

О Б Л А С Т Р А З Г Р А Д
ОБЛАСТНА АДМИНИСТРАЦИЯ РАЗГРАД



О Б Л А С Т Н А С Т Р А Т Е Г И Я
ЗА ПОДОБРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА
ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА НА ОБЛАСТ РАЗГРАД
2011 – 2020



РАЗГРАД, МАРТ 2012 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

	стр.
1. Въведение.	1
2. Предмет на Стратегията	1
3. Основни принципи на безопасността на движението по пътищата.	1
3.1. Безопасността на движението е отговорност на всички участници в движението по пътищата.	2
3.2. Състояние на републиканската и общинската пътна инфраструктура.	2
3.3. Техническо състояние на моторните превозни средства.	2
3.4. Контрол на движението по пътищата.	2
3.5. Спешна и специализирана медицинска помощ на пострадалите при ПТП.	3
4. Визия на безопасно движение по пътищата.	3
5. Цел на Стратегията.	3
6. Анализ на пътнотранспортната обстановка (ПТО) в Област Разград.	3
6.1. Класификация на ПТП по основна причина за възникване.	6
6.2. Класификация на ПТП по дни от седмицата.	6
6.3. Класификация на ПТП по часове на денонощието.	7
6.4. Класификация на ПТП в населени места и извън тях.	7
6.5. Класификация на ПТП по категория на пътя.	8
6.6. Класификация на ПТП по републиканските пътища в областта.	8
7. Анализ на пътнотранспортната обстановка на територията, контролирана от сектор „Пътна полиция” при РУП Разград.	9
7.1. ПТП по основна причина на възникване.	9
7.2. ПТП по дни от седмицата.	10
7.3. ПТП в населените и извън населените места.	10
8. Анализ на пътнотранспортната обстановка на територията, контролирана от сектор „Пътна полиция” при РУП Исперих.	10
8.1. ПТП по основна причина на възникване.	11
8.2. ПТП по дни от седмицата.	11
8.3. ПТП в населените и извън населените места.	11
9. Анализ на пътнотранспортната обстановка на територията, контролирана от сектор „Пътна полиция” при РУП Кубрат.	12
9.1. ПТП по основна причина на възникване.	12
9.2. ПТП по дни от седмицата.	12
9.3. ПТП в населените и извън населените места.	13
10. Анализ на пътнотранспортната обстановка на територията, контролирана от сектор „Пътна полиция” при РУП Лозница.	13
10.1. ПТП по основна причина на възникване.	13
10.2. ПТП по дни от седмицата.	14
10.3. ПТП в населените и извън населените места.	14
11. Изводи.	14
12. Анализ на състоянието на републиканската пътна мрежа (РПМ) на територията на Област Разград.	15
13. Изводи.	19
14. Планиран темп за намаляване на загиналите и ранените при ПТП до 2020 г.	20
15. Стратегически мерки за повишаване безопасността на движение по пътищата в Област Разград.	20

15.1. Общи мерки.	20
15.2. Мерки за повишаване безопасността на движението в населените места.	20
15.3. Мерки за повишаване безопасността на движението извън населените места.	21
15.4. Пътна инфраструктура.	22
15.5. Контролна дейност.	23
15.6. Състояние на автомобилния парк и подобряване на техническото обслужване.	24
15.7. Обучения и повишаване на квалификацията на водачите на МПС.	24
15.8. Усъвършенстване на спешната и специализираната медицинска помощ.	25
15.9. Включване на неправителствените организации, медиите и бизнеса в дейностите по безопасността на движението.	26

1. ВЪВЕДЕНИЕ.

Организацията на обединените нации обяви периода 2011 – 2020 г. за „Десетилетие за активни действия за безопасност на движението по пътищата”.

С решение № 946 от 22.12.2011 г. на Министерския съвет на Република България е одобрена Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата в Република България за периода 2011 – 2020 г. С Решението се разпорежда министерствата и областните управители до 31.03.2012 г. да разработят собствени стратегии и планове за намаляване на жертвите по пътищата в рамките на тяхната компетентност.

Областната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата в Област Разград за периода 2011 – 2020 г. е разработена в съответствие с принципите и целите, залегнали в Националната стратегия и включва мерки за подобряване на безопасността на движението в населените места и по републиканската и общинската пътни мрежи в областта, съобразени с тяхното състояние и предприемане на действия за привеждането им към съвременните европейски изисквания за безопасност. В Стратегията е направен анализ на пътнотранспортните произшествия през последните десет години, причините довели до смърт и тежки травми на участниците в тях. Определени са приоритетните направления за подобряване на безопасността на движението, с цел насочване на усилията на институциите и обществеността в Област Разград, за предприемане на ефикасни действия.

2. ПРЕДМЕТ НА СТРАТЕГИЯТА.

Процесът на движението по пътищата е непрекъснато взаимодействие между три основни фактори, определящи неговата безопасност – поведението на участниците в него, състоянието на пътната инфраструктура и превозните средства и навременната медицинска помощ на пострадалите при ПТП.

За осигуряване на нормално движение по пътищата определено значение имат безопасното поведение на участниците в него, поддържане на съществуващата и изграждане на съвременна пътна инфраструктура, осигуряваща висока степен на защита при груби грешки на водачите на МПС, технически изправни моторни превозни средства с висока степен на активна и пасивна защита и своевременна медицинска помощ.

За постигане на положителни резултати в подобряване на безопасността на движението се изисква активно взаимодействие между държавните институции, неправителствения сектор и бизнеса, нова култура по въпросите на безопасността на национално, регионално и местно ниво, в учебните заведения и семейството. Предмет на Стратегията са обществените отношения, фактите и обстоятелствата, оказващи неблагоприятно влияние върху безопасността на движението и мерките, притежаващи противодействащ ефект на тежките ПТП и последствията от тях.

3. ОСНОВНИ ПРИНЦИПИ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА.

Настоящата Стратегия е предназначена да създаде основа за формиране на политики по безопасност на движението по пътищата на регионално и общинско ниво в Област Разград и цели чрез предприемане на конкретни мерки до 2020 г. да се постигне чувствително намаление на ПТП, най-вече тежките, за да се сведат до поносим за обществото минимум брой на жертвите, ранените и материалните щети от катастрофите на пътя. Необходими са обединени и координирани усилия на регионалните структури на изпълнителната власт, гражданите, неправителствения сектор, бизнеса и обществеността, за постигане на висока и трайна безопасност на движението.

3.1. Безопасността на движението е отговорност на всички участници в движението по пътищата.

Безопасността на движението по пътищата в най-висока степен зависи от три определящи фактора – поведението на водачите на превозни средства на пътя, доброто състояние на пътната настилка и останалите елементи на пътя и съоръжения по него и от техническата изправност на превозните средства. Анализът за 2011 г. показва, че само по вина на водачите на МПС са настъпили 357 (92,7 %) от ПТП, при общо 385 за Област Разград, от тях тежки 68 (93,1%) от общо 73, загиналите по вина на водачите са 14 от общо 14 (100%), а броят на ранените е 90 (94,7 %) от общо 95! Основната причина за тежките ПТП е била превишената скорост, несъобразена с пътните условия. Тази тъжна статистика показва, че голяма част от водачите са с неудовлетворителна квалификация и безотговорно поведение на пътя.

3.2. Състояние на републиканската и общинската пътна инфраструктура.

Състоянието на пътищата е един от определящите фактори за намаляване на ПТП и последствията от тях. Необходими са целенасочени мерки за рехабилитацията и обновяването им в съответствие с високите европейски изисквания за безопасност. Областно пътно управление Разград и общините от областта следва да се възползват максимално от възможностите, които дават Оперативните програми, финансирани от Европейските фондове за реконструкция и обновяване на пътната инфраструктура, в съответствие с мерките заложи в Областната стратегия за развитие на Област Разград, Стратегическа цел 2: „Балансирано и екологосъобразно устройство на територията, развита и обновена инфраструктура, Приоритет 2: „Обновяване и развитие на техническата инфраструктура, подобряване качествата на околната среда” и в общинските планове за развитие.

3.3. Техническо състояние на моторните превозни средства.

Въпреки непрекъснатото обновяване на автомобилния парк в страната, темповете за това са неудовлетворителни. Например, леките автомобили в страната средностатистически са на около 15 г., което има своето обяснение – повечето българи не могат да си купят нови автомобили, които са и с повисока степен на пасивна защита. Независимо от това, може още много да се желае за поддържането им в добро техническо състояние и за контрола върху тях при извършване на периодичните технически прегледи.

3.4. Контрол на движението по пътищата.

През последните години акцентът на контрола върху движението по пътищата и на превозните средства беше и си остава периодичното завишаване на санкциите срещу нарушителите, на правилата за движение и за водачите на технически неизправни МПС, чрез изменения на Закона за движение по пътищата. Тази мярка се оказва ефективна и доведе до намаляване на броя на ПТП, на убитите и ранените и тя следва да продължи да се прилага и в бъдеще. Необходим е засилен повсеместен контрол в и извън населените места, защото той ще има превантивен и дисциплиниращ ефект срещу нарушителите на правилата за движение и ще се подобри безопасността му. Трябва да се създаде обществена нетърпимост срещу нарушителите, особено към тези, причинили катастрофи със загинали и ранени.

3.5. Спешна и специализирана медицинска помощ на пострадалите при ПТП.

При настъпване на тежко ПТП от голямо значение за спасяване на живота и намаляване тежестта на последствията от нараняванията на пострадалите е оказване на спешната медицинска помощ и веднага след нея - качествена специализирана медицинска помощ. Установено е, че над 50 % от смъртните случаи при тежки ПТП настъпват в първите минути от инцидента и фактора време за долекарска и последваща специализирана помощ е решаващ фактор за спасяване на човешки живот.

