

Утвърждавам!

Д-р Дончо Баксанов
Областен управител



СТРАТЕГИЯ ЗА НАМАЛЯВАНЕ НА ЖЕРТВИТЕ ПО ПЪТИЩАТА НА ОБЛАСТ ПАЗАРДЖИК

"Mobilis in mobili"

I. Въведение

Стратегията за намаляване на жертвите по пътищата на Област Пазарджик 2012-2015 е разработена в изпълнение на т.2 от РМС 946/2011 г. на Министерски съвет, с което бе одобрена Национална стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата в Република България за периода 2011-2020 година.

Национална стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата в Република България за периода 2011-2020 година поставя две основни национални стратегически цели:

1. Намаляване броя на убитите при ПТП с 50% към 2020 година спрямо този от 2010 година (броят не трябва да надвишава 388);
2. Намаляване броя на тежко ранените при ПТП с 20% към 2020 година спрямо този от 2010 година (броят не трябва да надвишава 6363).

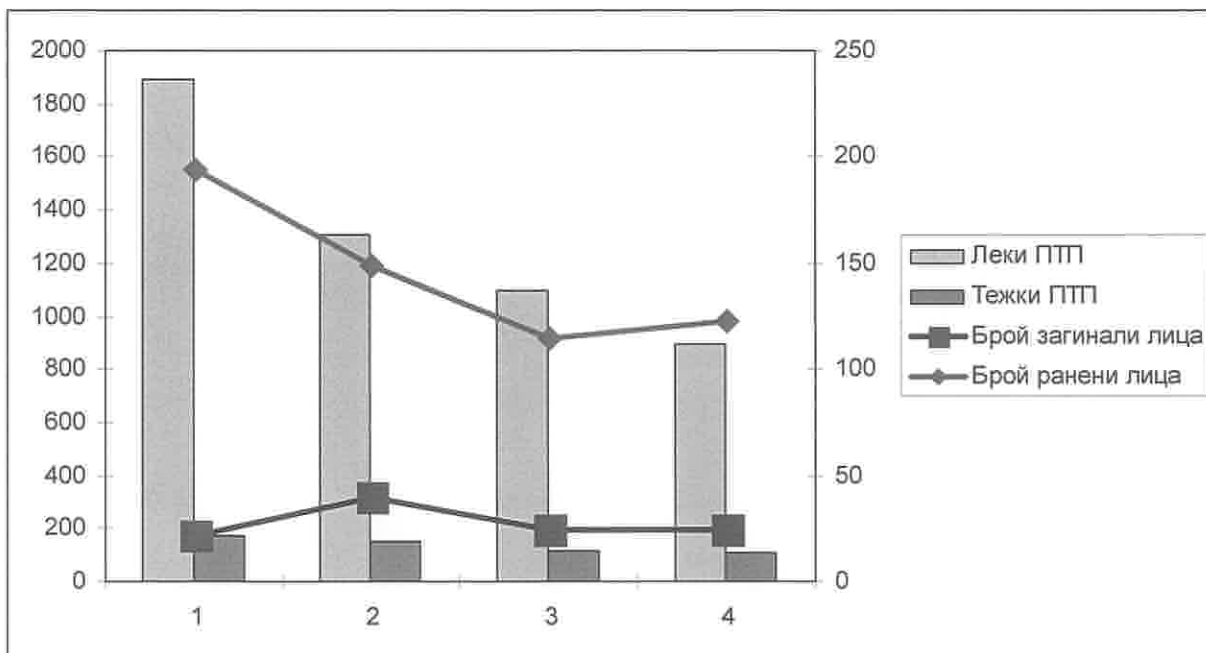
Националната стратегия определя линейна метрика на подобрене (темп на намаляване на жертвите – убити и тежко ранени, съгласно глобалната цел на стратегията. Така в периода до 2020 година убитите при ПТП трябва да намаляват с 61 годишно.

Стратегията за намаляване на жертвите по пътищата на Област Пазарджик 2012-2015 адресира изпълнението на поставените национални стратегически цели в контекста на повишаване безопасността на движението в Област Пазарджик. Тя има за цел след стратегически анализ на състоянието да предложи ориентиран към резултати стратегически план, съдържащ комплекс интегрирани стратегически инициативи във формат на Балансирана система от показатели за ефективност.

II. Анализ на състоянието

Данните относно броя на пътно-транспортните произшествия за периода от 2008 до 2011 година и броя на жертвите – загинали и ранени – е представен по-долу в табличен и графичен вид.

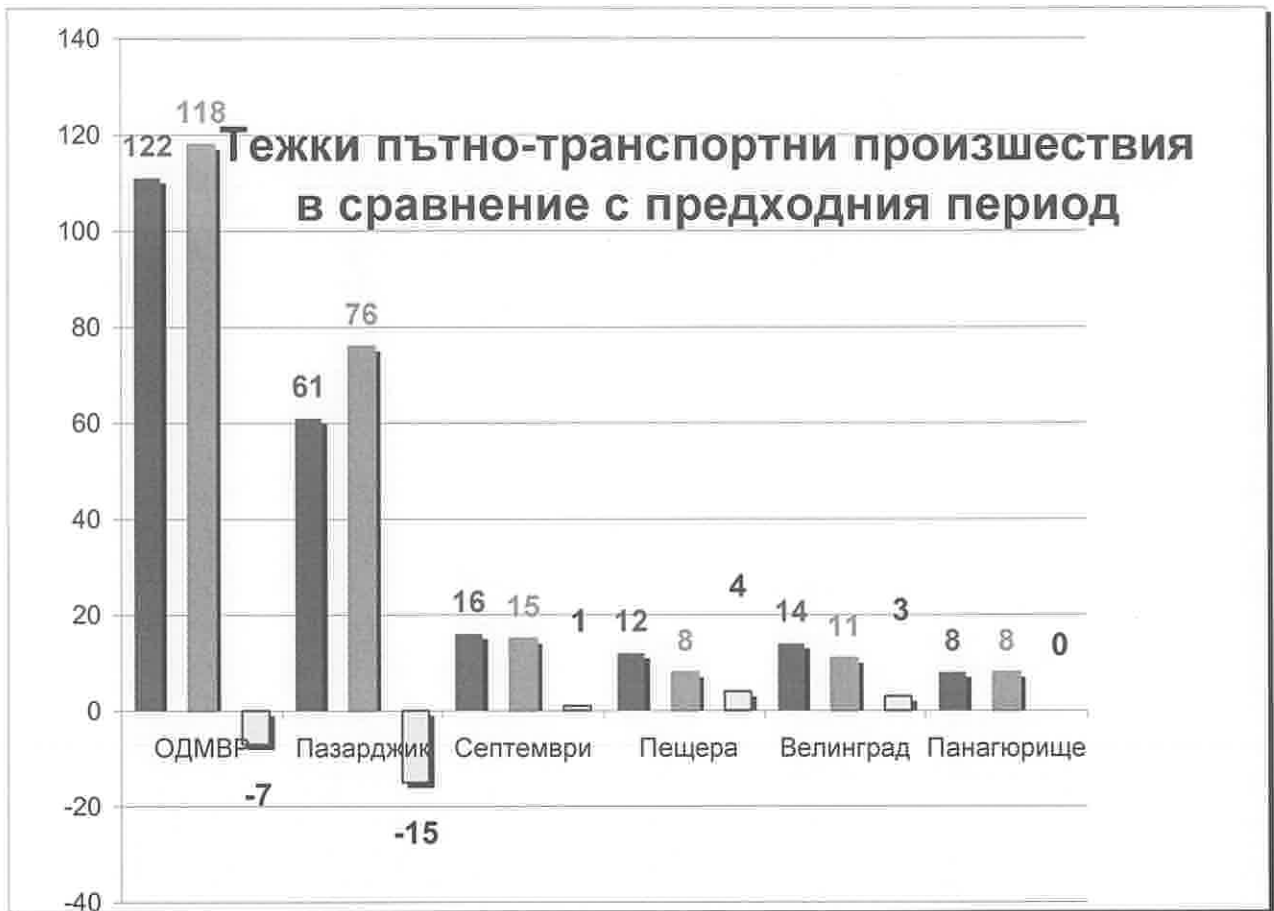
Пътно-транспортни произшествия (ПТП)	2008	2009	2010	2011
Общ брой ПТП	2066	1458	1213	1007
Леки ПТП	1893	1305	1095	896
Тежки ПТП	173	153	118	111
Брой загинали лица	22	40	24	24
Брой ранени лица	194	149	115	123



