



ДОКЛАД

2020  
2021

Състояние на  
безопасността  
на движението по  
пътищата в Република  
България и изпълнение  
на Националната  
стратегия за БДП  
2021-2030

# СЪДЪРЖАНИЕ

---

Списък на съкращенията

Източници на информация

1/ Въведение

2/ Политиката по БДП между два планови периода

3/ Пътнотранспортен травматизъм – акценти

4/ Изпълнение на Националната стратегия за БДП и плановете за действие

5/ Констатации и изводи

6/ SWOT анализ на политиката по БДП

7/ Пътна карта за спешни действия

8/ Заключение

## ПРИЛОЖЕНИЯ:

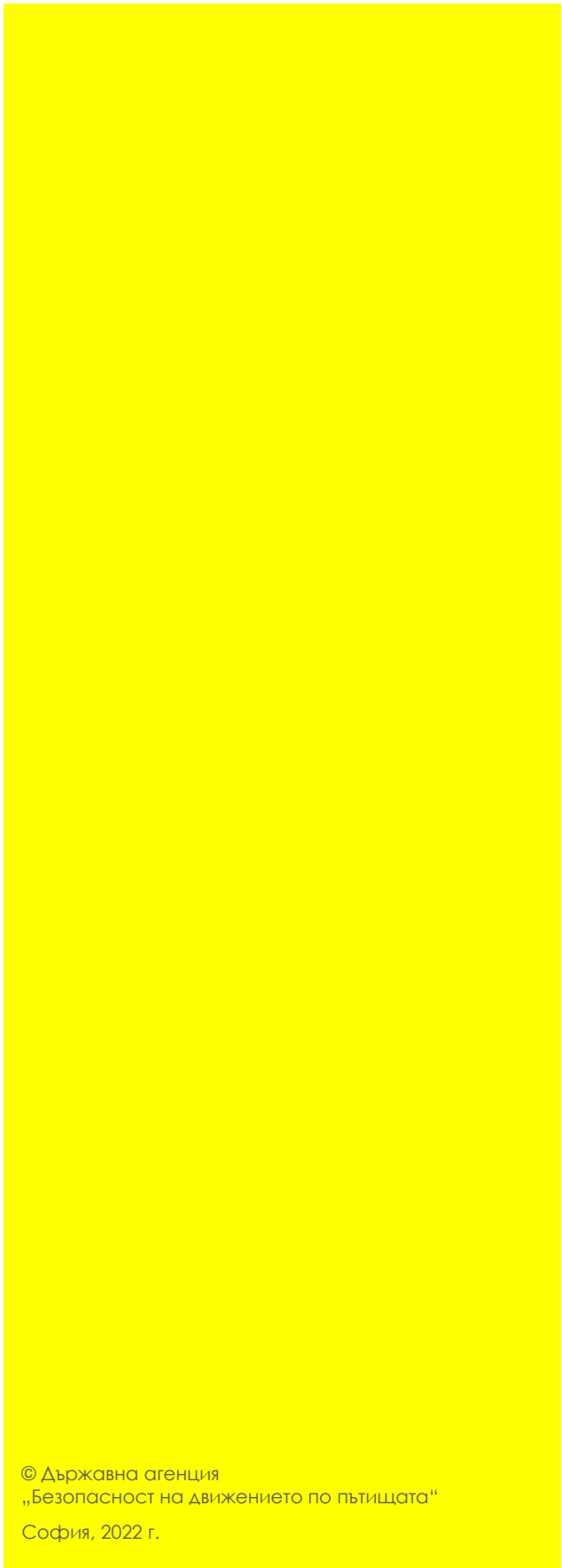
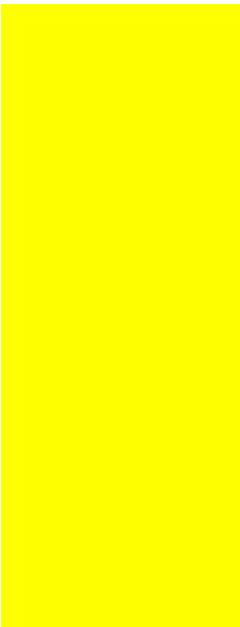
1/ Доклад за пътнотранспортната обстановка през 2020/2021 г.

2/ Доклад за изпълнение на План за действие 2020/2021 г.

# СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА

---

<b>АИС</b>	Автоматизирана информационна система
<b>АПИ</b>	Агенция „Пътна инфраструктура“
<b>БДП</b>	Безопасност на движението по пътищата
<b>ГДГП</b>	Главна дирекция „Гранична полиция“
<b>ГДНП</b>	Главна дирекция „Национална полиция“
<b>ГКПП</b>	Граничен контролно-пропускателен пункт
<b>ГПОД</b>	Генерален план за организация на движението
<b>ГФ</b>	Гаранционен фонд
<b>ДАБДП</b>	Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“
<b>ДОККПБДП</b>	Държавно-обществена консултативна комисия по проблемите на БДП
<b>ЕК</b>	Европейска комисия
<b>ЕСС</b>	Единна спасителна система
<b>ЕС</b>	Европейски съюз
<b>ЕСТБ</b>	Европейски съвет за транспортна безопасност
<b>ЗАП</b>	Закон за автомобилните превози
<b>ЗДвП</b>	Закон за движението по пътищата
<b>ЗП</b>	Закон за пътищата
<b>ИААА</b>	Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“
<b>ИИС</b>	Интегрирана информационна система
<b>МВР</b>	Министерство на вътрешните работи
<b>МЕУ</b>	Министерство на електронното управление
<b>МОН</b>	Министерство на образованието и науката
<b>МРРБ</b>	Министерство на регионалното развитие и благоустройството
<b>МС</b>	Министерски съвет
<b>МТС</b>	Министерство на транспорта и съобщенията
<b>МТСП</b>	Министерство на труда и социалната политика
<b>МПС</b>	Моторно превозно средство
<b>НАП</b>	Национална агенция за приходите
<b>НИМХ</b>	Национален институт по метеорология и хидрология
<b>НКЦ</b>	Национален координационен център
<b>ОДМВР</b>	Областна дирекция на Министерство на вътрешните работи
<b>ОбщКБДП</b>	Общински комисии по безопасност на движението по пътищата
<b>ОКБДП</b>	Областни комисии по безопасност на движението по пътищата
<b>ООН</b>	Организация на обединените нации
<b>ОП</b>	Оперативна програма
<b>ОПУ</b>	Областно пътно управление
<b>ОПУМ</b>	Общинска пътна и улична мрежа
<b>ППС</b>	Пътно превозно средство
<b>ПТП</b>	Пътнотранспортно произшествие
<b>РДПБЗН</b>	Регионална дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“
<b>СЗО</b>	Световна здравна организация
<b>СМР</b>	Строително-монтажни работи
<b>ССНАО</b>	Съвет за сътрудничество с научната и академичната общност
<b>УКПП</b>	Участък с концентрация на пътнотранспортни произшествия



© Държавна агенция  
„Безопасност на движението по пътищата“  
София, 2022 г.

## ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ

---

Световна здравна организация  
Организация на обединените нации  
Европейска комисия, Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“  
Европейски съвет за транспортна безопасност  
Европейско законодателство  
Евростат  
Национално законодателство  
Решение №16 на МС от 17 януари 2019 г.  
Решение №776 на МС от 19 декември 2019 г.  
Решение №775 на МС от 26 октомври 2019 г.  
Устройствен правилник на ДАБДП  
Национална стратегия за БДП в Република България 2011-2020 г.  
Национална стратегия за БДП в Република България 2021-2030 г. и План за действие  
Секторни стратегии и планове за действие за БДП  
Годишни секторни доклади по плановете за действие за 2020 г. и 2021 г.  
Годишни доклади и план-програми на областните комисии по БДП  
Заседания на ДОККПБДП  
Заседания на ОКБДП  
Заседания на ССНАО  
Национален статистически институт  
Бази данни и информационни масиви на институциите:  
АПИ: Система за преброяване на трафика  
АПИ: Информационен бюлетин „Пътна обстановка“  
ГФ: Информация за прекратените регистрации на ППС и за броя ПТП с двустранни протоколи  
ИААА: Информационни масиви за извършени технически прегледи и положени изпити  
ИААА: Анализ на ПТП с участие на нови водачи на ППС  
МВР: АИС „Пътна полиция“ за ПТП с пострадали със статус „приключен“  
МВР: АИС „Административнонаказателна дейност“  
МВР: АИС „Граничен контрол“  
МВР: АИС „КАТ – Регистрация на ППС и собствениците им“  
МВР: Данни за УКПТП  
НИМХ: Месечен хидрометеорологичен бюлетин (публичен доклад с открит достъп)  
<https://www.mapex.bg/Page/produkti-geoprostranstveni-bazi-danni>

**Този доклад е изготвен на основание чл. 164в, ал. 1, т. 10 от Закона за движението по пътищата.**

Документът цели да представи състоянието на БДП за изминалите 2020 и 2021 г., с акцент върху глобалния, европейския и националния контекст на оперативната среда, тенденциите в пътнотранспортната обстановка в страната, напредъка в изпълнението на Националната стратегия за БДП, силните и слабите страни, възможностите и ограниченията, констатациите и изводите, както и пътна карта за спешни действия, които обуславят и определят специфичните проявления на тази сравнително нова за страната приоритетна политика. Докладът следва да послужи като отправна точка за катализиране на онези управленски процеси в държавата, които в максимална степен и по най-бърз начин са в състояние да допринесат за постигане на определените в областта на БДП национални цели.



# 1 / ВЪВЕДЕНИЕ

За намаляване жертвите на пътя се полагат значителни усилия – на световно, европейско и национално ниво държавите декларират все по-амбициозни ангажименти, а темата за БДП е сред основните политически приоритети.

**2020 г. отбеляза важни развития в областта на БДП:** Третата глобална министерска конференция по БДП, състояла се в Стокхолм, Швеция, поставя проблема в политическия дневен ред на най-високо ниво. Приетата Стокхолмска декларация става ключов маркер в усилията за намаляване на пътнотранспортния травматизъм, призовавайки към по-широко прилагане на подхода „безопасна система“. Резолюция A/RES 74/299 „Подобряване на глобалната пътна безопасност“ на Генералната асамблея на ООН ангажира международната общност да намали броя на смъртните случаи по пътищата с 50% до 2030 г., каквато е целта и на рамковата политика на ЕС в областта. Стратегията на ЕК за устойчива и интелигентна мобилност, и Планът за действие към нея поставят фокус върху фундаменталната трансформация на транспортния сектор в посока неговата безопасност.

В национален план Република България полага значителни усилия за разработване на рамкова политика по БДП за плановия период 2021-2030 г., която да обезпечи визията, целите и действията на общодържавните усилия за опазване на човешките живот и здраве на пътя. С приемането на Национална стратегия за БДП 2021-2030 г. и първия План за действие към нея за периода 2021-2023 г. страната ни полага основите на реформаторски и концептуално нов подход в управлението на БДП, който интегрира основните системни фактори с определящо влияние. Приемайки визията за безопасна универсална мобилност, България се ангажира да работи в дългосрочен план за постигане на визия нула загинали и тежко ранени в резултат на ПТП.

**2021 г. е първата от новия планов период,** в която общодържавните усилия в подкрепа на БДП се планират в контекста на новата стратегическа рамка. Цялостният подход към разбиране на темата предполага, че всяка мярка за въздействие следва да се прилага в условията на конструктивен обществен дебат, така че да е осъзната, припозната и осъществима в контекста на държавния апарат, академичното познание, изследователската и приложната наука, неправителствената дейност, училището, работното място и семейството. С новите промени в Закона за пътищата от март 2021 г. се определя, че безопасност на движението по пътищата е състояние на системата човек – превозно средство – път – среда, при което може да бъде предотвратено възникването на пътнотранспортни произшествия и да бъдат ограничени последиците от вече настъпили пътни инциденти.

За постигането му през 2021 г. се планират мерки за въздействие чрез всеобхватен, превантивен и последователен подход, като ДАБДП координира процеса по планово прилагане в областите: развитие на щадяща пътна инфраструктура; формиране на отговорно поведение на участниците в движението; осъществяване на ефективен контрол и превенция на нарушенията; техническа изправност и безопасност на превозните средства; адекватни и своевременни последващи действия от страна на съставните части на Единната спасителна система.

# 23 СЕКУНДИ

По данни на СЗО това е времето, за което в световен мащаб губим човешки живот вследствие от настъпило ПТП. Инцидентите на пътя са причина номер едно за смъртност сред деца и младежи. Годишно ПТП причиняват загуба на почти 393 хил. водачи на превозни средства и пътници, над 379 хил. мотоциклетисти и над 311 хил. пешеходци. Други над 50 милиона души са ранени. Развиващите се икономики отчитат по-високи нива на наранявания по пътищата, като 93% от смъртните случаи са в страни с ниски и средни доходи.



В допълнение към човешката трагедия, причинена от последствията от ПТП, инцидентите носят непосилна икономическа тежест за жертвите и техните семейства, както и за националните икономики, като причиняват загуби в размер на около 3% от годишния им брутен вътрешен продукт. Въпреки усилията в цял свят, травматизмът на пътя в глобален мащаб продължава да расте. Редица държави отбелязват успех в намаляването на загиналите, но напредъкът варира значително. Повече от пет десетилетия след приемането на първата резолюция на СЗО WHA19.36/1966, с която организацията приема изследването на БДП за свой приоритет, загубата на човешки живот и здраве на пътя остава **един от най-сериозните глобални здравни проблеми.**



# 10 факта за БДП

- 1/ **Пешеходците, велосипедистите и водачите** на дву- и триколесни моторни превозни средства и техните пътници са уязвими участници в движението и представляват половината от всички смъртни случаи по пътищата в света.
- 2/ **С увеличаване на скоростта на движение** нарастват рискът от пътен инцидент и тежестта на последствията от него. Пешеходецът, ударен от автомобил, който се движи със скорост 65 км/ч, е изложен на над 4 пъти по-голям риск от смърт, отколкото ако скоростта е 50 км/ч. За всеки 1% увеличение на средната скорост рискът от фатална катастрофа се увеличава с 4%.
- 3/ **Употребата на алкохол и шофирането** значително увеличават риска от инцидент. Само 45 държави имат национално законодателство, което третира управлението на превозно средство в нетрезво състояние и отговаря на най-добрите практики.
- 4/ **Носенето на предпазна каска** може да намали риска от смърт с 42%, а от тежки наранявания със 70%. Само 44 държави, представляващи 17% от световното население, имат нормативни изисквания за мотоциклетни каски, гарантирайки, че законът се прилага съгласно приетите стандарти както за водачите, така и за пътниците.
- 5/ **Правилното поставяне на безопасителен колан** намалява риска от наранявания и смъртни случаи сред пътниците на предните седалки с 45-50% и сред пътниците на задните седалки с 25-75%. 105 държави, представляващи 71% от световното население, имат регламентация за предпазните колани, която обхваща пътниците на предните и задните седалки, в съответствие с най-добрите практики.
- 6/ **Използването на мобилни устройства по време на шофиране и разсейването** увеличават риска от пътен инцидент 4 пъти, а изпращането на текстови съобщения – 23 пъти. Докато използва телефон например, времето за реакция на водача е 50% по-дълго, отколкото ако концентрацията не е нарушена.
- 7/ **Детските безопасителни системи** намаляват риска от смърт с поне 60%, особено за деца под 4 години. За деца на възраст 8-12 години системите могат да намалят риска от нараняване с 19% в сравнение с използването само на безопасителен колан.

8/ **Животът може да бъде спасен с навременна помощ** на място, бързо транспортиране до медицинско заведение и подходяща рехабилитация. Свидетелите на ПТП могат да помогнат за спасяването на човешки животи като активират системата за спешна помощ и извършват спасителни действия, докато пристигнат професионалните екипи.

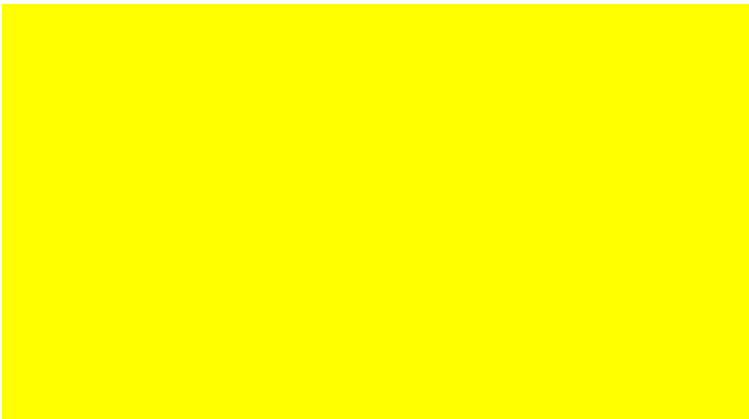
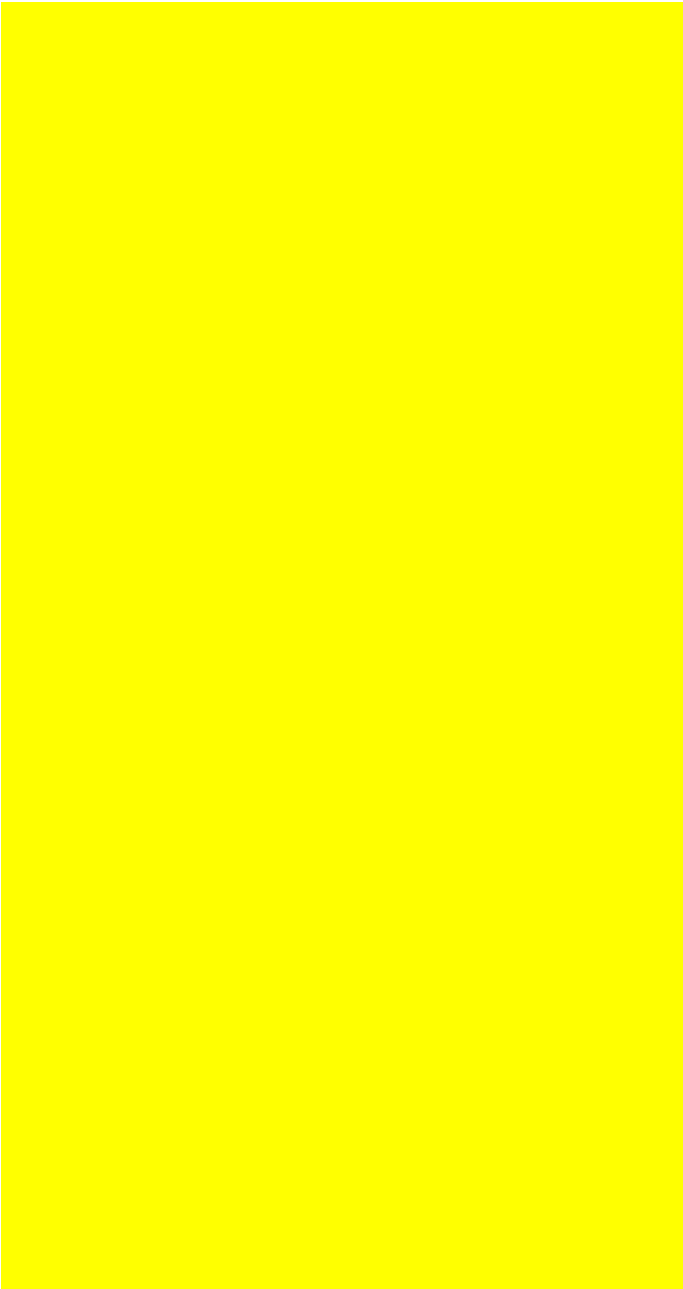
9/ **Безопасността на превозните средства** играе решаваща роля както за предотвратяване на пътни инциденти, така и за намаляване на тежките наранявания. Световният форум на ООН за хармонизиране на правилата за превозни средства препоръчва 7 стандарта и системи за асистенция и безопасност на превозните средства, включително електронен контрол на стабилността, предпазване от челен и страничен удар, и защита за пешеходци.

10/ **Пътищата следва да функционират** с оглед безопасността на всички участници в движението. Това означава да се осигури разпознаваемост и предвидимост на трасето на пътя през цялото денонощие за всички участници в движението, при всякакви метеорологични условия, и включва правилна и навременна сигнализация на пътя съобразно техническите характеристики на трасето, и подходящи съоръжения за пешеходци, велосипедисти и мотоциклетисти. Пешеходните пътеки, велоалеите, безопасните места за пресичане и мерките за успокояване на движението са от решаващо значение за намаляване на риска от нараняване сред тези категории участници.

Управлението на БДП изисква целенасочено и едновременно въздействие върху множество направления от обществени отношения, прилагайки мерки в широк спектър от области за въздействие.