4. ВИЗИЯ НА БЕЗОПАСНО ДВИЖЕНИЕ ПО ПЪТИЩАТА.

Визията е консолидирана представа и стремеж на общността за по-висок стандарт на живот и качество на средата, която изгражда, поддържа и обитава, въз основа на успехи в социално-икономическото си развитие. На тази основа е формулирана следната визия по безопасността на движението в Област Разград:

До 2020 година Област Разград да постигне висока безопасност по пътищата, чрез отговорно поведение на участниците в движението, в условията на обновена пътна инфраструктура.

5. ЦЕЛ НА СТРАТЕГИЯТА.

Област Разград да постигне през 2020 г. намаляване на броя спрямо 2010 г. на:
- Загиналите при ПТП с 50 % - от 18 на 9,
- Ранените с 35 % - от 118 на 77,
- ПТП с 30 % - от 437 на 306,
- Тежките ПТП с 50 % - от 98 на 49.

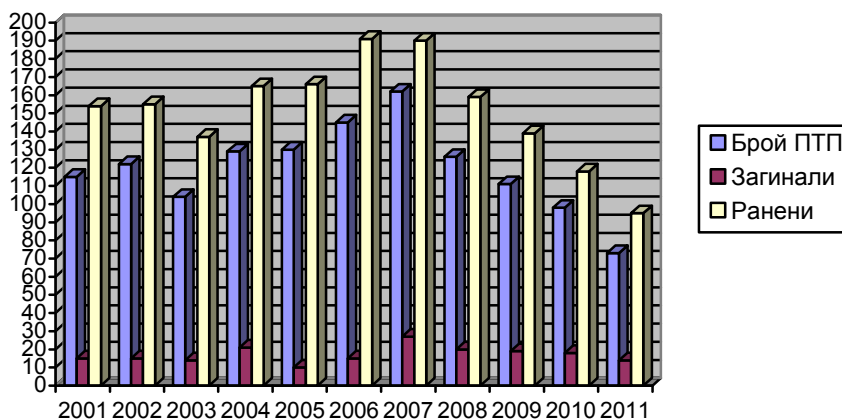
6. АНАЛИЗ НА ПЪТНО-ТРАНСПОРТНАТА ОБСТАНОВКА (ПТО) В ОБЛАСТ РАЗГРАД.*

На територията на Област Разград за периода 2001 – 2011 г. са настъпили 1315 тежки пътни инциденти, при които са загинали 188 души, а ранените са 1669. Най-тежка е била обстановката през 2007 г., когато са станали 162 тежки

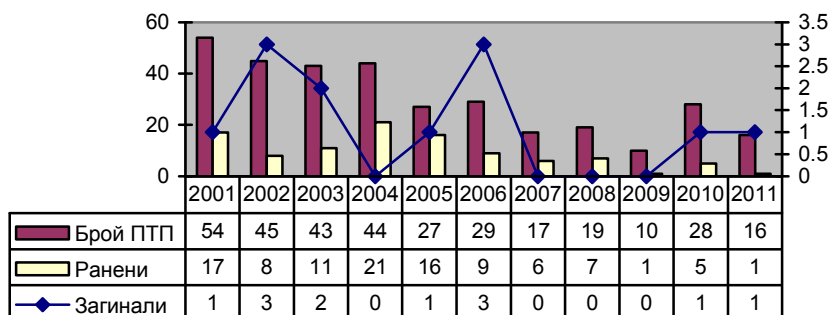
катастрофи с 27 загинали и 190 ранени. От тогава до края на 2011 г. ПТП и последствията от тях намаляват.

* Данните са за цялата област и по територии, контролирани от сектори „Пътна полиция“ при РУП към ОД на МВР.

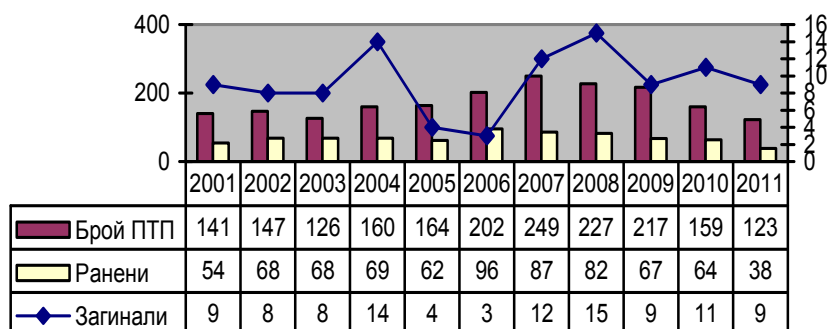
На диаграми са показани броя на ПТП, на загиналите и ранените по години от 2001 до 2011 г., вкл. по причина – употреба на алкохол и поради превишена скорост, несъобразена с пътните условия.



Употреба на алкохол



Превишена скорост



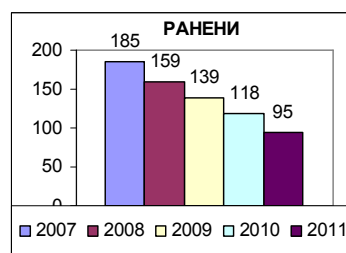
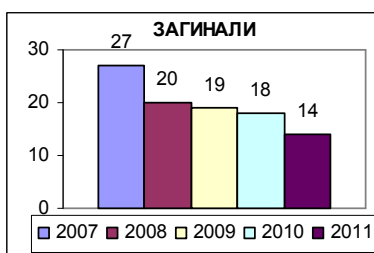
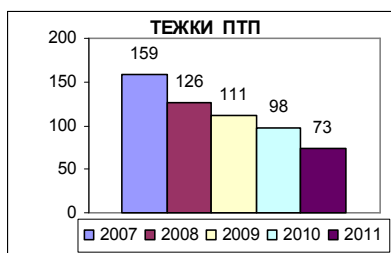
През 2011 г., в сравнение с предходни години, се отчита трайна тенденция за намаляване на броя на пътно-транспортните произшествия и значителен спад в броя на убитите и ранените при катастрофи в областта. За петте години от периода 2007 – 2011 г. тежките ПТП са намалели с 54 %, загиналите с 48 % и ранените с 48 %. Спрямо 2010 г. тежките ПТП през 2011 г. са по-малко с 25 %, загиналите с 22 % и ранените с 19 %. Тежките ПТП е намалял от 159 през 2007 г. на 73 през 2011 г. или намаление над 2 пъти, броят на загиналите през същия

период – от 27 на 14, или почти два пъти, броят на ранените – от 185 на 95, почти 2 пъти.

Годи-на	Тежки ПТП, УБИТИ, РАНЕНИ	По месеци												ОБЩО
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
2007	ПТП-Т	15	10	12	15	15	10	13	16	20	10	13	10	159
	УБИТИ	4	2	1	4	2	0	3	2	6	3	0	0	27
	РАНЕНИ	14	12	17	16	15	13	14	19	24	12	17	12	185
2008	ПТП-Т	6	11	11	13	14	13	8	14	14	5	7	10	126
	УБИТИ	1	1	0	4	4	0	0	3	3	0	2	2	20
	РАНЕНИ	8	11	19	18	14	19	10	13	22	6	9	10	159
2009	ПТП-Т	7	2	7	10	10	11	9	11	19	12	6	7	111
	УБИТИ	0	1	0	1	1	1	0	3	3	6	2	1	19
	РАНЕНИ	8	1	8	15	14	15	13	10	21	19	5	10	139
2010	ПТП-Т	9	4	9	6	10	9	13	13	7	7	6	5	98
	УБИТИ	1	2	3	0	0	2	2	3	3	0	2	0	18
	РАНЕНИ	13	6	11	7	11	13	14	14	6	11	6	6	118
2011	ПТП-Т	7	3	5	4	11	5	8	8	6	2	10	4	73
	УБИТИ	4	0	0	1	0	4	2	1	0	0	2	0	14
	РАНЕНИ	6	4	7	7	13	7	8	8	9	5	16	5	95

Рекапитулация по години

Период 1.01- 31.11.11 г.	Тежки ПТП	Загинали	Ранени
2007 г.	159	27	185
2008 г.	126	20	159
2009 г.	111	19	139
2010 г.	98	18	118
2011 г.	73	14	95



На териториите, обслужвани от секторите „Пътна полиция” при четирите Районни полицейски управления към Областна дирекция на МВР Разград, общия брой на ПТП през 2011 г. спрямо 2010 г. е намалял както следва: РУП Лозница с 32 %, РУП Разград с 16 %, РУП Кубрат с 10 %, а при РУП Исперих се запазва нивото на 2010 г. За цялата област броят на ПТП за 2011 г. е 385, спрямо 437 за 2010 г, или намаление с 13.5 %. Намалял е броят на убитите от 18 през 2010 г. на 14 през 2011 г. – с 28,6 %, а на ранените от 118 на 95 – с 24,2 %. От изнесените данни става ясно, че е налице тенденция за трайно намаляване на ПТП, включително тежките, броя на убитите и ранените. Тази тенденция следва да се запази и през следващите години с усилията на отговорните институции

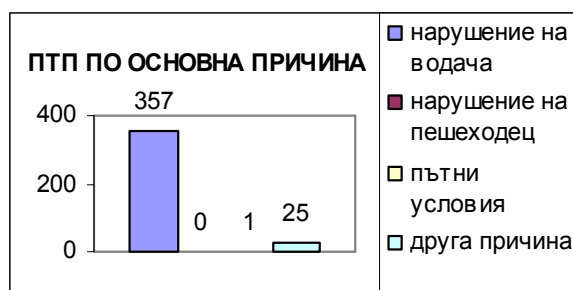
по безопасността на движението и с подкрепата на неправителствените организации, бизнеса, образователните заведения и обществеността.