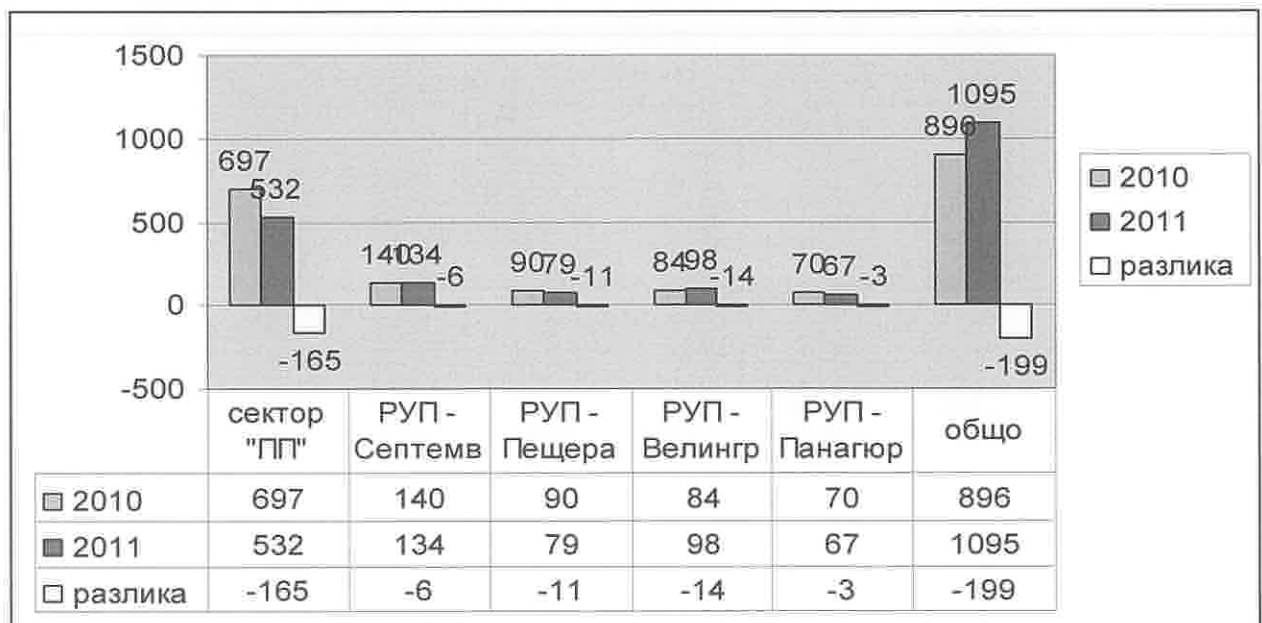
Според представените от ОДМВР данни, налице е тенденция към намаляване на ПТП – леки и тежки. Следва да се отбележи, че в известна степен намаляването на броя на леките ПТП, регистрирани от органите на Пътна полиция, се дължи и на въведената практика за попълване на двустранни протоколи от участниците в ПТП.

Тенденцията за намаляване на общия брой на жертвите на ПТП се дължи най-вече на намаляването на броя на ранените лица. За съжаление, броят на загиналите е относително устойчив, в очевидна корелация с броя на тежките ПТП. Отбелязваме и приноса на критичната 2009 година, през която загиналите са един път и половина повече от средния годишен брой за периода.

Какво е териториалното разпределение на ПТП и жертвите на територията на Област Пазарджик? По-долу в табличен и графичен вид са представени данни по райони за 2011, сравнено с 2010 година, за тежки ПТП.



Следват данните за леките ПТП по райони през 2011, сравнени с тези за 2010 година.



Очевидно е, че най-съществен в общия брой ПТП е приносът на район Пазарджик – половината от тежките ПТП за 2011 година са се случили на негова територия. Следва да се отбележи, обаче, и високия брой ПТП и жертви в район Септември.

По-долу са представени сравнителни данни относно разпределението на на стъпилите тежки ПТП и последиците от тях по обслужвани райони и общини в Област Пазарджик за 2010 и 2011 година.

Общини	От 01-01-2011 до 31-12-2011			От 01-01-2010 до 31-12-2010			Разлика					
	ПТП	Загин.	Ранени	ПТП	Загин.	Ранени	ПТП		Загин.		Ранени	
	бр.	бр.	бр.	бр.	бр.	бр.	бр.	%	бр.	%	бр.	%
БАТАК	2	2	3	0	0	0	2	200	2	200	3	300
БЕЛОВО	5	0	6	4	1	3	1	25	-1	-100	3	100
БРАЦИГОВО	3	1	3	1	0	1	2	200	1	100	2	200
ВЕЛИНГРАД	8	0	8	7	0	7	1	14,3	0	0	1	14,3
ЛЕСИЧОВО	2	0	3	4	0	5	-2	-50	0	0	-2	-40
ПАЗАРДЖИК	59	14	62	72	18	70	-13	-18,1	-4	-22,2	-8	-11,4
ПАНАГЮРИЩЕ	8	3	10	8	1	9	0	0	2	200	1	11,1
ПЕЩЕРА	7	2	6	7	0	7	0	0	2	200	-1	-14,3
РАКИТОВО	6	2	6	4	2	2	2	50	0	0	4	200
СЕПТЕМВРИ	11	0	16	11	2	11	0	0	-2	-100	5	45,5
Общо :	111	24	123	118	24	115	-7		0		8	

ОБЩИНИ	В населените места						Извън населените места					
	ПТП		Загинали		Ранени		ПТП		Загинали		Ранени	
	Бр.	%	Бр.	%	Бр.	%	Бр.	%	Бр.	%	Бр.	%
БАТАК	0	0	0	0	0	0	2	3,4	2	10,5	3	4,4
БЕЛОВО	3	5,7	0	0	4	7,3	2	3,4	0	0	2	2,9
БРАЦИГОВО	2	3,8	1	20	2	3,6	1	1,7	0	0	1	1,5
ВЕЛИНГРАД	6	11,3	0	0	6	10,9	2	3,4	0	0	2	2,9
ЛЕСИЧОВО	0	0	0	0	0	0	2	3,4	0	0	3	4,4
ПАЗАРДЖИК	33	62,3	4	80	34	61,8	26	44,8	10	52,6	28	41,2
ПАНАГЮРИЩЕ	1	1,9	0	0	1	1,8	7	12,1	3	15,8	9	13,2
ПЕЩЕРА	1	1,9	0	0	1	1,8	6	10,3	2	10,5	5	7,4
РАКИТОВО	3	5,7	0	0	3	5,5	3	5,2	2	10,5	3	4,4
СЕПТЕМВРИ	4	7,5	0	0	4	7,3	7	12,1	0	0	12	17,8
СТРЕЛЧА	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ОБЩО	53		5		55		58		19		68	

Според данните за регистрираните тежки ПТП, постъпили от Пътна полиция, три четвърти (75%) от тежките ПТП през 2011 са се случили извън населените места на Област Пазарджик.

