



Държавна агенция
Безопасност на движението по пътищата



ДАБДП

Безопасна Универсална Мобилност

Национална стратегия за безопасност на движението по пътищата

2021-2030

Европа е в движение



Мобилността оказва голямо влияние върху ежедневието и определя как взаимодействат хората, икономиките, общностите и страните.

На европейско ниво в транспортния сектор работят над 11 милиона души, което представлява 5% от общата заетост. Автомобилният транспорт заема почти половината от товарната дейност. Около 13% от всички разходи на домакинствата се разпределят за някакъв вид превоз.

За периода 2010-2050 г. се очаква на ниво ЕС пътническият транспорт да нарасне с близо 42%, а товарният с 60%.

Днес този сектор претърпява дълбоки трансформации: технологични, икономически и социални. От съществено значение за изграждането на Европа, която закриля, е не само оползотворяването на потенциала на тези промени, но и противодействието на съпътстващите рискове.

С нарастване интензивността на придвижване се увеличава взаимодействието между хората и пътната система. Явлението пътнотранспортен травматизъм се разгръща с огромни социално-икономически последици, които Световната здравна организация нарича „епидемия“.

Безопасната мобилност е индикатор за развитието на обществото. Тя определя не само продължителността и качеството на живот, но и транспорта, околната среда, образованието, здравеопазването, социалното дело и благосъстоянието. Последствията от ПТП ежегодно допринасят за намаляване на световния брутен вътрешен продукт в колосални размери.

Броят на смъртните случаи по пътищата в света е неприемливо висок. 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 последните десетилетия БДП в ЕС се подобри значително. Европа е начело в класацията за най-безопасни пътища със средно 49 загинали на 1 млн. души. Африка е на последно място с над 260.

От 2010 г. до днес средногодишното намаление на броя на загиналите е над 2%, което се равнява на общо намаление от около 20% при целево към 2019 г. от 43%. Голяма част от загиналите са най-уязвимите участници в движението: пешеходци, велосипедисти и мотоциклетисти.

Статистиката показва стойности, непостигащи целево заложените от ЕС - 50% по-малко загинали и 20% по-малко ранени към 2020 г. спрямо изходната 2010 г.

Целта на ЕС за намаляване наполовина на загиналите към 2020 г. все още остава недостижима. Въпреки регистрираните положителни тенденции, задържането на високо ниво на травматизма и в България поставя страната далеч от заложените в глобалните, европейските и националните политики цели.

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.

Голяма част от произшествията на пътя са предотвратими. Намаляването на пострадалите и на загубите е функция най-вече от регулаторната база, пътната инфраструктура, автомобилния парк, поведенческите модели на участниците в движението по пътищата, контролната дейност, адекватна спасителна и спешна медицинска помощ.

Въздействието върху тези определящи фактори не би могло да бъде ефективно, ако към тях 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 както на институциите, така и на обществото.

Безопасността на движението по пътищата е споделена отговорност. Всяка мярка за въздействие следва да се прилага единствено в условията на конструктивен обществен дебат: когато тя е осъзната, припозната и осъществима в контекста на държавния апарат, академичното познание, изследователската и приложната наука, неправителствената дейност, училището, работното място и семейството.

Важно е да се поставят амбициозни, но реалистични цели. Пълното премахване на вероятността от настъпване на произшествие на пътя е отвъд възможностите на индивида, обществото, институциите и държавите. Всяка цел в тази крайна посока би била 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.

Благоприятното въздействие върху състоянието на БДП обаче е реалистичен процес. Когато типичните грешки са идентифицирани, голяма част от тях могат да бъдат предотвратени.

Нерядко човешката грешка е симптом на неуспех, който е отражение на други дълбоки проблеми.

Темата предполага прилагането на широко контекстуален подход, който разглежда движението по пътищата в неговата цялост и изследва факторите, влияещи в една или друга степен върху човешкия фактор.

Стратегията засяга взаимодействието между човека и средата на придвижване.

Документът се основава 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.

В основата на Стратегията стои амбициозната визия за безопасност на движението по пътищата, подкрепена от предизвикателни 10-годишни цели и показатели за изпълнение.