РУП на МВР 01.01 - 31.12	Общо ПТП		Убити			Ранени		
	2011	2010	2011	2010	разлика	2011	2010	разлика
Разград	240	278	7	5	2	43	57	-14
Исперих	74	74	3	4	-1	18	32	-14
Кубрат	54	60	2	8	-6	28	22	6
Лозница	17	25	2	1	1	6	7	-1
ОД на МВР	385	437	14	18	-4	95	118	-23

6.1. Класификация на ПТП по основна причина за възникване.

Основна причина за настъпване на ПТП и тежките последици от тях са нарушенията на водачите на превозни средства, видно от таблицата и диаграмата по-долу:

По основна причина на възникване	ПТП бр.	%	Тежки	%	Загинали	%	Ранени	%
Нарушения на водача	357	92,7	68	93,1	14	100,0	90	94,7
Нарушения на пешеходец	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Неудовлетворителни пътни условия	1	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Друга причина	25	6,5	5	6,8	0	0,0	5	5,3

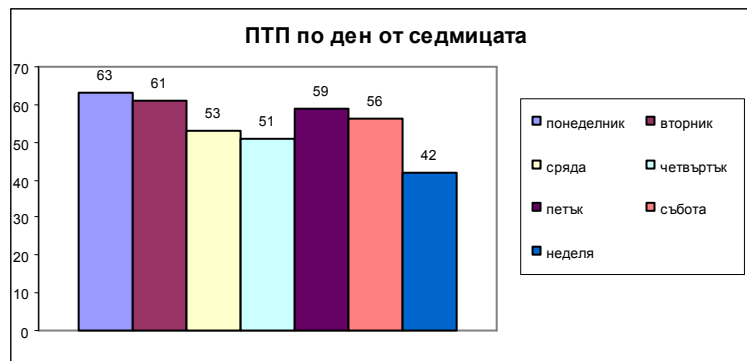


6.2. Класификация на ПТП по дни от седмицата.

Анализът на ПТП за 2011 г. по дни от седмицата показва, че техният брой е най-голям в понеделник и петък, следват вторник и събота и най-малко са в неделя. Дните с най-висок травматизъм са понеделник, вторник, петък и почивните дни.

Ден от седмицата	ПТП, бр.	%	Тежки	%	Загинали	%	Ранени	%
Понеделник	63	16,4	6	8,2	5	35,7	4	4,2
Вторник	61	15,8	12	16,4	1	7,1	21	22,1
Сряда	53	13,8	7	9,6	1	7,1	8	8,4
Четвъртък	51	13,2	8	11,0	3	21,4	9	9,5
Петък	59	15,3	12	16,4	2	14,3	14	14,7
Събота	56	14,5	14	19,2	1	7,1	23	24,2
Неделя	42	10,9	14	19,2	1	7,1	16	16,8

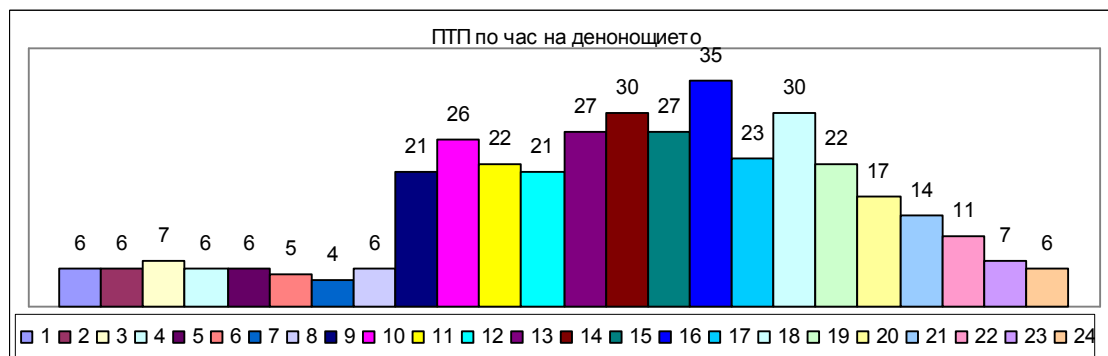
ОБЩО	385	73	14	95
------	-----	----	----	----



6.3. Класификация на ПТП по часове на денонощието.

Разпределението на пътнотранспортните произшествия по часове на денонощието съответства пряко на интензивността на движението, като най-много произшествия са настъпили в интервалите от 10.00 до 12.00 ч. и от 13.00 до 19.00 ч. В светлата част на денонощието са настъпили 74 % от ПТП, загиналите са 50% от общия им брой, а ранените – 76 %.

Час от денонощието	ПТП бр.	%	Тежки	%	Загинали	%	Ранени	%
00.00-1.00	6	1,6	2	2,7	1	7,1	3	3,2
01.00-02.00	6	1,6	3	4,1	1	7,1	3	3,2
02.00-03.00	7	1,8	1	1,4	0	0,0	1	1,1
03.00-04.00	6	1,6	1	1,4	0	0,0	1	1,1
04.00-05.00	6	1,6	1	1,4	0	0,0	1	1,1
05.00-06.00	5	1,3	1	1,4	1	7,1	1	1,1
06.00-07.00	4	1,0	2	2,7	1	7,1	1	1,1



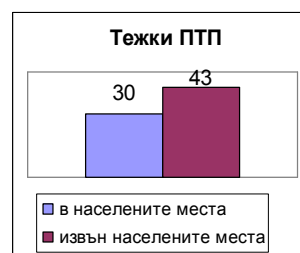
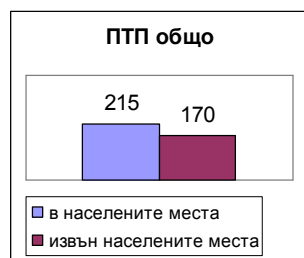
Данните, посочени в т. 2 и т. 3, налагат засилване на мерките за контрол през тези дни и часове от денонощието от контролните органи на държавата и в същото време провеждане на активна разяснителна кампания, вкл. и в медиите, за повишаване на съзнанието и съобразителността на водачите на превозни средства.

6.4. Класификация на ПТП в населени места и извън тях.

През 2011 г. са настъпили общо 385 ПТП, от които 215 са в населените места (55.8 %) и 170 извън населените места (44,2 %). Тежките ПТП са 73, от които 30 (41,1 %) в населените места и 43 (58.9 %) извън тях. Загиналите са един в населено място и 13 извън населени места (7.1% към 92.9%)! Съотношението на броя на ранените е 33 в населените места към 62 извън населените места, съответно 34,7 %: 65,3 %. Налага се изводът, че макар и броя

на ПТП в населените места да е по-голям, броя на тежките ПТП извън населените места преобладава и броя на загиналите и ранените е значително по-голям. Следва да се предприемат драстични мерки за контрол срещу нарушителите на правилата за движение извън населените места, завишаване на глобите спрямо тях, без да се игнорират превантивните мерки и обезопасяването на конфликтните участъци по пътищата от областта.

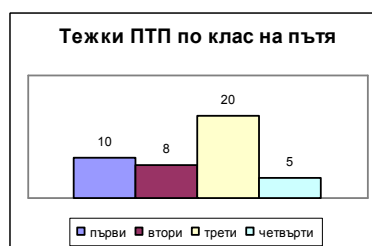
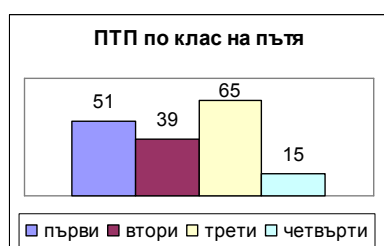
Място на ПТП	ПТП, бр.	%	Тежки	%	Загинали	%	Ранени	%
В населените места	215	55,8	30	41,1	1	7,1	33	34,7
Извън населените места	170	44,2	43	58,9	13	92,9	62	65,3



6.5. Класификация на ПТП по категория на пътя.

Най-голям брой ПТП са настъпили по третокласната пътна мрежа, където са загиналите са 50 %, и ранените 35 % от всички за 2010 г.

Клас на пътя	ПТП, бр.	%	Тежки	%	Загинали	%	Ранени	%
Първи	51	30,0	10	23,3	4	30,8	10	16,1
Втори	39	22,9	8	18,6	2	15,4	11	17,7
Трети	65	38,2	20	46,5	7	53,8	33	53,2
Четвърти	15	8,8	5	11,6	0	0,0	8	12,9

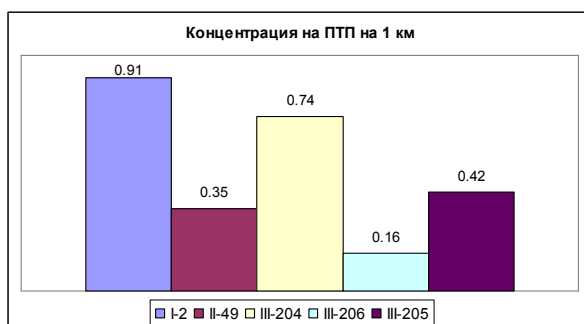


6.6. Класификация на ПТП по републиканските пътища в областта.

През Област Разград преминава само един път I-ви клас и това е I-2 Русе – Разград – Шумен – Варна, по който ПТП са най-много и с най-тежки последици. Концентрацията на ПТП по него е най-висока от всички останали пътища в областта – 51, от които 10 тежки, с 4 убити и 10 ранени. Пътят е с най-натоварен трафик, но това не оправдава нарушителите на правилата за движение по него, изискващи висока концентрация и внимание от водачите на превозни средства. Необходимо е да се засили контрола от държавните органи по него. През следващия програмен период 2014 – 2020 г. се предвижда участъка Русе – Разград – Шумен да се изгради като четири лентов скоростен

път, което значително ще облекчи трафика и ще подобри условията за движение по него.

