329** | **100** |

Първостепенна причина за възникване на ПТП с пострадали по вина на водачите е несъобразената скорост с пътните условия. – **52 бр**., следвана от несъобразената скорост с други условия – **57 бр**. и друго нарушение на водача– **33 бр**.

С най-голяма тежест обаче се явяват ПТП, възникнали по причина несъобразената скорост с пътните условия – **7 бр. убити** на всяко 39-то ПТП, следвано от ПТП-та настъпили при несъобразената скорост с други условия.– **4 бр. убити** и друго нарушение на водача – **4бр.** убити.

**3. В графичен вид разпределението на ПТП с материалните щети по причини е следното** */Графика 1***/**.

**4. В графичен вид разпределението на тежките ПТП по причини е следното** */Графика**2/.*

**5. По вид с материални щети:**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **В И Д** | **П Т П** | |
| бр. | % |
| Преобръщане на МПС на пътното платно | 5 | 0,7 |
| Блъскане на велосипедист | 1 | 0,14 |
| Блъскане на каруца | 0 | 0 |
| Блъскане на животно | 26 | 3,5 |
| Преобръщане на МПС на пътното платно | 6 | 0,7 |
| Преобръщане на МПС извън пътното платно | 25 | 3,6 |
| Блъскане в крайпътно съоръжение | 51 | 7,4 |
| Блъскане в дърво | 15 | 2,2 |
| Блъскане в стълб | 12 | 1,7 |
| Блъскане в предпазна ограда | 52 | 7,5 |
| Блъскане в препятствие на пътя | 13 | 1,9 |
| Блъскане в скат | 23 | 3,3 |
| Блъскане на паркирано ППС | **70** | **10,1** |
| Блъскане на спряно ППС | 21 | 3,03 |
| Сблъскване между МПС косо | 55 | 7,9 |
| Сблъскване между МПС челно | 13 | 1,9 |
| Сблъскване между МПС отзад | **59** | **8,5** |
| Сблъскване между МПС странично | **121** | **17,4** |
| Друг вид ПТП | 49 | 7,1 |
| Блъскане в подпорна колона | **4** | **0,6** |
| Общо : | **694** | **100** |

**6. В графичен вид ПТП с материални щети по вид е следното:**

**7. ПТП по вид с пострадали**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ПО ВИД** | **ПТП** | | **Убити** | | **Ранени** | |
| бр. | % | бр. | % | бр. | % |
| Блъскане на пешеходец | **55** | **20,2** | **3** | **13,6** | **54** | **16,4** |
| Блъскане на велосипедист | 11 | 40,4 | 0 | 0 | 11 | 3,3 |
| Блъскане на каруца | 2 | 0,7 | 0 | 0 | 4 | 1,2 |
| Преобръщане на МПС на пътното платно | 5 | 1,8 | **3** | 13,6 | 4 | 1,2 |
| Преобръщане на МПС извън пътното платно | **25** | **9,2** | **1** | **4,5** | **30** | **9,1** |
| Блъскане в крайпътно съоръжение | **12** | **4,4** | **2** | **9,1** | **13** | **3,9** |
| Блъскане в дърво | **12** | **4,4** | **2** | **9,1** | **17** | **5,2** |
| Блъскане в стълб | **3** | **1,1** | **4** | **18,2** | **3** | **0,9** |
| Блъскане в предпазна ограда | **12** | **4,4** | **0** | **0** | **15** | **4,6** |
| Блъскане в препятствие на пътя | 3 | 1,1 | 0 | 0 | 3 | 0.9 |
| Блъскане в скат | 9 | 3,3 | **4** | **18,2** | 8 | 2,4 |
| Блъскане на паркирано ППС | 4 | 1,5 | 0 | 0 | 5 | 1,5 |
| Блъскане на спряно ППС | 2 | 0,7 | 1 | 4,5 | 2 | 0,6 |
| Сблъскване между МПС косо | **20** | **7,4** | **0** | **0** | **23** | **7** |
| Блъскане между ППС и влак | 1 | 0,4 | 0 | 0 | 5 | 1,5 |
| Сблъскване между МПС отзад | 17 | 6,2 | 0 | 0 | 22 | 6,7 |
| Падане на пътник | 2 | 0,7 | 0 | 0 | 2 | 0,6 |
| Друг вид ПТП | 18 | 6,6 | 2 | 9,1 | 17 | 5,2 |
| Общо : | **272** | **100** | **22** | **100** | **329** | **100** |