Както се вижда от данните по-горе, загиналите при ПТП извън населените места на областта са четири пъти повече от загиналите в населените места (които пък основно са съсредоточени в Пазарджик – 80% от общия брой).

Как са разпределени тежките ПТП във времето? По-долу са представени данни относно аварийността в Област Пазарджик през 12-те месеца на 2011 година.

Общини	I		II		III		IV		V		VI		VII		VIII		IX		X		XI		XII		Общо			
	З	Р	З	Р	З	Р	З	Р	З	Р	З	Р	З	Р	З	Р	З	Р	З	Р	З	Р	З	Р	З	Р		
БАТАК															1	1					1	2					2	3
БЕЛОВО	0	2								0	1								0	2	0	1					0	6
БРАЦИГОВО															0	2					1	1					1	3
ВЕЛИНГРАД			0	1			0	1			0	2	0	1	0	1	0	1			0	1					0	8
ЛЕСИЧОВО										0	2								0	1							0	3
ПАЗАРДЖИК	0	5	1	5	3	2	0	5	0	5	0	2	2	13	4	6	0	5	0	2	2	1	2	11		14	62	
ПАНАГЮРИЩЕ							2	2	0	1	0	2			1	1			0	4							3	10
ПЕЩЕРА							0	1					0	2	0	1			0	1	2	1					2	6
РАКИТОВО									0	2									1	4			1	0			2	6
СЕПТЕМВРИ			0	2					0	1	0	1	0	1	0	2			0	4	0	3	0	2			0	16
Общо :	0	7	1	8	3	2	2	9	0	9	0	10	2	17	6	14	0	6	1	18	6	10	3	13	24		123	

Като критични по отношение на броя на загиналите се очертават месеците юли, август и октомври.

Анализът на аварийността по дни от седмицата, според данните на Пътна полиция за регистрираните ПТП през 2009 година сочи, че над 50% от тежките ПТП са регистрирани в дните петък, събота и неделя:

- Понеделник - 221 ПТП, от които 16 тежки с 3 убити и 15 ранени
- Вторник - 201 ПТП, от които 24 тежки с 4 убити и 23 ранени
- Сряда - 185 ПТП, от които 17 тежки с 2 убити и 19 ранени
- Четвъртък - 198 ПТП, от които 17 тежки с 8 убит и 12 ранени

- Петък - 245 ПТП, от които 25 тежки с 10 убити и 25 ранени
- Събота - 208 ПТП от които 27 тежки с 6 убити и 26 ранени
- Неделя - 200 ПТП от които 327 тежки с 7 убити и 29 ранени

Разпределението на ПТП по часове сочи, че най-голям брой произшествия са пострадали са съсредоточени основно в часовият пояс от 16.00 часа до 19.00 часа.

Кои пътни превозни средства най-често претърпяват ПТП?

Вид ППС	От 01-01-2011 до 31-12-2011						От 01-01-2010 до 31-12-2010					
	ПТП		Загин.		Ранени		ПТП		Загин.		Ранени	
	бр.	%	бр.	%	бр.	%	бр.	%	бр.	%	бр.	%
АВТОВЛАК С 1 РЕМАРКЕ	0	0	0	0	0	0	4	0,3	0	0	0	0
АВТОБУС	11	1,2	0	0	0	0	17	1,5	0	0	4	3,5
ТОВАРЕН АВТОМОБИЛ	117	12,4	4	16,7	9	7,7	131	11,5	2	8,3	5	4,4
ЛЕК АВТОМОБИЛ	754	80	15	62,5	100	85,5	897	78,4	18	75	93	81,6
МОТОЦИКЛЕТ	9	1	0	0	3	2,6	8	0,7	1	4,2	3	2,6
МОТОПЕД	4	0,4	1	4,2	2	1,7	3	0,3	0	0	1	0,9
МОТОТРИКОЛКА ПЪТНИЧЕСКА	0	0	0	0	0	0	1	0,1	0	0	0	0
НЕУСТАНОВЕНО ПС	4	0,4	2	8,3	1	0,9	8	0,7	0	0	2	1,8
ПОЛУРЕМАРКЕ	1	0,1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
СПЕЦИАЛИЗИРАНА МАШИНА(ДРУГА)	1	0,1	0	0	0	0	1	0,1	0	0	0	0
СПЕЦИАЛЕН АВТОМОБИЛ	11	1,2	1	4,2	0	0	16	1,4	1	4,2	2	1,8
ТРОЛЕЙ	0	0	0	0	0	0	2	0,2	0	0	0	0
КОЛЕСЕН ТРАКТОР	0	0	0	0	0	0	1	0,1	0	0	0	0
ВЕЛОСИПЕД	2	0,2	0	0	1	0,9	6	0,5	0	0	4	3,5
ВЛЕКАЧ	19	2	0	0	1	0,9	35	3,1	2	8,3	0	0
КАРУЦА	10	1,1	1	4,2	0	0	14	1,2	0	0	0	0
Общо :	943		24		117		1144		24		114	

Според данните за 2010 и 2011 година на Пътна полиция за регистрираните тежки ПТП, представени таблично по-горе, както и може да се очаква, леките автомобили са безспорният лидер по принос в общия брой тежки ПТП. От общо 943 тежки ПТП през 2011 те участват в 754 (80%). През 2010 делът им в общия брой е бил 78,4%, но при значително повече ПТП – 897 от общо 1144. В леки автомобили са пътували 75% от загиналите и 81,6% от ранените в тежки ПТП през 2010. През 2011 това са съответно 62,5% от загиналите и 85,5% от ранените.

Следващите след леките, очасвано, са товарните автомобили. Но те са участвали в близо 7 пъти по-малко ПТП през двете години. Следващите ги ППС в класацията пък имат от 5 до 10 пъти по-малък принос в общия брой тежки ПТП.

Кои възрастови групи са най-засегнати от участието си в ПТП и от неблагоприятните им последици? Данните от Пътна полиция от 2011 година са представени по-долу.

Възрастови групи	Водачи		Пътници		Пешеходци		Общо	
	Загин.	Ранени	Загин.	Ранени	Загин.	Ранени	Загин.	Ранени
от 10 до 14 год.			0	3	0	1	0	4
от 15 до 17 год.	0	1	2	4	0	4	2	9
от 18 до 20 год.	0	1	1	4	1	0	2	5
от 21 до 24 год.	0	5	1	2			1	7
от 25 до 64 год.	5	39	4	28	2	9	11	76
над 64 години	3	9	0	2	5	11	8	22
Общо :	8	55	8	43	8	25	24	123

От данните може да се направи извод, потвърждаващ нарастването на риска за участници в движението над 64 години. Като водачи и особено – като пешеходци възрастните хора са с повишена уязвимост към ПТП и неблагоприятните им последици.

В табличен вид по-долу са представени причини за тежки ПТП и техните неблагоприятни последици (жертви) през 2010 и 2011 година.