Път №	ПТП				Дължина на пътя в областта в км	Концентрация ПТП на 1 км
	общо	тежки	убити	ранени		
I-2 Русе-Разград-Шумен	51	10	4	10	56,2	0,91
II-49 Търговище-Разград-Кубрат	26	5	1	6	74,8	0,35
III-204 Разград-Попово	14	6	1	10	18,9	0,74
II-23 Русе-Кубрат-Исперих-Дулово	10	3	1	4	62,4	0,16
III-205 Разград-Исперих-Стефан Караджа	22	7	2	15	52,6	0,42



7. АНАЛИЗ НА ПЪТНО-ТРАНСПОРТНАТА ОБСТАНОВКА НА ТЕРИТОРИЯТА КОНТРОЛИРАНА ОТ СЕКТОР „ПЪТНА ПОЛИЦИЯ” ПРИ РУП РАЗГРАД.

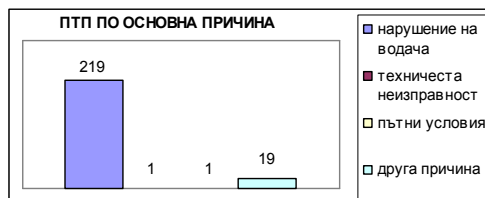
Общият брой на ПТП през 2011 г., настъпили на територията на РУП, гр. Разград, в сравнение с 2010 г. е намалял с 14 %, броят на убитите е с двама повече, а броят на ранените с 14 по-малко. ПТП с нанесени материални щети са 62 % от всички ПТП на територията на Област Разград и 51 % от тези ПТП с пострадали в областта.

За периода от 01.01 до 31.12	Общо ПТП		Убити			Ранени		
	2011 г.	2010 г.	2011 г.	2010 г.	разлика	2011 г.	2010 г.	разлика
На територията на ОПУ Разград	240	278	7	5	2	43	57	-14

7.1. ПТП по основна причина на възникване.

Основна причина за настъпване на ПТП и за тежките последици от тях са нарушенията на водачите на превозни средства.

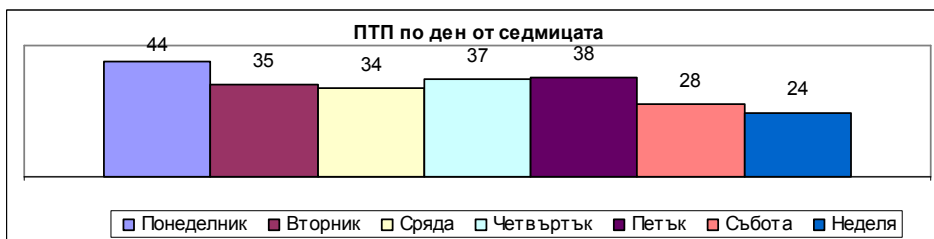
Основна причина	ПТП, бр.	%	Тежки	%	Загинали	%	Ранени	%
Нарушения на водача	219	91,3	32	91,3	7	100,0	38	88,4
Техническа неизправност	1	0,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Пътни условия	1	0,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Друга причина	19	7,9	5	8,7	0	0,0	5	11,6



7.2. ПТП по дни от седмицата.

Най много ПТП настъпват в понеделник, а дните с най-много пострадали граждани са понеделник и петък.

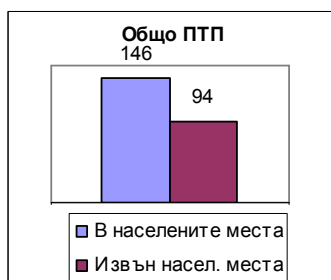
Ден от седмицата	ПТП, бр.	%	Тежки	%	Загинали	%	Ранени	%
Понеделник	44	18,3	4	10,8	3	42,9	3	7,0
Вторник	35	14,6	6	16,2	0	0,0	6	14,0
Сряда	34	14,2	2	5,4	0	0,0	2	4,7
Четвъртък	37	15,4	5	13,5	2	28,6	5	11,6
Петък	38	15,8	9	24,3	2	28,6	11	25,6
Събота	28	11,7	5	13,5	0	0,0	9	20,9
Неделя	24	10,0	6	16,2	0	0,0	7	16,3
ОБЩО:	240	-	37	-	7	-	43	-



7.3. ПТП в населените и извън населените места.

Преобладаващата част от ПТП са настъпили в населените места. Броят на загиналите по републиканските пътища е 86 % от общия им брой. Това налага да се извърши подробен анализ на причините за възникването им, да се засили контрола върху движението по тях и в същото време да се подобри сигнализацията, пътната маркировка и да се обезопасят опасните участъци по тези пътища.

Място на ПТП	ПТП	%	Тежки	%	Загинали	%	Ранени	%
В населените места	146	60,8	19	51,0	1	14,0	20	46,0
Извън населените места	94	39,2	18	49,0	6	86,0	23	54,0



8. АНАЛИЗ НА ПЪТНО-ТРАНСПОРТНАТА ОБСТАНОВКА НА ТЕРИТОРИЯТА КОНТРОЛИРАНА ОТ СЕКТОР „ПЪТНА ПОЛИЦИЯ” ПРИ РУП ИСПЕРИХ.

Общият брой на ПТП, настъпили на територията на РПУ Исперих, в сравнение с 2010 г. е непроменен, броят на загиналите е с 1 по-малко, а броят на ранените е намалял с 14, с 43 % по-малко.

За периода от 01.01- 31.12	Общо ПТП		Убити			Ранени		
	2011	2010	2011	2010	разлика	2011	2010	разлика
На територията на РПУ Исперих	74	74	3	4	-1	18	32	-14

8.1. ПТП по основна причина на възникване.

Основна причина на възникване на ПТП, както и за тежките последици от тях са нарушенията на водачите на превозни средства, видно от таблицата и диаграмата.

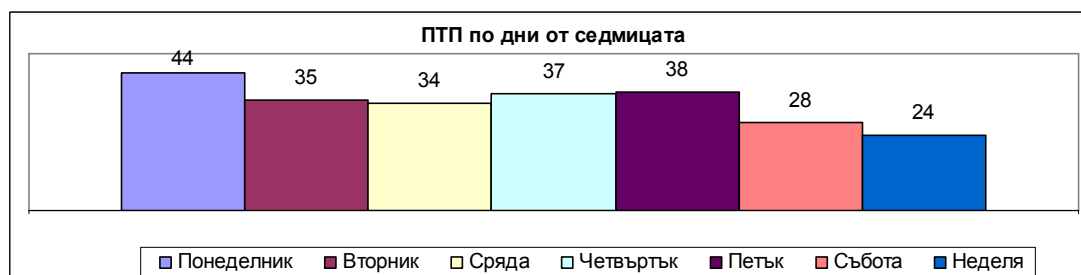
Основна причина на възникване	ПТП,бр.	%	Тежки	%	Загинали	%	Ранени	%
Нарушения на водача	70	94,6	15	100,0	3	100,0	18	100,0
Техническа неизправност	1	1,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Неудовлетворителни пътни условия	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Друга причина	3	4,1	0	0,0	0	0,0		0,0



8.2. ПТП по дни от седмицата.

Най-много ПТП са настъпили в събота, а най-много са пострадалите в петък и неделя.

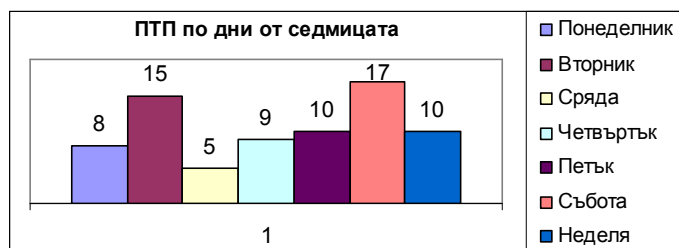
Ден от седмицата	ПТП, бр.	%	Тежки	%	Загинали	%	Ранени	%
Понеделник	8	10,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Вторник	15	20,3	2	13,3	0	0,0	3	16,7
Сряда	5	6,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Четвъртък	9	12,2	2	13,3	1	33,3	2	11,1
Петък	10	13,5	0	0,0	0	0,0	9	50,0
Събота	17	23,0	7	46,7	1	33,3	0	0,0
Неделя	10	13,5	4	26,7	1	33,3	4	22,2
ОБЩО	74		15		3		18	



8.3. ПТП в населените и извън населените места.

Преобладаващата част от ПТП са настъпили в населените места. Броят на загиналите по републиканските пътища е 86 % от общия брой. Налага се предприемане на същите мерки, посочени в т. 5.3.

Място на ПТП	ПТП, бр.	%	Тежки	%	Загинали	%	Ранени	%
В населените места	35	47.3	5	33.3	0	0.0	6	33.0
Извън насел. места	39	52.7	10	67.0	3	100.0	12	67.0



9. АНАЛИЗ НА ПЪТНО-ТРАНСПОРТНАТА ОБСТАНОВКА НА ТЕРИТОРИЯТА КОНТРОЛИРАНА ОТ СЕКТОР „ПЪТНА ПОЛИЦИЯ” ПРИ РУП КУБРАТ.

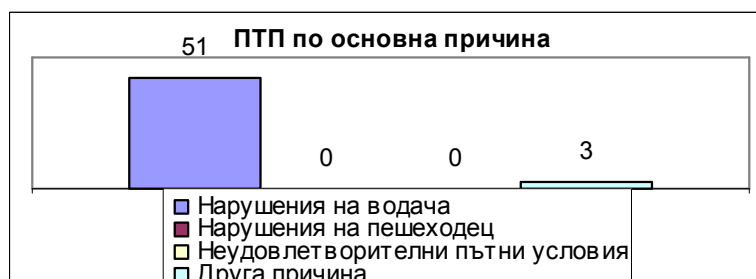
Общият брой на ПТП, настъпили на територията на РУП Кубрат, в сравнение с 2010 г. е намалял с 6, броят на убитите с 6 и броят на ранените е нараснал с 6.