# 2/МЕЖДУ ДВА ПЛАНОВИ ПЕРИОДА



# В ОБЩЕСТВЕНИЯ ФОКУС

През последните десетилетия глобалните усилия за предотвратяване на наранявания и смърт по пътищата придобиват ново измерение в общите платформи за международно развитие. Пътнотранспортният травматизъм е една от водещите причини за смъртност, с все по-голяма тежест на фона на други заболявания, поради което е поставен във фокуса на всички дискусии, посветени на глобалното обществено здраве:

## № ЗАБОЛЯВАНЕ/НАРАНЯВАНЕ ПРЕЗ 2004 г.

- 1 Ишемична болест на сърцето
- 2 Мозъчно-съдови заболявания
- 3 Инфекции на долни дихателни пътища
- 4 Хронични белодробни заболявания
- 5 Обезводняване
- 6 ХИВ/СПИН
- 7 Туберкулоза
- 8 Рак на белите дробове
- 9 **Наранявания от ПТП**
- 10 Недоносване на плода

## № ЗАБОЛЯВАНЕ/НАРАНЯВАНЕ, ОЧАКВАНИ ПРЕЗ 2030 г.

- 1 Ишемична болест на сърцето
- 2 Мозъчно-съдови заболявания
- 3 Хронични белодробни заболявания
- 4 Инфекции на долни дихателни пътища
- 5 **Наранявания от ПТП**
- 6 Рак на белите дробове
- 7 Диабет
- 8 Хипертония
- 9 Рак на стомаха
- 10 ХИВ/СПИН

В продължение на много години пътните инциденти са признати от ООН като сериозно предизвикателство пред постигане целите за здраве и развитие. През последното десетилетие този проблем придобива много по-широки измерения, като първата Глобална министерска конференция по пътна безопасност през ноември 2009 г. обявява 2011-2020 г. за десетилетие на действие за БДП. Подготвеният Глобален план за периода 2011-2020 г. цели да насочи усилията на всички нива за намаляване на смъртните случаи по пътищата, като спаси 5 милиона живота, предотврати 50 милиона тежки наранявания и спести на глобалната икономика разходването на 5 трилиона щатски долара. Новият Глобален план 2021-2030 г. бележи продължаващите усилия за гарантиране на по-безопасна мобилност. Разработен от СЗО и регионалните комисии на ООН, в сътрудничество с над 140 партньори, планът очертава подход, който привежда в действие резолюцията на Общото събрание на ООН A/RES/74/299 относно глобалната безопасност на пътя.

През 2010 г. България формулира визията за БДП 2011-2020 г. „безопасността на движението е право и отговорност на всички“, като поставя цел за намаляване на последствията от ПТП към 2020 г. спрямо 2010 г.: 50% на загиналите и 20% на тежко ранените.

За периода 2011-2019 г. от изпълнението на Стратегия 2011-2020 г. се полагат усилия в посока утвърждаване на тази приоритетна политика. Анализът разкрива както постигнатите резултати, така и слабостите, изискващи последващи мерки, за да се защити еднозначно декларираният политически ангажимент.

Въпреки адекватността на съдържателните послания на Стратегията и редицата предприети мерки, в цялост липсват системност, всеобхватност и интегрираност на изпълнената от отделните отговорни институции политика, която да произтича от единна управленска рамка.

Основен извод, който може да се направи по отношение изминалото десетилетие, е, че политиката по БДП не е планово осигурена, поради което целите и дейностите често остават формални.

За периода 2011-2020 г. не са разработени единни планове за действие с конкретни мерки, срокове, показатели и отговорни институции.

Не са налице инструменти за наблюдение, измерване и контрол на изпълнението. Оттук следва и липсата на единна система за докладване и оценка.

До 2019 г. не е била обособена специализирана администрация, която приоритетно да ръководи и контролира изпълнението на държавната политика по БДП. Така страната не е била в състояние да определи и приложи мерките, които работят с най-висока ефективност.

Законодателната рамка в областта създава условия за фрагментарност на действията на отделните ведомства.

За периода 2011-2019 г. данните за ПТП със загинали и тежко ранени показват променливи стойности, като намалението не протича с очакваната динамика.

Със създаването на ДАБДП през 2019 г. се налага цялостно преосмисляне на политиката за въздействие върху БДП, така че тя да се разгърне в нова концепция, предполагаща реформа.

Една от първите задачи на ДАБДП е разработването на аналитичен доклад за състоянието на БДП в Република България към 2019 г. като основополагаща стъпка в процеса на оптимизиране изпълнението на държавната политика в областта.

Приет с Решение № 776 от 19.12.2019 г. на МС, докладът за състоянието на БДП служи като основа за новия планов период на националната рамка за БДП, представяйки анализ на стратегическите политики, статистика и тенденции, влияещи фактори и основни области, които да послужат като отправна точка за първоначално въздействие.

Управлението на БДП изисква регулационна рамка – законодателна и стратегическа, която осигурява трайно уреждане на обществените отношения, координация, плановост, отчетност, сътрудничество, ресурсна обезпеченост, конкретни цели, измерими показатели за ефективност и стриктна система за наблюдение и оценка.

Предвид всеобхватния характер на проблематиката, се изисква силна политическа воля, ясно лидерство на процесите и ефективна координация на действията на институции, гражданско общество, бизнес, научни и академични среди за осигуряване на механизми за планиране, финансиране, изпълнение и контрол на всички предприемани мерки.

Ето защо към доклада за състоянието на БДП към 2019 г., макар за последната година от планов период 2011-2020 г., се разработва и приема първият План за действие за 2020 г., който включва комплекс от мерки в направленията: регулационна рамка; поведение на участниците в движението по пътищата; контролна дейност; пътна инфраструктура; автомобилен парк; и спасителна реакция. Документът предвижда 137 конкретни мерки за подобряване на БДП през 2020 г., очаквани резултати и отговорни институции. Планът отразява разбирането, че въздействието върху определящите БДП елементи не би могло да бъде ефективно, ако към тях се подхожда фрагментарно. По тази причина мерките обхващат основните системни фактори с отношение към безопасността.

Предвид това, че през 2019 г. ЕК обяви нова цел за намаляване наполовина на смъртните случаи и тежките наранявания по пътищата до 2030 г. в сравнение с 2020 г., за изпълнение на тази нова общоевропейска цел националната политика на Република България в областта на БДП изисква ангажирането на все по-голям обществен ресурс за ефективно противодействие на пътния травматизъм. В този контекст през 2020 г. целенасочените усилия на държавата са обединени за подготовката на новата стратегическа рамка на политиката по БДП за десетилетието 2021-2030 г.

С Решение № 775 от 26 октомври 2020 г. на МС се приема Националната стратегия за БДП в Република България за периода 2021-2030 г., както и първият План за действие към нея 2021-2023 г.

Документите се разработват от ДАБДП, в сътрудничество с МВР, МРРБ/АПИ, МТС/ИААА, МОН, МЗ и други партньори в ДОККПБДП, и консултирани с ОКБДП и ССНАО.

Процесът на подготовка на Стратегията и Плана за действие протича като продължителен, сложен и многоаспектен. В него взимат участие голям брой представители на институции и организации, което допринася за консенсусния характер на стратегическата и планова рамка, подготвена в условията на партньорски дебат. Документите се основават на разбирането, че влиянието на всички фактори за настъпване на ПТП е комплексно и се подлага на системен анализ, както и че въздействието на тези фактори в голяма част може да бъде управлявано с всички възможни инструменти на съвременната правова държава.

# 2021-2030

към безопасна  
универсална  
мобилност

В основата на Стратегията стои амбициозна визия за безопасност на движението по пътищата „безопасна универсална мобилност“, подкрепена от предизвикателни 10-годишни цели и 8 показатели за изпълнение, в посока намаляване наполовина на годишния брой загинали и тежко ранени към 2030 г.

Пътят към тази визия изисква значителни усилия за обезпечаване на толерантни към човешките грешки пътища, ефективна регулация и контрол, технически изправни автомобили, жизнеутвърждаващи поведенчески модели и установен ред за спасителна реакция.

Въпреки че спазването на правилата и безопасното поведение на пътя следва да се насърчават, фокусът не може и не бива да бъде ограничен само до човешкия фактор. Целта е да се сведе до минимум тежестта на произшествията, като се гарантира, че вече настъпили пътни инциденти няма да водят до тежко нараняване или загуба на живот.

Стратегия 2021-2030 интегрира подхода „безопасна система“, съгласно който хората ще допускат грешки и могат да попаднат в пътнотранспортни произшествия, но стремежът винаги следва да е насочен към създаване на среда, която е щадяща и смекчавана нежеланите тежки последици.

България изразява ангажимент в дългосрочен план да работи за постигане на „Визия нула“ загинали и тежко ранени в резултат от пътни инциденти, а до 2030 г. техният брой да бъде намален наполовина чрез изпълнение на 25 цели за безопасна универсална мобилност, която:

интегрира жизненоважни знания и умения за опазване живота и здравето на човека;

не създава предпоставки за рискови ситуации, породени от средата; компенсират човешките грешки, намалява тежестта им и смекчавана последиците;

не натоварва околната среда и я съхранява за идните поколения;

гарантира правото на свободно придвижване за всеки член на обществото;

осигурява достъп до работното място, дома и обществените услуги;

прави мобилното население културно и социално динамично;

стимулира икономическото развитие и увеличава благосъстоянието;

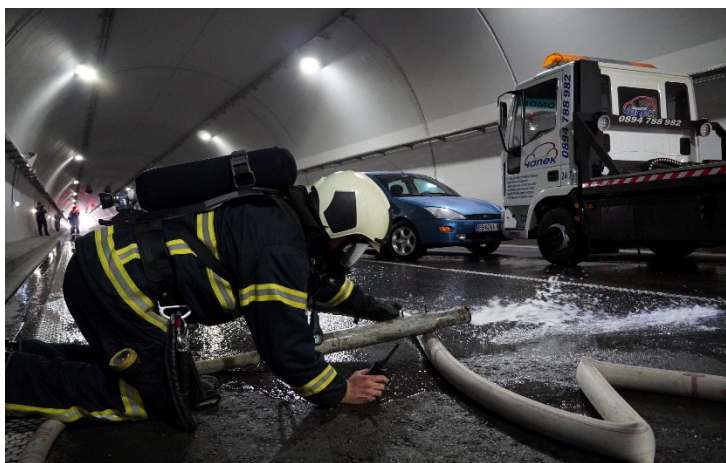
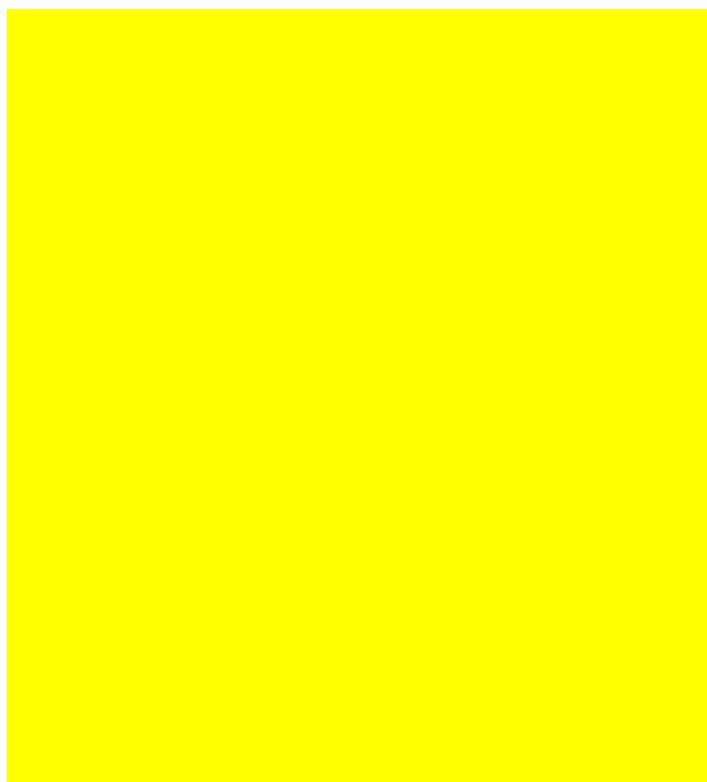
ангажира отговорността и обединява ресурсите на обществото.

Пълното премахване на вероятността от настъпване на ПТП е отвъд възможностите на индивида, обществото, институциите и държавите. Всяка цел в тази крайна посока е нереалистична.

Инцидентите настъпват в резултат на сложна поредица от събития и комбинация от обстоятелства, сред които попада и човешката грешка – елемент, който не може да бъде изцяло елиминиран.

Ето защо Стратегия 2021-2030 г. и Планът за действие 2021-2023 г. предвиждат прилагането на интегрирана система за планиране, изпълнение, наблюдение, отчитане, контрол и оценка на държавната политика по БДП, в единна стратегическа рамка, която обхваща компетентните органи на всички нива – централно, областно и общинско.

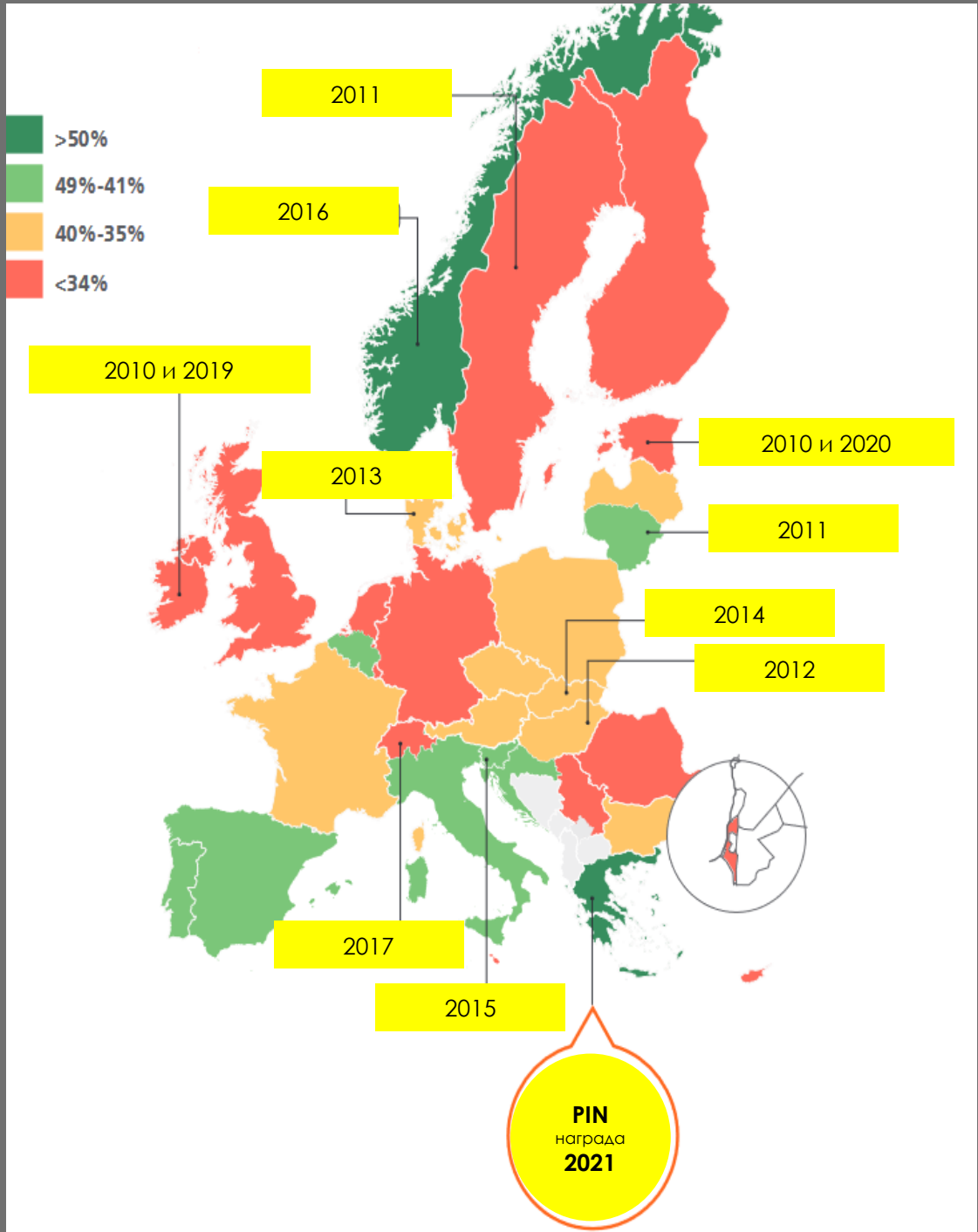
### 3/ ПЪТНОТРАНСПОРТЕН ТРАВМАТИЗЪМ – АКЦЕНТИ





**Намаление в дела на загиналите** по пътищата между 2010 и 2020 г. и страни, получили PIN награда за периода 2010-2020 г.

Индексът за ефективност на пътната безопасност на ЕСТБ (PIN) е инструмент, който подпомага държавите-членки на ЕС да подобрят пътната безопасност. Чрез сравняване на резултатите, той служи за идентифициране и насърчаване на най-добрите практики в Европа и осигуряване на политическо лидерство, необходимо за създаване на пътна транспортна система, която насърчава безопасността. Програмата PIN обхваща 32 държави: 27-те страни-членки на ЕС и Израел, Норвегия, Република Сърбия, Швейцария и Обединеното кралство.



# ОСНОВНИ АКЦЕНТИ:

**2020 г.:** последната година от десетгодишния планов период 2011-2020 г., определен от СЗО като десетилетие за предприемане на действие в областта на БДП, се отличава в голяма степен от предишните девет години.

Въведените противоепидемични мерки и ограничения за придвижване вследствие на Ковид 19 довеждат до значително намаляване интензивността на движението в целия ЕС. Това от своя страна намалява риска от настъпване на ПТП и води до спад на пътнотранспортния травматизъм в много от страните.

По данни на ЕК през 2020 г. 18 800 души загиват при пътни инциденти, което бележи намаление от 17% спрямо 2019 г. (4 000 по-малко смъртни случаи).

За десетилетието 2010-2020 г. общият брой на загиналите по пътищата в ЕС е с 36% по-малко, вместо с целевите 50%. Намалението само в Гърция (54%) надвишава целта, последвано от Хърватска (44%), Испания (44%), Португалия (43%), Италия (42%) и Словения (42%).

Общо девет държави членки регистрират спад от 40% и повече.

С 42 смъртни случая на 1 млн. жители Европа остава континентът с най-безопасни пътища, като в световен мащаб средната стойност надвишава 180 случая на милион.

Докато безпрецедентната динамика през 2020 г. води до промени в класацията на смъртните случаи в страните, най-безопасните пътища остават в Швеция – 18 загинали на млн. жители, докато Румъния с 85 отчита най-високия процент през 2020 г., при средна стойност за ЕС 42 на милион.

В България броят на ПТП за 2020 г. спрямо 2019 г. намалява с 15%, на загиналите – с 26%, а на тежко ранените – с 20%.

Средният брой ПТП с пострадали в периода 2011-2020 г. е 6 804.

При анализа на данните за пострадалите участници в движението за десетилетието се забелязва устойчивост на относителните им дялове в общия брой на пътните инциденти през годините.

Така България постига целта, поставена от ЕК, за намаляване броя на тежко ранените с 20% в сравнение с базовата 2010 г., като в страната се установява трайна тенденция на спад. При ежегодно намаление от 4.65% за десетгодишния период техният брой намалява с 36% и достига 1 556.

Въпреки пандемията, целта за намаляване броя на загиналите на пътя към 2020 г. наполовина спрямо 2010 г. не се постигна. При ежегодно намаление от 5.29% за десетгодишния период броят на загиналите намалява с малко над 40% и достига 463.

**2021 г.:** на ниво ЕС в резултат на ПТП загиват 19 800 души – с 1 000 случая (+5%) повече в сравнение с 2020 г., но с 3 000 (-13%) по-малко спрямо предпандемичната 2019 г. Класацията в страните не се променя значително, като с най-безопасните пътища се отличава Швеция (18 смъртни случая на млн. жители), а Румъния (93 на млн.) отчита най-висок процент. Средната за ЕС стойност е 44 смъртни случая на милион.

В България продължава да е валидна извънредната епидемична обстановка, въведена през 2020 г.

В различни периоди от годината със заповеди на министъра на здравеопазването се налагат мерки, поставящи редица условия към придвижването на населението. Част от ограниченията включват забрана за влизане на територията на страната; изисквания за налагане на карантина или представяне на отрицателен резултат от проведено лабораторно изследване преди навлизане от държави с установена повишена заболяемост от Ковид 19 и значително епидемично разпространение; спазване на физическа дистанция; временно спиране или ограничаване на експлоатацията и режима на работа на обекти с обществено предназначение и услуги, предоставяни на гражданите.

Целта на ЕС, отразена в Националната стратегия за БДП 2021-2030 г., предвижда намаляване наполовина броя на загиналите и тежко ранените към 2030 г. спрямо 2019 г.

Ето защо пътнотранспортната обстановка в България през 2021 г. се разглежда в контекста на първа година от новия планов период.

Броят на ПТП за 2021 г. спрямо 2020 г. се увеличава с 10,9%, на загиналите – с 21,2%, а на ранените – с 6,9%.

През 2021 г. настъпват 6 080 ПТП с пострадали участници в движението, което представлява значително намаление спрямо средната стойност за изминалото десетилетие (средният брой ПТП с пострадали в периода 2011-2021 г. е 6 727).

През 2021 г. настъпват 447 ПТП със загинали.

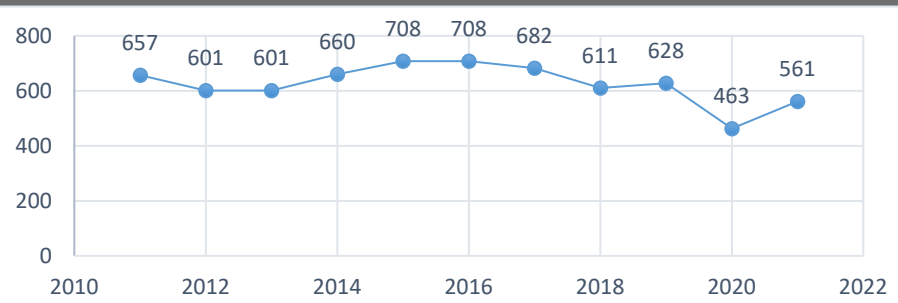
Постепенното възстановяване на пътуванията и увеличеното използване на личен транспорт водят до повишен брой смъртни случаи – 561 или 98 повече спрямо 2020 г. Загиналите са 67 души по-малко от предпандемичната 2019 г. Продължава тенденцията за спад на тежко ранените, които през 2021 г. са 1 458 (6,3% намаление спрямо 2020 г.).