Контекстът на европейската политика и на настоящата Стратегия е 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, жизнелюбни поведенчески модели и установен ред за спасителна реакция.

Въпреки че продължаваме да обучаваме участниците в движението, да насърчаваме спазването на правилата и да възпитаваме безопасното поведение на пътя, фокусът не може и не бива да бъде ограничен само до човешкия фактор.

Това означава да въздействаме също и на:

безопасността на превозните средства, които използваме;
нивото на защита, осигурена от пътищата;
ресурсите на спасителната дейност и медицинската помощ, които овладяват травмата;
цялостните регулаторни механизми на държавата.

Целта е да се сведе до минимум броя на произшествията, както и да се гарантира, че вече настъпили пътни инциденти няма да водят до тежко нараняване или загуба на живот.

България изразява ангажимент в по-дългосрочен план да работи към **нулева смъртност** в резултат от пътни инциденти.

Стратегията интегрира подхода „**безопасна система**“.

Той отчита, че 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 пригодна да смекчава нежеланите тежки последици.

Започва ново десетилетие със свой специфичен обществен контекст.

Време със собствени черти, което ни поставя както пред стари, така и пред нови предизвикателства.

Този контекст изисква от нас да се усъвършенстваме: да подобряваме средата, в която работим, творим, пътуваме и почиваме; да надграждаме своите умения за намиране на хармония с околния свят; да се учим как се споделят отговорности, за да водим по-сигурен, природосъобразен, справедлив и щастлив живот.

Предстои да преминем отвъд остарели стандарти и стереотипи, да изследваме нови области на научно познание, да въвеждаме иновации и доказани добри практики, да търсим устойчиви решения и партньорства там, където **знанията и уменията са в основата на опазването на човешките живот и здраве.**

общоевропейска цел:

Безопасността на движението по пътищата е неразделна част от ежедневието на хората навсякъде по света.

Излизайки от домовете си, ние се интегрираме в пътната система, за да се придвижим към работа, да си осигурим храна и други стоки от първа необходимост, да задоволим широк спектър от икономически и социални нужди.

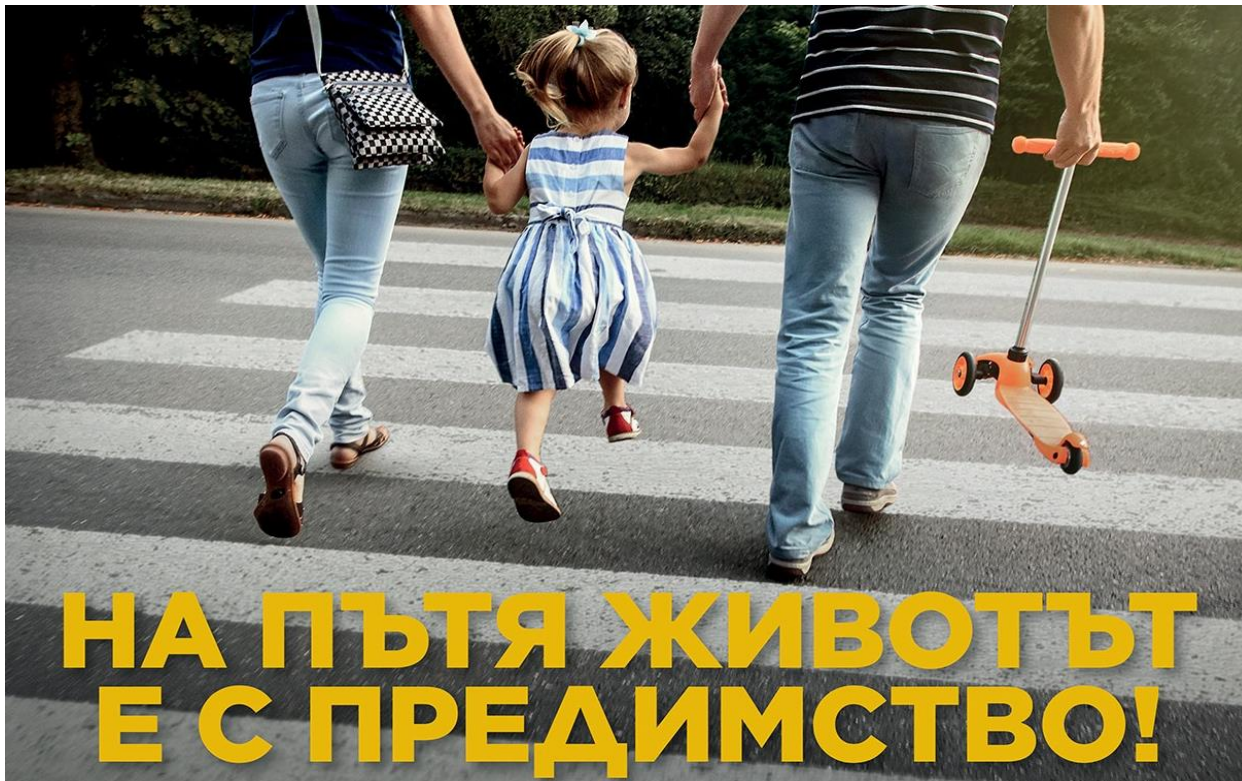
Визията на настоящата Стратегия предлага еволюционен подход към безопасността на движението по пътищата, при който въздействието върху определени аспекти от БДП променя своя фрагментарен характер.