За периода 01 – 31.12	Общо ПТП		Убити			Ранени		
	2011	2010	2011	2010	разлика	2011	2010	разлика
На територията на РУП Кубрат	54	60	2	8	-6	28	22	6

9.1. ПТП по основно причина на възникване.

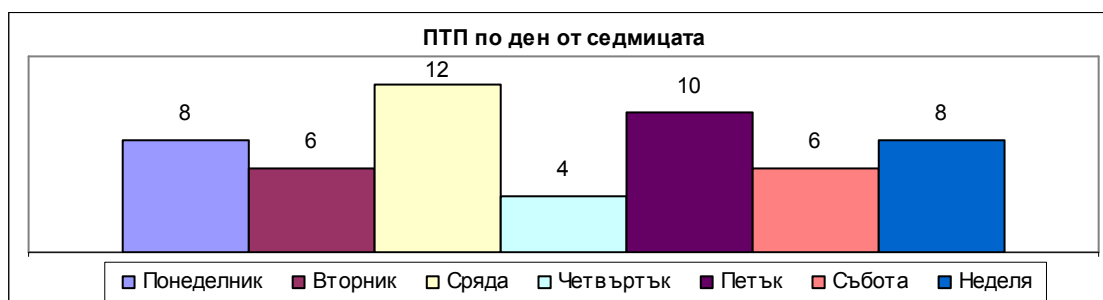
Основна причина за възникване на ПТП и за тежките последици от тях са нарушенията на водачите на превозни средства, видно от таблицата и диаграмата.

Основна причина за възникване	ПТП, бр.	%	Тежки	%	Загинали	%	Ранени	%
Нарушения на водача	51	94,5	16	100,0	2	100,0	28	100,0
Нарушения на пешеходец	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Неудовлетворителни пътни условия	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Друга причина	3	5,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0



9.2. ПТП по дни от седмицата.

Най-малко ПТП са настъпили в дните сряда и петък, а с най-тежки последици – вторник и сряда.



9.3. ПТП в населените и извън населените места.

Преобладаващата част от ПТП са настъпили в населените места – 56 % от общия брой, но 100 % от загиналите и 75 % от ранените са по републиканските пътища, видно от таблицата и диаграмата.

Място на ПТП	ПТП, бр.	%	Тежки	%	Загинали	%	Ранени	%
В населените места	30	55,6	6	37,5	0	0,0	7	25,0
Извън населени места	24	44,4	10	62,5	2	100,0	21	75,0

10. АНАЛИЗ НА ПТО НА ТЕРИТОРИЯТА КОНТРОЛИРАНА ОТ СЕКТОР „ПЪТНА ПОЛИЦИЯ” ПРИ РУП ЛОЗНИЦА.

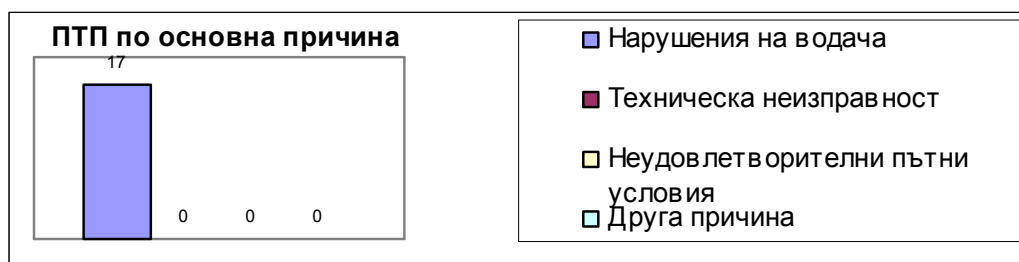
Общият брой на ПТП, настъпили на територията на РУП Лозница, в сравнение с 2010 г. е намалял с 32 %, броят на убитите е нараснал от един на двама, а ранените са с един по малко.

За периода 01.01 -31.12	Общо ПТП		Убити			Ранени		
	2011	2010	2011	2010	разлика	2011	2010	разлика
На територията на РУП Лозница	17	25	2	1	1	6	7	-1

10.1. ПТП по основна причина на възникване.

Основна причина за настъпване на ПТП, както и за тежките последици от тях са нарушенията на водачите на превозни средства, видно от таблицата и диаграмата.

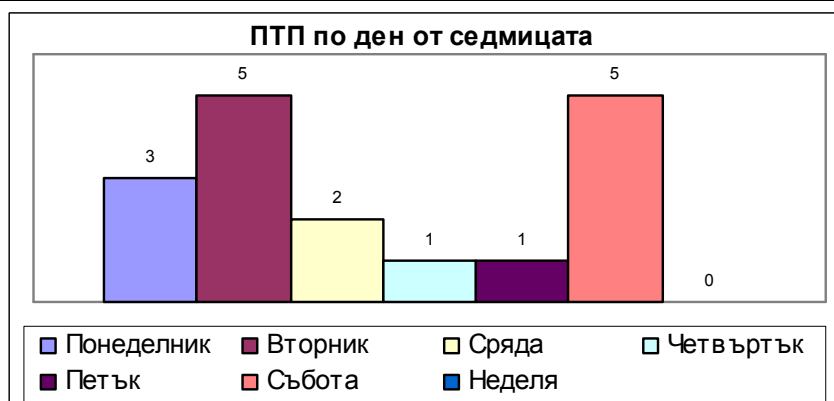
Основна причина за възникване	ПТП, бр.	%	Тежки	%	Загинали	%	Ранени	%
Нарушения на водача	17	100,0	5	100,0	2	100,0	6	100,0
Техническа неизправност	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Неудовлетворителни пътни условия	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Друга причина	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0



10.2. ПТП по дни от седмицата.

Анализът показва, че най-много ПТП и такива с пострадали са настъпили във вторник и събота.

Ден от седмицата	ПТП, бр.	%	Тежки	%	Загинали	%	Ранени	%
Понеделник	3	17,6	1	20,0	1	0,0	0	0,0
Вторник	5	29,4	2	40,0	1	0,0	2	33,3
Сряда	2	11,8	0	0,0	0	100,0	0	0,0
Четвъртък	1	5,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Петък	1	5,9	1	20,0	0	0,0	1	16,7
Събота	5	29,4	1	20,0	0	0,0	3	50,0
Неделя	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
ОБЩО	17		5		2		6	



10.3. ПТП в населените и извън населените места.

Всички пострадали граждани са претърпели ПТП по пътищата от републиканската пътна мрежа. ПТП извън населените места са 76,5 % от общия им брой.

Място на ПТП	ПТП, бр.	%	Тежки	%	Загинали	%	Ранени	%
В населените места	4	23,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Извън населените места	13	76,5	5	100,0	2	100,0	6	100,0



11. ИЗВОДИ:

1. През изминалия период от 2007 до 2009 г. пътно-транспортната обстановка в Област Разград се е подобрявала последователно всяка следваща година, като се забелязва трайна тенденция на намаляване на ПТП, вкл. тежките, на убитите и ранените. Налага се изводът, че предприеманите мерки – за превенция, по-строг контрол на движението по пътищата и на техническото състояние на превозните средства, заедно с непрекъснатото подобряване на пътната инфраструктура водят до положителни резултати и те следва да продължат да се прилагат и усъвършенстват през периода 2012 – 2020 г.

2. Преобладаващата част от ПТП са настъпили в следствие на водачите на превозни средства, като основната причина е несъобразената с пътните условия скорост, в резултат на което са възникнали 30 % от ПТП. Следва да се предприемат строги санкции срещу нарушителите и едновременно с това да се засили превенцията и обезопасяването на най-конфликтните пътни участъци.

3. По-голяма част от ПТП са настъпили в населените места, но повечето от тях са довели до материални щети, по-леки наранявания и по-малко на брой убити, отколкото ПТП възникнали извън населените места. Обяснението е, че дори при ограничение на скоростта в тях, се извършват нарушения от водачите на ПС. Главната причина е в недостатъчната квалификация на голяма част от водачите да управляват превозни средства в градски условия.

4. Преобладаващата част от тежките ПТП със загинали и ранени граждани са настъпили по републиканските пътища в областта, като с най-висок травматизъм са път I-2 Русе – Разград – Шумен и път III-204 Разград – Попово. Те са най-натоварените пътища в областта и не задоволяват нарасналите транспортни нужди. През периода следва да се изгради скоростния четирилентов път Русе – Разград – Шумен, път III-204 Разград – Попово да се реконструира поне в път II-ри клас.

12. АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА РЕПУБЛИКАНСКАТА ПЪТНА МРЕЖА НА ТЕРИТОРИЯТА НА ОБЛАСТ РАЗГРАД.

В дългосрочните принципи на настоящата стратегия за формиране на политиката по безопасността на движението е заложена тезата, че по-голямата част от катастрофите са предотвратими и намаляването на загубите от пътнотранспортните произшествия е преди всичко грижа за конкретния човек, грижа за бъдещето и просперитета на нацията. Намаляването на нещастията по пътищата изисква обединяване на усилията на голям брой институции и воля за провеждане на конкретни мероприятия за безопасно функциониране и намаляване на грешките на системата „водач – автомобил – път – пешеходец”.

Републиканската пътна мрежа на територията на АПИ „Областно пътно управление” – гр. Разград е с обща дължина 505,4 км., от които 56,2 км. пътища първи клас, 161,7 км. – втори клас, 283,7 км. – трети клас и 3,8 км. пътни връзки.