Анализът на местоположенията на настъпилите ПТП със загинали разкрива сравнително равномерното им географско разпределение по територията на страната, което е показателно за случайността на проявлението им. Вследствие на 60 ПТП загиват повече от един участник в движението, а в едно ПТП 45 човека губят живота си.

Предвид площта и броя на населението на България нивото на пътнотранспортния травматизъм **остава неприемливо високо.**

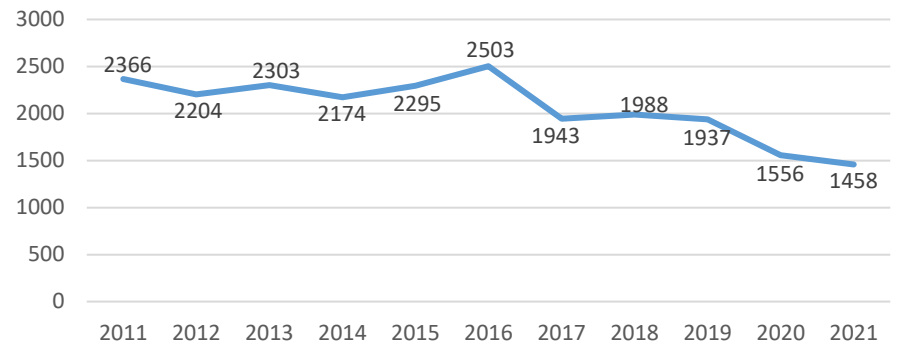
## Загинали

ПО ГОДИНИ



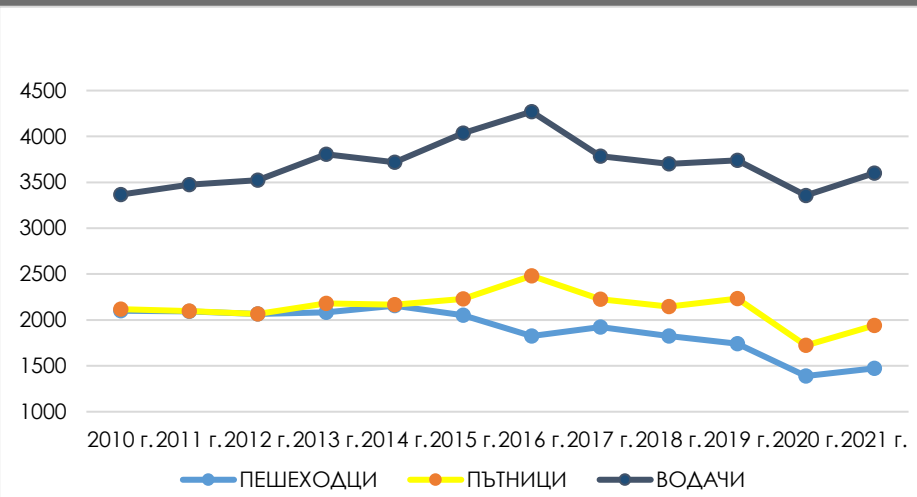
## Тежко ранени

ПО ГОДИНИ



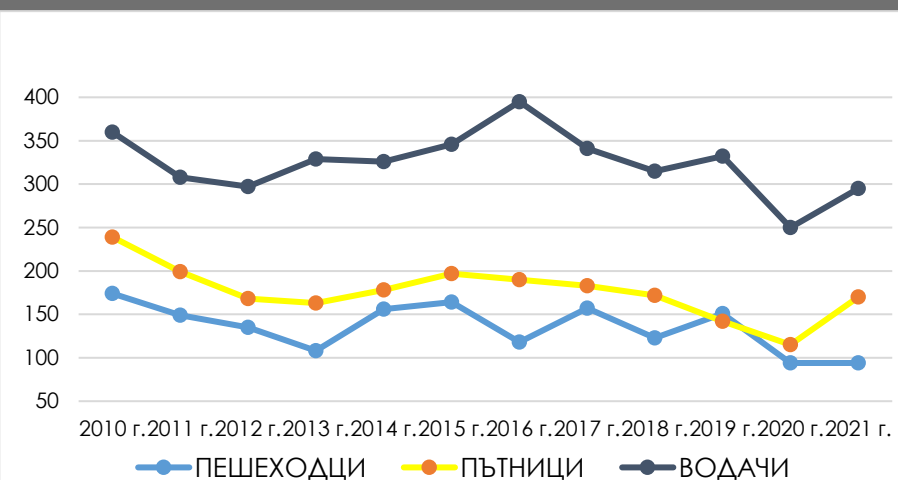
## ПТП с пострадали

участници в движението

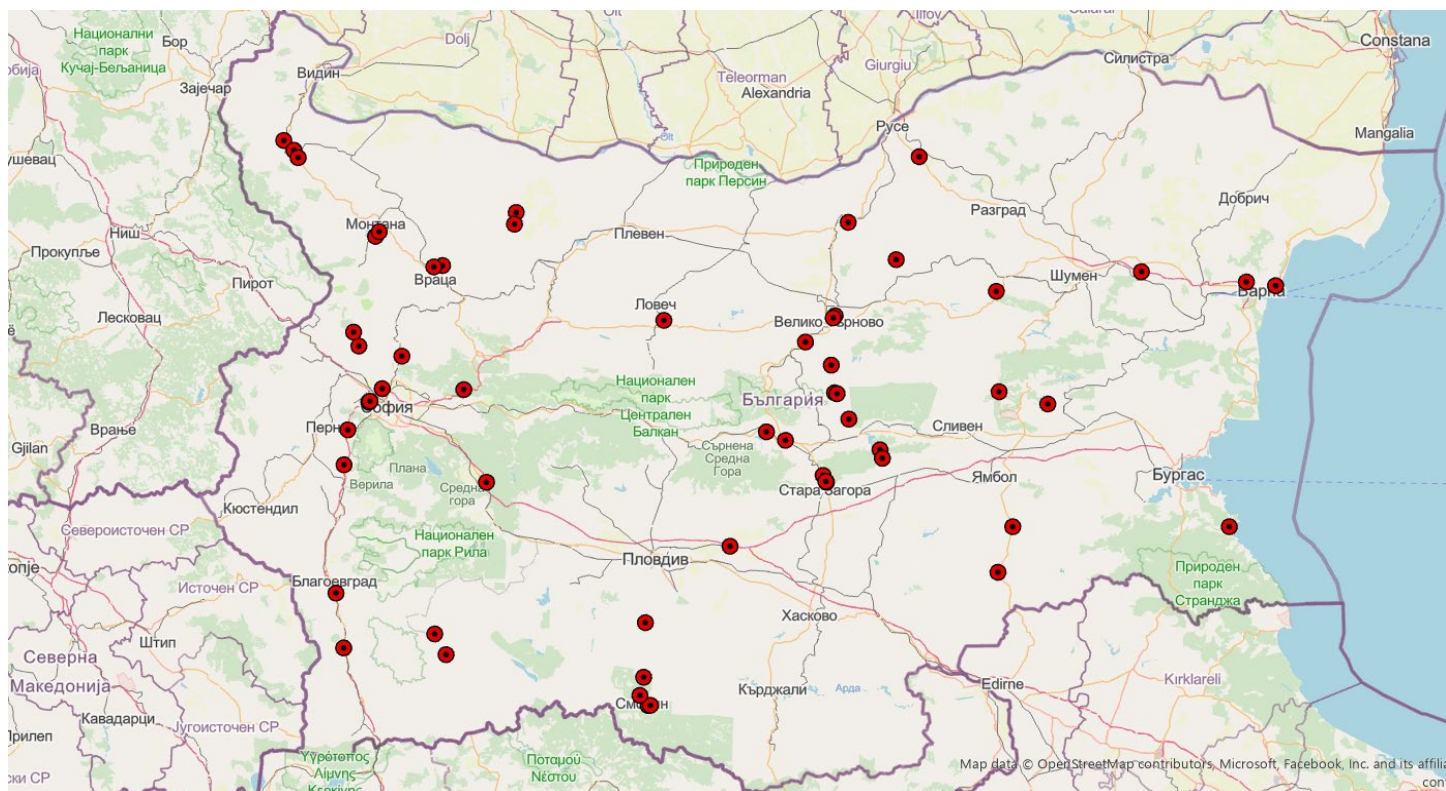


## Загинали при ПТП

пешеходци, пътници и водачи



# Участъци с **концентрация на ПТП**

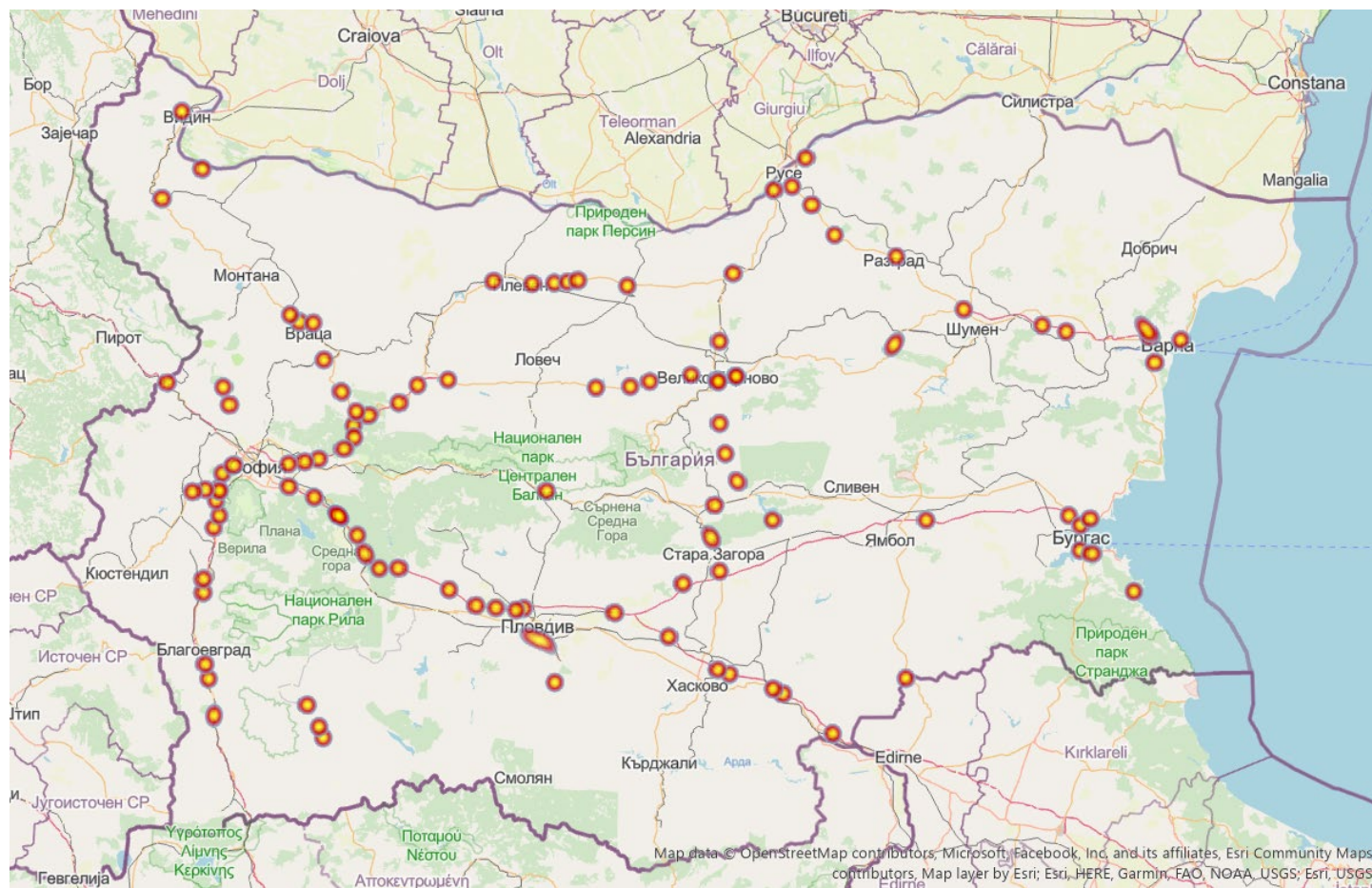


# 2021 г.

Съгласно Наредба № 5 от 2003 г. за 2020 г. и 2021 г. по РПМ са установени съответно **53 бр. и 75 бр. УКПТП.**

Съгласно справките от обобщаването на информацията, събрана в базата данни на ГДНП – МВР, относно УКПТП по републиканските пътища през 2019 г., 2020 г. и 2021 г., 24 УКПТП се проявяват през 2 от годините на 3-годишния период, а 8 УКПТП се проявяват и през 3-те години от периода.

# Участъци с повишен брой ПТП

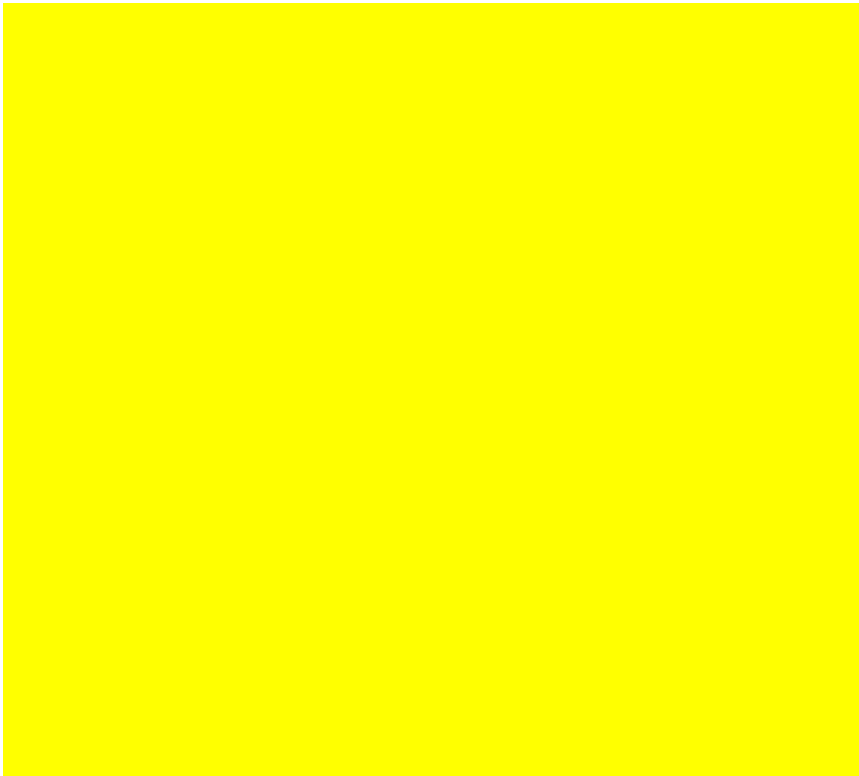


# 2021 г.

Установените чрез експертна оценка пътни отсечки с увеличен брой ПТП от анализ на данните на ДАБДП са **26 за 2020 г. и 107 за 2021 г.**

*Пълното представяне на пътнотранспортната обстановка е в Приложение 2 към доклада.*

# 4/ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА НАЦИОНАЛНАТА СТРАТЕГИЯ ЗА БДП 2021-2030 И ПЛАНОВЕТЕ ЗА ДЕЙСТВИЕ



**Планът за действие за 2020 г.** е първият писмен ангажимент в областта на БДП, който ангажира компетентните ведомства да извършват конкретни действия, разписани в 138 мерки. Въпреки че обхваща последната година от планов период 2011-2020 г. и формално не попада в приложното времево поле на стратегическата рамка за БДП за десетилетието 2021-2030 г., планът почива на концептуалната логика на новата рамкова политика, която определя мерки за целенасочено въздействие върху всички фактори със системно влияние върху БДП. По този начин той представлява естествен преход между двата планови периода, бидейки основата за последващо надграждане на усилията за опазване на човешките живот и здраве.

**Планът за действие за 2021 г.** е първият от новия планов период 2021-2030 г., в който общодържавните усилия за противодействие на пътния травматизъм са планирани съгласно новата стратегическа рамка в 69 мерки. Планът представлява годишна актуализация на тригодишния План за действие 2021-2023 г., като всяка мярка се отнася за отделна стратегическа цел.

Доколкото с двата плана за действие се реализира преход към нов вид управление на БДП, ефектът от тяхното изпълнение обективно се обуславя от следните фактори:

**1/ Ангажираните с реализацията на предвидените мерки институции и организации се нуждаят от технологично време да адаптират наличните политически, административни, експертни, изследователски и граждански ресурси на всички териториални и йерархични нива, за да осигурят подходяща микросреда за пълноценно изпълнение на ангажиментите.**

Това важи в още по-голяма степен за ресурсите, които предполагат допълнително разширяване и преразпределение с оглед на функционалността и ефективността на всички съпътстващи управлението на БДП процеси.

**2/ Наличните към момента данни за БДП и ПТП са недостатъчни за постигане на всеобхватен, обективен и коректен анализ.**

Настъпването на ПТП е случайно явление, чиято вероятност зависи от много фактори, някои от които неизмерими. Извеждането на статистически значими причинно-следствени връзки и тенденции може да се извърши единствено въз основа на значителен обем от валидни данни. Дефинирането им се свежда до множество характеристики, в т.ч. на инфраструктура, превозни средства, човешки фактор и др.

**3/ Подобряването на БДП зависи изцяло от изпълнението на мерки и методи, които допринасят в най-голяма степен за постигането на поставените цели.**

Доколкото мерките и методите изискват извършване на задълбочен анализ на успеваемостта им, в т.ч. чрез емпиричен опит, ефектът от прилагането им може да бъде оценен след известно време на тяхното прилагане в оперативната практика на публичните администрации.



4/ Ключовите показатели за измерване ефекта на политиката по БДП (скорост, обезопасителни колани и детски обезопасителни системи, алкохол, разсейване на водачите при използване на мобилни електронни устройства, безопасност на превозните средства, безопасност на инфраструктурата и спешна медицинска помощ) текущо се определят след разработената методология за работа с данни на ЕК.

Последната обезпечава процеса на набиране и обработка на информацията в европейските държави, като подпомага както определяне на базовите стойности на показателите, така и проследимостта на тенденциите, и динамиката на изпълнението във времето. В този смисъл настоящият доклад обективно не е в състояние да приложи системата от предварително определените показатели като част от общата оценка на ефективността на изпълнението. Ето защо документът се фокусира върху процесите от оперативната среда, чието наблюдение, документиране и анализ позволяват направата на долните констатации, изводи и препоръки.

5/ България скоро започна процеса по надграждане на институционален капацитет за управление на БДП по нов, координиран и систематизиран начин.

За постигане на осезаем резултат от вложените усилия следва да се допусне известен толеранс към процеса на натрупване по отношение на ефекта от действията, административния капацитет на органите, на които е възложено управлението на публичните процеси в областта, както и на ангажираността на цялото общество с темата. Подобно на всеки еволюционен процес, БДП се развива благодарение на количественото натрупване на информация.

6/ Голяма част от мерките в плановете за действие имат подготвителен характер с оглед осигуряване на подходяща среда за изпълнение на новата политика по БДП за десетилетието 2021-2030 г.

Усилията през 2020 г. и 2021 г. са насочени към създаване на стратегическата и планова основа на политиката; промени в законодателната уредба; подготовката на рамкови концепции, процедури, механизми и методологии за установяване на нови режими за работа с данни; комуникация и координация на общодържавните усилия за намаляване на пътнотранспортния травматизъм. Този процес надхвърля рамките на една планова година.

7/ Плановете са разработени в условията на висока степен на неяснота по отношение на финансовото обезпечаване на планираните мерки.

Това обяснява липсата на конкретика по отношение на финансовите средства за изпълнение на отделните мерки, които не могат да бъдат точно определени и представени като ясно отличима част от общите бюджети на отделните ведомства. Тази проблематика е разгледана подробно по-надолу в изложението на доклада.

8/ Изпълнението на плановете за действие се осъществява от редица компетентни институции, без ДАБДП да разполага с подходящи механизми за контрол.

Предвид координационните функции на ДАБДП, голяма част от мерките попадат в компетенциите на централни секторни ведомства и органи на местно самоуправление, които се реализират в условията на оперативната им самостоятелност. Това поставя ограничения пред контрола на този процес, като ДАБДП към момента разполага с правомощия да наблюдава, констатира, анализира и отправя препоръки за повишаване на ефективността.

Независимо от горното, жизненият цикъл на двата плана за действие е положително обусловен от следните предпоставки:

#### **Партньорство:**

Процесът на планиране, изпълнение и отчитане на плановете се осъществява в условията на взаимодействие между партньорските организации чрез координационната функция на ДАБДП и чрез ресурса на ДОККПБДП, ССНАО, ОКБДП, междуведомствените работни групи и други форми на вертикални, хоризонтални и мрежови взаимодействия.

#### **Плановост:**

Определените в плановете мерки произтичат от комплексни и взаимодопълващи се тематични области за въздействие, а изпълнението на политиката е осъществено при ясно дефинирана планова рамка.

#### **Всеобхватност:**

Годишните мерки обхващат всички нива (централно, областно и общинско) и шест тематични направления, които включват широк спектър от обществени отношения.

#### **Консенсус:**

Налице е обмен на информация, оперативно взаимодействие и дебат с оглед интегрирането на различни гледни точки за оптимално представяне на обществения интерес.

#### **Обратна връзка:**

Участниците в процеса на годишното изпълнение на политиката по БДП получават обратна връзка на постъпилите предложения, като приемането или отхвърлянето на позиция се мотивира. Осигурено е взаимодействието както между държавните институции, така и между институциите и партньорите извън тях.