**8. В графичен ПТП по вид с пострадали:**

**При ПТП с материални щети** основен дял заемат ПТП по причина:”**Сблъскване между** **МПС странично”**, **Блъскане на паркирано ППС и Сблъскване между МПС отзад,** а при **ПТП с пострадали** основен дял заемат **“Блъскане на** **пешеходец", “Сблъскване между МПС косо”** и „**Преобръщане на МПС извън пътното платно”.**

С най-голяма тежест обаче са произшествията от вида **„Блъскане в стълб”,** с по **4 убити на всяко 5-то ПТП**, „**Блъскане в скат”** **с 4 убити** и следвано от **“Преобръщане на МПС на пътното платно” с 3 убити** и „**Блъскане на пешеходец”** **с 3 убити**.

**9. Тежки ПТП с участието на деца.**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **ПТП** | **Убити** | **Ранени** |
| **2016 г.** | **41** | **2** | **48** |
| **2017 г.** | **21** | **0** | **32** |
| **2018 г.** | **14** | **0** | **14** |

Видно от данните, произшествията с деца продължават да растат, поради което е необходимо усилията да се насочат в извършване на превенция сред родители и подрастващи.

**10. По място на настъпване :**

**10.1.По отношение административно разделение на териториите**

* **В населени места**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | ПТП с мат.щети | % отношение спрямо  общия брой | Тежки ПТП | % отношение спрямо  общия брой | Убити | Ранени |
| 2017г. | 517 | 68,2 | 184 | 73 | 5 | 211 |
|
| 2018г. | 410 | 59 | 158 | 58,1 | 8 | 181 |
|
| **Разлика /+,-/** | **-107** | **100** | **-26** | **100** | **+3** | **-30** |

* **Извън населени места**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | ПТП с мат .щети | % отношение спрямо  общия брой | Тежки ПТП | % отношение спрямо  общия брой | Убити | Ранени |
| 2017г. | 241 | 31,8 | 68 | 27 | 2 | 112 |
|
| 2018г. | 284 | 41 | 114 | 41,9 | 14 | 148 |
|
| **Разлика /+,-/** | **+43** | **100** | **+46** | **100** | **+12** | **+36** |

Съотношението показва, че **ПТП с** **материални щети** преобладават в **населените места**, за сметка на тези в **извън населените места**. При **тежките ПТП** се наблюдава същото съотношение. В тази връзка, с цел намаляване на ПТП, следва пътният контрол да се засили в населените места.

**11. По отношение елементите на пътната инфраструктура**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| По отношение елементите на пътя | ПТП с  мат. щети | Дял от общ бр.  ПТП с мат.щети в % | ПТП с  пострадали | Дял от общ бр.  ПТП с пострадали в % | Убити | Ранени |
| На пътна отсечка | 426 | 61,4 | 166 | 61 | 18 | 206 |
| На кръстовище | 268 | 38,6 | 106 | 39 | 4 | 123 |
| **Общо** | **694** | **100** | **272** | **100** | **22** | **329** |

Анализът на данните показва, че на пътна отсечка, където движението се извършва със сравнително по-висока скорост /водеща причина скорост/, възникват основния дял от тежките ПТП и ПТП с материални щети. Същата зависимост има и между причината отнемане на предимство и кръстовището, като елемент от пътя, където най-често тя се проявява. Следователно следва да се засили контрола на скоростта в пътните скоростни отсечки и да се увеличи полицейското присъствие на кръстовища и пешеходни пътеки.