След извършване на визуално изследване на състоянието на пътните настилки по пътища I-ви, II-ри и III-ти клас, е направена оценка за състоянието на пътната мрежа по класове и пътища за 2011г., като състоянието е отразено в следната таблица:

Състояние на настилката	Републикански пътища общо	I клас	II клас	III клас	Пътни връзки
	км	км	км	км	км
Добро	175.0	27.7	82.4	64.9	
Средно	99.6	9.7	22.4	63.7	3.8
Лошо	230.8	18.8	56.9	155.1	
Общо:	505,4	56.2	161.7	283.7	3.8

Път първи клас: I-2 „Русе – Разград – Шумен”, с европейска категоризация E-70, преминава през територията на Област Разград и е най-приоритетното направление от Републиканската пътна мрежа за областта. Чрез връзката си с магистрала „Хемус” той свързва целия Североизточен район, вкл. пристанище Варна с Дунав мост и пристанището в гр. Русе. Пътят се характеризира с голяма интензивност на движението, особено през летния сезон, когато по същият преминава основния поток от румънски туристи към Черноморието. В участъка от гр. Разград до гр. Русе пътят поема и товарния поток между Република Турция (през ГКПП Лесово) и Румъния при гр. Русе, което прави направлението още по-натоварено. Преобладаващата част от пътя е в добро състояние, но пропускателната способност на отделни участъци е затруднена от все по-нарастващия трафик на автомобили, което налага неговата реконструкция.

След приключване на техническите преговори с Европейската комисия относно актуализирането на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), този първокласен път бе включен в проект до 2020 година като скоростен, четирилентов. Изграждането му от Русе през Разград до Шумен ще даде възможност за подобряване на транспортните комуникации между река Дунав и Черно море, респективно между международните пристанища Варна и Русе. Ще се създадат благоприятни условия за осъществяване на интермодални превози, при които времето за доставка на товари от и към Централна Европа вкл. по река Дунав ще се съкрати поне с едно денонощие, като се избегне преминаването през канала Черна вода - Констанца и участъците Варна - Констанца и Черна вода - Русе. Това е и трасето на румънските туристи и пътници към Черноморието.

Ще се подобри свързаността на главните полюси на растеж в североизточната част на страната - Русе и Варна, и на вторичните Разград и Шумен. Пътят създава условия за развитие на производствени дейности по оста Русе – Разград – Шумен – Варна, на нови индустриални и бизнес зони и за разширяване на съществуващите. Достъпът до воден транспорт ще засили чуждия инвеститорски интерес към тази част на страната. Проектната дължина на участъка е 106 км. Прогнозната стойност на проекта е 200 млн. евро.

Пътищата от II клас заемат 32 % от републиканската пътна мрежа /РПМ/ в областта.

Път II-23 “Русе – Кубрат – Завет – Исперих – Дулово” пресича Област Разград в посока запад – изток и я свързва с Областите Русе и Силистра. Пътят

осигурява най-прекия и едновременно с това най-удобен достъп на цялата северна част на Област Разград – общините Кубрат, Завет и Исперих с гр. Русе, пристанище Русе и Дунав мост. Участъкът от гр. Исперих до гр. Дулово представлява и единствената връзка на всички пътнически и товарни потоци от и през Област Разград с гр. Силистра и съответно ферибота осъществяващ връзка с Румъния. За обезопасяване на движението в участъка от границата с Област Русе до гр. Кубрат е предвидена рехабилитация на пътя с ново строителство в участъка от границата на областта до село Беловец, за да се избегнат многото опасни завой, които създават предпоставки за пътно-транспортни произшествия.

Път II-49 „Търговище – Разград – Кубрат - Тутракан” пресича територията на Област Разград в посока Север – Юг. Освен че свързва областните центрове Търговище и Разград, пътят е от особена важност тъй като по същият се осъществява движението на товарни и леки автомобили от Република Турция през ГКПП Лесово за Румъния. Краят му е при път II-21 Русе – Силистра, по който се осъществява връзката с река Дунав при гр. Русе на запад и гр. Силистра на изток. При град Разград част от транспортните потоци се отклоняват по Път I-2 „Русе – Разград” за Дунав мост и пристанище Русе и по път III-205 „Разград – Исперих” в посока ферибота Силистра – Кълъраш и пристанище Силистра. По това направление се осъществява вносно – износния обмен на инертни материали, суровини, земеделска продукция и стоки от крупни икономически субекти като „Амилум България” АД, Разград, „Тракия Глас България” ЕАД, гр. Търговище, „Каолин” АД, гр. Сеново. Около 38% от този второкласен път е на територията на Област Разград и е в лошо състояние, поради което обекти от същият са включени в програми за рехабилитация и реконструкция. По този второкласен път се намира участък с остри хоризонтални криви и големи надлъжни наклони от края на с. Киченица до кръстовището с път III-4902 за село Побит камък и за с. Просторно. С цел подобряване на безопасността на движение, този участък е включен за проектиране и ново строителство за периода до 2020 година. Това е участък от Път II-49 „Търговище – Разград – Кубрат - Тутракан” от км 44+987 до км 50+246 с дължина от около 5,3 км.

Участъкът от км 9+800 /границата с Област Търговище/ до км 14+830 също се намира в много лошо експлоатационно състояние. Той е заложен като приоритетен обект в програми за рехабилитация и реконструкция.

Път II-51 "Дралфа - Лозница - I-2" от км 75+000 до км 99+500 преминава през територията на Област Разград. Свърза направлението гр. Бяла – гр. Попово с път I-2 „Русе – Разград – Шумен”. За периода 2011 – 2020 година е включен в проекти за рехабилитация на 11 км от него.

„Областно пътно управление”, гр. Разград, кандидатства за участие в Програмата за проектиране и строителство за периода 2011 – 2013 година за цялата пътна мрежа в Област Разград. До 2014 г. следва да бъдат включени в различни програми за реконструкция и рехабилитация: път I-2 „Русе – Разград – Шумен”, три участъка от км 56+380 до км 61+580, км 63+910 до км 69+330 и от км 82+500 до км 88+010 с обща дължина от около 16,1 км, два участъка от

второкласен път II-49 „Търговище – Разград – Кубрат – Тутракан” от км 54+956 до км 63+854 и от км 79+891 до км 89+000, с обща дължина от около 18,0 км.

Пътищата от трети клас заемат 56,1% от РПМ в област Разград. Като цяло те се намират в най-незадоволително състояние - 54.7 % от настилките са в лошо състояние. Поради по-ниската им степен на важност в сравнение с първокласната и второкласната пътна мрежа, средствата отделени за ремонт на третокласни пътища са по-малко, поради което ведно с общия недостиг, води до относително неудовлетворителното им състояние. По тази причина в Оперативната програма за регионално развитие за реконструкция и рехабилитация на второкласната и третокласната пътна мрежа за периода 2014 – 2020 година, те участват с най голям дял – с 93,2 км за РПМ в област Разград.

СПИСЪК НА ПРОЕКТИ ЗА ПЪТИЩА II И III КЛАС ЗА ПЕРИОДА 2014 – 2020г.							
№ по ред	РАЙОН	ОБЛАСТ РАЙОН	№ на пътя	ПЪТ	УЧАСТЪК		ДЪЛЖИНА В КМ
					от км	до км	
1	ОПУ Разград	Разград	II-49	„Търговище – Разград – Кубрат – Тутракан”	54+956	63+854	8,898
					79+891	89+000	9,109
					9+800	11+848	2,048
					11+928	14+830	2,902
					23+552	30+609	<u>7,057</u>
							30,014
2	ОПУ Разград	Разград	III-2102	”Граница Русе-Юпер-Божурово-Бисерци-II-49”	15+500	31+155	15,655
3	ОПУ Разград	Разград	II-23	"Русе-Кубрат-Исперих-Дулово"	31+761	46+770	15,009
					69+706	75+732	<u>6,026</u>
							21,035
4	ОПУ Разград	Разград	III-702	"Пристое - Подайва - Къпиновци - Лъвино-II 23"	2+000	22+125	20,125
5	ОПУ Разград	Разград	II-51	“Дралфа – Чудомир – Лозница”	75+000	77+474	2,474
					84+332	92+800	<u>8,468</u>
							10,942
6	ОПУ Разград	Разград	III-205	”I-2-Разград – Исперих – Стефан Караджа”	33855	41698	7+843
					0+000	4+604	<u>4+604</u>
							12+447
7	ОПУ Разград	Разград	III-7002	"Ясенково-Голяма вода-Хърсово-Голям извор-III-205"	17+300	25+555	8,255
8	ОПУ Разград	Разград	III-206	”Пороище – Студенец – Лозница”	0+000	18+660	18,660
9	ОПУ Разград	Разград	III-2001	”Ветово –Глоджево – II-49”	31+500	33+752	2,252
10	ОПУ Разград	Разград	III-4904	„(О.п. Разград - Кубрат) – жп гара Разград - (Разград - Дянково)”	0+000	4+607	4,607
11	ОПУ Разград	Разград	III-4902	"II-49-Побит Камък - Завет - III-205(Веселец)"	0+000	3+500	3,500
					6+300	9+870	3,570
					16+400	20+500	<u>4,100</u>
							11,170

12	ОПУ Разград	Разград	III-2005	"I-2(Ушинци)-Самуил-Хърсово-Здравец-III-702 (Подайва)"	0+000 8+500 13+410 22+902	4+530 9+066 14+467 35+740	4,530 0,566 1,057 <u>12,838</u> 20,048
13	ОПУ Разград	Разград	III-2003	"I-2 (Осенец)-Дряновец-Сеново"	0+086	8+430	8,344
14	ОПУ Разград	Разград	III-2004	"I-2 (Осенец)- Балкански-III-204/Благоево/"	7+744	10+044	2,300
15	ОПУ Разград	Разград	III-2304	"II-23(Малък Поровец) - Резиденция Воден - Острово -III-4902"	5+350 12+380	10+350 14+952	5,000 <u>2,572</u> 7,572
16	ОПУ Разград	Разград	III-2305	"II-23 - Яким Груево - Конево - Зебил"	1+900	6+920	5,020
17	ОПУ Разград	Разград	III-2306	"II-23(Тодорово) - Печеница - III-702 /Къпиновци/"	0+000	6+141	6,141

В южната част на област Разград, до границата с област Търговище се очаква да премине Магистрала „Хемус”, която осигурява национални и международни връзки с европейските коридори 4 и 9 и разпределя международния трафик и фериботните връзки на река Дунав. През 2011 година правителството направи предложение да включи АМ „Хемус” в приоритетните транспортни проекти на ЕС по ОП „Транспорт” в програмния период 2014–2020 г. Идеята е строителството на оставащите около 275 км да стартира през втория програмен период на ЕС в началото на 2014 г.

