

**ОБЛАСТ С АДМИНИСТРАТИВЕН ЦЕНТЪР  
ГР. КЪРДЖАЛИ**

**УТВЪРЖДАВАМ:  
(ИВАНКА ТАУШАНОВА)  
ОБЛАСТЕН УПРАВИТЕЛ  
НА ОБЛАСТ КЪРДЖАЛИ**

**СТРАТЕГИЯ  
ЗА ПОДОБРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО  
ПО ПЪТИЩАТА НА ТЕРИТОРИЯТА НА  
ОБЛАСТ КЪРДЖАЛИ  
ЗА ПЕРИОДА 2012 - 2020 Г.**

КЪРДЖАЛИ, МАРТ 2012 Г.

## СЪДЪРЖАНИЕ

<b>Въведение</b> .....	3
<b>1. Кратък профил на област Кърджали</b> .....	3
<b>2. Преглед на пънотранспортната обстановка в област Кърджали</b> .....	4
<b>3. Предмет и Принципи на стратегията</b> .....	6
<b>4. Визия и Цели на стратегията</b> .....	6
4.1. Визия .....	6
4.2. Цели .....	6
<b>5. Стратегически направления и насоки за осигуряване безопасността на движението</b> .....	7
<b>Стратегическо направление 1:</b> Подобряване на управлението на безопасността на движението .....	7
<b>Стратегическо направление 2:</b> Подобряване на пътната инфраструктура .....	7
<b>Стратегическо направление 3:</b> Повишаване знанията, транспортната култура и дисциплина на участниците в движението .....	7
<b>Стратегическо направление 4:</b> Повишаване на контрола по спазване правилата за движение .....	8
<b>Стратегическо направление 5:</b> Повишаване и поддържане на техническата изправност на парка от пътни превозни средства .....	8
<b>Стратегическо направление 6:</b> Подобряване на услугите за спешна помощ и грижите за намаляване на последствията от ПТП .....	9
<b>6. Ключови фактори</b> .....	9
6.1. Ограничаване влиянието на превишената и несъобразена скорост .....	9
6.2. Намаляване броя на водачите, управляващи под въздействие на алкохол, наркотици или други упойващи вещества .....	10
6.3. Повишаване ползваемостта на обезопасителните колани, каски и детските обезопасителни системи .....	10
6.4. Ограничаване на разсейването по време на шофиране и влиянието на умората .....	10
6.5. Ограничаване на агресията по пътищата .....	11
<b>7. Целеви групи</b> .....	11
7.1. Пешеходци .....	11
7.2. Велосипедисти .....	11
7.3. Мотоциклетисти и мотопедисти .....	12
7.4. Движение в градска среда .....	12
7.5. Нови водачи .....	12
7.6. Водачи в напреднала възраст .....	12
7.7. Неправоспособни водачи .....	13
7.8. Пътници .....	13
7.9. Деца .....	13
7.10. Водачи на МПС за превоз на пътници и товари .....	13
<b>8. Финансиране</b> .....	14
<b>9. Изпълнение и актуализация на стратегията</b> .....	14
<b>10. Отговорни институции</b> .....	14
<b>11. Заключение</b> .....	14
<b>12. Приложения</b> .....	15
12.1 Исторически преглед на жертвите от ПТП .....	15
12.2 ПТП през 2010 г. - базова за Десетилетието за действия за безопасност в движението по пътищата 2011-2020 г. ....	15

## **ВЪВЕДЕНИЕ**

Пътното движение е една изключително сложна и опасна за живота и здравето на хората система. Катастрофите по пътищата водят до огромни социални и икономически загуби за обществото.

Голяма част от пътнотранспортните произшествия са предотвратими и зависят от поведението на участниците в движението, състоянието на пътната инфраструктура, техническата изправност на автомобилния парк, както и от състоянието на долекарската и специализираната медицинска помощ. Ефективността на политиките за безопасност по пътищата до голяма степен зависи от интензивността на контрола за спазване на изискванията за безопасност.

Стратегията за подобряване безопасността на движението по пътищата на територията на област Кърджали за периода 2012 - 2020 г. е документ, задаващ насоките за изпълнение на мероприятия за подобряване условията за движение по пътищата и намаляване на жертвите при пътнотранспортни инциденти. В центъра на вниманието се поставя задачата за опазването живота на хората и човешкото тяло от получаване на трайни увреждания в резултат на пътнотранспортни произшествия (ПТП).

Стратегическият документ е разработен в изпълнение на Решение № 946 от 22.12.2011 г. на Министерския съвет на Република България и е в съответствие с целите на Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 - 2020 г.

Стратегията се вписва в контекста на развитието на европейските правила в областта на безопасността на движението и обявеното от ООН „Десетилетие за активни действия за безопасност на движението по пътищата 2011 - 2020 г.”

## **1. КРАТЪК ПРОФИЛ НА ОБЛАСТ КЪРДЖАЛИ**

Област Кърджали е разположена в югоизточната част на Република България. Тя граничи на запад със Смолянска област, на север с Хасковска и Пловдивска области, на юг и югоизток с държавната граница на страната с Република Гърция.

Административен център на областта е град Кърджали. Разстоянието от град Кърджали до най-близкото действащо летище - Пловдив е 100 км. Най-близкото морско пристанище в Бургас се намира на 255 км. Най-близкият ГКПП с Република Турция е ГКПП „Капитан Андреево” (област Хасково), който се намира на 130 км от гр. Кърджали. Близки ГКПП с Република Гърция са ГКПП „Златоград-Ксанти” (област Смолян), ГКПП “Капитан Петко войвода” (област Хасково) и ГКПП „Ивайловград-Кипринос” (област Хасково), които са съответно на 90 км, 110 км и 115 км.

В административно-териториалните граници на област Кърджали са включени седем общини - Ардино, Джебел, Кирково, Крумовград, Кърджали, Момчилград и Черноочене и 466 населени места.

Територията на областта е 3 209,1 кв. км, което е 2,9 % от общата територия на страната.

Населението наброява 152 808 души (01.02.2011 г.), от които 63 367 души живеят в градовете, а 89 441 души - в селата.

Общата дължина на пътната мрежа в областта е 2111,0 км и има обща гъстота 0,66 км/кв.км. Дължината на републиканската пътна мрежа на територията на област Кърджали е 620,5 км или 3,19 % от републиканската пътна мрежа на страната. Общата дължина на местните пътища е 1490,5 км или 70,6 % от дължината на пътната мрежа на областта.

През територията на Област Кърджали преминава републикански път I-5 „Русе - В.Търново - Габрово - Стара Загора - Хасково - Кърджали - Маказа - граница Гърция” и новоизграденото трасе на подходен път „Подкова - ГКПП „Маказа”, част от Общоевропейски транспортен коридор № 9.