#### **Документиране:**

Информацията, необходима за управление на политиката по БДП, се обективира по установен ред и форма.

#### Отчетност:

Осъществява се чрез регулярно докладване (в рамките на заседанията на ДОККПБДП на държавно ниво и ОКБДП на териториално ниво) и докладване на изпълнението на политиката по БДП на годишна база (представяне на информация пред МС).

#### Прозрачност:

Обществото се информира текущо за целите и приоритетите по БДП, както и за начина на тяхното постигане. Стратегическите и плановите документи, становищата, протоколите, докладите, анализите и други от обществено значение са с осигурен публичен достъп.

За изминалите 2020 г. и 2021 г. настоящият доклад отчита стартирането на множество процеси, които полагат началото на концептуално нов подход към планирането, изпълнението, наблюдението, отчитането и оценката на държавната политика по БДП, които обаче следва пълноценно и ефективно да бъдат разгърнати в следващия отчетен период.

За управлението на дейностите, свързани с постигане на визията за универсална безопасна мобилност, се изисква влагане на системни усилия за установяване на механизъм за синхронизиране, доколкото е ясно, че БДП изисква провеждането на политики с подчертан хоризонтален характер. Те засягат множество структури с компетенции в различни обществени сфери.

Логиката на плановите документи е да изложат всички необходими мерки за изпълнение на поставените стратегически цели. Където не е възможно да се определят всички мерки незабавно, в плановете са посочени стъпките, които следва да бъдат предприети за определяне на необходимите мерки.

Плановете не са статични документи. Те следва да се преразглеждат редовно с оглед постигнатия напредък. Заключениеята следва да се приложат към следващ етап в процес на изпълнение, указващи как да се обезпечи актуализирана версия на плана за действие.

Анализът показва, че до момента изпълнението е обезпечено по-скоро документално и формално, отколкото практически. Това показва, че са необходими допълнителни действия за повишаване ефективността на реалната реализация на предвидената стратегическа рамка.

*Пълното представяне на пътнотранспортната обстановка е в Приложение 2 към доклада.*

Основните акценти от изпълнението на плановите документи са представени по-долу:

Създаване на единна стратегическа рамка на държавната политика по БДП за периода 2021-2030 г.:

През 2020 г. усилията на ДАБДП приоритетно се насочват към създаването на обща основа, върху която да се реализират отделните аспекти за въздействие върху БДП посредством единна и интегрирана стратегическа рамка, обхващаща всички аспекти на политиката за периода 2021-2030 г.

В изпълнение на Решение №16 от 17 януари 2019 г. на МС ДАБДП, в сътрудничество и координация с ДОККПБДП, подготви Национална стратегия за БДП в Република България 2021-2030 г., План за действие към нея 2021-2023 г. и 26 приложения (образци) за целите на институциите на централно, областно и общинско ниво.

Извършен е ситуационен анализ на състоянието на БДП, въз основа на който са определени визията, стратегическите цели, тематичните направления, областите за въздействие и конкретните мерки за БДП в следващия десетгодишен период в съответствие с глобалните приоритети и европейската рамкова политика в областта.

Документите са текущо дискутирани и консултирани с ДОККПБДП, ОКБДП, общините и ССНАО към председателя на ДАБДП, след което бяха приети с решение на ДОККПБДП от проведена в периода 08-19 юни 2020 г. писмена процедура за неprisъствено вземане на решенията.

На 29 юни 2020 г. Стратегията и Планът за действие са публикувани за публично обсъждане на портала за обществени консултации, след което документите са приети с Решение на МС № 775 от 26 октомври 2020 г.

Решението възлага:

изпълнението и отчитането на мерките по Плана за действие на съответните компетентни органи на национално, областно и общинско ниво;

ДАБДП да осъществява координацията, наблюдението и контрола на изпълнението и отчитането на мерките;

ДАБДП да докладва на МС годишното изпълнение на Националната стратегия и Плана за действие.

След приемането на Стратегията и Плана за действие към нея на база методическите указания на ДАБДП практическата интерпретация на документите послужи като основа за подготовка на секторни стратегии и планове за действие за 2021 г. на ведомствата с ключови компетенции в областта на БДП, както и за разработването на план-програмите за изпълнение на политиката по БДП на общинско и областно ниво.

Този процес обезпечи управлението на БДП със създаване на дългосрочна среда, която да повлияе както държавната администрация, отговорна за провеждането ѝ, така и мотивацията на цялото общество за приноса му към темата.

Координация  
на политиката по БДП  
на централно ниво:

### За 2020 г.:

Проведени са 4 заседания на ДОККПБДП с основни акценти: представяне на информация за изпълнени мерки по БДП от страна на МВР, МРРБ/АПИ, МТИТС/ИААА, МОН и МЗ; обсъждане и приемане на годишни приоритетни теми в изпълнение на политиката по БДП; подготовка на План за действие 2021-2023 г. към Национална стратегия за БДП 2021-2030 г.; представяне на разработен от Асоциация на автомобилните производители Анализ на състоянието на автомобилния парк; представяне и приемане на обобщен доклад за състоянието на пътнотранспортния травматизъм и БДП за второто полугодие на 2019 г.; представяне и приемане на Доклад за изпълнението на План за действие 2020 г. за подобряване на БДП за първото шестмесечие на 2020 г.; представяне и приемане на Обобщен доклад за състоянието на пътнотранспортния травматизъм и БДП за първото полугодие на 2020 г.; прилагане на Национална стратегия за БДП 2021-2030 г.

Тъй като с Решение № 776 от 19 декември 2019 г. на МС е приет План за действие за 2020 г., а на ДАБДП са възложени координацията и контрола по изпълнението му, през 2020 г. са изпълнени редица дейности, свързани с текущо набиране на информация, анализ, систематизиране и обобщаване на данни от институциите на централно, областно и общинско ниво.

С цел унифициране на докладването ДАБДП подготви типови образци и издаде методически указания за попълването им. На база получената информация е подготвен единен обобщен междинен (шестмесечен) доклад по Плана за действие за 2020 г., приет с Решение №2 на ДОККПБДП от проведена в периода 01-07 септември 2020 г. писмена процедура за неписъствено вземане на решения.

През 2020 г. продължи работата на ССНАО. Приети са Годишният отчет за дейността за 2019 г. и Годишната работна програма за 2020 г. Съветът взе решение за определяне на теми за научни изследвания в областта на БДП, които да се поставят във фокуса на научноизследователската дейност. Съветът участва в подготовката на Национална стратегия за БДП и Плана за действие към нея. Взети са решения за оказване на институционална подкрепа на Технически университет – София за разкриване на бакалавърска специалност „Управление и безопасност на движението“ и за разширяване участието през 2021 г. и набиране на повече практиканти от ДАБДП по проект на МОН за студентски практики.

През 2020 г. в НКЦ са обработени 61 148 сигнала за настъпили ПТП и са приети 13 677 сигнала за различни проблеми по републиканската пътна мрежа. Организиран са 611 брифинга и са излъчени множество съобщения и съвети към участниците в движението по пътищата. Предоставяна е ежедневна информация за пътна обстановка за пресцентъра на МВР. Центърът е съдействал с въвеждане на 461 временни организации на движението.

През 2020 г. продължи изпълнението на дейностите по текущо докладване и анализ на състоянието на БДП и пътнотранспортната обстановка в страната.

Изготвен е доклад по Плана за действие за 2020 г. за първото шестмесечие, придружен с препоръки за подобряване на изпълнението му.

Изготвени са 3 доклада за пътнотранспортната обстановка: за второ полугодие на 2019 г., за първо полугодие на 2020 г., както и за извънредната епидемична ситуация за периода от 13 март до 13 май на 2020 г.

Представената в докладите информация включва данни, основни тенденции и изводи, свързани с пътнотранспортния травматизъм, които да послужат на компетентните органи в контекста на вменените им функции за провеждане на мерките за подобряване на БДП в страната.

Докладите са изготвени на база предоставена информация от АПИ, чрез системата за следене на пътния трафик; МВР, чрез АИС „Пътна полиция“; МВР, чрез АИС „Административнонаказателна дейност“ за наложените от органите наказания; ИААА, посредством информационните масиви за извършените технически прегледи и положените изпити за придобиване на квалификация на водачи; ГФ, посредством който са предоставени данни за прекратените регистрации на ППС без сключена задължителна застраховка; и НИМХ, чрез месечните хидрометеорологични бюлетини.

Основните тенденции на развитие на БДП в страната са изведени чрез количествен анализ.

Ключова препоръка в докладите е, че за да се постигнат стратегическите цели за намаляване броя на загиналите и тежко ранените вследствие от ПТП, е необходимо на централно, областно и общинско ниво да се изпълняват координирано и своевременно комплексните мерки по БДП, залегнали в съответните планови документи (План за действие по БДП за 2020 г. и предстоящия План за действие 2021-2023 г. към Националната стратегия за БДП 2021-2030).

Подобряването на планирането на дейностите по БДП в ситуация на ограничен финансов ресурс на бюджетните организации е от изключително значение.

Отчетено е, че наличните средства не могат да обезпечат напълно широкия спектър от нужди, което неизменно налага плановете и инвестиционните програми да се подготвят не самоцелно, а след извършване на системни обходи, одити, оценка и анализ, които да представляват основанието за извършване на приоритизация при подбора на мерки, годни в максимална степен да повлияят положително БДП.

Докладите са съгласувани с институциите, отговорни за прилагането на мерките по БДП на държавно ниво, след което са приети от ДОККПБДП и МС.

С оглед трайно нормативно уреждане на обществените отношения, съществена част от усилията през 2020 г. са свързани с предприемане на комплексни законодателни промени.

С подготвения и приет от МС проект на ЗИД на ЗП са предложени ключови нормативни текстове за въвеждане в националното законодателство на изискванията на Директива (ЕС) 2019/1936 за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури чрез:

- разширяване приложното поле на процедурите за безопасност на пътната инфраструктура, които да обхващат както пътища от трансевропейската пътна мрежа, така и автомагистралите, първокласните пътища и пътищата, финансирани със средства от ЕС;
- създаване на уредба на нови видове процедури за безопасност на пътната мрежа: оценка на въздействието върху пътната безопасност, одит за пътна безопасност, цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа, целенасочени и периодични инспекции за безопасност.
- създаване на правна делегация за приемането на наредба, с която да бъдат детайлно регламентирани обхватът, съдържанието, условията и редът за извършване на различните процедури. Със законопроекта се определят и органите, отговорни за провеждането на различните видове новоуредени процедури – ДАБДП, която отговаря за провеждането на цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа, и администрациите, управляващи пътя – отговорни за провеждането на оценка на въздействието върху пътната безопасност; цялостните и периодични инспекции за пътна безопасност и одитите за пътна безопасност.
- създаване на уредба относно вписването на лица в регистър на одиторите по пътна безопасност с въвеждане на регистрационен режим, който създава възможност за проследяване на качеството на изпълнение на вменените на одиторите задължения;
- създаване на електронна платформа за публикуване на информация от постъпили сигнали на участници в движението: достъпна онлайн система за всички ползватели на пътя, която да улесни събирането на данни, свързани с БДП като действителен или потенциален риск за безопасността на пътната инфраструктура.
- създаване на уредба относно правомощията на ДАБДП с цел оптимизиране на функциите и задачите на Агенцията.

### За 2021 г.:

В изпълнение на новата национална стратегия дейността на ДАБДП е насочена към координация на дейностите по БДП с държавните институции, гражданския сектор, бизнеса, научните и академични среди.

Администрирана е дейността на ДОККПБДП. В рамките на заседанията са приети: План за действие за 2021 г., с който се актуализира План за действие 2021-2023 г.; Годишен доклад за състоянието на безопасността на движението по пътищата и изпълнението на Националната стратегия за БДП в Република България, представен на членовете на Комисията, ведно с Доклад за пътнотранспортната обстановка през 2020 г. и Доклад за изпълнение на Плана за действие 2020 г.

По отношение на дейността на ССНАО към председателя на ДАБДП, в рамките на заседание на Съвета е приет Годишният отчет за дейността за 2020 г. и са обсъдени формите на взаимодействие на членовете на Съвета с ДАБДП във връзка с реализиране на проекта „BASELINE – Ключови показатели за измерване ефективността на политиката по безопасност на движението по пътищата“.

През 2021 г. в НКЦ са обработени общо 85 393 сигнала за настъпили ПТП, приети са 26 760 сигнала, свързани с настъпили обстоятелства по републиканската пътна мрежа, организирани са 753 интервюта в БНР, 36 брифинга и участия в телевизионни предавания, излъчени са множество съобщения и съвети към участниците в движението. Изготвени са общо 2 056 тематични справки, в 365 от които е предоставена информация за Дирекция „Пресцентър и връзки с обществеността“ на МВР, свързана с пътната обстановка. Центърът е съдействал 461 пъти за въвеждане на временна организация на движението с цел подобряване безопасността на движение по пътищата.

Продължи структурирането и поддържането на актуалността на ГИС базата данни на ДАБДП за състоянието на пътната мрежа и факторите, влияещи върху пътнотранспортния травматизъм. Създадени са редица цифрови слоеве, в това число за УКПП през 2020 г., за TEN-T мрежата в България и за възможни обходни маршрути. Създаден е и ежедневно се поддържа актуален точков слой на загиналите в ПТП през 2021 г. С част от предоставените и създадените ГИС слоеве са генерирани интерактивни карти. Създадени са редица работни слоеве с цел визуализация на данни към Годишния доклад за пътнотранспортната обстановка в Република България за 2020 г. Създадени са слоеве към проекта на ДАБДП за измерване на ключови показатели за БДП.

Изготвен е Годишен доклад за състоянието на БДП и изпълнението на Националната стратегия за БДП в Република България, ведно с Доклад за пътнотранспортната обстановка през 2020 г. и Доклад за изпълнение на Плана за действие 2020 г.



Координация  
на политиката по БДП  
на териториално ниво:

### За 2020 г.:

Националната политика по БДП на териториално ниво се реализира от областните управители и кметовете на общини посредством областните комисии по БДП, които подготвят годишни областни доклади и план-програми по БДП.

Годишните доклади за 2019 г. са представени в ДАБДП за преглед в началото на 2020 г., като отразиха състоянието на БДП в общината/областта към отчетната 2019 г. с информацията относно: статистика за ПТП; предприети мерки по оптимизиране работата на ОКБДП; данни за извършени анализи на ПТП и оценка на риска от такива от страна на стопани на пътища (общини и областни пътни управления), както и предвидени мерки; оценка за състоянието на пътнотранспортната инфраструктура. Изискуемите анализи и изводи в годишните доклади представляват основание за последващото набелязване на обосновани и адекватни мерки в годишните план-програми.

Мерките по БДП на териториално ниво за 2020 г. са разработени под формата на План-програми на база приетия с решение на МС План за действие за 2020 г., както и въз основа на информация, представена от отделните членове на комисиите. Годишните план-програми са представени в ДАБДП в края на 2019 г., предхождаща плановата, и включиха приоритетни за подобряване на БДП мерки в направленията: регулационна рамка; поведение на участниците в движението; контрол; пътна инфраструктура; превозни средства; спасителна помощ. План-програмите декларираха ангажимента на всички отговорни институции на общинско и областно ниво да организират реализацията на планираните мерки в изпълнение на своята дейност. ДАБДП прегледа и ревизира областните доклади за 2019 г. и план-програмите за 2020 г. на всички 28 области, като одобри изцяло или със съответните бележки документите на 21 области. Седем области не внесоха ревизирани документи в отговор на изпратените от ДАБДП указания. За 2021 г. са прегледани и ревизирани областните план-програми на 26 области. 2 области – Пазарджик и Кюстендил, не представиха в ДАБДП план-програми.

През 2020 г. ОКБДП провеждаха тримесечни заседания, на които докладваха и обсъждаха мерки по БДП. Засегнати са въпроси, свързани с оптимизиране дейността на комисиите, повишаване ангажираността на институциите, предприемане на превантивни и коригиращи действия по констатирани проблеми на местно ниво. ДАБДП взе участие в 29 заседания.

Текущо през 2020 г. от ДАБДП е извършван анализ на състоянието на БДП по области с огледи на място, писмени предписания по конкретни сигнали, справки за травматизма и извличане на тенденции за нивото му в сравнителен план. Данните за загиналите и ранените, както и мерките за ограничаването им, са дискутирани по време на заседанията на ОКБДП.

В края на 2020 г. ОКБДП приеха единни правила за състава, функциите, дейността и организацията на работа, които бяха разработени от ДАБДП и прецизирани съвместно с комисиите. Към правилата са приложени 24 образци за докладване на информация. Тази стандартизация отчете текущия анализ на работата на ОКБДП, получените предложения за унифициране на работните стандарти, както и ангажимента за изпълнение на заложените в Плана за действие за 2020 г. мерки.

Организиран и проведен са 3 обучения: въвеждащо обучение за всички членове на ОКБДП по темите: значение и същност на БДП; национална стратегия по БДП 2021-2030 г. и План за действие 2021-2023 г.; годишни областни доклади и план-програми за БДП; координация и взаимодействие при изпълнение на областната политика по БДП; обучение по БДП за председателите на общински съвети; обучение за областните пътни управления и общините на тема управление на пътната инфраструктура.

През 2020 г. ДАБДП подготви и издаде 7 методически указания във връзка с работата на ОКБДП, насочени към:

изпълнение на приоритетни дейности на ОКБДП за 2020 г. (основни пропуски при докладване и планиране на областната политика по БДП, подготовка на анализи от стопаните на пътища на ПТП и оценка на риска от настъпване на такива в населените места, подготовка на генерални планове за организация на движението за повишаване безопасността на уязвимите участници в движението, провеждане на регионални учения);

подготовка на регионални учения на съставните части на Единната спасителна система;

популяризиране на информационни материали по БДП – изпълнение на мерки за формиране на социално отговорно поведение и култура за БДП;

подготовка на единни правила за дейността на комисиите;

предприемане на цялостни обходи и огледи на състоянието на общинската и уличната пътна мрежа;

прилагане на Националната стратегия по БДП.

С цел изготвяне на обширна експертна преценка на състоянието на безопасността на общинската и улична пътна мрежа през 2020 г., по инициатива на ДАБДП и със съдействието на ОКБДП, е разработена работна методология за извършване на огледи и за обследване състоянието на елементи от пътната инфраструктура, които са от важно значение за намаляване риска от настъпване на ПТП с голяма тежест на последствията.

ДАБДП обработи информация от получените доклади от огледи и обследвания на 221 общини, териториално разположени в 24 области на страната.

### За 2021 г.:

Годишните доклади за 2020 г. са представени в ДАБДП за преглед в началото на 2021 г., като отразяват състоянието на БДП в общината/областта към отчетната 2020 г. с информацията относно: статистика за ПТП; предприети мерки по оптимизиране работата на ОКБДП; данни за извършени анализи на ПТП и оценка на риска от такива от страна на стопани на пътища (общини и областни пътни управления), както и предвидени мерки; оценка за състоянието на пътнотранспортната инфраструктура. Изискуемите анализи и изводи в годишните доклади представляват основание за последващото набелязване на обосновани и адекватни мерки в годишните план-програми.

Мерките по БДП на териториално ниво за 2022 г. са разработени под формата на План-програми на база приетия с решение на МС План за действие 2021-2023 г., както и въз основа на информация, представена от отделните членове на комисиите. Годишните план-програми са представени в ДАБДП в края на 2021 г., предхождаща плановата, и включват приоритетни за подобряване на БДП мерки в направленията: регулационна рамка; поведение на участниците в движението; контрол; пътна инфраструктура; превозни средства; спасителна помощ. План-програмите декларират ангажимента на всички отговорни институции на общинско и областно ниво да организират реализацията на планираните мерки в изпълнение на своята дейност.

Разработени са два административни акта от ДАБДП, касаещи дейността на ОКБДП и ОбщКБДП.

Съгласно разпоредбата на чл. 167б, ал. 6 от ЗДвП, според която ОКБДП извършват своята дейност съгласно правила, утвърдени от председателя на ДАБДП, Агенцията подготви Правила за състава, функциите, дейността и организацията на работата на ОКБДП, които бяха утвърдени от председателя на ДАБДП и изпратени за прилагане при функционирането на 28 комисии. Към Правилата бяха подготвени и приложени 25 броя образци, които да бъдат използвани от ОКБДП при осъществяване на дейността им.

В съответствие с промяната в ЗДвП (чл. 167в, ал. 4), съгласно която ОбщКБДП извършват своята дейност в съответствие с правила, утвърдени от председателя на ДАБДП, Агенцията подготви единни общи Правила за дейността и организацията на работа на ОбщКБДП, насочени към въвеждане на унифициран подход и подобряване на ефективността на общинските комисии, които предварително бяха съгласувани с общините и с Националното сдружение на общините в Република България.

Подготвени са единен наръчник за управление на БДП на областно и общинско ниво за членовете на комисиите по БДП, както и обучителни материали, които да послужат за планираните през 2022 г. обучения по БДП, организирани от ДАБДП.

С цел обезпечаване изпълнението на политиката по БДП на общинско ниво ДАБДП координира процеса по сформирани на нови/актуализация на съществуващи общински комисии по БДП. Подготвени са становища по постъпили в ДАБДП документи от общините, свързани с издадени решения на общинските съвети и заповеди на кметовете.

ДАБДП взе онлайн участие в 34 заседания на ОКБДП, на които са разглеждани различни както принципни въпроси от работата на комисииите, така и конкретни казуси, свързани с БДП на съответните територии.

Изпратени са 8 бр. методически указания до областните и общинските администрации, насочени към подобряване на дейността по места.

Извършван е текущ анализ на оперативната дейност на областните комисии по БДП, в това число относно проведени заседания, осигурена публичност, представени годишни доклади и план-програми и слабости в тях, наличие на актуализирани заповеди за състава на ОКБДП, приети правила за дейността, състава и функциите на ОКБДП и др.