ПРИЧИНИ ЗА ТЕЖКИ ПТП	2011			2010		
	ПТП	З	Р	ПТП	З	Р
	бр.	бр.	бр.	бр.	бр.	бр.
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС НА КРЪСТОВИЩЕ	2	0	2	3	0	4
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ПЕШЕХОДЕЦ	14	1	13	9	0	9
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС ПРИ ЗАВИВАНЕ	7	0	7	7	0	7
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС ПРИ РАЗМИНАВАНЕ	2	1	2	3	0	3
ОТНЕМАНЕ НА ДРУГО ПРЕДИМСТВО	6	0	8	7	1	8
НЕПРАВИЛНО ЗАВИВАНЕ НАЛЯВО	1	1	0	0	0	0
НЕПРАВИЛНО ЗАВИВАНЕ В ОБРАТНА ПОСОКА	0	0	0	1	0	1
НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ ЗАБРАНА С ПРАВИЛА	1	0	1	0	0	0
НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ НАСРЕЩНО ДВИЖЕЩО СЕ ППС	2	2	3	0	0	0
НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ ОГР. ВИДИМОСТ	1	0	1	0	0	0
НАВЛИЗАНЕ В НАСРЕЩНОТО ДВИЖЕНИЕ	3	2	5	12	3	13
ВНЕЗАПНА ПРОМЯНА ПОСОКАТА НА ДВИЖЕНИЕ	14	1	20	5	2	5
НЕСПАЗВАНЕ ДИСТАНЦИЯ	5	0	5	1	0	1
НЕПРАВИЛНО ДВИЖЕНИЕ НАЗАД	2	2	0	7	1	6
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ ПРИ НАМАЛЕНА ВИДИМОСТ	1	0	1	1	1	0
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ ПРИ НАЛИЧИЕ НА ДЕЦА	1	0	1	0	0	0
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ПЪТНИТЕ УСЛОВИЯ	22	7	25	27	6	26
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ДРУГИ УСЛОВИЯ	5	1	7	10	4	7
УПОТРЕБА НА АЛКОХОЛ	6	0	8	5	0	5
НЕПРАВИЛЕН ПРЕВОЗ НА ХОРА	0	0	0	1	0	1
ДРУГО НАРУШЕНИЕ НА ВОДАЧА	11	6	8	18	6	18
Общо :	106	24	117	117	24	114

След като прегледахме данните относно динамиката на ПТП – тежки и леки, а така също и тази на броя на жертвите през годините, както и на разпределението на ПТП по време и местопроизшествия, иде ред да зададем и един от най важните въпроси в този анализ – Какви са причините за тежките ПТП?

Прегледът на тежките ПТП и разпределението на общия им брой, както и този на жертвите по причини, потвърждава валидните за страната, Европа и Света констатации, че несъобразената скорост на движение е основен рисков фактор за предизвикване на ПТП.

Най-честите причини за настъпване на пътнотранспортни произшествия са свързани с грешки в поведението на водачи на пътни превозни средства или със съзнателно нарушаване от тяхна страна на правилата за движение.

За отчетният период, по вина на водачите са настъпили 943 броя ПТП (94% от общия брой) от които 106 са ТПТП с 24 загинали и 117 ранени, в сравнение с 2010 година ПТП по вина на водачите са били 1144, от които 117 са ТПТП с 24 загинали и 114 ранени.

По основни причини тези ПТП се разпределят :

- отнемане предимство, знаци и сигнали- 258 ПТП, от които 31 ТПТП, с 2 загинали и 32 ранени.
- движение с несъобразена скорост- 198 ПТП, от които 29 са ТПТП с 8 загинали и 34 ранени.
- неправилни маневри - 224 ПТП, от които 24 ТПТП с 8 загинали и 30 ранени.
- -неправилно движение по пътното платно – 115 ПТП, от които 5 ТПТП с 5 ранени .
- употреба на алкохол – 35 ПТП, от които 6 са ТПТП с 8 ранени.
- други нарушения на водача – 115 ПТП, от които 11 ТПТП с 6 загинали и 8 ранени.

Вид на ПТП	От 01-01-2011 до 31-12-2011			От 01-01-2010 до 31-12-2010		
	ПТП	Загин.	Ранени	ПТП	Загин.	Ранени
	бр.	бр.	бр.	бр.	бр.	бр.
БЛЪСКАНЕ НА ВЕЛОСИПЕДИСТ	25	1	9	35	2	15
БЛЪСКАНЕ НА КАРУЦА	13	1	1	11	0	1
БЛЪСКАНЕ НА ЖИВОТНО	13	1	2	6	0	0

При анализиране на пътно транспортната обстановка, се открояват няколко вида ПТП, които съставляват едва 3% от общият брой на произшествията, но имат голям принос за нарастване на броя на жертвите и ранените. Тези ПТП-та са следните :

- блъскане на велосипедист –25 ПТП, от които 10 тежки ПТП с 1 загинал и 9 ранени
- блъскане на каруца – 13 ПТП, от които 2 тежки с 1 загинал и 1 ранен .
- блъскане на животно – 13 ПТП, от които едно тежко с 1 загинал и 2 ранени.

Блъскането на велосипедист през последните години бележи задържане на тежките ПТП въпреки отчетеното намаление за 2011 година. Голяма част от ударите на велосипедисти са реализирани в населените места.

Високата смъртност на блъснатите велосипедисти е в резултат на тежките черепно-мозъчни травми. На всеки 10 блъснати велосипедисти 1 загива.

През 2011 година са регистрирани 57 ПТП с пешеходци, при които са загинали 8 човека и 26 са ранени, като по вина на пешеходеца са едва 3 произшествия от общия брой.

Тежки ПТП	От 01-01-2011 до 31-12-2011			От 01-01-2010 до 31- 12-2010		
	ПТП	Загин.	Ранени	ПТП	Загин.	Ранени
	бр.	бр.	бр.	бр.	бр.	бр.
БЛЪСКАНЕ НА ПЕШЕХОДЕЦ	57	8	26	44	4	19

По отношение на пътния травматизъм с тази група участници в движението, за 2011 година в сравнение с 2010 година отчитаме по-лоши резултати , а именно намален е броя на тежките ПТП с 13 броя , но броят на загиналите е с 4 по-голям и на ранените със 7 повече.

Основната причина за този вид произшествия са внезапно слизване на платното за движение, както и неправилно движение на пътя от страна на пешеходците, несъобразяване на поведението на водачите, спрямо тази група участници в движението.

Най застрашени да пострадат при пътнотранспортно произшествие са гражданите на възраст над 65 години, като при тях и смъртността е най-висока.

Масово не се спазва предимството на пешеходеца на пешеходните пътеки, в районите на спирките на обществения транспорт, при завиване на кръстовищата.

Високата конфликтност се дължи и на недостатъците и пропуските в организацията на движението в населените места, липсата на условия за движение на пешеходците по пътищата.

Най-голям брой ПТП са настъпили по автомагистралата и второкласните пътища, като броя на загиналите е най-висок по пътищата трети клас. През 2011 година, спрямо 2010 година, е завишен броят на загиналите по автомагистрала ТРАКИЯ и по третокласната пътна мрежа. Забелязва се драстично намаляване на убитите и ранените по първокласния път, където убит от ПТП за отчетения период е само един участник в сравнение 2010, когато убитите са 6. Такова намаляване се забелязва и по общинската пътна мрежа, където убитите са 2 за отчетения период, като за 2010 са били 4. По второкласната пътна мрежа също има намаление по този показател макар и минимално от 5 убити за 2010 до 4 за 2011 година.