## 2. ПРЕГЛЕД НА ПЪТНОТРАНСПОРТНАТА ОБСТАНОВКА В ОБЛАСТ КЪРДЖАЛИ

Служителите, работещи по безопасността на движение на територията на област Кърджали, обслужват 7 общини със свързваща ги 2111,0 километра пътна мрежа, от които първокласен път I-5 преминаващ през региона с дължина 83,0 километра, второкласна пътна мрежа с дължина 74,5 километра, третокласна пътна мрежа 463,0 километра и 1490,5 километра общинска пътна мрежа.

Състоянието на оперативната обстановка по безопасността на движението на територията на област Кърджали за периода **2000 - 2010 г.** е следното:

Година	ПТП	Загинали	Ранени
2000	118	8	140
2001	109	4	128
2002	148	13	184
2003	125	12	154
2004	146	12	179
2005	133	16	160
2006	175	10	227
2007	121	8	154
2008	176	10	239
2009	149	8	218
2010	174	15	211

За посочените единадесет години броят на регистрираните ПТП е 1574, в резултат на които са загубили живота си 116 граждани. След сериозни наранявания специализирана медицинска помощ са получили 1994 души, част от тях са останали с трайни увреждания за цял живот.

Съществува тенденция на ограничаване на тежките ПТП и жертвите при тях през периода. Най-малък е броят на загиналите през 2001 г. - 4, което представлява най-ниската стойност от 1966 г. до 2010 г.

Средногодишните показатели за разглеждания период са: 143 ПТП на година с по 11 загинали и 181 ранени.

Показателите за ПТП през **2010 г.** са базови за Десетилетието за действия за безопасност в движението по пътищата 2011-2020. През 2010 г. по пътищата на територията на област Кърджали вследствие на 174 тежки ПТП са загинали 15 граждани и са били наранени 211 души.

○ По вид тежките ПТП са:

При сблъскването между МПС (странично, отзад, челно и косо) са регистрирани 253 ПТП (40 %), при които е загинал 1 (7 %) и са ранени 61 човека (29 % от ранените).

При блъскане в предпазна ограда, дърво, стълб, скат, крайпътно съоръжение и в препятствие на пътя са регистрирани 119 ПТП (19 % от всички ПТП), при които са загинали 4-ма (27 %) и са ранени 44 човека (21 % от ранените).

При блъскане на спряно и паркирано ППС са регистрирани 84 ПТП (13 % от всички ПТП), при които са ранени 9 човека (4 % от ранените).

При преобръщане на МПС извън и на пътното платно са регистрирани 57 ПТП (9 % от всички ПТП), при които са загинали 3-ма (20 %) и са ранени 38 човека (18 % от ранените).

При блъскане на пешеходец са регистрирани 44 ПТП (7 % от всички ПТП), при които са загинали 4-ма (27 %) и са ранени 41 пешеходеца (19 % от ранените).

○ Причини за настъпване на ПТП:

Най-голям брой ПТП са регистрирани по причина превишена и несъобразена скорост - 235 (37 % от всички ПТП), при които са загинали 9 човека (60 %) и 116 (55 %) са ранени, при което се поставя отново на първо място като причина за ПТП.

На второ място като причина за настъпване на ПТП се явява отнемането на предимство, при което са настъпили 118 ПТП (19 %), при които е загинал 1 (7 %) и 29 (14 %) са ранени.

На трето място по броя на ПТП се явява управлението на МПС след употреба на алкохол - 56 ПТП (9 %), при които са загинали 2-ма (13 %) и са ранени 28 човека (13 %).

На четвърто място в подреждането на ПТП по причини е неспазването на дистанция с 54 ПТП (9 %), при които са ранени 6 човека (3 % от ранените).

За **2011 г.** на територията на област Кърджали са регистрирани общо 473 пътнотранспортни произшествия, като 123 от тях са тежки ПТП без загинали и 169 ранени. Сравнението със същият период на 2010 г. показва намаление с 51 броя на тежките ПТП (със загинали и ранени хора), намаление броя на загиналите с 15 и намаление на ранените с 42 човека. Броят на леките ПТП (само с материални щети) е намален със 108.

○ По вид тежките ПТП са:

Сблъскването между МПС (странично, отзад, челно и косо) е причина за 188 ПТП (40%) от регистрираните, при които са ранени 47 човека (28% от ранените).

Блъскане в крайпътно съоръжение, дърво, стълб, предпазна ограда, препятствие на пътя или в скат е причина за 94 ПТП (20%), при които са ранени 32 човека (19% от ранените).

Блъскане в спряно или паркирано ППС е причина за 53 ПТП (11%), при които са ранени 7 човека (4% от ранените).

Преобръщане на МПС е причина за 50 ПТП (10%), при които са ранени 39 човека (23% от ранените).

Блъскане на пешеходец е причина за 34 ПТП (7%), при които са ранени 37 пешеходеца (22% от ранените).

○ Причини за настъпване на ПТП:

Най-голям брой ПТП са регистрирани по причина несъобразена скорост – 188 (40%) от всички ПТП, при които са ранени 93 (55%).

На второ място като причина за настъпили ПТП е отнемането на предимство, при което са настъпили 76 ПТП (16%), ранени са 30 лица (18%).

На трето място като причина за настъпилите ПТП е управлението на МПС след употреба на алкохол, при което са настъпили 46 ПТП (10%), с 23 ранени (14%).

На четвърто място по брой ПТП се явява неспазването на дистанция – 31 ПТП (7%), при които са ранени 4 (2%).

На пето място по брой на ПТП се явява неправилното движение назад – 22 ПТП (5%), при които са ранени 6 (4%).

### 3. ПРЕДМЕТ И ПРИНЦИПИ НА СТРАТЕГИЯТА

Предмет на стратегията за подобряване безопасността на движението по пътищата на територията на областта е:

- Усъвършенстването на работата в държавните институции на регионално и общинско ниво, както и изграждането на нов вид взаимодействие помежду им, гарантиращо формирането на друг вид култура на безопасност на движението в институциите и неправителствения и частния сектор, в предприятията, учебните заведения и в семейството.
- Създаване условия за подобряване организацията на обучението и възпитанието на участниците в пътното движение в работна или училищна среда и извън нея.
- Повишаване информираността на обществеността за нуждата от по-голяма безопасност и положителна промяна в културата на поведение на всеки участник в пътното движение - законност, толерантност, съпричастност, отговорност.