**12. По време:**

* **По дни от седмицата:**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Ден от седмицата | П Т П с | | Убити | Ранени |
| м.щети | пострадали |
| Понеделник | **126** | **47** | **3** | **59** |
| Вторник | 86 | 35 | 2 | **40** |
| Сряда | **104** | **45** | **5** | **52** |
| Четвъртък | 94 | 41 | **2** | **53** |
| Петък | 99 | **39** | **3** | 47 |
| Събота | **104** | **35** | 2 | 45 |
| Неделя | 81 | 35 | 5 | 33 |
| **Всичко:** | **694** | **272** | **22** | **329** |

От таблицата е видно, че в **понеделник,** **сряда и събота** са станали най-много **ПТП** **с материални щети**, както и в дните **понеделник, сряда и петък и неделя** са станали най много **тежки ПТП.**

1. **По часове от денонощието:**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Час от**  **Денонощието** | **ПТП с материални**  **щети и пострадали** | | **Убити** | **Леко**  **ранени** | **Тежко**  **ранени** |
| **Щети** | **пострадали** | **Л** | **Т** |
| **1 ч.** | 22 | 3 | 0 | 4 | 1 |
| **2 ч.** | 19 | 2 | 0 | 2 | 1 |
| **3 ч.** | 10 | 4 | 0 | 4 | 2 |
| **4 ч.** | 8 | 4 | 1 | 5 | 2 |
| **5 ч.** | 6 | 3 | 0 | 4 | 2 |
| **6 ч.** | 10 | 3 | 0 | 3 | 2 |
| **7 ч.** | 18 | 7 | 1 | 9 | 2 |
| **8 ч.** | 22 | 13 | 2 | 14 | 2 |
| **9 ч.** | 24 | 10 | 1 | 10 | 2 |
| **10 ч.** | 39 | 12 | 0 | 17 | 2 |
| **11 ч.** | 36 | 16 | 1 | 15 | 2 |
| **12 ч.** | 49 | 28 | 2 | 29 | 6 |
| **13 ч.** | 51 | 8 | 1 | 8 | 2 |
| **14 ч.** | 44 | 17 | 1 | 16 | 3 |
| **15 ч.** | 55 | 15 | 0 | 14 | 3 |
| **16 ч.** | 52 | 11 | 0 | 11 | 2 |
| **17 ч.** | 38 | 23 | 3 | 20 | 5 |
| **18 ч.** | 41 | 24 | 0 | 28 | 4 |
| **19 ч.** | 30 | 23 | 0 | 21 | 3 |
| **20 ч.** | 26 | 20 | 2 | 19 | 5 |
| **21 ч.** | 24 | 9 | 2 | 5 | 4 |
| **22 ч.** | 16 | 7 | 2 | 5 | 3 |
| **23 ч.** | 15 | 5 | 2 | 5 | 3 |
| **24 ч.** | 8 | 6 | 1 | 4 | 4 |
| **ОБЩО:** | **694** | **272** | **22** | **262** | **67** |

От приложената таблица е видно, че най-голям брой **ПТП с материални щети** се наблюдават в интервала от 07,00 ч.-21:00 ч., а от **тежките ПТП** най-голям брой - са възникнали в интервала от 07.00 ч. до 24.00ч.

От направения анализ се очертават следните участъци със завишена пътно-транспортна аварийност – с две и повече ПТП по автомагистрали, първокласни и второкласни пътища:

**На АМ „Марица“** е разположен ГКПП „Капитан Андреево”, подхода към който се осъществява чрез АМ”Марица”, завършваща с изграден пътен възел разделен на две платна за изход на потока. Едното направление на пътния възел се използва за изход от Р.България леки автомобили, микробуси и автобуси, а другия за изход от Р.България на товарни автомобили. Съгласно изградената организация на движение в три километровия участък, след пътен знак Д6 „Край на автомагистралата”, преди ГКПП „Капитан Андреево”, тежкотоварния трафик се престроява в лявата пътна лента на платното за движение, което не би създавало проблеми за движението, ако поради една или друга причина не се забавя преминаването на товарните автомобили през границата, което забавяне пък от своя страна обуславя образуването на колона от товарни автомобили, понякога достигаща дължина 10-15 км., които изчакват да преминат през контролния пункт в посока Република Турция. При такъв размер на образувалата се колона една голяма част от нея се намира на участък от АМ „Марица” (км. 108+000 – 114+000), като в такава ситуация товарните автомобили престояват в скоростните ленти за движение на магистралата, което е предпоставка и са се случвали тежки ПТП с убити и ранени водачи с леки автомобили. Тъй като изчакването продължава повече от едно денонощие, водачите на товарните автомобили слизат от тях и се движат по платното за движение, вкл. и се хранят на платното за движение, като отварят страничните ракли и сядат до тях. В участъка няма обособени места за тоалетни нужди и за изхвърляне на отпадъци, поради което се изхвърля голямо количество отпадъци на и около платната за движение. През летните месеци, когато е сезонът на отпуските се увеличава трафика по АМ „Марица” от транзитно преминаващите през територията на страната чужди граждани, пътуващи към Република Турция. Рязко увеличеният транспортен поток и периодичното образуване на колони от тежкотоварни автомобили създава реална опасност от възникване на пътнотранспортни произшествия с необратими последици. Това налага ежедневно отделяне на наряд на сектор „Пътна полиция” при ОДМВР – Хасково, който да регулира нареждането на товарния поток от ПС в дясната аварийна лента. Последното осуетява възможността за контролна дейност по ЗДвП, противодействие на контрабандата и трафика на хора и др.престъпления свързани със спецификата на граничния район.

План-програмата е документ, задаващ насоките за изпълнение на политиката за подобряване условията за движение по пътищата и намаляване на жертвите при пътнотранспортни инциденти в съответствие със заложените цели в Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 - 2020 г., както и интегрирания подход „Безопасна система“ с визия нула загинали и ранени.

Основната цел на Програмата е засилване на взаимодействие между държавните институции, неправителствения и частния сектор, като спрямо правомощията и възможностите им, може да се въздейства върху всички аспекти, имащи отношение опазване на живота и здравето на участниците в движението.

Усъвършенстване на безопасна транспортна система - изграждане и поддържане на ниско конфликтна пътна инфраструктура, образователната система, формираща безопасно поведение на участниците в движението, контрол за техническа изправност на превозните средства, формиране на повишена отговорност и защитно поведение на участниците на движението са основните средствата за постигането на положителни резултати за минимализиране на случаите със загинали и ранени при пътнотранспортни произшествия.