Съвместно с представители на общинските и областните администрации, експерти от Агенцията извършиха обходи на общинска пътна и улична мрежа с цел инструктаж и подпомагане процеса на документиране, и анализ на състоянието ѝ. Обходи са извършени съвместно с представители на 13 общини.

ДАБДП представи на вниманието на МФ предложение за обезпечаване реализацията на областната и общинската политика по БДП. За тази цел, съвместно с НСОРБ, са направени конкретни предложения за отчитането им в рамките на бюджетната процедура за подготовка на проектобюджета за 2022 г.

ДАБДП обезпечи възможност за целево финансово подпомагане на изпълнението на процедурата „одит за пътна безопасност“ като нова за общините функция. Тази инициатива беше част от подкрепата, която ДАБДП оказва на българските общини, във връзка с Постановление на МС №143 от 09.04.2021 г. за одобряване на допълнителни разходи по бюджета за 2021 г., с предвидени средства за извършване на одит за пътна безопасност в общ размер на 100 000 лв. В тази връзка ДАБДП разгледа 171 бр. заявления и класира 18 кандидати, одобрени за финансиране съгласно предварително разработени критерии.

Така е реализирана възможност за финансово обезпечаване на тази нова за общините дейност, което предполага активност при усвояването на средствата, осигурени от ДАБДП. Осигурен е подход, който да удовлетвори нуждата от целенасочени и спешни действия в посока влагане на финансови ресурси за постигане на необходимите резултати, които впоследствие да бъдат надграждани.

- Чрез разработването от ДАБДП и ДОККПБДП и приемането от МС на Национална стратегия за БДП 2021-2030 г. и План за действие към нея 2021-2023 г. е подготвена единна институционална основа за управление на държавната политика по БДП за десетилетието 2021-2030 г. в съответствие с целите и насоките на ЕК и европейската рамкова политика в областта. Обединени са планирането, изпълнението, наблюдението, оценката, отчетането и контрола на националните ангажменти по БДП в интегрирана стратегическа концепция, която задава конкретни действия, обвързани със срокове, индикатори за резултат, ефекти и отговорни страни. Подготвени са текущо методически указания към институциите на централно, областно и общинско ниво за подобряване ефективността на процесите, свързани с управление на БДП.
- Подготвени са секторни стратегии и секторни планове за действие по БДП за ведомствата с ключови компетенции в областта – МВР, МРРБ/АПИ, МТС/ИААА, МОН. МЗ не е представило в ДАБДП секторна стратегия и секторен план за действие. Подготвени са областни годишни доклади и план-програми по БДП.
- Чрез текущата дейност на ДОККПБДП, ОКБДП, НКЦ и ССНАО са реализирани редица дейности за подобряване на координацията в политиката по БДП на централно ниво. В оперативен порядък са осъществени множество работни срещи между представители на ведомствата.
- Проведени са 3 бр. обучения за подобряване на административния капацитет за управление на БДП на областно и общинско ниво.
- Компетентните институции работеха активно в посока усъвършенстване на законодателството в областта на БДП, в т.ч. чрез интензивна дейност на междуведомствени работни групи за разработване на нормативни промени. Подготвена е законодателната рамка, която обезпечава въвеждане в националното законодателство на правилата на Директива (ЕС) 2019/1936 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2019 г. за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури. Подготвена е и уредба на правомощията на ДАБДП с цел оптимизиране на функциите и задачите на Агенцията. Създадена е легална дефиниция за понятието „безопасност на движението по пътищата“ като състояние на системата човек – превозно средство – път – среда.
- През 2020 г. ДАБДП се включи в консорциум от 19 страни-членки на ЕС, който подготви пилотно проектно предложение и осигури финансиране по проект MOVE/C2/SUB/2019-558 на ЕК за разработване на методология за измерване на ключови показатели за ефективността на политиката по БДП, които страните-членки на ЕС в бъдеще ще трябва да докладват на ЕК. През 2021 г. бяха проведени четири онлайн срещи на Генералната асамблея на представители на организациите от 19-те страни. След провеждане на пилотно изследване на терен през септември 2021 г. екип на ДАБДП започна същинската работа за наблюдение на проявленията на високорисково поведение на участниците в движението чрез измерване и регистриране на стойности на показателите, които България следва да докладва.
- В рамките на Националния план за възстановяване и устойчивост е подготвено проектно предложение на ДАБДП с дейности, насочени към подобряване управлението на пътната безопасност.
- В хода на подготовката на оперативните програми и в рамките на дейността на различните работни групи от страна на ДАБДП са предоставяни становища по отношение на включване на политики, свързани с осигуряване на безопасността на движението по пътищата, в програмите, финансирани със средства от Европейския съюз през програмния период 2021-2027 г.

# 2

## СОЦИАЛНО ОТГОВОРНО ПОВЕДЕНИЕ

- По инициатива на ДАБДП е подготвена цялостна концепция и единна основа за обучение по БДП в системата на образованието, подготовката и изпита за придобиване на правоспособност за управление на МПС и последващото въздействие върху поведението на водачите. В резултат на дейност на междуведомствена работна група концепцията е приета с Решение №7/07.01.2021 г. на МС, а нейните предвиждания ще бъдат отразени в приложими административни и нормативни актове. Така Концепцията дава отговор на сегментирания подход към отделни компоненти на системата, като залага на виждането, че последният може да доведе до сериозни системни слабости. Тя се основава на разбирането, че културата е основна и неотменна съставна част от социалните умения, а ученето следва да съпътства човека през целия живот.
- В системата на образованието дейностите по БДП са включени в училищния учебен план на всяко училище, а в детските градини се осъществяват в педагогически ситуации. Проведени са квалификационни дейности за усъвършенстване на методите и формите на работа на учителите във връзка със задължителните теми по БДП, заложен в програмите за възпитание и обучение за учениците от I – XII клас.
- Поддържана е необходимата учебно-материална база в МОН в съответствие с учебната документация и нормативите за осигуряването ѝ – учебни помагала, познавателни книжки, специализирани учебни кабинети и площадки, интерактивни системи, технически средства и други дидактически материали. Активизирана е дейността на училищните комисии в развитието на средата за обучение по БДП и прилежащата пътна инфраструктура, и организация на движението в непосредствена близост до училищата.
- Осъществени са множество извънкласни инициативи за деца, посветени на културата за БДП, с подкрепени редица творчески изяви на подрастващите. Изпълнявани са мерки за ограничаване на рисковете от ПТП при осъществяване на организиран превоз на деца, свързан с учебна и/или извънучебна дейност в системата на предучилищното и училищно образование. На електронните страници на училищата и детските градини е създадена и функционира рубрика „Безопасност на движението по пътищата“, която съдържа полезна информация.
- Институциите с компетенции по БДП организираха и проведоха множество информационни и образователни инициативи в подкрепа на формиране на социално отговорно поведение сред участниците в движението по пътищата, в т.ч. свързани с отбелязване на VI Глобална седмица на ООН за пътна безопасност (17 – 23 май), 29 юни – Деня на безопасността на движението по пътищата, Европейската седмица на мобилността, Международния ден за безопасност на движението по пътищата, Деня без загинали на пътя, организиран от ROADPOL, Световния ден за възпоменание на жертвите от пътнотранспортни произшествия и др.
- На база подготвените от ДАБДП методически указания, свързани с въвеждането на система от мерки на бюджетните организации за предпазване на служителите от пътнотранспортни произшествия при взаимодействие с пътнотранспортната система, е установен режим за съблюдаване на мерки, свързани с безопасно поведение на работещите, когато са на път. Системата от мерки включва области за въздействие и дейности, които всяка организация на бюджетна издръжка може и следва да управлява сама. На база оказаната методическа подкрепа през отчетния период публичните администрации са разработили, утвърдили и текущо прилагат чрез вътрешни правила системи за безопасност на движението по пътищата.

# 3

## ЕФЕКТИВЕН И ПРЕВАНТИВЕН КОНТРОЛ

- Изпълнени са дейности по техническо обезпечаване на контролната и спасителната дейност чрез специализирани автомобили и технически средства и системи, в т.ч. автоматизирани, за извършване на контрол по ЗДвП. Създадена е организация за ефективно използване на АТСС и за определяне на основните места за контрол, съобразени с местата с концентрация на ПТП, в съответствие с изготвен анализ.
- В сферата на широкообхватния контрол за 2020 г. са извършени 316 съвместни проверки на МВР с ИААА, 28 проверки с НАП и АПИ, както и 134 проверки с други институции. През 2021 г. са проведени 15 национални кампании и 28 СПО; 13 СПО по календара на ROADPOL; съвместни контролни операции на МВР, ИААА (МТИТС) и Национално ТОЛ управление при МРРБ във връзка с настъпили ПТП с участието на товарни автомобили или интензивен трафик на товарни автомобили в определени участъци от републиканската пътна мрежа, и др.
- Обезпечена е дейността на Единен център за обработка на нарушения, с което се повишава ефективността на контрола на скоростта.
- Създадена е организация за денонощно осигуряване на възможност в ОДМВР и РУ при ОДМВР, както и на 9 ГКПП, за справка за дължими и/или невръчени глоби и за заплащане на дължимите глоби по ЗДвП чрез терминално устройство ПОС. През 2020 г. за 9 ГКПП е разработена и осъществена интеграция между АИС на МВР. Продължава разширяването на обхвата на дейността за всички сухоземни ГКПП. През 2021 г. са инсталирани допълнително 23 терминални устройства ПОС на 11 ГКПП.
- Чрез Фонда за безопасност на движението са осигурени средства за надграждане на капацитета на реагиращите структури за съвместна реакция при възникване на риск за безопасността на движението по РПМ и повишаване познанията на гражданите относно тяхното поведение; повишаване на капацитета на органите на пожарна безопасност и защита на населението за извършване на спасителни дейности при ПТП; техническа обезпеченост на органите за установяване наличието на токсични или експлозивни газове, изтичащи от МПС или други съоръжения, създаващи пряка опасност за движението по РПМ; техническа обезпеченост на органите за извършване на спасителни дейности при усложнена пътна обстановка чрез закупуване на 6 специализирани автомобила с оборудване за извършване на спасителни дейности при ПТП за нуждите на 6 РДПБЗН. През 2021 г., на основание утвърден План-график, са реализирани разходи по дейности, финансирани от Фонд за безопасност на движението, по 29 сключени договора относно: доставка на тестове за установяване употребата на наркотични вещества; възстановяване, осигуряване, доработка и следгаранционно абонаментно техническо поддържане на АИС; внедряване на разширена мобилна локализация в Национална система 112 на територията на Република България; закупуване и следгаранционна поддръжка на технически средства; закупуване и доставка на газхроматографи и спомагателно оборудване, мундшцуци и консумативи; осигуряване на следгаранционна поддръжка на прилежащата инфраструктура в центровете за данни на МВР; мобилни криминалистични лаборатории.
- За посетени ПТП своевременно са подавани данни към стопаните на пътя за предприемане на мерки за обезопасяване на пътните участъци. Изпратени са сигнални писма, в които са дадени конкретни препоръки за отстраняване на констатираните слабости.
- Стартирана е актуализация на задължителните показатели, въведени при регистрацията на ПТП, както и развитие на функционалността на Автоматизирана информационна система „Пътна полиция“, в частта на ПТП.

# 4

## ЩАДЯЩА ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА

- Разширено е приложното поле на процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура. През март 2021 г. в нормативната уредба на страната бяха транспонирани разпоредбите на Директива (ЕС) 2019/1936 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2019 г. за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури. Приет е ЗИД на ЗП, с който се възлагат функции на ДАБДП по обследване на пътната инфраструктура извън населените места във връзка с процедура за цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа на Република България. Министърът на регионалното развитие и благоустройството и председателят на ДАБДП съвместно изготвиха и предоставиха на Европейската комисия списък на пътищата, включени в обхвата на процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура. За пълното транспониране в националното законодателство на разпоредбите на Директива (ЕС) 2019/1936 бе сформирана междуведомствена работна група, която да изготви за приемане от МС Наредба за процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура.
- АПИ, съвместно с ОПУ и ОДМВР, извършваха огледи на установените участъци с концентрация на ПТП, анализ на ПТП, пътните и метеорологичните условия, при които са настъпили, като набелязаха мерки за тяхното обезопасяване.
- ДАБДП разработи проект „Подобряване на безопасността на движение по пътищата в Република България чрез създаване на условия за устойчиво управление на пътната безопасност“ в рамките на Инструмента за възстановяване и устойчивост, координиран от МС. Проектът включва мерки за: 1/ разработване и интегриране на софтуерни приложения за управление и приоритизация на дейностите по републиканската и общинската пътна мрежа и национална електронна система за подаване и обработване сигнали, свързани с безопасността на пътната инфраструктура; набавяне на оборудване за текущ ремонт и поддържане на републиканските пътища); 2/осигуряване на специализирано оборудване за оценка на състоянието на пътната безопасност при обследване на пътища; 3/ подобряване на условията на движение в районите на ГКПП – въвеждане на система за управление преминаването на трансграничния тежкотоварен трафик чрез специализирано мобилно приложение.
- През 2021 г. Върховна административна прокуратура възложи на ДАБДП извършването на проверка за законност с предметен обхват автомагистрала, скоростни пътища, републикански пътища от първи клас с оглед изпълнение на всички изисквания за непрекъснато, безопасно и удобно движение. Поставената задача обхваща проверката на приблизително 3 600 км, от които 800 км автомагистрала. За извършването на проверката бе използван стандартен метод на визуална оценка и последващ анализ за съответствие с приложимата нормативна уредба. Обходени и заснети са всички пътища, попадащи в обхвата на проверката, с еквивалент над 5 000 пропътувани км. Анализът се извърши от гледна точка на участниците в движението, разпознаваемостта на пътната инфраструктура и нивото на вградената пътна безопасност. Проверката обхваща всички пътни възли, крайпътни обекти и съоръжения, както и прилежащото пространство.
- Стартира разработването на правила и нормативи за организиране на движението по пътищата, както и подготовката на нов подзаконов нормативен документ, регламентиращ прилагането на ограничителни системи по пътищата; разработват се методически указания за планиране и управление на дейностите по републикански пътища.
- От страна на ДАБДП са изготвени предложения за безопасно движение по пътищата, като за преобладаващата част от тях са извършени и инспекции на място от експерти на Агенцията.



# 5

## ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА В ЗАЩИТА НА ЧОВЕКА

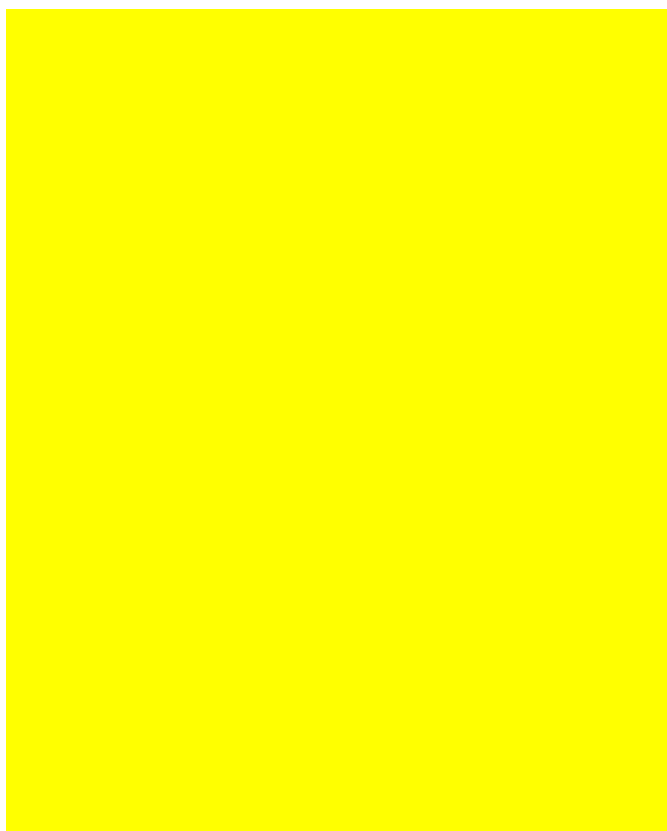
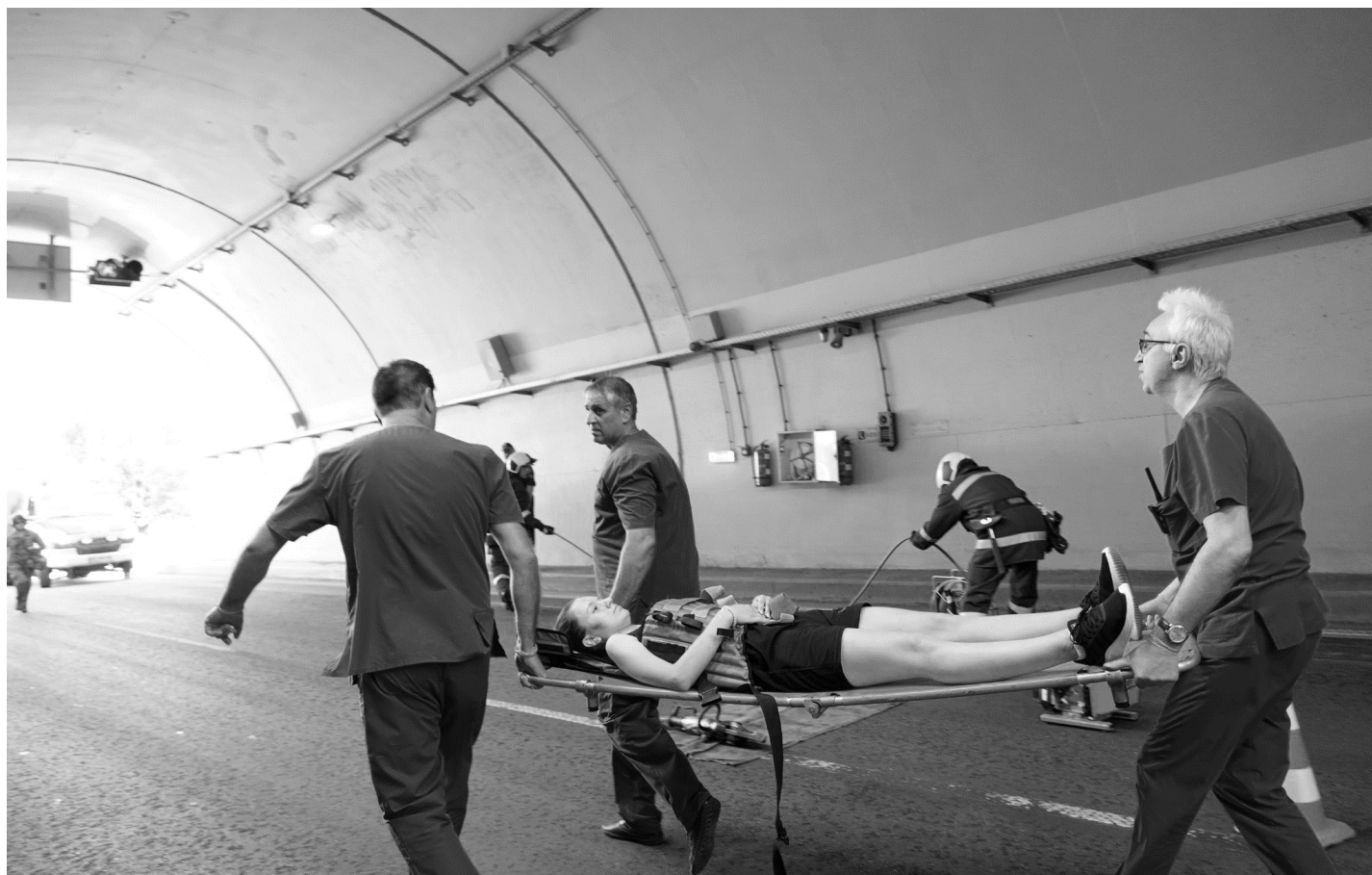
- Изготвен е анализ за състоянието на автомобилния парк от Асоциация на автомобилните производители и техните оторизирани представители в България като база за по-нататъшно провеждане на цялостна национална политика в областта. Тенденциите и заключенията от анализа са представени на заинтересованите институции като основа за подготовка на секторните планове за действие.
- Стартира подготовката на нормативни промени, свързани с техническия преглед, сервизната дейност, регистъра на автомобилите, предоставянето на информация за състоянието на превозното средство. Сформирана е междуведомствена работна група за промяна на някои от текстовете в ЗДвП и Наредба № I-45/ 2000 г. с цел оптимизиране на изискванията и контрола по отношение на регистрацията на употребявани автомобили. Разработва се нормативна уредба, която да регламентира извършването на ремонтите и техническото обслужване на ППС.
- Набавена е допълнителна техника за извършване на контролната дейност, свързана с автомобилния парк.
- За подобряване извършването на първоначални и/или по-подробни крайпътни технически проверки е инициатирано набавянето на оборудване на служебните автомобили, с които се извършва контрол на пътя, със специализирани софтуер и мобилни устройства, камери за видеонаблюдение на работата на инспекторите, таблети, мобилни термо принтери, специализирани работни станции и монитори за мобилни лаборатории. В рамките на оперативна програма „Добро управление“ е стартиран проект „Надграждане на поддържаните от ИААА регистри и бази данни, изграждане на нов модел на контролната дейност, основан на оценка на риска“.
- Обобщена е информация от регионалните дирекции „Автомобилна администрация“ на територията на страната за рисковите превозвачи, попадащи в категории, които са обект на засилен контрол.
- ИААА извършва анализ на всеки шест месеца по отношение на административнонаказателната дейност и съставените актове за установяване на административни нарушения на превозвачите, въз основа на която организира тематични проверки.
- Проведено е специализирано обучение на инспекторския състав относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт. Създадена е организация за поетапно оборудване на автомобилите, като е стартирано и обучение за работа с информационната система и оборудването към нея.
- Специален акцент е поставян на проверките на автобусите, осъществяващи специализиран превоз на деца и ученици. На територията на цялата страна, преди започване на учебната година, екипи на ИААА и ОДМВР извършиха проверки на техническата изправност, външния вид на автобусите и правоспособността на водачите – стаж и необходимите документи за извършване на този вид превоз. Дадени са предписания за обозначаването на автобусите с необходимите табели за превоз на деца, заверки на пожарогасителите, смяна на износените гуми, преминаване на периодичен преглед за проверка на техническата изправност.
- Проведени са работни съвещания с браншовите организации в областта на автомобилния транспорт за промяна в нормативната уредба, в която да се регламентира ролята на работодателите.