Философията на стратегията е подчинена на следните принципи за безопасност на движението:

- **Принцип на ограничените човешки възможности** - Поради ограничените възможности на човека, той допуска грешки като участник в движението по пътищата. Необходимо е да се прилагат подходи за тяхното елиминиране и смекчаване на тяхното действие.
- **Човешкото тяло е лесно наранимо** - Необходимо е да се отчитат възможностите на уязвимите участници в движението - пешеходци, велосипедисти, мотористи да понесат удари без сериозни последствия.
- **Принцип на споделена отговорност** - Безопасността на движението по пътищата е съвместна отговорност на неговите създатели, организатори и участниците в него. Споделената отговорност изисква адекватни и конкретни мерки и действия на държавните институции, регионалните и общински власти, неправителствени организации, частния сектор и гражданското общество.

### 4. ВИЗИЯ И ЦЕЛИ НА СТРАТЕГИЯТА

#### 4.1. Визия

Визията за безопасно движение по пътищата в област Кърджали през периода 2011 - 2020 г. е **„Област Кърджали - територия с по-малък брой пътнотранспортни произшествия през 2020 г.”**

Всеки гражданин притежава основното право и същевременно е отговорен пред другите за осигуряване на безопасно движение по пътищата.

#### 4.2. Цели

Главната цел на стратегията е **„Намаляване на последствията от пътнотранспортните произшествия към 2020 г. спрямо показателите за 2010 г.”**

Главната цел ще бъде постигната чрез:

*Специфична цел 1. Намаляване броя на убитите при ПТП с 50 %.*

През 2020 г. техният брой не трябва да надвишава 6.

*Специфична цел 2. Намаляване броя на тежко ранените при ПТП с 20 %.*

През 2020 г. техният брой не трябва да надвишава 145.

Стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на територията на област Кърджали за периода 2012 - 2020 г.

## **5. СТРАТЕГИЧЕСКИ НАПРАВЛЕНИЯ И НАСОКИ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО**

### ***Стратегическо направление 1: Подобряване на управлението на безопасността на движението***

#### ***Насоки:***

1.1. Диалог по проблемите на превенцията на ПТП и координация на институциите на територията на област Кърджали за постигане целите на стратегията за намаляване на жертвите при ПТП чрез реализацията на конкретни планове и програми за действие.

1.2. Алтернативни форми на придвижване на територията на област Кърджали чрез повишаване качеството на обществения градски и железопътен транспорт, стимулиране на общините да развият обществения транспорт, както и насърчаване на пешеходното придвижване и карането на велосипед.

1.3. Безопасно шофиране, включително и през работно време чрез въвеждане на дисциплинарен механизъм за повишаване културата на водачите - държавни служители, към подобряване на личната и обществената безопасност на движението, както и изучаване и прилагане на положителните практики в тази насока.

### ***Стратегическо направление 2: Подобряване на пътната инфраструктура***

#### ***Насоки:***

2.1. Развиване на последователни политики за устойчиво развитие на пътната инфраструктура с цел гарантиране на по-голяма безопасност на движението чрез мерки за оптимизация на пътната инфраструктура в участъците от пътната мрежа с регистрирани високи стойности на ПТП, както и осъществяване на постоянен мониторинг за своевременно откриване, сигнализиране и обезопасяване на съответните участъци.

2.2. Последователни действия за осигуряване на необходимите финансови средства за поддържане и ремонт на пътната инфраструктура, с цел максимален брой участъци от републиканската пътна мрежа да бъдат финансирани по оперативни програми, както и програми на Агенция „Пътна инфраструктура”.

2.3. Периодично извършване на инспекции на областната пътна мрежа от комисии с представители от заинтересуваните компетентни институции.

2.4. Извършване на анализи на регистрираните тежки пътнотранспортни произшествия от гледна точка на влиянието на пътната инфраструктура върху тяхното настъпване, с цел предприемане на мерки за ограничаване на тяхната повторяемост.

2.5. Изграждане на паркинги с цел освобождаване на пътното платно от спрели и паркирани автомобили, за намаляване на задръстванията и ускоряване придвижването на МПС.

### ***Стратегическо направление 3: Повишаване знанията, транспортната култура и дисциплина на участниците в движението***

***Насоки:***

3.1. Възпитание и обучение на децата и учениците в принципите и особеностите на безопасността на движението още от ранна възраст в семейството, детските градини и учебните заведения.

3.2. Провеждане на системен, тематичен и целенасочен контрол над работата на учебните центрове за обучение на водачи.

3.3. Подкрепа и насърчаване на дейностите по непрекъснатото ограмотяване на обществото по проблемите на безопасността.

3.4. Провеждане на представителни изяви, кампании, събития и празници, тематично свързани с безопасността на движението по пътищата, за повишаване знанията и отговорността на участниците в движението.

3.5. Целенасочена медийна политика за отразяване на опасностите по пътищата, повишаване познанията на участниците в движението и отговорността на отделните институции и организации за безопасно движение по пътищата.

***Стратегическо направление 4: Повишаване на контрола по спазване правилата за движение***

***Насоки:***

4.1. Подобряване на координацията и повишаване на ефективността от взаимодействието между структурите на контролните органи на различните институции.

4.2. Усъвършенстване на стратегията и тактиката за осъществяване на контрол по спазване на правилата за движение по време и място в съответствие с резултатите от аварийността и потенциално опасните участъци и интервали.

4.3. Популяризиране на системата „Вие употребявате алкохол - ние управляваме“.

4.4. Осъществяване на системен контрол и специализирани операции по спазването на скоростните режими за движение в населените и извън населените места, по ползването на обезопасителните средства в МПС - обезопасителни колани, обезопасителни каски и детски задържащи системи, за ограничаване на случаите на разсейване на водачите на МПС, по спазване на режимите на движение и на почивките от професионалните водачи и др.

4.5. Повишаване на ефективността на провежданите кампании относно спазването на правилата за движението. Насърчаване по широкото участие на медиите и неправителствените организации.

***Стратегическа цел 5: Повишаване и поддържане на техническата изправност на парка от пътни превозни средства***

***Насоки:***

5.1. Усъвършенстване на качеството и обхвата на периодичните технически прегледи в пунктовете, както и повишаване на отговорността на ангажираните лица в тази насока.



5.2. Строги изисквания и проверки на място за начина на извършване на предпътния технически преглед при комплексните проверки на транспортните предприятия.

5.3. Усъвършенстване на системата и повишаване на обхвата за контрол на техническата изправност на пътните превозни средства на пътя, с цел намаляване на броя на движещите се технически неизправни и не оборудвани моторни превозни средства.