13. ИЗВОДИ.

Пътната инфраструктура е един от основните елементи на транспортната система, която осигурява мобилност на хората и същевременно оказва силно влияние върху безопасността на движението. Тя следва да осигурява оптимални условия за придвижване на всички участници в движението, да изпраща ясни и разбираеми послания към тях, да ги предпазва от грешки, и в случай на такива – нараняванията да са минимални. При планирането, проектирането, изграждането, ремонта и поддържането на пътната мрежа, следва да се спазват изискванията, произтичащи от директивите и регламентите на Европейския съюз, на действащите технически стандарти и норми, като се отчитат и прилагат най-добрите практики, доказали своята ефективност в други страни по света. За постигане на по-ефективни резултати при подобряване на характеристиките на пътната инфраструктура и за осигуряване на по-голяма безопасност на движението, следва да се организира и провежда целева научно изследователска дейност, да се предприемат приоритетни мерки за нейната оптимизация в участъците с регистрирани високи стойности на ПТП, както и да се осъществява постоянен мониторинг за своевременно откриване, сигнализиране и обезопасяване на съответните пътни участъци. Следва да се провеждат последователни политики за устойчиво развитие на пътната инфраструктура с цел гарантиране на по-голяма безопасност на движението като се осигуряват необходимите финансови средства.

Процесът на пътното движение е непрекъснато взаимодействие между трите основни фактора, определящи безопасността на движението - поведение на участниците в движението, безопасност на пътната инфраструктура и безопасност на автомобилния парк, както и особено важния показател за намаляване на последствията - своевременната долекарска и специализирана медицинска помощ.

14. ПЛАНИРАН ТЕМП ЗА НАМАЛЯВАНЕ НА ЗАГИНАЛИТЕ ПРИ ПТП ОТ 2011 г. ДО 2020 г.



15. СТРАТЕГИЧЕСКИ МЕРКИ ЗА ПОВИШАВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕ ПО ПЪТИЩАТА В ОБЛАСТ РАЗГРАД.

15.1. ОБЩИ МЕРКИ.

1. Подобряване на координацията между държавните и общинските органи, с цел постигането на активен обмен на информация и ефективно взаимодействие по проблемите на БД.

2. Анализ на общинските и областната транспортни схеми и оптимизирането им, за осигуряване на гражданите бърз и удобен обществен транспорт.

3. Своевременно представяне в Областния координационно-информационен център при Областно управление „Пожарна безопасност и защита на населението”, гр. Разград на актуална информация за станали тежки ПТП и въведени промени в организацията на движението, натоварването по пътната мрежа на обслужваната територия, временно спиране или пренасочване на движението по обходни маршрути и др. подобни.

15.2. МЕРКИ ЗА ПОВИШАВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО В НАСЕЛЕНИТЕ МЕСТА.

За тези мерки не се изискват значителни инвестиции, но те могат да повишат значително безопасността на движението по пътищата и в населените места от областта.

1. Анализ на ефективността на действащите транспортно-комуникационни схеми на населените места, особено на общинските центрове и оптимизирането им в зависимост от трафика на движение на моторни превозни средства по тях.

2. Анализ на състоянието на уличните настилки в населените места и категоризацията им в зависимост от натоварването и необходимостта от ремонти. За основните улици в общинските центрове е целесъобразно да се съставят технически паспорти, с цел по-добро планиране на инвестициите за техния ремонт.

3. Изследване и анализ на състоянието на конфликтни кръстовища и улици/ части от тях/ с висока концентрация на ПТП и предприемане на действия за допълнителна сигнализация и обезопасяване.

4. Въвеждане на допълнителни ограничения на скоростта - до 30 или 40 км/час по улици в населени места, криещи риск за пешеходци и пътници в превозни средства.

5. Поддържане на хоризонталната маркировка и нейното периодично обновяване/освежаване/ през пролетта и есента. Препоръчително е да се ползват бои с високи отразяващи качества.

6. Анализ на състоянието на вертикалната сигнализация в населените места, особено в общинските центрове и нейната оптимизация, при необходимост.

7. Поддържане на тротоарите в населените места в добро състояние, за да не се допуска движение на пешеходците по уличните платна.

8. Пешеходните пътеки в близост до училища и детски градини да се дублират и със светофарни уредби.

9. Монтиране на видеокамери на конфликтни кръстовища и участъци от улици, криещи рискове за движение с превишена скорост.

10. Изграждане на изкуствени неравности по главни и второстепенни улици за принудително намаляване на скоростта от водачите на МПС.

11. Поставяне на пътни знаци и обезопасяване на местата за качване и слизане на деца и ученици при превозването им до училищата с автобуси.

12. Монтиране на предпазни ограждения(парапети) около конфликтни кръстовища и криви на улични платна, за недопускане преминаване на пешеходци, освен на определените пешеходни пътеки.

13. Въвеждане на задължително носене на светлоотразяващи знаци на чантите и облеклото на учениците и велосипедистите, особено в тъмната част на деня.

14. Анализ на местоположението и вида на пешеходните пътеки и оптимизирането им.

15. Увеличаване местата за паркиране в общинските центрове, особено в близост до техните централни зони.

15.3. МЕРКИ ЗА ПОВИШАВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ИЗВЪН НАСЕЛЕНИТЕ МЕСТА.

Наложителни са мерки, осигуряващи безопасност на пътната инфраструктура за намаляване на произшествията, въз основа на експертна оценка на

състоянието на пътно-транспортната обстановка в областта. За тази цел е необходимо:

1. Анализират се участъците от пътища и кръстовища в населените места и извън тях, с висока концентрация на пътно-транспортни произшествия и предприемат се съответни мерки за тяхното обезопасяване.

2. Проектират се безопасни модели за управление на движението, при които водещ приоритет да е избягването на конфликтните точки между участниците в движението: кръгови кръстовища, вливания и отливания на пътният поток, изкуствени неравности, подлези, надлези и други в зависимост от класа на пътя.

4. Обезопасяват се крайпътното пространство чрез:

- Оценка на пътищата според нивото на безопасност на техните крайпътни зони и по степента им на обезопасяване, при наличие на рисков потенциал за ПТП.

- Предприемат се превантивни мерки за подобряване безопасността на елементите на пътната инфраструктура, вкл. прилежащите им крайпътни зони.

5. Внедряват се ефективни технологии за предотвратяване и/или смекчаване на последиците от ПТП при напускане на пътя:

- използване на съоръжения за успокояване на движението при навлизане в опасни зони.

- премахване на дървета, храсти, пазари, сергии, билбордове, рекламни пана от крайпътните зони, намаляващи видимостта или отвличащи вниманието на водачите на МПС.

- поставяне на вертикална и хоризонтална сигнализация за предупреждаване на водачите при повишен риск от произшествия.

- осигуряване на добра видимост, а при необходимост – осветяване на конфликтни участъци от пътя;

- въвеждане на навременно сигнализиране и ясно видими ограничения на скоростта и други забрани преди навлизане в рискови участъци на пътя.

- въвеждане на съпътстваща вертикална и хоризонтална сигнализация за изостряне вниманието на водача;

- обезопасяване на неподвижни препятствия край пътя със съоръжения за смекчаване силата на удара при евентуален сблъсък.

- задължително поставяне на предпазни съоръжения(мантинели) на участъци с риск от напускане на пътя при движение с несъобразена скорост – прави участъци, мостове, завойи и др.

6. Предприемат се мерки за повишаване на видимостта при завойи, вливания и отливания в и от пътища, а в населените места и чрез поставяне на пътни огледала.

7. Преглед на състоянието на ЖП прелезите на територията на областта и предприемат се мерки за ефективното им обезопасяване.

8. Анализ на състоянието на път I-2 Русе – Разград – Шумен, в участъка от Област Разград и предприемат се:

- оптимизиране на участъците за ограничаване на скоростта и за изпреварване.

- означаване на рисковите участъци, в които са настъпили ПТП.

15.4. ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Пътната инфраструктура се явява един от основните фактори за безопасно движение. От нейното добро състояние и непрекъснато поддържане в голяма степен зависи риска от ПТП и тежестта на последствията от тях. Настоящата стратегия няма за цел да определи всички мерки, които трябва да се предприемат за нейната рехабилитация, реконструкция и обновяване. Те са предмет на разработените Областна стратегия за развитие на Област Разград 2005 – 2013 г., Програмата на ОПУ, гр. Разград и Общинските планове за развитие 2005 – 2013 г. и предстоящите да се разработят областни и общински стратегически и планови документи за следващия планов период 2014 – 2020 г. В този раздел са предвидени мерки, които не изискват крупни инвестиции, а следва да се изпълнят при рехабилитация и частични ремонти на републиканската и общинската пътна мрежа в областта. Необходимо е те да се вземат предвид и при изпълнение на по-мощни ремонти или реконструкции на пътищата, за да се гарантира висока безопасност на пътя.

1. Рехабилитация, реконструкция и обновяване на всички основни републикански и общински пътища на територията на Област Разград до 2020 г. заедно с елементите на пътната инфраструктура – мостове, подлези, надлези, кръстовища и крайпътни зони.

2. На конфликтните кръстовища в областта да се изградят такива с кръгово движение /ако условията на терена позволяват/.

Изграждане /при възможност/ на велосипедни и пешеходни алеи в и извън населените места.