# 6

## СПАСИТЕЛНА ВЕРИГА ЗА ОПАЗВАНЕ НА ЖИВОТА

- Управлението на риска при ПТП се отнася до системата от институции, политически и правни рамки, и механизми за координация и контрол в усилията за намаляването на пътнотранспортния травматизъм. За развитие на кризисния мениджмънт бяха подготвени рамкови насоки, подкрепени от цели и планове, които да се реализират от компетентните органи.
- Разработен е рамков план за действие С.П.А.С.И. за управление и справяне с последствията от настъпили ПТП. Документът постави цел за намаляването на следните тежки последствия за обществото вследствие на ПТП относно: изгубено социално благосъстояние поради пътнотранспортен травматизъм (загинали, пострадали и потенциално засегнати хора); щети за пътната инфраструктура; прекъсване на доставките на основни стоки и услуги; икономически загуби и последствия за околната среда. Като приложения към плана бяха разработени три оперативни процедури, в които се описват целите и задачите за осигуряване на ефективно и адекватно реагиране на компетентните органи на национално, областно и общинско ниво в съответствие с възложените им функции и правомощия при: ПТП с пострадали; усложнена метеорологична обстановка, затруднени пътни условия, затруднено и/или блокирано движение по уличната и пътната мрежа вследствие на ПТП без пострадали, обилен валеж, мъгла, намалена видимост вследствие на пожар, силни ветрове, паднали дървета, свличане на земна маса и други.
- Така се обезпечават: създаване на ефективна организация за координация и взаимодействие между компетентните органи; поддържане на устойчиви връзки за оперативно уведомяване и обмен на информация; повишаване капацитета на органите на изпълнителната власт в областта на кризисния мениджмънт. Планът С.П.А.С.И. подпомага изпълнението на визията на Национална стратегия за БДП 2021-2030 г. за тематично направление 6 „Спасителна верига за опазване на живота“, с визия: противодействие на травматизма, намаляване увредата на здравето и предотвратяване загубата на живот при вече настъпили пътни инциденти; обезпечаване на цялостна спасителна верига въз основа на общ понятиен апарат, единна нормативна база, система за оценка на нараняванията, триажни, транспортни, лечебно-диагностични, комуникационни и трансферни протоколи, кризисни планове, обучения и тренировки; осигуряване на оптимални шансове за физическо и психологическо възстановяване на пострадалите при ПТП.
- За подобряване на готовността и координацията на съставните части на Единната спасителна система при получаване на сигнал за ПТП с пострадали е разработен примерен план за провеждане на учение на съставните части на единната спасителна система с участието на екипите на оперативен дежурен център/оперативна дежурна част на ОДМВР, оперативен център на РДПБЗН на МВР, районната комуникационна централа на ЦСМП, ОПУ, областни структури на ИААА, областните администрации и общините.
- Проведени са регионални учения, като в учебните ситуации бяха включени действия за: уведомяване на органите за управление на областно ниво; сформирание на щаб и определяне на ръководител на операциите; гасене на пожар и спасяване на хора; оказване на първа медицинска помощ и психологическа подкрепа на място; транспортиране до болнично заведение; регулиране на движението в района на произшествието; създаване на временна организация на движението; извършване на оглед на местопроизшествието; провеждане на процесуално-следствени действия; преместване на повредените превозни средства и техните товари; почистване на пътя и др.

## 5/ КОНСТАТАЦИИ И ИЗВОДИ



От прилагането на Националната стратегия за БДП 2021-2030 и от изпълнението на нейните планови документи, които очертават насоката и мерките по БДП, зависи нивото на пътния травматизъм и намаляването на преките и непреките икономически негативи, които обществото търпи в резултат от ПТП.

От гледна точка на човешките живот и здраве, социалните измерения на пътния травматизъм са неизчислими. В икономически аспект обаче загубите от ПТП се калкулират в съществени размери. Това са щети, които при подходящ подход, организация и изпълнение на определените мерки могат да бъдат избегнати или чувствително ограничени, а спестените средства и съхранен човешки капитал – вложени в бъдещо обществено благосъстояние.

В този смисъл изпълнението на Стратегията и Плана са ключови за БДП и за рамката на държавната политика в тази област за следващото десетилетие.

Предпоставките за обезпечаване изпълнението на предвидените за БДП мерки, така че да бъдат постигнати заложените цели, са основно **институционални, организационни и финансови.**

Може да се твърди, че е положена концептуалната основа в институционален и организационен план. Създадена е ДАБДП като специализирана структура, която да бъде двигател и координатор на общонационалните усилия. Разработени и приети са стратегическите и плановите документи на държавната политика по БДП за следващото десетилетие. Поставени са визията и целите, които да направляват работата на ангажираните институции. Налице са държавни структури, отговорни за: строителството и поддържането на пътната инфраструктура; контрола на движението по пътищата; образованието и обучението на участниците в движението; дейността на Единната спасителна система.

За да могат всички ключови звена да изпълняват така определената политика, а оттам да се постигне същинска реализация на Стратегията, е необходимо заложените в плановете за действие мерки да бъдат в достатъчна степен припознати, ресурсно обезпечени и фактически изпълнени. Това все още не е налице.

На база извършения анализ на пътнотранспортната обстановка (Приложение 1), докладването на мерките от плановите документи (Приложение 2) и наблюденията върху изпълнението на стратегията, по-долу са представени основни констатации и изводи, които очертават настоящата ситуация по отношение реализацията на политиката по БДП в страната:

Мобилността оказва все по-голямо влияние в ежедневието:

Транспортният сектор претърпява дълбоки трансформации - технологични, икономически и социални:

БДП в глобален мащаб отбелязва положително развитие:

Травматизмът по пътищата в света обаче остава висок:

Трудностите са валидни и за Република България:

За планов период 2021-2030 г. ЕК обяви нова цел за намаляване на смъртните случаи и тежките наранявания, която поставя още по-амбициозни ангажименти:

Тя определя как взаимодействат хората, икономиките, общностите и страните. На ниво ЕС около 13% от всички разходи на домакинствата се разпределят за някакъв вид превоз, като за периода 2010-2050 г. по данни на ЕК се очаква пътническият транспорт да нарасне с близо 42%, а товарният – с 60%.

От съществено значение е не само оползотворяването потенциала на тези промени, но и противодействието на съпътстващите рискове, интегрирайки иновациите и технологиите в транспорта. С нарастването на интензивността на придвижване вследствие на динамиката на ежедневието се увеличава и взаимодействието между хората и пътната система. Така явлението пътнотранспортен травматизъм се разгръща със съществени социално-икономически последици, които СЗО нарича **„епидемия“**.

Европа е начело в класацията за най-безопасни пътища със средно 49 загинали на един милион души. Африка е на последно място с над 260. През изминалите десетилетия БДП на ниво ЕС се подобри значително. Въпреки това броят на загиналите все още е твърде висок спрямо заложените целеви стойности на ЕС – 50% по-малко загинали и 20% по-малко тежко ранени към 2020 г. спрямо 2010 г.

Приблизително 1.35 милиона души загиват всяка година вследствие на ПТП, а други 50 милиона са ранени. Това засяга цялото общество, тъй като социално-икономическите разходи надхвърлят 120 млрд. евро годишно.

През изминалото десетилетие България постигна целта, поставена от ЕК, за намаляване броя на тежко ранените с 20% в сравнение с базовата 2010 г. В страната се установи трайна тенденция на спад на броя им. Въпреки настъпилата през 2020 г. пандемия, целта за намаляване на загиналите към 2020 г. наполовина остана недостижима. Общият спад за десетилетието е малко над 40% и през 2020 г. броят им достигна 463. Относителният дял на загиналите и ранените пешеходци в населените места намалява, но остава висок.

Общоевропейската цел за ограничаване на пътнотранспортния травматизъм изисква влагането на все по-целенасочен обществен ресурс.

Голяма част от произшествията на пътя са предотвратими чрез въздействие върху определящите БДП фактори, без към тях да се подхожда фрагментарно.

Това налага придържането към ясна национална политика, целенасочени и координирани действия, системност и последователност на мерките, подходящи инвестиции и високо ниво на социална отговорност за намаляване наполовина броя на загиналите и тежко ранените по пътищата до 2030 г. в сравнение с 2020 г.

Целта на ЕК поставя амбициозен политически ангажимент пред държавите членки, който изисква пълно осигуряване на съответните **институционални, организационни и финансови предпоставки**.

В периода 2019-2020 г. е положена концептуалната основа на политиката по БДП в стратегически план:

За планов период 2021-2030 г. България е изправена пред множество предизвикателства:

Независимо от вложените през 2020/2021 г. усилия, са необходими комплекс от мерки за постигане на базовите резултати:

Налице са множество рискови елементи, към които не се е подхождало целенасочено:

Създадена е ДАБДП като специализирана структура, която да бъде координатор на общонационалните усилия. Разработени и приети са стратегическите и планови документи на държавната политика по БДП за следващото десетилетие. Поставени са визията, целите и областите на въздействие, които да направляват работата на всички ангажирани институции. Налични са методически указания и са проведени базови обучения, залагайки на стандартизирани процеси и образци за планиране и докладване на изпълнението на всички нива. С подготвените нормативни промени и концепции е положена основа в подобряването на законодателството, регламентиращо обществените отношения в областта. Чрез дейността на ДОККПБДП и НКЦ е съществено подобрена координацията между партньорите на централно ниво. Чрез интензивното взаимодействие с ОКБДП е активизирана и оптимизирана дейността им. Посредством систематизирането на данните за БДП свързаните с БДП процеси са обект на текущо документирани и анализ.

Страната ни отбелязва относително ниски нива на БДП спрямо средните за ЕС. Европейската практика показва, че системните усилия, вложени в създаване на институционален капацитет за управление на БДП, дават висок резултат, като редица страни членки имат реални постижения и доказани обществени ползи в областта. В сравнителен план България тепърва започва този процес по нов, координиран и систематизиран начин, докато повечето европейски държави вече отчитат дългогодишен опит в ефективно противодействие на пътнотранспортния травматизъм, като всеки следващ планов период надгражда предходния.

При правилно определяне на слабите места и целенасочено използване на финансовите средства за управлението им, може да се очаква, че системата като цяло ще бъде повлияна положително, като едновременно с това ще се отчете висока ефективност, т.е. добро отношение между вложените ресурси и постигнатите резултати, като се има предвид, че към настоящия момент именно в това се корени основната системна слабост. Не се установява постигане на устойчиви базови резултати. Това показва системно неправилно отношение към проблемите и/или към мерките, насочени за тяхното управление. Ето защо е необходимо да бъде променен фокусът, така че преди да се вложат средства, да е налице убеденост, че те ще бъдат разходвани, за да се отговори адекватно на правилно определени и степенувани проблеми на база пълна информация за тях.

Въпреки напредъкът, анализът показва, че институциите не се концентрират в достатъчна степен върху отделни елементи на БДП, с което да ги интегрират институционално и финансово в съответните секторни политики. Усилията са предимно фокусирани към изпълнение на основни/рутинни задължения. Този процес обичайно протича без информационна обезпеченост, без задълбочен анализ на нуждите и рисковете от гледна точка на БДП, както и без целенасочено следвана секторна концепция. В допълнение към общия анализ на ДАБДП, на секторно ниво не се прави оценка на ефективността, която да позволи предприемане на корективни действия от страна на администрациите.

Републиканската пътна мрежа не се развива устойчиво

Развитата транспортна инфраструктура е основна предпоставка за устойчив транспорт, който да съдейства за пълноценно интегриране на страната в ЕС, предвид кръстопътното положение на България и нейния транзитен потенциал. Оптималното придвижване на по-дълги разстояния изисква непрекъснати, последователни и постоянни транспортни мрежи. Общата дължина на РПМ (магистрала, I, II и III клас пътища) е 19 925 км. Изградена преди десетилетия, тя **не отговаря на изискванията за безопасност.**

Стопанисването ѝ изисква влагането на адекватни подходи и средства за капиталови инвестиции, и текущо поддържане. Това обуславя ниските експлоатационни характеристики и изразените териториални различия. Пътната безопасност е много сериозен проблем. По-ниската степен на изграденост на пътната мрежа от висок клас в северните, периферните и граничните части на страната ограничава икономическото развитие на териториите, понижава инвестиционната привлекателност и качеството на живот.

По разпореждане на Върховна административна прокуратура през 2021 г. ДАБДП извърши проверка за законност и изпълнение на всички изисквания за непрекъснато, безопасно и удобно движение по автомагистралите и републиканските пътища първи клас. Проверката включва експлоатационно състояние, съответствие с изисквания и стандарти, като обхваща визуална оценка на около 3 600 км, в т.ч. пътни възли, крайпътни обекти и съоръжения, прилежащото пространство. Отражено е качеството на управление – планиране, проектиране, строителство и поддържане. В доклад е представен комплексен анализ от гледна точка на участниците в движението, разпознаваемостта на пътната инфраструктура и нивото на вградената пътна безопасност.

Анализът показва, че:

Организацията на движение е в много лошо състояние по отношение на експлоатационните характеристики на средствата за сигнализиране и на съответствието им с приложимите нормативни актове и стандарти. Много малък брой от пътните знаци и пътната маркировка са поставени съгласно Наредба №18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци и Наредба №2 от 17 януари 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка, което е недопустимо с оглед осигуряване на безопасност. Тези недостатъци влияят непосредствено върху поведението на водачите на МПС и създават риск от настъпване на ПТП. Може да се направи заключението, че администрацията, управляваща републиканските пътища, не изпълнява както е предвидено задълженията си по отношение на организацията на движение.

Ограничителните системи за пътища са разнородни спрямо приложимите изисквания към годината им на производство, от което произтичат несъответствия с действащите разпоредби. Налице е практика на монтиране на несъвместими елементи на ОСП, както и неспазване на изискванията на производителя по отношение на монтажа. Така ОСП на много места не са в състояние да изпълнят своята функция за предпазване от тежки последствия при ПТП.

Управлението на пътната безопасност по РПМ се характеризира със системни слабости, което изисква спешна оптимизация:

Не се извършва своевременна подмяна на несъответстващи и повредени ОСП от страна на администрацията, управляваща пътя. Наблюдава се и неправилно поставяне. В тези случаи системата не би могла да задържи отклонило се от нормалната си траектория МПС, като предпазната ограда се превръща в опасност за участниците в движението. Въпреки че от 2010 г. има нови изисквания за ОСП, отразяващи приложимите европейски стандарти, не е изготвена дългосрочна програма за подмяна на ОСП, които не отговарят на заложените параметри.

Пътната настилка като цяло не се характеризира със значителни повреди, които да окажат решително влияние върху безопасността на движение, но следва да се вземе предвид, че износващият пласт осигурява едно от най-важните условия за безопасно придвижване – сцеплението. Това е показател, който в процеса на експлоатация се влошава. Съгласно чл. 2, ал. 2 от Наредба № РД-02-20-19 от 12 ноември 2012 г. за поддържане и текущ ремонт на пътищата администрацията, управляваща пътя, следва да осъществява превантивно поддържане, което по същество има за цел да удължи експлоатационния живот на пътната настилка.

Пътните банкети и крайпътното пространство не са в добро експлоатационно състояние. Наблюдава се обрастване и наличие на значителна растителност. Системна практика е за отвеждането на повърхностните води да се изграждат окопи със сечение, което също представлява опасност в крайпътното пространство, а в същото време тези съоръжения не са обезопасени с ОСП. В правомощията на АПИ, като администрация, управляваща републиканските пътища, в т. ч. и автомагистралите, е издаването на разрешения за специално ползване на пътищата. Проверката констатира множество крайпътни обекти и съоръжения, които не са обезопасени с ОСП.

Констатира се следното:

При проектирането, особено в частта на организацията на движението, освен липса на прецизни изисквания от страна на възложителя, се срещат и несъответствия с нормативните актове. Редица елементи се проектират така, че понижават нивото на безопасност и изискват допълнителни съоръжения за обезопасяване.

Дейностите по поддържане и основен ремонт са фокусирани върху пътната настилка. Докато недостатъците по нея могат да се компенсират с подходящо сигнализиране, пропуските в сигнализацията са критични за риск от настъпване на инциденти. От гледна точка на пътната безопасност, която следва да е основен приоритет при поддържането, дейностите, които имат най-голям ефект, са свързани със сигнализацията, видимостта и разпознаваемостта на пътя. Те обхващат поддържането на пътните знаци и маркировка, ограничителните системи за пътища и крайпътното пространство – почистено и свободно от препятствия.

Подценяване ролята на одитите по пътната безопасност, което се свързва с неспазване на изискването за независимост на одитора и неизпълнение на съдържащите се в одитните доклади мерки.

Грешно поставяне на пътни знаци и маркировка – сигнализацията не отразява характерните особености на пътя и реалната пътнотранспортна обстановка.



В резултат на горните слабости критични участъци по РПМ са необезопасени

Заложените в плановете за действие мерки за пътна безопасност по РПМ остават неизпълнени

Възстановяването на пътни знаци и ограничителни системи за пътища, чиято цялост е нарушена вследствие на инцидент или друго събитие, отнема много време поради дългите процедури за одобряване на задание и изпълнение на възстановителните дейности, през което даден участък остава необезопасен.

Не се интегрира пълноценно подходът „безопасна система“, приет от МС, тъй като не се обръща достатъчно внимание на елементите от активната и пасивната безопасност на пътищата.

Пътят и пътните принадлежности не са обект на паспортизация; целта да има постоянна информация по време на експлоатацията за тяхното местоположение, физически характеристики и техните промени в течение на времето не се изпълнява.

Липсата на кадри в АПИ и нейните териториални поделения е проблем, който възпрепятства ефективното управление на пътната безопасност централно и по места.

Неглижира се системно обезопасяването на проблемни участъци, в т.ч. УКПП, които с години се установяват като такива. Участъци като Кресненско дефиле, път Русе-Велико Търново, около с. Микре и др. са с най-голяма аварийност от РПМ, но по тях все още не са предприети мерки.

Съгласно Наредба № 5 от 2003 г. за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на ПТП и за категоризиране безопасността на пътищата за 2019 г. са установени 60 бр., за 2020 – 53 бр. а за 2021 г. – 75 бр. УКПП по РПМ. 6 бр. са в населени места. Съгласно справките от обобщаването на информацията, събрана в базата данни на ГДНП – МВР относно УКПП по републиканските пътища през 2019 г., 2020 г. и 2021 г., 24 УКПП се проявяват през 2 от годините на 3-годишния период, а 8 УКПП се проявяват и през 3-те години от периода. Установените чрез експертна оценка пътни отсечки с увеличен брой ПТП от анализа на данните на ДАБДП са 26 за 2020 г. и 107 за 2021 г. Наблюдението показва, че въпреки констатираните критични участъци и отсечки, тяхното обезопасяване във времето не протича като целенасочен планов процес, базиран на приоритизация.

Може да се заключи, че гореизброените системни слабости, въпреки че са намерили отражение в плановете документи за 2020 г. и 2021 г. и са заложени конкретни мерки, последните не са подходящо адресирани и изпълнени в практически аспект.

Следва да се има предвид, че ниското качество на управление на пътната безопасност не е функция единствено на недостига на бюджетен ресурс. Разходването на ограничените финансови средства може да протече със значително по-голяма ефикасност спрямо крайния резултат, ако се осигурят организационна оптимизация, системен анализ на проблемите и подходяща приоритизация на дейностите по капиталово строителство и текущо поддържане.

Този процес не отменя необходимостта от осигуряване на адекватен финансов ресурс, който да обезпечи обективните изисквания за безопасно движение по българските пътища.

Общинската пътна и  
улична мрежа  
в голямата си част  
не може да осигури  
безопасна мобилност:

На база постъпилата в ДАБДП от годишните областни доклади и онлайн въпросници информация от общините е оценена общинска пътна мрежа с обща дължина 22 000.48 км и улична мрежа с обща дължина 51 826.35 км. Анализът на данните от извършената експертна преценка на безопасността, предоставена от служители на 255 общини, разкрива незадоволително експлоатационно състояние на много елементи на пътната инфраструктура. Констатациите разкриват наличието на следните **системни проблеми на общинско ниво:**

Пътна настилка: констатират се участъци със сериозни деформации (нарушения на целостта, пукнатини, слягания, неравности и др.). Недоброто и своевременно поддържане на пътните банкети води до навлизане на вода в конструктивните пластове и по повърхността на пътя. Това допринася за деформация и обрушване на крайните ивици на лентите за движение, което с времето води до тяхното стесняване. Дейностите по профилиране и уплътняване на банкетите, премахване на растителността и натрупаните земни маси са от ключово значение за осигуряване на експлоатацията и безопасността. Уличната мрежа е в по-добро експлоатационно състояние в сравнение с общинската. Това се дължи най-вече на повечето вложени средства за поддържането ѝ в по-големите градове.