5.4. Усъвършенстване на критериите за техническа изправност на пътните превозни средства според спецификите на времето и сезона по отношение оборудването, видимостта включително и ползването на зимни гуми през есенно-зимния период.

5.5. Активна съвместна работа с екипите на МВР при извършване на предсезонните проверки на ППС.

***Стратегическа цел 6: Подобряване на услугите за спешна помощ и грижите за намаляване на последствията от ПТП.***

***Насоки:***

6.1. Усъвършенстване на системата за оповестяване за настъпилото ПТП с пострадали хора.

6.2. Усъвършенстване на системата за оказване на долекарска медицинска помощ.

6.3. Оптимизиране времето за пристигане на екипите за оказване на специализирана медицинска помощ.

6.4. Усъвършенстване на системата по оказване на болнична травматологична помощ и посттравматични грижи за пострадалите при ПТП.

## **6. КЛЮЧОВИ ФАКТОРИ**

### ***6.1. Ограничаване влиянието на превишената и несъобразена скорост***

***6.1.1. Повишаване знанията на участниците в движението за влияние на скоростта върху безопасността на движението***

- създаване на организация за провеждане на информационни кампании за ползата от пътуването с подходяща скорост, особеностите на движението по скоростните пътища и в населените места;

- въвеждане на информационни системи за регистрация на скоростта на движение на МПС.

***6.1.2. Оптимизиране на скоростните режими на движение по пътищата***

- актуализиране на скоростните режими по пътищата с недобро техническо състояние и елементи за по-ниски скорости, както и участъци с повишена концентрация на ПТП;

- изследване възможностите за въвеждане на диференцирано ограничение на скоростта за новите водачи при влошени метеорологични условия, през тъмната част от денонощието, при превоз на хора и др.

### *6.1.3. Ускорено изграждане на елементи от инфраструктурата, осигуряващи спазването на въведените скоростни режими*

- стимулиране и подкрепа на местните и общинските власти за увеличаване броя и обхвата на зони с ограничена скорост на движение, където има интензивно пешеходно и велосипедно движение;

- усъвършенстване на нормативната база с цел ускорено въвеждане в пътната инфраструктура на елементи и решения, ограничаващи скоростта на движение - кръгови кръстовища, изкуствени неравности, изнесени бордюри, повдигнати кръстовища, повдигнати пешеходни пътеки, зони 30 и др.;

### *6.1.4. Повишаване ефективността на контрола върху скоростните режими на движение*

- разработване на план за изграждане на интегрирана система от технически средства и системи за контрол на скоростните режими по републиканската пътна мрежа, общинската мрежа и в населените места;

## ***6.2. Намаляване броя на водачите, управляващи под въздействие на алкохол, наркотици или други упойващи вещества***

За ограничаване броя на ПТП с тежки последици по вина на водачи под въздействие на алкохол следва да се предприемат конкретни действия за:

- организиране на кампании и инициативи за повишаване познанията на населението относно опасностите, свързани с управлението на МПС от водачи под въздействие на алкохол, както и последиците при ПТП поради тази причина;

- създаване на организация за своевременно изучаване и внедряване у нас на положителните практики в европейските страни за противодействие на управлението на МПС от водачи под въздействието на алкохол;

- създаване на условия за даване на по-голяма обществена гласност за случаите на управление на МПС или причиняване на ПТП от водачи под въздействие на алкохол;

- разработване на програма за снабдяване на контролната система с необходимите технически средства за предварителен контрол и доказване наличието на наркотични вещества в кръвта на водачите на МПС;

- повишаване информираността относно лекарствата, при вземането на които управление на МПС е недопустимо.

## ***6.3. Повишаване ползваемостта на обезопасителните колани, каски и детските обезопасителни системи***

За да се повишат показателите при ползване на обезопасителни средства, следва да се предприемат действия за:

- организиране и провеждане на открити контролни проверки с участието на обществени организации и медии по отношение ползването на обезопасителните средства от водачите и пътниците в и на МПС;

- насърчаване закупуването на превозни средства, напълно оборудвани с обезопасителни средства, за защита от различни удари (въздушни възглавници за странични удари), системи за напомняне за поставяне на обезопасителните колани и др.;

## ***6.4. Ограничаване на разсейването по време на шофиране и влиянието на умората***

Източниците за отвличане на вниманието на водача, както в рамките на превозното средство, така и в околната среда са се увеличили значително през последните години. Съвременните превозни средства са съоръжени със сателитна навигация, сложни звукови системи, климатичен контрол, както и звуков и визуален сигнал за повреда на превозното средство, които се конкурират за вниманието на водача

Използването на мобилни телефони води до значително увеличение на риска от катастрофи, независимо дали телефонът да се държи в ръка, или се използва устройството свободни ръце. Рисковете са по-високи за начинаещите шофьори.

Вредите от разсейване при шофиране могат да бъдат минимизирани, като се създадат възможности за:

- активна контролна дейност по отношение ползването на мобилни телефони по време на движение;
- информацията от крайпътното пространство да бъде насочена предимно към управлението на пътните превозни средства и постепенно да се ограничават и премахват рекламните пана.

### ***6.5. Ограничаване на агресията по пътищата***

Агресията по пътищата е проява на безотговорно и пренебрежително отношение към правилата за движение по пътищата, физическите закони, етиката спрямо другите участници в движението, както и към собствения живот и здраве.

Намаляването ѝ изисква системен подход за повишаване на отговорността за безопасно движение както на отделните участници, така и непримиримостта на обществото към нарушение на правилата на движение. Необходимо е провеждане на обществени дискусии относно психологията и мотивите за агресивно поведение по пътищата.

## **7. ЦЕЛЕВИ ГРУПИ**

Систематизацията на целевите групи се обуславя приоритетно според степента на тяхната уязвимост, според честотата на участието им в пътния травматизъм и необходимостта от конкретна превенция.

### ***7.1. Пешеходци***

За ограничаване и намаляване на ПТП с участието на пешеходци следва да се предприемат мерки за:

- организиране и провеждане на общински кампании за опазване живота и здравето на пешеходците в пътното движение, формиране на уважение към пешеходеца, към възрастните, децата и подобряване на контакта пешеходец-водач;
- създаване възможност за увеличаване на видимостта на пешеходците в тъмната част от денонощието
- разработване на програми за създаване на по-добри и безопасни условия за движение на пешеходците в населените места: изграждане на зони 30 км, училищни зони, пешеходни зони, повдигнати пешеходни пътеки и кръстовища, изкуствени неравности, тротоарни стеснения и др.;
- изграждане на адекватна транспортна система за осигуряване на мобилност за хората с увреждания;

### ***7.2. Велосипедисти***

Стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на територията на област Кърджали за периода 2012 - 2020 г.