Основните акценти в анализа, които определят и избора на стратегически подход, са следните:

1. В три от четирите години, обхванати от анализа – 2008, 2010 и 2011 – броят на загиналите е 23+/-1. Същевременно, ситуацията с

- безопасността на движението в областта "има рисков потенциал" практически да удвои броя на загиналите (40 загинали през 2009).
2. Съотношението на тежките към леките ПТП се колебае през периода около 1:10 с тенденция към намаляване на броя им за периода близо два пъти.
 3. Броят на ранените при ПТП лица намалява през периода с темп, съпоставим с този на намаляване на леките ПТП.
 4. Две трети (70%) от тежките ПТП в периода 2010-2011 са в районите Пазарджик и Септември.
 5. Три четвърти (75%) от тежките ПТП в Област Пазарджик през 2011 година са се случили извън населените места. Повече от половината от загиналите в тях (52,6%) са загинали в ПТП на територията на община Пазарджик.
 6. Три четвърти (73,6%) от тежките ПТП в населените места през 2011 година са се случили в общините Пазарджик и Велинград. На територията на община Пазарджик са се случили ПТП, в които са станали жертва 80% от загиналите през 2011 в населени места.
 7. В периода юни-август 2011 година са пострадали една трета от ранените и загиналите в ПТП през 2011 (33%) и , в периода октомври-декември още една трета от ранените (33%), но две пети от загиналите (42%), а в останалата половин година – останалата една трета ранени и съответно една четвърт загинали.
 8. От общо 943 тежки ПТП през 2011 година 754 (80%) са станали с участие на лек автомобил. В лек автомобил са пътували 62,5% от загиналите и 85,5% от ранените в ПТП през 2011. През 2010 това са 75% от загиналите и 81,6% от ранените.
 9. Несъобразената скорост при различни условия на пътуване е причина за 27% от тежките ПТП през 2011 година и 32% от тези през 2010. В резултат на тези ПТП са 30% от загиналите през 2011 и 42% от загиналите през 2010 година.
 10. През 2011 година по вина на водачите са настъпили 943 броя ПТП (94% от общия брой), от които 106 са ТПТП с 24 загинали и 117 ранени. През 2010 година ПТП по вина на водачите са били 1144, от които 117 са ТПТП с 24 загинали и 114 ранени.

11. През 2011 година са регистрирани 57 ПТП с пешеходци, при които са загинали 8 (33% от общия брой загинали) човека и 26 са ранени, като по вина на пешеходеца са едва 3 произшествия (5% от общия брой).

III. Стратегически подход

Стратегическият подход, който следва да изберем при определяне на стратегията си за намаляване на жертвите по пътищата на Област Пазарджик, трябва да е в съответствие с поставените от Министерски съвет глобални дългосрочни национални цели – намаляване на жертвите – загинали и ранени – с 50% за период от 10 години при линейна метрика на подобрене и основа данните за 2010 година. Механичното, пропорционално каскадно спускане на целите на нивото на Област Пазарджик поставя задачата в периода от 2012 до 2020 година, в следващите 9 години, жертвите да бъдат намалени от 24 загинали (2010 година, а и 2011 година) до не повече от 12 загинали през 2020 година, съответно – от 115 ранени (2010) до не повече от 57 ранени през 2020 година. Така в Област Пазарджик ще се установи темп на намаляване на жертвите на ПТП – загинали и ранени – съответстващ на предвидения в националната стратегия. При този темп на намаляване, в периода 2012-2020 година в Пазарджишка област би бил съхранен живота на над 70 човека и здравето на други близо 300 човека. Целеният резултат от изпълнението на стратегията е ясно дефиниран. Изпълнено е необходимо условие за дължимата като принцип на изпълнението ориентация към резултат.

Стратегическият подход на *Стратегията за намаляване на жертвите по пътищата на Област Пазарджик 2012-2015* се основава на резултатите от анализа на състоянието по отношение на структурата и динамиката ПТП и техните жертви – загинали и ранени в периода от 2008 до 2011 година. Проведеният по-горе преглед на данните за регистрираните от Пътна полиция ПТП потвърждава фундаменталния за управлението принцип, известен като *принцип на Парето – Юран 80/20 (vital few vs. trivial many – няколко жизненоважни срещу многото обикновени)*. Според него, 80% от

неблагоприятните последици са определени като ефект на 20% от факторите. Нещо повече, най-общо казано, и във времето и във пространството принципът с по-голяма или по-малка точност се потвърждава. Определени места и периоди са ясно изявени като местата и времето, в което се случват ПТП. Заедно с това, определен е типа ППС, а с това – частично и свързаното с ПТП поведение. Изпълнено е необходимо условие за дължимата като принципен подход приоритизация на стратегическата интервенция.

Анализът на състоянието показва, че основната група фактори, които като причина пораждаат ефекта на неблагоприятните последици – ПТП и жертви – са поведенческите. Става дума за поведение на пътя. Открояват се ролеви модели на поведение, които рязко повишават уязвимостта и риска от ПТП, включително тежки, със съпътстващите ги неотменно жертви. По този начин се определя областта на промяна към подобрене, което трябва да бъде постигнато, за да се осигури достигане и на целения резултат – поведението на пътя на водачите на ППС. Изпълнено е необходимо условие за дължим като принцип на изпълнението на стратегията “бърз ефект на подобрене”.

Възможността да се поддържа ориентация към ясно дефиниран резултат, да се приоритизират инициативите и областите на стратегическа интервенция и принципната възможност да се постигне “бърз ефект на подобрене” създава условия за икономично, ефективно, ефикасно, целесъобразно и, разбира се, законосъобразно разходване на привлечените публични и частни ресурси.

Прилаганият стандартизиран подход на стратегиране се описва чрез слогана

SMARTER than MOST:

- **SMARTER:**

- **Specific** – Специфичност на оценката
- **Measureable** – Измеримост на достиженията
- **Attainable/Ambitious** – Достижимост, но и амбициозност на целите
- **Relevant** – Съотносимост на резултатите
- **Time-bound** – Срочност на мерките
- **Evaluate** – Оценяване (с числа) на напредъка

- **Reevaluate** – Преоценка (оценка в контекст) на фактори и резултати
- **MOST:**
 - **Mission** – Изпълнение на Мисията ...
 - **Objectives** – ... в съответствие с Целите ...
 - **Strategy** – ... определени в Стратегията ...
 - **Tactics** – ... чрез ефикасна и ефективна Тактика на действие.

Срок за изпълнение на стратегията

Стратегията за намаляване на жертвите по пътищата на Област Пазарджик 2012-2015 е разработена в изпълнение на т.2 от РМС 946/2011 г. на Министерски съвет, с което бе одобрена *Национална стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата в Република България за периода 2011-2020 година*. Срокът за изпълнение на Националната стратегия е от 9 години. Срокът за изпълнение на Стратегията е 3 години. Трикратно по-късият срок на Стратегията се обуславя от нейния характер – по същество тя представлява *стратегически план* за изпълнение на произтичащи от Националната стратегия цели, приоритизиран съобразно спецификата на ситуацията в Област Пазарджик и функционалната компетентност на органите по изпълнението, със съответстващ обхват на комплекса стратегически инициативи. Тригодишният срок за изпълнение на Стратегията осигурява първо фокус върху "бързите ефекти на подобрене" и второ, гъвкавост при разработване на последващ стратегически документ след мониторинг, анализ на стратегическото изпълнение и стратегическо планиране.

Избор на стратегически цели

По възприетия от Националната стратегия и проектиран към ситуацията в Област Пазарджик темп на намаляване на броя на ПТП и техните жертви, в края на тригодишния период на изпълнение на Стратегията 2012-2015 година следва да се постигне намаление на годишния брой на загиналите в ПТП до не повече от 20, а броят на ранените – не повече от 96. Тези две

цели са постижими. Става дума за намаляване на текущите стойности на двата показателя с ... 20%.