Сигнализация и маркировка: знаковото стопанство на ОПУМ е преобладаващо определено в незадоволително състояние. Делът на липсващите, грешно поставените (по отношение на организацията на движението, броя, височината и отстоянието от пътното платно, разстоянието по между им), недобре видимите (покрити от други знаци, табели, растителност), овехтелите (с ограничена светлоотразителна способност, нечетими, корозирали) знаци е твърде голям. Недобрата информираност на водачите ги поставя в риск от участие в ПТП. Пътната маркировка на ОПУМ е преобладаващо определена в незадоволително експлоатационно състояние. Делът на участъците от ОПУМ с липсваща, лошо разпознаваема (противоречаща на действащата организация на движение) и невидима (с ограничена светлоотразителна способност при мокра пътна настилка, през тъмната и сумрачна част на денонощието и при намалена видимост) пътна маркировка на територията на общините е голям. **Недобрата разпознаваемост на габаритите на пътя и пътното платно** влияе силно върху възприятието на водача и безопасното му поведение на пътя. Тротоарите са компрометирани, на редица места липсват или широчините им са намалени от дървета и паркирали автомобили, в резултат на което пешеходците са принудени да използват пътното платно.

Банкети и отводнителни системи: отводнителните окопи по общинските пътища са затлачени и обрали с растителност. Налице е пропадане или надигане спрямо пътната настилка. Това възпрепятства отводняването, което от своя страна води до разрушаване на пътната конструкция, както и до риск от ПТП.

Крайпътното пространство: съществуват множество препятствия (дървета, стълбове и др.), които ограничават видимостта на водачите и утежняват последствията при настъпило ПТП при напускане на пътното платно. Липсват ограничителни системи.

ОСП: Делът на участъците от ОПУМ с липсващи, засегнати от корозия, овехтели, деформирани, недобре укрепени, с опасни начало или край и с липса на преходни елементи ограничителни системи за пътища е голям. Съобразяването на степента на задържане на ОСП със състава и скоростта на пътния поток, и поддържането им в експлоатационно състояние, безопасно за участниците в движението, влияе силно върху възможността на превозните средства да се задържат и връщат обратно на пътното платно. Многообразието на възможните приложения и липсата на целенасоченост за изграждане на щадяща човешкия живот и здраве пътна инфраструктура води до избор на неподходящи по отношение на безопасността ОСП. Делът на необезопасените крайпътни препятствия (стълбове, колони, дървета, скатове, търговски обекти и др.) е висок.

В повечето общини общественият транспорт отговаря на нуждите на населението по отношение на покритие на териториалния обхват и свързаност, но в 44 общини не е осигурен такъв.

В повечето общини инфраструктурата около учебни заведения и детски градини отговаря на изискванията за безопасност. В някои общини се отбелязва, че има нужда от подмяна или изграждане на оградни съоръжения, допълнително осветяване и обособяване на места за паркиране.

Анализът показва, че част от общинските администрации не са наясно със състоянието на отделните елементи на пътнотранспортната система, която стопанисват, нито с критичната необходимост да добиват тези данни в необходимата пълнота.

Трудност представлява даването и на обективна оценка от гледна точка на безопасността на елементи като пешеходни пътеки, кръстовища, автобусни спирки, инфраструктура около детски градини и училища, автогари, обществен транспорт и др.

Липсата на необходимите данни за състоянието на основните елементи от пътнотранспортната система в общините възпрепятства получаването на точна и ясна представа за нивото на пътна безопасност в дадена община и оттам - набавянето на необходимата база данни.

Следва да се направи уточнението, че ДАБДП обективно не е в състояние да верифицира коректността на представените от общините данни. Съответно ДАБДП условно приема наличието на данни, посочени във въпросниците/докладите, като достатъчно основание за класифициране на информацията като „пълна“. В този смисъл се допуска вероятността дори изцяло попълнени от общините въпросници да се основават на допускания, а не на действително и коректно установени обстоятелства поради съществуващите системни слабости и ограничения в процеса на набирането им, което предполага известна условност в направените заключения.

Недостигът на кадри в общинските администрации е основен проблем, особено в по-малките общини, където липсват експерти с необходимото инженерно/техническо образование и опит за управление на пътната инфраструктура.

Като цяло щатните бройки са крайно недостатъчни. Често дейностите по пътна безопасност се извършват по съвместителство от служители, които имат множество други отговорности. В същото време управлението на пътна инфраструктура включва оперативно планиране, изграждане и поддържане на пътищата с всички съпътстващи дейности. Това предполага цялостен цикъл, който обхваща: документиран обход и огледи за набиране на информация, анализ на нуждите, приоритизация на мерки, изпълнението им при високи критерии за качество, текущо наблюдение, отчетност и оценка на ефективността. Не са налице традиции в проучването и прилагането на съществуващи добри практики в областта на пътна безопасност.

Констатира се, че дори при наличие на експертни кадри, процесът по обходи и огледи не се извършва или се осъществява формално. Наблюдава се тенденция за омаловажаване на обходите текущо и концентрацията им в края на годината, когато времето за извършването им не е достатъчно.

Изискването за представянето на данни и анализ на състоянието е преди всичко с цел подпомагане управлението на пътна безопасност от общинските власти и координацията му на ниво ОКБДП в съответствие с нормативно установените задължения за стопаните на пътища, а не формален административен ангажимент пред ДАБДП. Неправилно се налага усещането, че подготовката на докладите е вменена от ДАБДП тежест върху общините, а всъщност това е инструмент за оптимизиране на процеси, по които общинските власти имат отговорност, независимо от формата на докладване, разработена от Агенцията.

В този смисъл: 1/ извършването на регулярни и годишни обходи и огледи на състоянието на различните елементи от пътнотранспортната система на общините и 2/представянето на резултатите от обходите и огледите подробно в онлайн въпросници и систематизирано в годишен доклад води до следните ползи: поетапно създаване и текущо поддържане на база данни в общините; развитие на административния капацитет на служителите в общинските администрации за управление на пътна безопасност на база анализ и приоритизация на нуждите; информационна обезпеченост на ниво ОКБДП и ДАБДП с цел анализ и оценка на риска, както и съвместно търсене на подходящи решения за подпомагане на пътна безопасност по места.

Към момента съответстващи областни доклади за състоянието на БДП в съставните на областите общини не са представени в ДАБДП за областите Хасково, Кюстендил, Пазарджик, София област и Велико Търново. Съответно, данните за тях са непълни и възпрепятстват извършването на цялостен и коректен анализ.

В ДАБДП не са представени данни от онлайн въпросници от проведени годишни обходи и огледи на експлоатационното състояние и безопасността на ОПУМ от 31 общини. За 10 общини - Белица, Белово, Бобов дол, Божурище, Долна баня, Маджарово, Невестино, Пирдоп, Сапарева баня и Трекляно, не е постъпила никаква информация, както от онлайн въпросници, така и в годишния доклад на съответните ОКБДП. За 23 общини е постъпила непълна информация за състоянието на ОПУМ.

Липсата на данни възпрепятства извършването на пълен анализ и оценка на риска от АПИ, общините и ДАБДП

Наличните бюджети на стопаните на пътищата са недостатъчни, за да обезпечат пътната безопасност:

Новата рамкова политика по БДП остава ресурсно необезпечена:

Така политиката по БДП е позиционирана в ситуация на порочен кръг:

В общия случай мерките за пътна безопасност се базират на броя и тежестта на ПТП, които вече са настъпили. Оценката на риска е необходим инструмент, който да замени основно използваните към момента исторически данни за травматизма. За тази цел са необходими съответните първични база данни, които администрациите, управляващи пътя, следва да набавят, поддържат и системно надграждат.

Стопаните на пътищата – АПИ и общините, са изправени пред сериозни предизвикателства, изискващи както планиране на капиталови инвестиции, така и системно насочване на ресурси за текущо пътно поддържане.

Подобренията се извършват бавно и при силно ограничен човешки и финансов ресурс. Въпреки финансовият недостиг, дори наличните бюджети не се използват оптимално, така че да се влагат след анализ на потребностите, в приоритетно определени участъци и мерки, които в максимална степен ще подобрят безопасността.

Инвестициите са дисперсни и оттам ниско ефективни, защото не са целенасочено бюджетно систематизирани. Нито една от отговорните администрации не е създадена изрично да намалява пътните произшествия. Съответно бюджетите за изпълнение на нормативните функции не са рисково ориентирани. Те са с много по-широк обхват, в който въпросът за БДП е един от многото, и поради това не бива целево решаван.

Това обяснява липсата в първите годишни планове за действие (2020 г. и 2021 г.) на информацията относно финансовите ангажименти на отговорните институции, тъй като последните не могат да я определят, предвидят и представят.

**Все още не са налице:** риск-ориентиран подход при определяне на конкретните мерки и инвестиции; финансиране за директно въздействие с фокус върху повишаване на пътната безопасност; правилен набор от възможни контролни дейности, резултатът от прилагането на които да кореспондира директно с намаляване на пътния травматизъм; устойчив механизъм за управление на бюджетите. В условията на сериозни финансови ограничения ефективността на изпълнението би могла да бъде подобрена, ако съответните компетентни звена набавят необходимите данни и извършват съответните анализ, оценка и приоритизация на нуждите. Наличният финансов ресурс не се използва ефективно.

Налице е следната взаимовръзка на три елемента:

### **1/ Системен проблем**

Анализът на състоянието на БДП показва, че са налице множество рискови елементи, към които във времето не се подхожда правилно и въз основа на системна оценка на риска.

### **2/ Ангажиращи политически приоритети**

Чрез Националната стратегия за БДП 2021-2030 г. Република България се ангажира с прилагане на амбициозната общоевропейска политика за намаляване на пътнотранспортния травматизъм.

Управление, основано на интегритет:

стабилни и предсказуеми институции, компетентни в политиката по БДП и гъвкави за реакция спрямо обществените очаквания; отворени за диалог с обществото; подготвени да въведат иновативни решения и да изпълняват мерки, ориентирани към резултати; активни граждански, бизнес, академичен и научен сектори, създаващи добавена стойност на политиката по БДП чрез професионална експертиза и технологични иновации; подходящ ресурсен капацитет на всички заинтересовани страни, основан на знания и умения; рационалност и ефективност във всички обществени процеси, свързани с БДП.

Социално отговорно поведение:

БДП е отговорност на цялото общество; БДП е неразделна част от възпитанието на децата, реализирано в системата на образованието и в семейната среда; БДП е тема, която присъства като „учене през целия живот“ в личностната и професионалната реализация на водачите на МПС; БДП е интегрирана и възпитавана в организационната дейност на публичните организации и бизнеса, чиито служители взаимодействат с пътна система в лично и/или служебно качество.

Ефективен и превантивен контрол:

контролната дейност реагира бързо и влияе благоприятно на средата, в която функционира, като реализира превенция, въздейства възпитателно върху нарушителите и предупредително спрямо останалите участници в движението по пътищата; контролната дейност оказва изцяло позитивно въздействие върху обществените отношения чрез издаваните административни актове и други документи от дейността ѝ; контролната дейност гарантира получаване на най-голям ефект с най-малко разходи, като се основава на анализ на риска; контролната дейност е в съответствие с правилата на професионалната етика и е обезпечена с механизми за противодействие на корупцията; контролната дейност създава легитимност, уважение, доверие и удовлетвореност в обществото.

Щадяща пътна инфраструктура:

взаимодействието между човека и пътна инфраструктура е ограничаващо риска; пътна мрежа на България е интегрирана в европейската транспортна система и в мрежата от интелигентни транспортни системи; пътна инфраструктура не е причинител на пътнотранспортни произшествия с травматизъм.

Превозни средства в защита на човека:

автомобилният парк в България непрекъснато се обновява, технически изправен е и отговаря на съвременните тенденции в областта на пасивната и активната безопасност; превозните средства са адаптирани към спецификите на водачи и пътници; автомобилните превози са предмет на ефективен и не създаващ излишна административна тежест контрол.

Спасителна верига за опазване на живота:

всяко ПТП с пострадали, изискващо незабавна медицинска помощ, се обслужва синхронизирано и ефективно от компетентните служби въз основа на общ понятиен апарат, единни нормативна база, система за оценка на нараняванията, триажни, транспортни, лечебно-диагностични, комуникационни и трансферни протоколи, кризисни планове, обучения и тренировки; Единната спасителна система осигурява оптимални шансове за физическо и психологическо възстановяване на пострадалите при ПТП; всяка травма в резултат на настъпило ПТП се овладява без допускане влошаване на състоянието или смърт на пострадал вследствие на забава в помощта.

### 3/ Липса на ресурсна обезпеченост за компенсиране на системните проблеми

Институциите все още не са в състояние да се концентрират върху отделни елементи и аспекти на БДП, с което да интегрират институционално и финансово БДП в съответните секторни политики.

Така се явява проблемът, свързан с липсата на бюджет за БДП на централно, областно и общинско ниво, който да обезпечи определената политика финансово, така че тя да е в състояние да се разгърне под формата на пълноценен инвестиционен процес, който в по-дългосрочен хоризонт да гарантира устойчивост чрез **натрупване и възпроизвеждане**.

Липсата на системно прилаган във времето, ясен и количествено дефиниран подход за подобряване на БДП в страната, за постигане визията на горните направления, обременява значително процеса на вземане на управленски решения.

Въпреки че с новата Национална стратегия за БДП 2021-2030 г. се полага нова концептуална рамка за управление на тази публична политика, ще е необходимо относително дълго време за натрупване на положителните практики в управлението, преди те да започнат да дават устойчив и осезаем резултат.

Непредприемането на базови реорганизации и пренастройки в дейността на отговорните структури, въпреки адресирането им в плановете документи, допълнително утежнява този процес и не осигурява основни необходими предпоставки, върху които да се гради фактическото изпълнение на реформата в управлението на БДП.

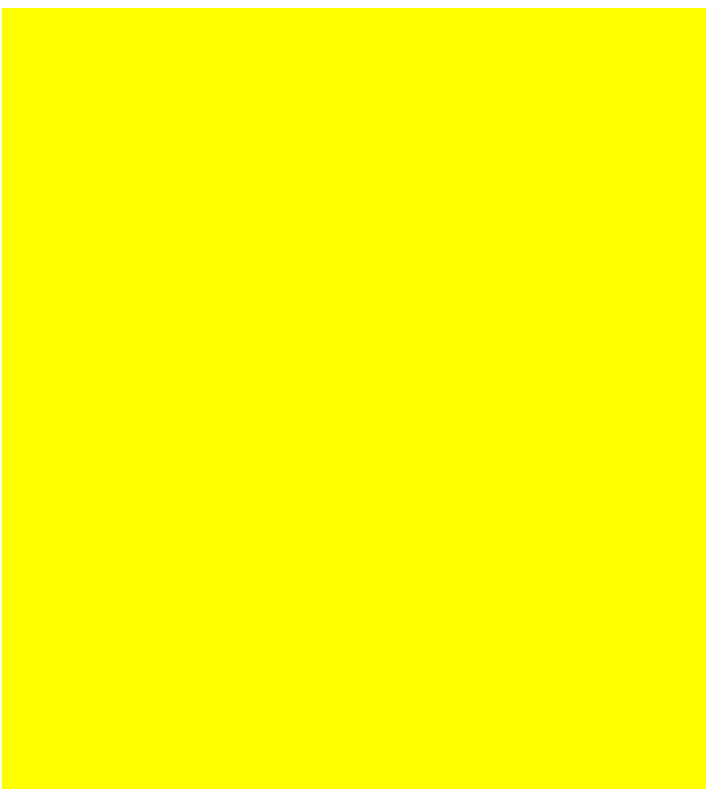
Стратегията предвижда мерките, свързани с БДП, да бъдат предмет на многогодишно инвестиционно бюджетирание от страна на институциите, като последните да осигуряват подходящо финансиране на планираните мерки по БДП, анализират нуждите, приоритизират дейностите за посрещането им и прилагат принципа на разходна ефективност.

Този процес обективно не е възможно да стартира пълноценно, механично и ведно с приемането на новата стратегическа рамка на политиката по БДП. Затова е необходим набор от подготвителни действия, които **очевидно не са извършени** в рамките на първите два плана за действие за 2020 г. и 2021 г.

Ето защо е необходим подход, който компенсаторно да удовлетвори нуждата от целенасочени и спешни действия в посока влагане на обществени ресурси за постигане на необходимите базови резултати, които да позволят ефективно последващо надграждане и възпроизвеждане.

Такъв подход се явява подготовката на пътна карта със спешни действия, която да очертае усилията през 2022 г. и следващата 2023 г., така че в рамките на първия тригодишен план от новата стратегия (2021-2023 г.) да се добие разумна увереност, че всички подготвителни действия са коректно изпълнени.

## 6/ SWOT АНАЛИЗ НА ПОЛИТИКАТА ПО БДП





### /СИЛНИ СТРАНИ

- Създадено координационно звено (ДАБДП) на политиката по БДП
- Широк национален консенсус и споделена визия за развитието на БДП
- Подготвена и приета единна стратегическа рамка на политиката за следващото десетилетие, която да осигурява холистичен подход
- Дългогодишни традиции в работата на ДОККПБДП
- Натрупан опит с 2020/2021 г. като първи планови години за действие по БДП
- Структурирани институции с обособени централни и териториални звена
- Подготвени рамкови законодателни промени и единна концепция за обучение по БДП
- Стандартизиран модел за работа на областните комисии по БДП

### /ВЪЗМОЖНОСТИ

- Приети промени в ЗП и ЗДвП, които регламентират важни обществени отношения в областта
- Последващо актуализиране и оптимизиране правомощията на органи, структурата и функциите на администрации за по-ясно определяне на отговорностите съобразно мисията, стратегическите документи и нормативните актове, регламентиращи дейността им
- Използване на опита и експертизата на европейски и международни партньори, и мрежови взаимодействия
- Ресурси на научните и академичните среди, НПО, браншовите организации и гражданското общество
- Финансови ресурси, достъпни чрез финансовите инструменти на ЕС и Националния план за възстановяване и устойчивост
- Концентрация на институционален и експертен ресурс в Областните комисии по БДП като катализатори на развитието на пътната безопасност по места; активизация на общинските комисии по БДП

### /СЛАБИ СТРАНИ

- Липса на основа за ефективно натрупване, както и незадоволително изпълнение на плановете за действие за 2020 г. и 2021 г.; формално отношение към въпросите на БДП
- Силно амортизирана пътна инфраструктура и относително остарял автопарк
- Слаби институционални традиции в управлението на БДП като хоризонтален спрямо отделните секторни политики въпрос
- Недостиг на подготвени кадри в областта, в т.ч. експертиза за извършване на анализ и приоритизация на нуждите
- Липса на пълни данни за извършване на обхванат анализ и оценка на риска
- Честа смяна в ръководните и експертните кадри в институциите и липса на институционална памет
- Недостатъчна финансова обезпеченост на политиката по БДП

### /ЗАПЛАХИ

- Времеемкост на процесите, изискващи период на натрупване и мултиплициране
- Увеличаване на пънотранспортния травматизъм във връзка с нарастващата моторизация на обществото
- Риск от политическа нестабилност и липса на приемственост в институциите
- Ограничения във въздействието върху човешкия фактор
- По-нататъшно влошаване състоянието на изградената пътна инфраструктура поради изпреварващо действие на отрицателните фактори, върху които не се въздейства своевременно
- Ограниченост в щата на институциите – все по-недостатъчни човешки и финансови ресурси на институциите за осигуряване на дейностите по БДП; недостатъчен административен капацитет
- Неприпознаване на темата за БДП и приемането ѝ като допълнителна административна тежест, особено сред общинските администрации
- Отказ на администрациите да предприемат мерки за функционален анализ на дейността си, така че да повишат ефективността си

Рискът от ниска ефективност на дадена публична политика не бива да се изключва поради нейния сложен системен характер.

Основна характеристика на всяка комплексна концепция е, че тя невинаги може да бъде строго предвидена и напълно контролирана.

Всяка цел за подобряване на БДП изисква необходимото количество информация и експертиза, както и мобилизация, сътрудничество и координация на голям брой хора и организации, които да действат по определен начин в точно определен момент.

Процесът по изпълнение на публични политики не е свършен, но голяма част от проблемите подлежат на въздействие.

Това изисква повече усилия, информация, ангажираност на партньорите и прозрачност с цел смекчаване на предизвикателствата и подобряване изпълнението.

Подобно на всеки еволюционен процес, една система се развива благодарение на количественото натрупване на информация.

Политиката по БДП изисква дълъг период на емпиричен опит, в който се прилагат методите на селекция и мултиплициране на доказано успешните мерки.

Разработването и прилагането на успешната публична политика изисква създаване на дългосрочна среда, която да повлияе както на избора и поведението на целевите групи, така и на цялата държавна администрация, която отговаря за провеждането на политиката.

Изпълнението на стратегическите цели по БДП от държавната администрация на всички нива е продължителен процес, който включва мобилизацията на множество ресурси.

Ефективното интегриране на неправителствения сектор, научните и академичните среди изисква още по-активни взаимодействия.

Социалната отговорност няма начало и край. Тя се развива спрямо динамиката на средата, в която живеем, а последната никога не остава статична.

По-долу са представени основните акценти, свързани с необходимите последващи действия в областта на БДП, които следва да намерят отражение в Плана за действие за 2022 г. и 2023 г., в т.ч. на база приетите от ДОККПБДП приоритети по БДП за 2022 г.

## 7/ ПЪТНА КАРТА ЗА СПЕШНИ ДЕЙСТВИЯ



ПРИОРИТЕТИ  
И МЕРКИ



Настоящата Пътна карта за БДП включва **комплекс от приоритети и спешни мерки за изпълнение** на стратегическите цели, заложи в Националната стратегията за БДП в Република България 2021-2030 г., както и отговорните институции за изпълнението им.