За осигуряване на безопасни условия за придвижване на велосипедистите е необходимо да се предприемат следните действия:

- насърчаване на общинските структури за проектиране и изграждане на велосипедни алеи, пътеки и зони;
- създаване на предпоставки за обучение на децата за управление на велосипед като елемент от общото обучение за безопасно участие в пътното движение;
- стимулиране и разширяване на обхвата на децата в състезанията по приложно колоездене;
- провеждане на кампании на общинско ниво за повишаване ползваемостта на обезопасителните каски от велосипедистите, особено от децата до 14 години;
- повишаване на видимостта на велосипедите и велосипедистите при движение през тъмната част от денонощието;

### ***7.3. Мотоциклетисти и мотопедисти***

За осигуряване на безопасни условия за придвижване на мотоциклетистите и мотопедистите е необходимо:

- организиране и провеждане на общински кампании за безопасно управление на мотоциклети и мотопеди при различни условия за движение и огласяване на последиците от ПТП с участието на мотоциклетисти и мотопедисти;
- провеждане на засилен полицейски контрол по спазване на правилата за движение от мотоциклетистите, техническата изправност, оборудването и нивото на шума на мотоциклетите;

### ***7.4. Движение в градска среда***

Основни причини за ПТП в населените места са: пропуски в организацията на движението, изправността на пътното платно, нарушаване на скоростните ограничения и неприлагане на системен контрол.

Мерките в тази насока са:

- подкрепа на инициативите на общинските власти за разработване и реализация на проекти ;
- обезопасяване на зоните около учебните заведения, местата с интензивно смесено движение, спирките за обществен транспорт, пешеходните пътеки, кръстовищата и други участъци с повишена опасност.

### ***7.5. Нови водачи***

За младите шофьори на възраст от 18 до 24 години съществува значително по-голям риск да попаднат в тежко ПТП. За неговото ограничаване се предприемат следните мерки за:

- провеждане на информационни кампании, свързани с безопасното участие в движението на младите водачи, повишаване ангажиментите на семействата и институциите, имащи отношение към проблема;
- насърчаване на изграждането на специализирани полигони за обучение по управление в усложнени условия и критични ситуации.

### ***7.6. Водачи в напреднала възраст***

За безопасно участие на възрастните водачи в движението следва да се акцентира върху провеждане на информационни кампании за повишаване познанията на участниците в движението за промените в техните възможности, които настъпват след определена възраст.

### **7.7. Неправоспособни водачи**

През последните години деца, младежи, възрастни - правоспособни водачи, масово управляват МПС с или без знанието на собствениците на автомобилите или на родителите. Във тази връзка е необходимо организиране и провеждане на кампании за запознаване с опасностите и резултатите от тежките ПТП с цел повишаване на обществената отговорност и непримирирост.

### **7.8. Пътници**

Голямата тежест на последствията за пътниците при ПТП е свързана и с недостатъчното използване на обезопасителните средства. За подобряване безопасността на пътниците по нашите пътища е необходимо организиране и провеждане на кампании за повишаване знанията на пътниците за опасностите, които ги застрашават от неразумно поведение на водачите и не ползването на обезопасителните средства.

### **7.9. Деца**

Необходима е целенасочена работа в три основни направления: формиране на навици за безопасно участие в движението, правилен превоз на децата и създаване на безопасна инфраструктура, съобразена с особеностите на детската възрастова група и добър личен пример от страна на възрастните участници в движението.

Работата в тази насока изисква:

- усъвършенстване на системата за обучение на децата в детските градини и училищата за формиране на нова култура за безопасно участие в движението по пътищата;
- усъвършенстване на пътната инфраструктура в районите на детските и учебните заведения и местата с интензивен детски пътнико поток;
- провеждане на областни ученически викторини, състезания, конкурси по безопасност на движението, както и за детски рисунки и есета по безопасност на движението;
- организиране на ежегодни кампании за опазване живота и здравето на децата в пътното движение;
- поощряване разработването на учебни филми, учебно-помощна литература и помагала, компютърни игри и др. по безопасността на движението.

### **7.10. Водачи на МПС за превоз на пътници и товари**

Конкретни дейности в тази насока:

- въвеждане на система от завишени изисквания по отношение дисциплината на водачите на МПС за обществен превоз на пътници и товари;
- повишаване ролята на работодателите за повишаване професионалното майсторство и дисциплината на водачите на МПС за обществен превоз на пътници и товари.

## **8. ФИНАНСИРАНЕ**

Финансовото обезпечаване на политиката за безопасност на движението играе ключова роля за постигане на определените цели. Предвидените мерки и дейности в стратегията изискват финансови ресурси. Източниците на финансиране са национални и локални, публични и частни, привлечени, централизирани и децентрализирани.

- Централизираното финансиране е основно чрез държавния бюджет. Особено важно е използването на различните национални фондове и техните възможности.
- Бюджетите на общините;
- Привлечените средства могат да бъдат: частни финансови ресурси, предимно от местния бизнес или смесени финансираня (публично-частното партньорство) и др.
- Други алтернативни източници.

## **9. ИЗПЪЛНЕНИЕ И АКТУАЛИЗАЦИЯ НА СТРАТЕГИЯТА**

Конкретното изпълнение на стратегията се осъществява основно чрез програмите за подобряване безопасността на движението по пътищата на територията на общините от област Кърджали, Областната дирекция на МВР-Кърджали, Областен отдел „Контролна дейност-ДАИ”-Кърджали, Областно пътно управление-Кърджали, Регионален инспекторат по образованието-Кърджали и Център за спешна медицинска помощ-Кърджали.

Стратегията за подобряване безопасността на движението по пътищата на територията на област Кърджали за периода 2012 - 2020 г. се актуализира в резултат на промени в Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 - 2020 г. и при съществени промени на свързаното законодателство.

## **10. ОТГОВОРНИ ИНСТИТУЦИИ**

Провеждането на държавната политика за подобряване безопасността на движението по пътищата е неотменна необходимост, защото е грижа за опазване живота и здравето на гражданите.

Отговорностите за изпълнението на Стратегията за подобряване безопасността на движението по пътищата на територията на област Кърджали за периода 2012 - 2020 г. са ясно разпределени между институциите от област Кърджали и общините. Особено важно е да се поддържа постоянна връзка и контакт между Областната администрация, общините, контролните органи по пътищата и образователните институции, тъй като те са основните партньори при разработването и реализирането на програмата. От добрата координация между тях зависи успешното ѝ изпълнение.

Местните партньори при разработването и изпълнението на стратегията са общините, децентрализираните структури на Министерството на вътрешните работи, Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Министерството на регионалното развитие и благоустройството, Министерството на младежта, образованието и науката, Министерството на здравеопазването, фирми и други.