Намаляването с 20% на жертвите от ПТП бихме постигнали **по всеки един от начините по-долу**, а именно ако успеем:

- Да намалим с една трета жертвите на ПТП с леки автомобили
- Да намалим с една трета жертвите на ПТП през месеците юни-август и октомври-декември
- Да намалим с една трета жертвите на ПТП на територията на районите Пазарджик и Септември
- Да намалим наполовина жертвите на ПТП - пешеходци, пострадали по вина на водачи на ППС
- Да намалим наполовина жертвите на ПТП поради несъобразена скорост
- Да намалим наполовина жертвите на ПТП извън населените места в община Пазарджик
- Да намалим наполовина жертвите на ПТП от петък до неделя.

Изброените по-горе начини дават възможност за приоритизиране на стратегическата интервенция за постигане на ориентиран към резултат "бърз ефект на подобрене". Те очертават следните **три стратегически теми**:

- 1. Корекция на девиантните модели на социално поведение**
- 2. Безопасност на движение в периоди с повишен риск**
- 3. Безопасност на движение в райони с повишен риск**

Корекцията на девиантните модели на социално поведение е с целева група водачите на леки автомобили. Два са девиантите модели на поведение, които са източник на най-висок риск от тежки ПТП с жертви и следва да се корегират приоритетно:

- движение с несъобразена скорост
- игнориране на уязвимостта на пешеходците.

Безопасността на движението в периоди с повишен риск обхваща с приоритет:

- периода от годината юни-август и октомври-декември

- периода от седмицата петък-неделя
- периода от деня в часовете от 16 до 19 часа.

Безопасността на движение в райони с повишен риск обхваща с приоритет:

- територията на общините от районите на Пазарджик и Септември
- местата с повишен риск от ПТП в останалите общини.

Визия:

Повишено качество на живот в местните общности на Област Пазарджик чрез осигуряване на условия за безопасно движение

Мисия:

Инвестираме ефективно в основани на знание иновации за ефикасно управление и контрол върху безопасността на движение в местните общности на Област Пазарджик

Стратегическа цел:

До 2015 година да намалим броя на загиналите и ранените при ПТП на територията на Област Пазарджик с 20% (с една пета), сравнено с тези от 2010 година.

Тактически цели:

- Да намалим с една трета жертвите на ПТП с леки автомобили
- Да намалим с една трета жертвите на ПТП през месеците юни-август и октомври-декември
- Да намалим с една трета жертвите на ПТП на територията на районите Пазарджик и Септември
- Да намалим наполовина жертвите на ПТП - пешеходци, пострадали по вина на водачи на ППС
- Да намалим наполовина жертвите на ПТП поради несъобразена скорост

- Да намалим наполовина жертвите на ПТП извън населените места в община Пазарджик
- Да намалим наполовина жертвите на ПТП от петък до неделя
- Да намалим наполовина жертвите на ПТП от 16,00 до 19,00 часа.

IV. Формат на планиране, управление, наблюдение, оценка и контрол на стратегическото изпълнение на Стратегията

Тактиката на действие за изпълнение на стратегическата цел е представена във формат на Балансирана система от показатели за ефективност (Balanced scorecard) в Приложения 1 – 4.

Стратегическата карта на *Стратегията за намаляване на жертвите по пътищата на област Пазарджик 2012 – 2015* (Приложение 1) представя в единството им визията, мисията, четирите основни направления на разгръщане на стратегическото изпълнение по трите стратегически теми, както и техните основни опорни пунктове в присъщите им връзки.

Изпълнението на стратегията се реализира чрез комплекс интегрирани инициативи по **три стратегически теми**:

- 1. Корекция на девиантните модели на социално поведение**
- 2. Безопасност на движение в периоди с повишен риск**
- 3. Безопасност на движение в райони с повишен риск**

Всяка от трите стратегически теми е представена в избрания формат на BSc в Приложения 2 – 4. Форматът на представяне съдържа три области – Стратегическа карта (в частта и по съответната стратегическа тема), същинската Балансирана система от показатели за ефективност и План за действие.

Балансирана система от показатели за ефективност съдържа самите показатели, както и задачите (числовите им стойности), които са поставени за постигане. В този формат тактическите цели присъстват под формата на

показатели и задачи в крайното направление (BSc се изгражда "отдолу-нагоре") – Безопасност на движението в местните общности – във всяка една от трите стратегически теми.

Планът за действие съдържа комплекса от интегрирани стратегически инициативи и бюджета, предвиден за реализацията им.

Методът на стратегическо изпълнение в доктрината на системата за управление на стратегическото изпълнение BSc разчита на т.нар. "каскадно спускане". При него стратегическото изпълнение се реализира чрез разпределяне на инициативите според спецификата на стратегическите подразделения, на които чрез планове се възлагат конкретни задачи. В конкретиката на *Стратегията за намаляване на жертвите по пътищата на област Пазарджик 2012 – 2015* това са Областна администрация Пазарджик, общинските администрации на 11-те общини на Област с административен център град Пазарджик, както и териториалните звена на централните администрации на изпълнителната власт в областта с компетентности в различните аспекти на контрола и управлението на безопасността на движение в местните и общности. Те, заедно с привлечените към изпълнението и структури на гражданското общество – НПО, организации на работодатели, синдикати и съсловия – взаимодействат под ръководството на органите за управление, наблюдение, оценка и контрол на стратегическото изпълнение.

Стратегическото изпълнение на *Стратегията за намаляване на жертвите по пътищата на област Пазарджик 2012 – 2015* се опосредствава чрез изпълнение на съответстващото и съдържание на дължимите по силата на нормативните разпоредби на §1а, ал.1 от ДР на ЗДП общински програми. В тази връзка, общинските програми подлежат на актуализация след приемането на Стратегията.

V. Мониторинг на стратегическото изпълнение

Органи за управление, наблюдение, оценка и контрол на стратегическото изпълнение на Стратегията са:

- Създадената към Министерския съвет "Държавно-обществена консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата" (ДОККПБДП), която координира действията на държавните органи и обществеността във връзка с проблемите на безопасността на движението по пътищата, съгласува областната и общинските стратегия, планове и програми;
- Областната комисия за безопасност на движението по пътищата (ОКБДП), която приема и предлага на Областния управител за утвърждаване *Стратегията за намаляване на жертвите по пътищата на област Пазарджик 2012 – 2015* и координира и контролира проблемите по безопасността на движението в областта, изготвя ежегоден доклад за състоянието на безопасността на движението и приемат мерки за нейното подобряване;
- Общинските комисии за безопасност на движението по пътищата (ОбКБДП) в 11-те общини на областта, които координират и контролират проблемите по безопасността на движението в съответните общини, изготвят ежегоден доклад за състоянието на безопасността на движението и приемат мерки за нейното подобряване.