Пътната карта се основава на анализа на изпълнението на годишните планове за действие за 2020 г. и 2021 г. и цели да постави акцент върху конкретни области за въздействие от Стратегията и тригодишния План за действие 2021-2023 г., чието изпълнение е проблематично, с оглед разгръщане на реформата по БДП. Пътната карта се разработва и в съответствие с приоритетите по БДП, приети от ДОККПБДП за 2022 г., като служи за тяхното изпълнение.

Така в спешен порядък се катализират точно определени дейности в процеса на управление на БДП в отговор на наблюдаваните системни слабости в реализацията на новата рамкова политика.

Пътната карта обхваща периода 2022-2023 г. и нейното изпълнение последващо се надгражда в следващия тригодишен План за действие, който предстои да се разработи с хоризонт 2024-2026 г.

Изпълнението на пътната карта изисква отговорните институции да предприемат без отлагане съответната мобилизация и да извършат необходимите действия, в т.ч.:

- 1/ Функционален анализ на дейността си с оглед БДП
- 2/ Реорганизация на ресурсите за изпълнение на ангажиментите, произтичащи от пътната карта
- 3/ Фактическа реализация на предвидените мерки чрез нормотворчески, административни и организационни дейности.

Произтичащите за отделните централни ведомства мерки от пътната карта следва да се включат в секторните им планове за действие за 2022 г. и да продължат през 2023 г. На първо време ведомствата следва да представят в ДАБДП актуализирани секторни планове за действие за 2022 г., които да бъдат обобщени от ДАБДП в единен план за действие за 2022 г. – обект на последващо приемане от ДОККПБДП.

Мерките от пътната карта, отнасящи се до областните комисии по БДП (в общия случай – за общините) следва да се считат за неразделна част от подготвените за 2022 г. областни и общински план-програми по БДП и от план-програмите за 2023 г.

Текущото проследяване на изпълнението ще се осъществява от ДАБДП.

Докладването на изпълнението по пътната карта ще се осъществи: на централно ниво – чрез секторните годишни доклади по БДП на централните ведомства по годишните планове за действие (за 2022 г. и 2023 г.); на областно и общинско ниво – чрез годишните областни/общински доклади по БДП по областните/общинските план-програми.

# РЕФОРМА В УПРАВЛЕНИЕТО НА БДП

Концептуално ново управление на БДП в единна стратегическа рамка за периода 2021-2030 г. (съгласно предвижданията на Националния план за възстановяване и устойчивост)

## Ключови етапи на реформата:

**Ключов етап 1:** приемане на нова Национална стратегия за БДП за периода 2021-2030 и План за действие към нея 2021-2023 – ключовият етап **е изпълнен**.

Осигурен е широк обществен дебат и национален консенсус при планиране на новата политика по БДП, като показател за изпълнението е Решение 775/26.10.2020 г. на МС за приемане на Стратегията и Плана за действие.

**Ключов етап 2:** изпълнение на План за действие за БДП 2021-2023 г. – етапът **текущо се изпълнява**.

Реализацията на предвидените в плана мерки следва да се постави в центъра на съвместните усилия на партньорските организации чрез годишните актуализации на плана.

## Основни цели на реформата:

1/ Премахване на участъците с концентрация на ПТП – постигане на **50% намаление** спрямо 2019 г. към края на 2025 г.

2/ Намаляване броя на загиналите и тежко ранените вследствие на ПТП – постигане на **30% намаление** спрямо 2019 г. към края на 2025 г.

За подпомагане изпълнението на така заложените цели се планира нарочна инвестиция по Плана за възстановяване и устойчивост, която ще протича паралелно с предвидените в плановете за действие на централно, областно и общинско ниво мерки за повишаване на БДП.

## Необходими предпоставки и условия за разгръщане на реформата:

1/ Интегриране на БДП в дейността на институциите на централно, областно и общинско ниво чрез подготовка и изпълнение на годишни планове/програми за БДП с конкретни, измерими и приоритетни мерки

2/ Подготовка на подзаконова нормативна уредба за изпълнение на процедури по управление на пътната безопасност

3/ Извършване на: визуални обходи и огледи, анализ на нуждите, приоритизация в планирането, оптимизиране на техническите решения и финансова обезпеченост в процеса на управление на пътната безопасност по РПМ и ОПУМ.

### **ДАБДП – координиращо звено**

ДАБДП следва да разполага с надеждни механизми да утвърди и допълнително развие своята институционална функция и лидерска роля в управлението на БДП за катализиране и разгръщане на всички съпътстващи процеси.

#### **Предпоставки:**

- провеждане на регулярни двуседмични междуинституционални оперативни срещи под координацията на ДАБДП;
- оказване на институционална подкрепа за лидерска роля на ДАБДП от страна на институциите в условията на партньорство и сътрудничество;
- обезпечаване на ДАБДП с необходимия административен капацитет за разгръщане на дейността.

### **Секторните ведомства – принос към политиката по БДП**

Секторните ведомства следва да изпълняват последователно политиката по БДП в приетата единна стратегическа рамка съгласно формулираните дългосрочни управленски цели, в условията на обединени виждания и усилия.

#### **Предпоставки:**

- текущо отразяване на държавната политика по БДП във взаимосвързани нормативни актове, секторни стратегии и планове за действие, концепции и други произтичащи документи;
- предприемане на нормотворчески, административни и организационни действия за по-ефективно интегриране на БДП в дейността на ведомствата;
- засилване на приноса към общата дейност на ДОККПБДП.

### **Областните администрации – ОКБДП**

Областните управители следва да координират политиката по БДП на областно ниво с интегриране на общ подход за превенция на пътнотранспортния травматизъм, с ясни връзки между дейностите на отделните заинтересовани страни и стриктна координация на областно ниво при извършването им.

#### **Предпоставки:**

- припознаване координиращата роля на областните администрации за обединяване на всички налични ресурси на областно ниво за ефективно изпълнение на политиката по БДП, в рамките на компетенциите на отделните администрации и структури;
- провеждане на регионални учения за подобряване на реакцията при ПТП на съставните части на ЕСС;
- подобряване ефективността на организационно-техническото обслужване на ОКБДП.

## ОКБДП – двигател на процесите на териториално ниво

ОКБДП следва да организират изпълнението на политиката по БДП на областно ниво за постигане на целите, приети с Националната стратегия за БДП 2021-2030 г., и изпълнение на плановете за действие към нея, като планират, координират и отчитат изпълнението на мерки по БДП.

### Предпоставки:

- спазване на приетите единни правила за работа;
- активно участие в заседанията на ОКБДП;
- предприемане на корективни действия за подобряване изпълнението на политиката по БДП.

## Общините – фактор за местно развитие

Общините следва да изпълняват политиката по БДП на общинско ниво като хоризонтален аспект от извършваните дейности по развитие на местните общности.

### Предпоставки:

- включване на БДП в Плановете за интегрирано развитие на общините и плановете за устойчива градска мобилност към тях;
- припознаване на годишните общински/областни план-програми и доклади за БДП като основен инструмент за подобряване на пътната безопасност;
- активно участие в дейността на ОКБДП;
- активизиране на дейността на ОбщКБДП.
- финансово подпомагане на дейностите по БДП в общините – ДАБДП, НСОРЪ, МФ.

### 1/ Изпълнение на инвестиция в рамките на НПВУ:

#### Мерки:

1/ Подготовка на обществени поръчки за: разработване и интегриране на 3 софтуерни приложения за: управление и приоритизация на дейностите по пътищата за осигуряване на пътната безопасност; национална електронна система за подаване и обработване на сигнали, свързани с безопасността на пътната инфраструктура; система за управление на преминаването на трансграничния тежкотоварен трафик; доставка на 27 бр. техника за подпомагане на дейностите по управление на пътната безопасност; доставка на 2 бр. специализирани превозни средства за автоматизирано управление на реверсивно движение; доставка на 2 бр. мобилни лаборатории за оценка на състоянието на пътната безопасност при обследване на пътища.

2/ Разпределение на функции и отговорности между крайния получател – ДАБДП – и партньора АПИ за изпълнение на инвестицията по НПВУ.

3/ Създаване на вътрешна организация от страна на ДАБДП и партньора АПИ за обезпечаване на изпълнението.

С изпълнение на така предвидената инвестиция се създават предпоставките за подпомагане последващото изпълнение на реформата след изтичане на първия План за действие към националната стратегия по БДП 2021-2023 г., т.е. обезпечаване на изпълнението на следващия тригодишен План за действие за периода 2024- 2026 г.

Общата цел на проекта е подобряване безопасността на българските пътища в съответствие с приоритетите на европейската и националната политика в областта, като постигането на тази цел е свързано с осигуряване на дългосрочни социално-икономически ползи за обществото, за които проектът ще допринесе.

Специфичната цел е ограничаване риска от настъпване на пътнотранспортни произшествия и намаляване на травматизма чрез целенасочено въздействие върху ключови базови процеси от управлението на пътната безопасност.

Отговорник: ДАБДП (краен получател), АПИ (партньор) като възложители на проектните дейности

2/ Спешни мерки за повишаване на пътната безопасност по РПМ

#### Мерки:

1/ Извършване на функционален анализ и последваща реорганизация на дейността на АПИ (централно управление и ОПУ): осигуряване на подходящи условия на труд на служителите; установяване на гъвкав и работещ модел, позволяващ предприемане на неотложни възстановителни работи на ниво териториално управление; оптимизиране на отношенията с пътно-поддържащите фирми – АПИ.

2/ Паспортизация на пътните принадлежности по § 1 т.4 от Допълнителните разпоредби на ЗП – пътни знаци; пътна маркировка; светофарни уредби; автономни телефонни колонки; аварийни площадки; крайпътни чешми и площадки за краткотраен отдих; енергозахранващи и осветителни съоръжения, заедно с прилежащите им терени; предпазни огради, направляващи стълбчета, снегозащитни съоръжения; защитни огради и другите технически средства за организация и регулиране на движението – АПИ.

3/ Извеждане на елементите, от които зависи безопасността на пътната инфраструктура, като приоритет: сигнализация с пътни знаци и маркировка; крайпътно пространство; зона за безопасност; ограничителни системи за пътища; банкети, отводнителни съоръжения – АПИ.

4/ Извършване на анализ на пътната безопасност по РПМ, в т.ч. пълен анализ на интензивността на движението (по участъци, състав, време и сезонност) след набавяне на необходимите данни за извършването му – АПИ.

5/ Физическо разделяне на посоките на движение, където е възможно, по приоритетни участъци – АПИ.



6/ Своевременно обезопасяване на: УКПП, установени съгласно Наредба № 5 от 2003 г.; отсечки с увеличен брой ПТП, установени чрез експертна оценка от анализа на ДАБДП на данните за 2020-2021 г.; приоритизиране на участъците и отсечките в плановете за действие за 2022 и 2023 г. и включването им в инвестиционната програма на АПИ с конкретни мерки и срокове – АПИ.

7/ Обезопасяване на участъците от РПМ, които преминават през населени места чрез прилагане на мерки за успокояване на движението; подготовка на нормативни промени за регламентация на една отговорна институция за стопанисването на тези участъци – МРРБ/АПИ.

8/ Промяна на Наредба № РД-02-20-10/5.06.2012 г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и на други средства за ограничаване на скоростта на движение и изискванията към тях – разработване на типови проекти за успокояване на движението – МРРБ/АПИ.

### 3/ Спешни мерки за повишаване на пътната безопасност по ОПУМ

#### Мерки:

1/ Извършване на текущи и годишни документирани обходи и огледи за състоянието на елементите на пътнотранспортната система и надграждане на базата данни – общини.

2/ Подготовка/актуализация на генерални плановете за организация на движението – общини;

3/ Планиране на мерки за защита на уязвимите участници в движението – пешеходци и велосипедисти; поставяне на акцент върху подобряване състоянието на пешеходните пътеки в градовете – общини, ДАБДП, НСОРБ.

4/ Изпълнение на мерки за успокояване на движението – общини.

5/ Приоритизиране на инвестициите в пътна инфраструктура в план-програмите за 2023 г. на база заключенията от обходите и огледите, и анализа на нуждите, извършени през 2022 г. – общини.

### 4/ Изпълнение на приетата от МС Концепция за обучение по БДП

#### Мерки:

1/ Сформиране на работни групи – МОН, МТС.

2/ Преглед и промяна в учебната документация за обучение на деца по БДП в системата на училищното и предучилищното образование – МОН, МВР, МТСП, ДАБДП.

3/ Преглед и промяна в учебната документация за обучение на преподаватели и председатели на изпитни комисии – МОН, МТС/ИААА, ДАБДП.

4/ Промяна в учебната документация за кандидат-водачите и регламентиране на обучение в учебна площадка, извънградско и през тъмната част на денонощието – МОН, МТС/ИААА, ДАБДП.

5/ Промяна в организацията на обучението за хора с увреждания за придобиване на правоспособност за управление на МПС – МОН, МТС/ИААА, МТСП, ДАБДП.

6/ Промяна в провеждането на практическите изпити с цел обективност на изпитния резултат – МТС/ИААА, ДАБДП.

7/ Промяна в организацията на провеждане на теоретичното обучение чрез обособяване на присъствена и не присъствена (онлайн) част – МТС/ИААА, МОН, МВР, ДАБДП.

8/ Оптимизиране на изискванията към учебните центрове – МТС.

5/ Оптимизация на местата за контрол и подобряване на взаимодействието между контролните органи

**Мерки:**

1/ Осъществяване на целенасочен контрол на установените критични участъци и отсечки, като се определят подходящите места за стационарен контрол и контрол по време на движение – МВР, ИААА, АПИ.

2/ Закупуване на съвременни АТСС и оптимизиране системата за налагане на наказания – МВР.

3/ Поставяне на акцент върху контрола по време на движение (линеен), като особено внимание се обръща на агресивните водачи, които показват явно незачитане на правилата за движение и демонстративното им изваждане от движението на безопасно място за вземане на отношение – МВР.

4/ Засилване на контрола над пешеходци, водачи на велосипеди и индивидуални електрически превозни средства, които нарушават правилата за движение – МВР.

5/ Извършване на ефективен контрол над водачите, извършващи обществен превоз на пътници и товари, за спазване на времената за управление и почивка, както и за техническа изправност на превозните средства – ИААА.

6/ Провеждане на ежемесечни съвместни проверки на предварително определени подходящи места от контролните органи – МВР, ИААА, АПИ, НАП и Агенция „Митници“.

7/ Създаване на възможност за осъществяване на контрол с автоматизирани технически средства и системи от страна на общините с цел засилване на превенцията в населените места, промяна на поведението на водачите и оптимизиране разпределението на ресурса на МВР; предвиждане на съответните нормативни промени – МВР, ДАБДП, НСОРБ.

6/ Повишаване на ефективността в работата с база данни за ПТП и БДП

**Мерки:**

1/ Подготовка на концепция за електронно управление на БДП – ДАБДП, МЕУ, секторни ведомства и общини, поддържащи данни.

2/ Дигитализация на контролната дейност – МВР, ДАБДП.

3/ Дигитализация на обучението по БДП – МОН, ДАБДП.

4/ Създаване и дейност на работна група по горните точки – ДАБДП и отговорните ведомства.

5/ Обследване на тежки ПТП от съвместни екипи на ДАБДП, Пътна полиция, ИААА и АПИ за интегриране на всички фактори, свързани с настъпването на пътни инциденти.

6/ Разширяване на данните за пътна безопасност, поддържани от стопаните на пътища, с оглед извършване на обширен анализ и оценка на риска – АПИ, общини, ДАБДП.

7/ Повишаване  
безопасността на автопарка

Мерки:

- 1/ Осъществяване на съвместен контрол в пунктовете за периодични технически прегледи – ИААА, МВР, НАП.
- 2/ Осигуряване на технически средства за последващо извършване на преглед за техническа изправност на МПС с цел контрол на дейността на пунктовете за технически прегледи – ИААА.
- 3/ Обмен на информация за установените по време на прегледите опасни технически неизправности – ИААА, МВР.
- 4/ Засилен контрол за спазване на изискванията за допустими маса и размери на движещите се по пътища товарни превозни средства – АПИ, ИААА.
- 5/ Използване на информацията от ТОЛ системата за установени случаи на претоварени автомобили и последващ контрол, и предприемане на действия – АПИ и ИААА.
- 6/ Подготовка на нормативни изисквания, свързани с техническия преглед, сервизната дейност, регистъра на автомобилите, предоставянето на информация за състоянието на превозното средство – МВР, МТС.
- 7/ Разработване на национална „скрапинг“ програма за бракуване на стари МПС – МОСВ.
- 8/ Идентифициране на подходящи механизми за данъчна политика относно стимулиране закупуването на нови, екологични и безопасни автомобили – МФ, общини.

8/ Съчетано бюджетно и  
програмно финансиране  
за обезпечаване на  
дейностите по БДП

Мерки:

- 1/ Инвестиционно бюджетиране от страна на институциите: залагане на финансов ресурс към мерките по БДП в плановите документи – секторни ведомства, общини.
- 2/ Програмно финансиране: установяване на механизъм за решаване на специфичен проблем, определен след анализ на риска, за изпълнение на конкретно решение чрез целеви финансов ресурс и последваща проверка на измерим резултат – ДАБДП, МФ, ДОККПБДП. В организационен план това е оптимално изпълнимо чрез установяване на административна структура в състава на ДАБДП, която да управлява процеса (изготвяне на насоки за кандидатстване, приемане и оценка на предложения, финансиране, текущ и последващ контрол). Колективното участие в стратегическите решения, свързани с управлението на финансовия ресурс, може да се осигури чрез ДОККПБДП като структура за наблюдение, така че да се гарантират принципите на публичност и прозрачност при разходване на средствата. Конкретните области за въздействие/ мерки по тематични направления, които ще получат финансиране, следва да произтичат от: определените в Стратегията за БДП 2021-2030 г. стратегически цели по тематични направления; плановите и програмни документи, разработвани на централно, областно и общинско ниво в изпълнение на Стратегията; годишните приоритети на държавната политика в областта; текущия анализ на състоянието на БДП и свързаните с това рискове – ДАБДП, МФ.

В рамките на тематичните направления, предварително определен кръг от възможни бенефициенти (институции с функции в областта на БДП) могат да инициират и подават проектни предложения, чиято основна цел е прилагане на решение по конкретен, доказан като рисков проблем. Също така, целесъобразно е конкретни бенефициенти да реализират проект по БДП по инициатива на ДАБДП, в обхват и съдържание, указан от ДАБДП, в отговор на възникнала, конкретно дефинирана и определена с високо ниво на спешност нужда. Тази нужда може да произтече от извършен системен анализ на състоянието на БДП по места или по направления, както и да е свързана с обстоятелство, което налага динамична реакция на промени в оперативната среда.

9/ Осигуряване на допълнителен административен ресурс в ДАБДП за ефективно разгръщане на дейността

#### Мерки:

1/ Укрепване на административния капацитет на ДАБДП с цел разгръщане на координационните, аналитичните и контролните функции, произтичащи от правомощията на ДАБДП, определени в ЗДвП, ЗП и подзаконовата нормативна уредба, в т.ч. свързани с: извършване на цялостната оценка на безопасността на пътната инфраструктура; извършване на проверки на пътната инфраструктура с оглед на безопасността на движението по пътищата; подготовка на доклади с констатации, изводи, оценки и препоръки; проследяване изпълнението на препоръките от отговорните лица; както и разгръщане на нови функции с оглед изпълнението на дейности, свързани с пряко фондово финансиране с фокус върху пътната безопасност - ДАБДП, МФ.

## 8/ ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Въпреки констатираните слабости и ограничения през 2020/2021 г., Република България **положи значителни усилия** за рамков дизайн на националната политика по БДП 2021-2030 г., декларирайки визията, целите и действията на общодържавните усилия за опазване на човешките живот и здраве на пътя.

Очертаните в Плана за действие 2021-2023 г. мерки за въздействие представляват **адекватна основа** за развитие на политиката по БДП в първите години от десетилетието 2021-2030 г., като изискват подходящо обезпечаване с управленски, експертен и финансов ресурс.

**През 2022/2023 г. непосредствено предстои:**

Подготовка на нормативни актове във връзка с транспонирането в националното законодателство на Директива (ЕС) № 2019/1936 на ЕП и на Съвета от 23.10.2019 г. за изменение на Директива № 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури.

Изпълнение на проект за устойчиво управление на пътната безопасност в рамките на Инструмента за възстановяване и устойчивост чрез разработване на софтуерни приложения за управление и приоритизация на дейностите по републиканската и общинската пътна мрежа; създаване на национална електронна система за подаване и обработване на сигнали; набавяне на оборудване за текущ ремонт и поддържане на републиканските пътища; осигуряване на специализирано оборудване за оценка на състоянието на пътната безопасност при обследването ѝ; въвеждане на специализирано мобилно приложение за управление преминаването на трансграничния тежкотоварен трафик.

Докладване на европейско ниво на измерените ключови показатели за ефективност на политиката по БДП.

Подготовка и извършване на цялостната оценка на безопасността на пътната мрежа.

*Започна десетилетие със свои собствени черти,  
което обединява както стари проблемни области,  
така и нови предизвикателства.*

*Това изисква от нас усъвършенстване за:*

*подобряване на средата, в която работим, пътуваме  
и почиваме;*

*надграждане на уменията за намиране на хармония  
с околния свят;*

*споделяне на отговорности и задължения;*

*стремеж към по-сигурен, природосъобразен, справедлив  
и щастлив живот.*



**БЛАГОДАРИМ ВИ,**  
че сте наш партньор  
в усилията за опазване  
на човешките живот и здраве на пътя!