## **11. ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Настоящата стратегия изразява политическата воля на държавата и обществения сектор за намаляване на жертвите на пътнотранспортните произшествия. Поставената рамка е добра основа за предприемане на конкретни мерки от заинтересованите и ангажирани страни на областно, общинско и местно ниво. Крайният успех ще зависи от готовността на

отделните институции, организации и гражданското общество за изпълнение на мерките и дейностите, необходими за подобряване на безопасността на движението по пътищата.

ПРИЛОЖЕНИЕ

12. ПЪТНОТРАНСПОРТНА ОБСТАНОВКА

12.1. Исторически преглед на жертвите от ПТП

ГОДИНА	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>ПТП</b>	118	109	148	125	146	133	175	121	176	149	174
<b>Загинали</b>	8	4	13	12	12	16	10	8	10	8	15
<b>Ранени</b>	140	128	184	154	179	160	227	154	239	218	211

12.2. ПТП през 2010 г. - база за Десетилетието за действия за безопасност в движението по пътищата 2011-2020

12.2.1. Жертви на ПТП по възраст

Възрастови групи	Водачи		Пътници		Пешеходци		Общо	Общо
	Загинали	Ранени	Загинали	Ранени	Загинали	Ранени	Загинали	Ранени
под 6 години			0	2	0	3	0	5
от 6 до 9 год.	0	1	0	2	0	6	0	9
от 10 до 14 год.	0	3	0	4	0	2	0	9
от 15 до 17 год.	0	2	0	9	0	2	0	13
от 18 до 20 год.	2	12	1	9	0	3	3	24
от 21 до 24 год.	1	10	0	13	0	1	1	24
от 25 до 64 год.	5	62	2	30	1	16	8	108
над 64 години	0	2	0	8	3	9	3	19
<b>ОБЩО :</b>	<b>8</b>	<b>92</b>	<b>3</b>	<b>77</b>	<b>4</b>	<b>42</b>	<b>15</b>	<b>211</b>

12.2.2. Жертви на ПТП по пол

Пол	Водачи		Пътници		Пешеходци		Общо	Общо
	Загинали	Ранени	Загинали	Ранени	Загинали	Ранени	Загинали	Ранени
Жена	3	6	1	36	1	19	5	61
Мъж	5	86	2	41	3	23	10	150
<b>Общо :</b>	<b>8</b>	<b>92</b>	<b>3</b>	<b>77</b>	<b>4</b>	<b>42</b>	<b>15</b>	<b>211</b>

12.2.3. Пострадали по вид на участие в движението

Общини	Водачи		Пътници		Пешеходци		Общо	Общо
	Загинали	Ранени	Загинали	Ранени	Загинали	Ранени	Загинали	Ранени
АРДИНО	0	5	0	7			0	12
ДЖЕБЕЛ	2	6	0	7	2	0	4	13
КИРКОВО	1	14	2	10	0	2	3	26
КРУМОВГРАД	0	14	0	4	0	3	0	21
КЪРДЖАЛИ	2	31	0	26	0	32	2	89
МОМЧИЛГРАД	2	4	0	8	1	5	3	17
ЧЕРНООЧЕНЕ	1	18	1	15	1	0	3	33
<b>Общо :</b>	<b>8</b>	<b>92</b>	<b>3</b>	<b>77</b>	<b>4</b>	<b>42</b>	<b>15</b>	<b>211</b>

12.2.4. Основни видове ПТП

Вид на ПТП	От 01.01.2010 до 31.12.2010 г.					
	ПТП		Загинали		Ранени	
	бр.	%	бр.	%	бр.	%
СБЪЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС СТРАНИЧНО	104	16,3	-	0	21	10
СБЪЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ОТЗАД	72	11,4	-	0	6	2,8
БЪЛЪСКАНЕ НА СПРЯНО ППС	69	10,9	-	0	9	4,3
СБЪЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ЧЕЛНО	57	9	1	6,7	34	16,1
БЪЛЪСКАНЕ В ПРЕДПАЗНА ОГРАДА	47	7,4	2	13,3	12	5,7
БЪЛЪСКАНЕ НА ПЕШЕХОДЕЦ	44	7	4	26,7	41	19,4
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС ИЗВЪН ПЪТНОТО ПЛАТНО	41	6,5	3	20	25	11,8
БЪЛЪСКАНЕ В ДЪРВО	30	4,8	2	13,3	20	9,5
СБЪЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС КОСО	20	3,2	-	0	-	0
БЪЛЪСКАНЕ НА ЖИВОТНО	17	2,7	-	0	-	0
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС НА ПЪТНОТО ПЛАТНО	16	2,5	-	0	13	6,2
БЪЛЪСКАНЕ НА ПАРКИРАНО ППС	15	2,4	-	0	-	0
БЪЛЪСКАНЕ В СЪЛЪБ	12	1,9	-	0	4	1,9
БЪЛЪСКАНЕ В СКАТ	11	1,7	-	0	6	2,8
БЪЛЪСКАНЕ В КРАЙПЪТНО СЪОРЪЖЕНИЕ	10	1,6	-	0	1	0,5
БЪЛЪСКАНЕ В ПРЕПЯТСТВИЕ НА ПЪТЯ	9	1,4	-	0	1	0,5
БЪЛЪСКАНЕ НА ВЕЛОСИПЕДИСТ	6	1	1	6,7	5	2,4
БЪЛЪСКАНЕ НА КАРУЦА	4	0,6	-	0	4	1,9
ПАДАНЕ НА ПЪТНИК	3	0,5	-	0	3	1,4
ДРУГ ВИД ПТП	45	7,1	2	13,3	6	2,8
<b>Общо :</b>	<b>632</b>		<b>15</b>		<b>211</b>	