VI. Оценка на Стратегията. Актуализация.

Оценката на *Стратегията за намаляване на жертвите по пътищата на област Пазарджик 2012 – 2015* се извършва въз основа на ежегодния доклад на ОКБДП, изготвен с отчитане на констатациите и изводите от ежегодните доклади на ОбКБДП. Оценката на Стратегията може да съдържа мерки за подобряване на стратегическото и изпълнение, както и препоръка за актуализация. Актуализацията на Стратегията се извършва при необходимост чрез приет и утвърден по реда на приемане и утвърждаване на Стратегията Актуализиран документ. Актуализираният документ съдържа всички

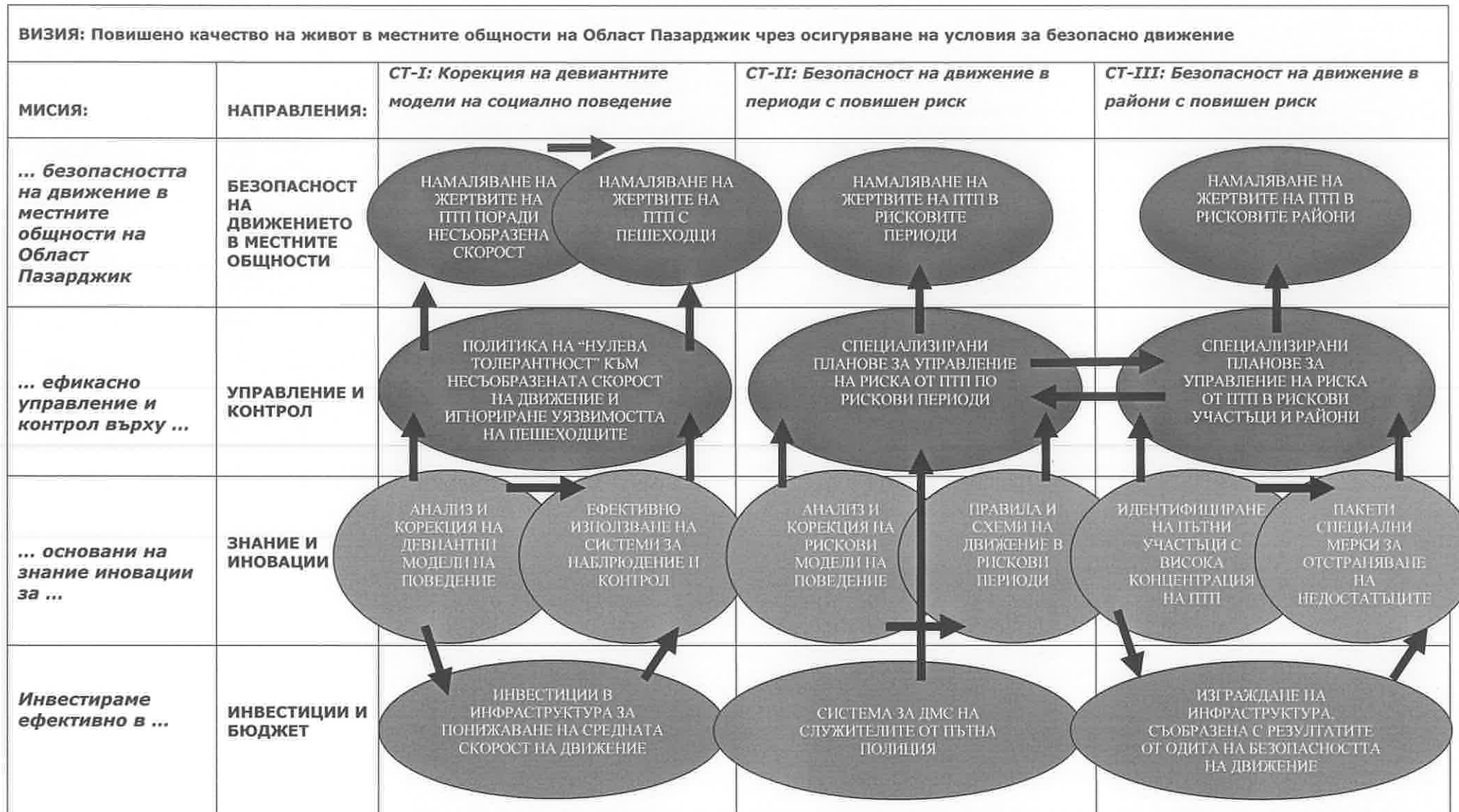
необходими изменения и допълнения на Стратегията, както и сроковете за съответстващата промяна в плановете за изпълнението и.

Изпълнението на Стратегията се отчита чрез Окончателен доклад за стратегическото изпълнение, който се съставя въз основа на междинните, годишни, доклади. Окончателният доклад съдържа анализ на изпълнението, анализ на състоянието в резултат на изпълнението – постигнати ефекти и въздействия в местните общности на област Пазарджик – а така също и препоръка за съдържание и формат на Стратегията за следващия период на изпълнение. Въз основа на приетия и утвърден Окончателен доклад за стратегическото изпълнение се възлага и пристъпва към разработване на нова Стратегия за намаляване на жертвите по пътищата на област Пазарджик (планов период 2015 – 2018).

Приложения

СТРАТЕГИЯ ЗА НАМАЛЯВАНЕ НА ЖЕРТВИТЕ ПО ПЪТИЩАТА НА ОБЛАСТ ПАЗАРДЖИК 2012-2015

СТРАТЕГИЧЕСКА КАРТА



СТРАТЕГИЯ ЗА НАМАЛЯВАНЕ НА ЖЕРТВИТЕ ПО ПЪТИЩАТА НА ОБЛАСТ ПАЗАРДЖИК 2012-2015

СТРАТЕГИЧЕСКА ТЕМА I: КОРЕКЦИЯ НА ДЕВИАНТНИТЕ МОДЕЛИ НА СОЦИАЛНО ПОВЕДЕНИЕ

СТРАТЕГИЧЕСКА КАРТА	БАЛАНСИРАНА СИСТЕМА ОТ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ		ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ	
	ПОКАЗАТЕЛИ	ЗАДАЧИ	ИНИЦИАТИВИ	БЮДЖЕТ
<ul style="list-style-type: none"> Намаляване на жертвите на ПТП поради несъобразена скорост Намаляване на жертвите на ПТП с пешеходци 	<ul style="list-style-type: none"> Брой на жертвите на ПТП поради несъобразена скорост Брой на жертвите на ПТП – пешеходци Брой на жертвите на ПТП с леки автомобили 	<p>-50%</p> <p>-50%</p> <p>-33%</p>	<ul style="list-style-type: none"> Създаване на система за мониторинг и управление на стратегическото изпълнение в подкрепа на Стратегията Оценка на изпълнението на Стратегията според метриката на подобрене Актуализация на Стратегията в съответствие със състоянието на безопасността на движение в областта 	
<p>Политика на "нулева толерантност" към :</p> <ul style="list-style-type: none"> несъобразената скорост на движение игнориране уязвимостта на пешеходците 	<ul style="list-style-type: none"> Брой санкционирани лица Общ размер на санкциите Брой местни инициативи Брой заседания на ОБКБДП и ОКБДП Брой общински планове 	<p>*</p> <p>*</p> <p>100</p> <p>12(4)</p> <p>годишно</p> <p>11</p>	<ul style="list-style-type: none"> Отговорност на нарушителите с пълната строгост на закона Информирание и обществено порицание в местната общност Играждане на отношение на нетърпимост към нарушенията Активизиране на дейността на ОКБДП и ОБКБДП в областта Разработване на общински планове БДП с раздели за превенция и противодействие на движението с несъобразена скорост 	
<ul style="list-style-type: none"> Анализ и корекция на девиантни модели на социално поведение Ефективно използване на системите и средствата за наблюдение и контрол 	<ul style="list-style-type: none"> Брой анализи с мерки за корекция на девиантни модели Брой модели за гъвкаво използване на системи и средства за наблюдение и контрол на трафика в областта 	<p>2</p> <p>1(11)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Възлагане на поведенчески анализ на девиантните модели на социално поведение на ИП на МВР или друг екип учени Създаване на модел за гъвкаво използване на системите и средствата за наблюдение и контрол на трафика в областта Внедряване на иновации с използване на най-добрите европейски и световни практики 	
<ul style="list-style-type: none"> Инвестиции в инфраструктура за понижаване на средната скорост на движение 	<ul style="list-style-type: none"> Средна скорост на движение Размер на инвестициите в инфраструктура за понижаване на средната скорост на движение Брой на създадените ПЧП в областта 	<p>-5 км/ч</p> <p>*</p> <p>25</p>	<ul style="list-style-type: none"> Закупуване на системи за видео наблюдение и контрол, включително мобилни за нуждите на Пътна полиция Инвестиции в инфраструктура за понижаване на средната скорост на движение чрез създаване на ПЧП 	