3. На изходите на полските пътища при влизане в републиканските и общинските пътища да се изградят участъци с асфалтова или бетонова настилка и се поставят съответните пътни знаци.

4. Изграждане на пътища за превозни средства с животинска тяга и селскостопанска техника, успоредни на основните пътни артерии в областта.

5. Изграждане на четири лентов скоростен път I-2 Русе–Разград–Шумен до 2020 г., като се предвиди извеждане на транзитното движение извън населените места по трасето.

15.5. КОНТРОЛНА ДЕЙНОСТ

1. Въвеждане на видео наблюдение при извършване на периодични технически прегледи на превозните средства, за гарантиране на неговото качество и проверки на изхода на пункта, от екипи на сектор „Пътна полиция” при ОД на МВР, гр. Разград и Областен отдел „Контролна дейност – ДАИ”, гр. Разград.

2. Въвеждане на интензивен контрол на техническата изправност на моторните превозни средства на пътя от органите по т. 1.

3. Извършване на периодични внезапни проверки по спазване на стандарта за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС с участие на представители на РИО на МОНМ, гр. Разград и Областен отдел „КД – ДАИ” гр. Разград.

4. Постоянен контрол от сектор „Пътна полиция” за образователния ценз на водачите на МПС.

5. Прилагане на строги санкции към водачите, не даващи предимство на пешеходните пътеки.

6. Прилагане на санкции спрямо пешеходци, пресичащи на необозначени места по главни транспортни артерии в населените места.

7. Провеждане на тематични проверки от екипи на Сектор „Пътна полиция” и Областен отдел „КД – ДАИ”, като резултатите от тях се обявяват публично.

8. Въвеждане на засилен контрол към мотоциклетистите, като едни от най-опасните участници в пътното движение, движещи се с висока скорост и не спазвайки правилата за движение, а най-уязвими при ПТП.

9. Повишаване ефективността на контрола върху водачите по управление на земеделска техника, които не са регистрирани и по тяхната правоспособност.

10. Усъвършенстване на системата за ефективен контрол, чрез оптимизиране на провежданите годишни и сезонни технически прегледи по състоянието на земеделската и горската самоходна техника.

11. Реализиране на съвместни проверки със служители на Сектор "Пътна полиция", Областно пътно управление, гр. Разград и Контролно-техническа инспекция, гр. Разград, за недопускане на движение по пътищата на земеделска техника, ако не отговаря на изискванията по Наредба № 15/2008 г. на МЗХ, МВР и МРРБ.

12. Осигуряване на засилено полицейско присъствие и контрол на движението по път I-2 в участъка от Област Разград, през периодите с висока интензивност на автомобилните потоци.

13. Организиране на комплексни проверки от Сектор „Пътна полиция”, отдел „Областна инспекция на труда”, гр. Разград, Областен отдел „КД – ДАИ” и ”Контролно техническа инспекция”, гр. Разград на техническото състояние на автобуси, таксиметрови автомобили и товарни, лекотоварни и специализирани автомобили (автокранове, бетоновози и др.), извършващи обществен превоз на пътници и товари, на условията на работа във фирмите, наличие на трудови договори, продължителност на работното време, осигурени почивки и отпуски, по подготовката и подбора на кандидатите за водачи на моторни превозни средства.

15.6. СЪСТОЯНИЕ НА АВТОМОБИЛНИЯ ПАРК И ПОДОБРЯВАНЕ НА ТЕХНИЧЕСКОТО ОБСЛУЖВАНЕ.

1. Въвеждане на изискване предпътния технически преглед да се извършва от лица с необходимото образование при всяко напускане на превозното средство от гаража на фирмата. Извършения преглед да се регистрира в дневник.

2. Насърчаване на земеделските производители за закупуване на нови земеделски машини, по-безопасни при работа и за движение.

3. Решително подобряване техническото състояние на моторните превозни средства чрез:

- разширяване базите за ремонт, поддържане и техническо обслужване на

моторните превозни средства;

- изграждане във всички автотранспортни фирми с над 10 броя автомобили контролно-пропускателни, контролно-диагностични и медицински пунктове.

15.7. ОБУЧЕНИЯ И ПОВИШАВАНЕ НА КВАЛИФИКАЦИЯТА НА ВОДАЧИТЕ НА МПС.

1. Провеждане на периодични обучения на водачите на МПС, превозващи пътници и товари.

2. Провеждане на обучения за оказване на долекарска помощ с:

- Кандидат водачи на МПС – повишаване качеството на обученията.

- С различни възрастови групи от участниците в движението.

- Водачи на МПС в регионалните и общинските администрации .

3. Изпълнение на програми за превенция на пътнотранспортния травматизъм, във връзка с употребата на алкохол и/или наркотици от водачите на МПС.

4. Участие в партньорски програми и проекти за повишаване уменията на участниците в движението: в семействата, в училищата и детските градини, на общности на възрастни хора;

5. Въвеждане на задължително периодично обучение на непрофесионалните водачи на МПС за запознаване с новите разпоредби на Закона за движение по пътищата и Правилника за неговото прилагане.

6. В системата за подготовка на водачи за МПС и за правоспособност за работа със земеделски машини да се усъвършенства процеса за провеждане на практически обучения, като кандидатите са запознават с фактическата пътнотранспортна обстановка в областта, за да придобият по-обективна преценка на риска от ПТП.

7. Повишаване на застрахователната култура на участниците в движението по пътищата. Непрекъснат контрол на МПС и земеделските машини при движение по пътищата и проверки за сключена задължителна застраховка "Гражданска отговорност".

8. Повишаване качеството на подготовката на водачите на МПС чрез разширяване на учебната материална база, изграждане на комплексни полигони, използване на съвременни технически средства за обучение и при провеждане на изпити.

9. Задължително провеждане в училищата на „пет минутка“ по безопасността на движението по пътищата и улиците в населените места .

10. Организиране на колоездачни състезания под девиза „Младежта за безопасно движение“ между училищата в общините и на областно ниво.

11. Обучение и възпитание на учащите се по правилата за движение:

- Задължително изучаване на правилата за движение от I до XII клас, включително, по пет часа годишно.

12. Обучение на учащите се от I-ви до VIII-ми клас като велосипедисти в класни и извън класни форми.

13. Чувствително подобряване качеството на обучение и възпитание на децата и учащите се по безопасността на движението по пътищата.

14. Разширяване на материалната база и изграждане в по-големите учебни заведения на полигони за обучение по правилата за движение под формата на игри.

15. Провеждане на курсове и семинари за повишаване квалификацията на преподавателите от училищата и инструкторите при подготовката на водачите на моторни превозни средства.

15.8. УСЪВЪРШЕНСТВАНЕ НА СПЕШНАТА И СПЕЦИАЛИЗИРАНАТА МЕДИЦИНСКА ПОМОЩ.

Добре организираната и квалифицирана спешна и специализирана медицинска помощ е от голямо значение за спасяване на човешки животи или за предпазване от инвалидизация при тежки ПТП. Решаващ е факторът „време”, който зависи както от организацията на спешната и неотложна помощ, нейната кадрова и техническа обезпеченост, така и от външни фактори, но като цяло се нуждае от нормативно регламентирани мерки за оптимизация на нейното функциониране.

1. Въвеждане и прилагане на строги санкции за фалшиви сигнали за ПТП.

2. Въвеждане по-строги санкции на водачите на МПС, не даващи или отнемачи предимство на коли със специален режим на движение.

3. Оптимизиране на системата на тел. 112 при оповестяване за тежки ПТП.

4. Регламентиране на работата на мобилни екипи за спешна помощ на път I-2 на територията на област Разград, на който загиналите при ПТП за 2011 г. са над 90 %.

5. Служителите на контролните органи извършващи проверки на пътя или ангажирани при ПТП да преминат курс на обучение за оказване на долекарска помощ на пострадали при катастрофи и оказване на съдействие на екипите на Центъра за спешна и неотложна помощ.

6. При провеждане на курсове за водачи на МПС да се въведе и обучение за оказване на първа помощ.

7. БЧК и неправителствените организации да провеждат кампании за мотивиране на гражданите – участници в движението по пътищата да се обучат за оказване на първа помощ.

15.9. ВКЛЮЧВАНЕ НА НЕПРАВИТЕЛСТВЕНИТЕ ОРГАНИЗАЦИИ, МЕДИИТЕ И БИЗНЕСА В ДЕЙНОСТИТЕ ПО БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО.

1. Организиране на обществени кампании за:

- Насърчаване на алтернативни форми на придвижване.

- Ползата от обезопасителните колани, каски и детските обезопасителни системи.

- Намаляване на агресията по пътищата.

2. Организиране на обществени дискусии, с участие на представители на държавни, общински и контролни органи и организации, по проблемите на безопасността на движението по пътищата и в населените места.

3. Създаване на виртуален форум за споделяне на информация по БД за:

- Осведомяване на обществеността за настъпилите ПТП и последствията от тях.

- Информирани за последствията от употребата на алкохол и различни видове наркотични вещества и влиянието им върху процеса на шофиране.

- Популяризиране на националния спешен телефон 112.

4. Публикуване в средствата за масово осведомяване на практически препоръки за безопасно поведение на пътниците по време на пътуване в обществени и лични МПС.

5. Подобряване обслужването на участниците в движението по основните пътища чрез разширяване на мрежата от крайпътните обекти, мотели, пунктове за техническа и медицинска помощ по главните пътища в областта.

6. Популяризиране опита на страните от Европейския съюз, постигнали висока безопасност на движението по пътищата и в населените места, чрез публикуване на информации, издаване на брошури, отразяване в средствата за масова информация и др.

Успехът за намаляване на жертвите по пътищата е видим в посланието „Десетилетието за активни действия за безопасност по пътищата 2011-2020”.

Заедно всички ние

можем да спасим

живота на много хора!