12.2.5. Поведение на водача

Нарушение на 1-ви водач (само 1-во нарушение)	От 01.01.2010 до 31.12.2010 г.					
	ПТП		Загинали		Ранени	
	бр.	%	бр.	%	бр.	%
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ПЪТНИТЕ УСЛОВИЯ	168	28,5	7	50	79	37,8
УПОТРЕБА НА АЛКОХОЛ	56	9,6	2	14,3	28	13,4
НЕСПАЗВАНЕ ДИСТАНЦИЯ	54	9,2	-	0	6	2,9
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ДРУГИ УСЛОВИЯ	54	9,2	2	14,3	27	12,9
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС ПРИ ЗАВИВАНЕ	47	8	-	0	5	2,4
ОТНЕМАНЕ НА ДРУГО ПРЕДИМСТВО	45	7,7	1	7,1	13	6,2
НЕПРАВИЛНО ДВИЖЕНИЕ НАЗАД	26	4,4	1	7,1	8	3,8
НЕПРАВИЛНО РАЗМИНАВАНЕ	19	3,2	-	0	1	0,5
НАВЛИЗАНЕ В НАСРЕЩНОТО ДВИЖЕНИЕ	16	2,7	1	7,1	9	4,3
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ПЕШЕХОДЕЦ	12	2	-	0	11	5,3
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС ПРИ РАЗМИНАВАНЕ	8	1,4	-	0	-	0
НЕПРАВИЛНО ЗАВИВАНЕ НАЛЯВО	7	1,2	-	0	1	0,5
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ ПРИ НАЛИЧИЕ НА ДЕЦА	6	1	-	0	8	3,8
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС ПРИ ПРЕМИНАВАНЕ В СЪСЕДНА ПЪТНА ЛЕНТА	5	0,9	-	0	-	0
НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ ДРУГИ ОГРАНИЧЕНИЯ	5	0,9	-	0	-	0
ВНЕЗАПНА ПРОМЯНА ПОСОКАТА НА ДВИЖЕНИЕ	5	0,9	-	0	-	0
НЕПРАВИЛНО ПРЕМИНАВАНЕ В СЪСЕДНАТА ПЪТНА ЛЕНТА	5	0,9	-	0	1	0,5
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ ПРИ НАМАЛЕНА ВИДИМОСТ	5	0,9	-	0	2	1
НЕПРАВИЛНО ЗАВИВАНЕ НАДЯСНО	4	0,7	-	0	-	0
НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ ЗАБРАНА С МАРКИРОВКА/ЗНАК	4	0,7	-	0	3	1,4
НЕПРАВИЛНО ЗАВИВАНЕ В ОБРАТНА ПОСОКА	3	0,5	-	0	2	1
НЕПРАВИЛНО СПИРАНЕ ЗА ПРЕСТОЙ	2	0,3	-	0	-	0
НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ НАСРЕЩНО ДВИЖЕЩО СЕ ППС	2	0,3	-	0	1	0,5
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ ПРИ ОГРАНИЧЕНА ВИДИМОСТ	2	0,3	-	0	-	0
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС НА КЪРЪСТОВИЩЕ	1	0,2	-	0	-	0
НЕПРАВИЛНО СПИРАНЕ ЗА ПАРКИРАНЕ	1	0,2	-	0	-	0
НЕПРАВИЛЕН ПРЕВОЗ НА ТОВАРИ	1	0,2	-	0	-	0
ДРУГО НАРУШЕНИЕ НА ВОДАЧА	24	4,1	-	0	4	1,9
<b>Общо :</b>	<b>587</b>		<b>14</b>		<b>209</b>	

12.2.6. По вина на водачи на:

Вид ППС	От 01.01.2010 до 31.12.2010 г.					
	ПТП		Загинали		Ранени	
	бр.	%	бр.	%	бр.	%
ЛЕК АВТОМОБИЛ	488	83.3	11	78.6	178	85.2
ТОВАРЕН АВТОМОБИЛ	51	8.7	3	21.4	9	4.3
МОТОПЕД	9	1.5	0	0	10	4.8
СПЕЦИАЛЕН АВТОМОБИЛ	6	1	0	0	3	1.4
ВЛЕКАЧ	6	1	0	0	0	0
АВТОБУС	5	0.9	0	0	1	0.5
МОТОЦИКЛЕТ	5	0.9	0	0	5	2.4
НЕУСТАНОВЕНО ПС	5	0.9	0	0	0	0
КОЛЕСЕН ТРАКТОР	4	0.7	0	0	1	0.5
КАРУЦА	4	0.7	0	0	0	0
ВЕЛОСИПЕД	2	0.3	0	0	2	1
АВТОВЛАК С 1 РЕМАРКЕ	1	0.2	0	0	0	0
<b>Общо :</b>	<b>586</b>		<b>14</b>		<b>209</b>	

12.2.7. Място на настъпване на ПТП

Общини	В населени места						Извън населени места					
	ПТП		Загинали		Ранени		ПТП		Загинали		Ранени	
	бр.	%	бр.	%	бр.	%	бр.	%	бр.	%	бр.	%
АРДИНО	22	5.3	0	0	4	3.5	19	8.8	0	0	8	8.2
ДЖЕБЕЛ	12	2.9	2	28.6	2	1.8	21	9.8	2	25	11	11.3
КИРКОВО	36	8.7	3	42.9	12	10.5	34	15.8	0	0	14	14.4
КРУМОВГРАД	23	5.5	0	0	17	14.9	10	4.7	0	0	4	4.1
КЪРДЖАЛИ	294	70.7	1	14.3	70	61.4	49	22.8	1	12.5	19	19.6
МОМЧИЛГРАД	19	4.6	1	14.3	4	3.5	33	15.3	2	25	13	13.4
ЧЕРНООЧЕНЕ	10	2.4	0	0	5	4.4	49	22.8	3	37.5	28	28.9
<b>Общо :</b>	<b>416</b>		<b>7</b>		<b>114</b>		<b>215</b>		<b>8</b>		<b>97</b>	

12.2.7.1. Населени места

Общини	ГРАД			СЕЛО			Общо	Общо	Общо
	ПТП	Загинали	Ранени	ПТП	Загинали	Ранени	ПТП	Загинали	Ранени
АРДИНО	13	0	3	9	0	1	22	0	4
ДЖЕБЕЛ	8	1	2	4	1	0	12	2	2
КИРКОВО				36	3	12	36	3	12
КРУМОВГРАД	9	0	5	14	0	12	23	0	17
КЪРДЖАЛИ	276	1	63	18	0	7	294	1	70
МОМЧИЛГРАД	15	0	3	4	1	1	19	1	4
ЧЕРНООЧЕНЕ				10	0	5	10	0	5
<b>Общо :</b>	<b>321</b>	<b>2</b>	<b>76</b>	<b>95</b>	<b>5</b>	<b>38</b>	<b>416</b>	<b>7</b>	<b>114</b>

12.2.7.2. Извън населени места

Вид на пътя	От 01.01.2010 до 31.12.2010 г.					
	ПТП		Загинали		Ранени	
	бр.	%	бр.	%	бр.	%
ТРЕТИ КЛАС	102	47.4	3	37.5	42	43.3
ПЪРВИ КЛАС	64	29.8	3	37.5	32	33
ВТОРИ КЛАС	45	20.9	2	25	19	19.6
ОБЩИНСКИ	3	1.4	0	0	1	1
СЕЛСКОСТОПАНСКИ	1	0.5	0	0	3	3.1
<b>Общо :</b>	<b>215</b>		<b>8</b>		<b>97</b>	