СТРАТЕГИЯ ЗА НАМАЛЯВАНЕ НА ЖЕРТВИТЕ ПО ПЪТИЩАТА НА ОБЛАСТ ПАЗАРДЖИК 2012-2015

СТРАТЕГИЧЕСКА ТЕМА II: БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕ В ПЕРИОДИ С ПОВИШЕН РИСК

СТРАТЕГИЧЕСКА КАРТА	БАЛАНСИРАНА СИСТЕМА ОТ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ		ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ	
	ПОКАЗАТЕЛИ	ЗАДАЧИ	ИНИЦИАТИВИ	БЮДЖЕТ
<ul style="list-style-type: none"> Намаляване на жертвите на ПТП в рисковите периоди 	<ul style="list-style-type: none"> Брой на жертвите на ПТП в периода юни – август Брой на жертвите на ПТП в периода октомври - декември Брой на жертвите на ПТП в периода петък-неделя Брой на жертвите на ПТП в периода от 16,00 до 19,00 часа 	<ul style="list-style-type: none"> - 33% - 33% - 50% - 50% 	<ul style="list-style-type: none"> Изграждане система за наблюдение на трафика и оценка на риска от ПТП в рисковите периоди Изготвяне на последващи анализи за ПТП в рисковия период с препоръки за подобряване на изпълнението на плановете, правилата и схемите за движение (през месеците септември и януари) Изготвяне на тримесечни анализи за ПТП в рисковите периоди на деня и седмицата с препоръки за подобряване на изпълнението на плановете, правилата и схемите за движение 	<ul style="list-style-type: none"> *
<ul style="list-style-type: none"> Специализирани планове за управление на риска от ПТП по рискови периоди 	<ul style="list-style-type: none"> Брой специализирани планове за управление на риска в периода юни – август Брой специализирани планове за управление на риска в периода октомври – декември Брой специализирани планове за управление на риска в периода петък - неделя 	<ul style="list-style-type: none"> 1(11) 1(11) 1(11) 	<ul style="list-style-type: none"> Разработване на специализирани планове за управление на риска от ПТП по рискови периоди Създаване на система за ранно предупреждение, превенция и противодействие на рисково поведение в периодите с повишен риск от ПТП Провеждане на медийни разяснителни кампании относно рисковото поведение в периодите с повишен риск от ПТП 	<ul style="list-style-type: none"> *
<ul style="list-style-type: none"> Анализ и корекция на рискови модели на поведение Правила и схеми на движение в рискови периоди 	<ul style="list-style-type: none"> Брой анализи с мерки за корекция на девиантни модели на рисково поведение Брой разработени правила и схеми на движение в рискови периоди 	<ul style="list-style-type: none"> 4 4(44) 	<ul style="list-style-type: none"> Възлагане на поведенчески анализ на рисковите модели на поведение и мерките за превенция и противодействие на ИП на МВР или друг екип учени Създаване на модел за гъвкаво използване на системите и средствата за наблюдение и контрол в рисковите периоди Проучване и внедряване на иновации с използване на най-добрите европейски и световни практики 	<ul style="list-style-type: none"> *
<ul style="list-style-type: none"> Система за ДМС на служителите от Пътна полиция 	<ul style="list-style-type: none"> Брой разработени системи за ДМС на служители от Пътна полиция Брой служители от Пътна полиция с ДМС Общ размер на привлечените средства за ДМС на служители от Пътна полиция 	<ul style="list-style-type: none"> 1(5) * * 	<ul style="list-style-type: none"> ПЧП с организации и фирми в областта на транспорта и туризма за подкрепа на органите на Пътна полиция и местните администрации в осигуряване на безопасността на движение в рисковите периоди ПЧП с организации на работодателите и синдикатите за подкрепа на органите на Пътна полиция при осигуряване на безопасността на движение в рисковите периоди Развитие за системите за атестация на служителите от Пътна полиция 	<ul style="list-style-type: none"> *

СТРАТЕГИЯ ЗА НАМАЛЯВАНЕ НА ЖЕРТВИТЕ ПО ПЪТИЩАТА НА ОБЛАСТ ПАЗАРДЖИК 2012-2015

СТРАТЕГИЧЕСКА ТЕМА III: БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕ В РАЙОНИ С ПОВИШЕН РИСК

СТРАТЕГИЧЕСКА КАРТА	БАЛАНСИРАНА СИСТЕМА ОТ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ		ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ	
	ПОКАЗАТЕЛИ	ЗАДАЧИ	ИНИЦИАТИВИ	БЮДЖЕТ
<ul style="list-style-type: none"> Намаляване на жертвите в рисковите райони 	<ul style="list-style-type: none"> Брой на жертвите на ПТП извън населените места на община Пазарджик Брой на жертвите на ПТП на територията на районите Пазарджик и Септември 	<ul style="list-style-type: none"> - 50% - 33% 	<ul style="list-style-type: none"> Създаване на интерактивна среда – ГИС (карта) на ПТП по местонахождение и тежест (жертви) Мониторинг на ПТП на всяко тримесечие по рискови райони 	
<ul style="list-style-type: none"> Специализирани планове за управление на риска от ПТП в рисковите участъци и райони 	<ul style="list-style-type: none"> Брой на специални планове за управление на риска и превенция на ПТП със сили и средства на Пътна полиция в рискови пътни участъци 	<ul style="list-style-type: none"> 33 	<ul style="list-style-type: none"> Изготвяне на специални планове за контрол на трафика и управление на риска от ПТП със сили и средства на Пътна полиция, особено и в т.ч.: <ul style="list-style-type: none"> За Община Пазарджик За (общините в) райони Пазарджик и Септември 	
<ul style="list-style-type: none"> Идентифициране на участъците с висока концентрация на ПТП Пакети от специални мерки за отстраняване на недостатъците 	<ul style="list-style-type: none"> Брой идентифицирани пътни участъци с висока концентрация на ПТП Брой пакети от специализирани мерки за отстраняване на недостатъците 	<ul style="list-style-type: none"> 50 50 	<ul style="list-style-type: none"> Преглед и идентификация на пътни участъци с висока концентрация на ПТП (Директива 2008/96/ЕО) Създаване на пакети от специални мерки за отстраняване на недостатъците (Приложение III към Директива 2008/96/ЕО) 	
<ul style="list-style-type: none"> Изграждане на инфраструктура, съобразена с резултатите от одита на безопасността на движение 	<ul style="list-style-type: none"> Брой на проведените одити на безопасността на движение в райони с повишен риск Брой реализирани инвестиционни инициативи съгласно предписанията на одита на безопасността на движение Общ размер на инвестициите в инфраструктура в резултат на одит на безопасността на движение 	<ul style="list-style-type: none"> * * * 	<ul style="list-style-type: none"> Възлагане на одити на безопасността на движение в райони с повишен риск, съгласно Наредба РД 02-20-14/2011 Инвестиционни инициативи в инфраструктура за отстраняване на недостатъците в съответствие с резултати от одит на безопасността на движение ПЧП за корекция на инфраструктурата в съответствие с резултати от одит на безопасността на движение 	