**РАЗДЕЛ 4**

**РОЛЯ НА ОБЛАСТНАТА КОМИСИЯ ПО ПРОБЛЕМИТЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА**

/В придружителното писмо/

**РАЗДЕЛ 5**

**МЕРКИ НА ПЛАН-ПРОГРАМАТА ЗА 2019г.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование на мярката** | **Механизъм за въздействие** | **Период на изпълнение** | **Финансов ресурс** | **Източник на финансиране** | **Очакван резултат** | **Индикатор за изпълнение** | **Отговорна институция** | **Целеви групи** | **Срок за изпълнение** |
| ***Приоритет: Регионална политика за решаване проблемите на безопасността на движението.*** | | | | | | | | | | |
| * + 1. **Цел:** намаляване на жертвите на пътнотранспортните произшествия за периода 2019-2020год. спрямо средните показатели за предходния период за Област – Хасково | | | | | | | | | | |
| 1.Обезопасяване на УКПТП. | Доклад след обезопасяване на УКПТП до края на месец Май | 1ви период – 03 ти до 05 месец 2019 год.  2ри период – 03 ти до 05 месец 2020 год. | По разчети на ОПУ– Хасково | МРРБ | Намаляване общия брой на ПТП | % | 1.ОПУ – Хасково  2.ОДМВР- Хасково  3.Общините в Област-Хасково |  | 01.06.2019 год.  01.06.2020 год. |
| 2.Контрол на скоростните режими. | Контрол чрез месечни „Отчет-анализи“. | месечно |  | МВР | Намаляване на общия брой на ПТП | % | ОДМВР- Хасково | Водачи на МПС | месечно |
| 3.Контрол на пешеходци нарушаващи ЗДвП. | Контрол чрез месечни „Отчет-анализи“. | месечно |  | МВР | Намаляване на общия брой на ПТП | % | ОДМВР- Хасково | Пешеходци | Провеждане на СПО минимум веднъж месечно |
| 4.Контрол на водачи на МПС ползващи мобилен телефон при управление на МПС. | Контрол чрез месечни „Отчет-анализи“. | месечно |  | МВР | Намаляване на общия брой на ПТП | % | ОДМВР- Хасково | Водачи на МПС | Ежедневен |
| 5.Конрол на водачи на МПС и пътници за относно ползване на предпазни колани, системи за деца и каски за двуколесните МПС. | Контрол чрез месечни „Отчет-анализи“. | месечно |  | МВР | Намаляване на общия брой на ПТП | % | ОДМВР- Хасково | Водачи на МПС и участници в движението/ пътници/ | Ежедневен |
| 6.Контрол на водачите за управление на МПС след употреба на алкохол и/или наркотични и упойващи вещества. | Контрол чрез месечни „Отчет-анализи“. | месечно |  | МВР | Намаляване на общия брой на ПТП. | % | ОДМВР- Хасково | Водачи на МПС | Ежедневен и СПО |
| 7. Планиране провеждането на проверки за спазването на Наредба № 2/2001г. за сигнализиране на пътищата с пътна маркировка и Наредба № 18/ 2001 г. за сигнализиране на пътищата с пътни знаци. | Извършване на проверки. | на шестмесечие |  |  | Намаляване на общия брой на ПТП. | Изпратени уведомителни писма във връзка с констатирани проблеми. | ОДМВР- Хасково |  | май 2019г. за ОДМВР- Хасково,  за изпълнение от страна на ОПУ и Общините -септември 2019г. |
| 8. Изготвяне на месечни анализи за пътно-транспортната аварийност с изводи и препоръки. |  | месечно |  |  | Намаляване на общия брой на ПТП. | брой изведени проблеми | ОДМВР- Хасково |  | месечно |
| 9. Доклад от кметовете на общини до Областната комисия по БД за предприетите мерки по изпълнение на препоръките в месечните анализи за пътно-транспортната аварийност. |  | на тримесечие |  |  | Подобряване на пътната безопасност. | бр. изпълнени препоръки / отстранени причини и условия за ПТП | кметове на общини |  | на тримесечие |
| 10. Провеждане заседания на комисията, веднъж на тримесечие. |  | на тримесечие |  |  | доклад за организацията по изпълнението на препоръките в месечните анализи за БД и контрол за срочното изпълнение | брой изведени проблеми и мерки за решението им | комисия по безопасност | представители на местните комисии по безопасност | на тримесечие |

/

**РАЗДЕЛ 5**

**МЕРКИ НА ПЛАН-ПРОГРАМАТА ЗА ПЕРИОДА 2019 – 2020 Г.**

Мерките на План-програмата се определят от задълженията и правомощията в съответствие с действащата нормативна база на институциите, имащи отношение към проблемите на пътната безопасност, съобразно компетентността им – областните дирекции на МВР, МТС, МОН, МРРБ, МЗ, кметове на общини и др., както и частният сектор, неправителствените организации, медиите.

**Областната комисия по БДП е консултативен орган** на Областния управител в изпълнение на възложените му функции, съгласно разпоредбите на §1а, ал. 2 от ДР на Закона за движението по пътищата. Предвид това, мерките/задълженията за подобряване на пътната безопасност са вече регламентирани в законовите актове на гореизброените институции, за чието изпълнение, същите предоставят отчет на заседанията на Областната комисия.

**РАЗДЕЛ 6**

**ЕФЕКТИ И РЕЗУЛТАТИ. МЕТОДИКА ЗА КОНТРОЛ, МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО**

Методиката за контрол, мониторинг и оценка е вече утвърдена чрез досегашната работа на ОКБДвП на област Хасково:

- анализиране на обстановката през отчетния период, свързана с пътната безопасност;

- предприети/приложени мерки;

- проследяване на резултатите.

Предвид заложеното в чл. 5в, ал. 3 от ПМС № 178/ 24.08.2018 год. задължение на общините да предоставят шестмесечни и годишни отчети за планирани и изпълнени дейности, се създава допълнителен, по-обхватен метод за мониторинг и оценка на заложените в Националната стратегия мерки за подобряване на пътната безопасност.