12.2.8. ПТП, убити и ранени по време на настъпване  
 12.2.8.1 По дни от седмицата и час от денонощието

Часови интервали	Понеделник			Вторник			Сряда			Четвъртък			Петък			Събота			Неделя			Общо	Общо	Общо
	ПТП	Загинали	Ранени	ПТП	Загинали	Ранени	ПТП	Загинали	Ранени	ПТП	Загинали	Ранени	ПТП	Загинали	Ранени	ПТП	Загинали	Ранени	ПТП	Загинали	Ранени	ПТП	Загинали	Ранени
От 00 До 00:59	4	0	1	2	1	0				2	0	0	4	0	0	3	0	3	3	0	0	18	1	4
От 01 До 01:59							1	0	0				2	0	1	3	0	0	2	0	1	8	0	2
От 02 До 02:59				1	0	0	1	0	0	1	0	0	2	0	0				1	0	0	6	0	0
От 03 До 03:59							2	0	0	2	0	3	2	0	0	1	0	2	2	0	1	9	0	6
От 04 До 04:59							2	0	0	1	0	1				1	0	2	2	0	1	6	0	4
От 05 До 05:59				2	0	2							1	0	0	3	0	3	2	0	0	8	0	5
От 06 До 06:59	2	1	0				3	0	1				1	0	0	1	0	0	5	0	3	12	1	4
От 07 До 07:59	5	0	2	2	0	3	3	1	0	2	0	1	3	0	3	1	0	0				16	1	9
От 08 До 08:59	7	0	4	5	0	3	5	0	1	5	0	1	4	0	1	2	0	0	1	0	1	29	0	11
От 09 До 09:59	9	0	1	8	0	1	8	0	1	6	0	2	6	0	2	3	0	2	2	0	1	42	0	10
От 10 До 10:59	6	0	2	7	0	3	5	0	0	3	0	0	10	0	3	4	0	0	3	0	1	38	0	9
От 11 До 11:59	10	0	1	5	1	3	6	0	3	6	1	1	5	0	0	5	0	3	2	0	0	39	2	11
От 12 До 12:59	4	0	2	12	0	2	8	0	3	8	0	3	4	0	1	4	0	0	1	0	0	41	0	11
От 13 До 13:59	4	0	0	6	0	0	3	1	0	7	0	3	6	0	1	7	0	4	2	0	0	35	1	8
От 14 До 14:59	3	0	0	6	0	0	6	0	3	5	0	0	6	0	1	4	0	2	11	0	3	41	0	9
От 15 До 15:59	7	0	6	9	0	3	6	1	0	10	1	0	9	0	3	4	0	0	5	0	2	50	2	14
От 16 До 16:59	6	0	2	8	0	1	4	0	0	10	0	4	14	0	5	8	0	1	7	0	4	57	0	17
От 17 До 17:59	4	0	0	5	0	2	11	0	7	7	0	0	6	0	3	4	0	2	3	0	8	40	0	22
От 18 До 18:59	6	1	0	5	0	3	3	0	0	1	0	2	4	0	3	7	0	2	7	0	4	33	1	14
От 19 До 19:59	8	2	6	7	0	2	1	0	0	3	0	0	3	0	1	6	1	2	5	0	1	33	3	12
От 20 До 20:59	3	0	2	3	0	2	2	0	0	2	0	2	9	0	3	4	0	1	3	0	0	26	0	10
От 21 До 21:59	3	1	3	2	0	0	1	0	0	2	0	2	3	0	1	3	0	0				14	1	6
От 22 До 22:59	2	0	0	1	1	0	1	0	0	1	0	2	2	0	1	2	0	2	5	0	3	14	1	8
От 23 До 23:59	2	0	0	2	0	1				2	0	1	3	1	0	7	0	3				16	1	5
<b>Общо :</b>	<b>95</b>	<b>5</b>	<b>32</b>	<b>98</b>	<b>3</b>	<b>31</b>	<b>82</b>	<b>3</b>	<b>19</b>	<b>86</b>	<b>2</b>	<b>28</b>	<b>109</b>	<b>1</b>	<b>33</b>	<b>87</b>	<b>1</b>	<b>34</b>	<b>74</b>	<b>0</b>	<b>34</b>	<b>631</b>	<b>15</b>	<b>211</b>

12.2.8.2. По месеци

Общини	Януари	Февруари	Март	Април	Май	Юни	Юли	Август	Септември	Октомври	Ноември	Декември	Общо
АРДИНО	5	3	1	4	2	7	1	6	1	4	2	5	<b>41</b>
ДЖЕБЕЛ	5	1	2	1	2	3	4	2	2	2	5	4	<b>33</b>
КИРКОВО	8	2	4	3	7	6	9	8	7	5	6	5	<b>70</b>
КРУМОВГРАД	2	1	2	3	3	3		3	4	6	6		<b>33</b>
КЪРДЖАЛИ	33	29	23	26	24	25	24	28	34	38	30	29	<b>343</b>
МОМЧИЛГРАД	6	4	3	4	4	4	3	7	9	3	1	4	<b>52</b>
ЧЕРНООЧЕНЕ	6	5	4	4	3	2	6	4	4	11	1	9	<b>59</b>
<b>Общо :</b>	<b>65</b>	<b>45</b>	<b>39</b>	<b>45</b>	<b>45</b>	<b>50</b>	<b>47</b>	<b>58</b>	<b>61</b>	<b>69</b>	<b>51</b>	<b>56</b>	<b>631</b>

12.2.8.3. По пътни условия

Пътни условия	От 01.01 до 31.12.2010 г.					
	ПТП		Загинали		Ранени	
	бр.	%	бр.	%	бр.	%
НЕРАВНОСТИ ПО ПЪТНОТО ПОКРИТИЕ	1	3.3	0	0	0	0
ПОВРЕДИ ПО ПЪТНОТО ПОКРИТИЕ	24	80	0	0	0	0
ПРЕПЯТСТВИЯ НА ПЛАТНОТО ЗА ДВИЖЕНИЕ	1	3.3	0	0	0	0
ДРУГИ ОСОБЕНОСТИ НА ПЪТЯ/УЛИЦАТА	2	6.7	0	0	0	0
СНЯГ НЕ ВЗЕТИ МЕРКИ	1	3.3	0	0	0	0
ЛЕД НЕ ВЗЕТИ МЕРКИ	1	3.3	0	0	0	0
<b>Общо :</b>	<b>30</b>		<b>0</b>		<b>0</b>	