Единичните интервенции се интегрират цялостно в подхода „безопасна система“, при който безопасността на движението по пътищата вече не е отделна и самостоятелна тема.

Тази Стратегия е ръководена от амбициозна визия, подкрепена от предизвикателни, но реалистични 10-годишни цели и показатели за изпълнение.

50% по-малко **загинали**

50% по-малко **тежко ранени**



**НА ПЪТЯ ЖИВОТЪТ
Е С ПРЕДИМСТВО!**



ВИЗИЯ



безопасна универсална мобилност

КОЯТО:

Интегрира жизненоважни знания и умения за опазване живота и здравето на човека при взаимодействие с пътната система.

Не създава предпоставки за рискови ситуации, породени от средата.

Компенсира човешките грешки, намалява тежестта им и смекчава последиците от тях.

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.

безопасна универсална мобилност

защото:

Стратегията бележи началото на ново пътуване към изграждане на безопасно взаимодействие между хората и пътната система, при липса на толерантност към травматизма на пътя и с акцент върху всички елементи на безопасността.

Визията предполага нов и цялостен подход към разбиране и интерпретиране на темата за безопасност на движението по пътищата в Република България.

Визията на Република България за безопасност на движението по пътищата включва тематични направления за въздействие, стратегически цели и показатели за ефективност.



направления и цели

Управление, основано на интегритет

Цялостен процес на планиране, изпълнение, отчитане и контрол на политиката по БДП, в който активно присъстват и си партнират компетентните държавни институции, гражданският сектор, бизнесът, научните и академичните среди, като се отчитат всички аспекти и елементи на безопасността на движението по пътищата в условията на споделена визия и консенсус на действията:

Стабилни и предсказуеми институции, компетентни в политиката по БДП и гъвкави за реакция спрямо обществените очаквания; отворени за диалог с обществото; подготвени да въвеждат иновативни решения и да изпълняват мерки, ориентирани към резултати.

Активен граждански, бизнес, академичен и научен сектор, създаващ добавена стойност на политиката по БДП, чрез професионална експертиза и технологични иновации.

Подходящ ресурсен капацитет на всички заинтересовани страни, които изпълняват политиката по БДП, основан на знания и умения.

Рационалност и ефективност във всички обществени процеси, свързани с БДП.

Цели

Прилагане на интегрирана система за планиране, изпълнение, контрол и оценка на държавната политика по БДП в единна стратегическа рамка

Усъвършенстване на националното законодателство в областта на БДП

Подобряване на координацията и задълбочаване на взаимодействието между институциите при изпълнение на държавната политика в областта

Ефективност на методологиите за набиране и обработка на данни за ПТП и БДП

Гарантиране на партньорство и прозрачност в политиката по БДП чрез сътрудничество с гражданския сектор, бизнеса, научните и академичните среди

Повишаване на капацитета на работещите в държавната администрация в изпълнение на политиката по БДП

Осъществяване на ефективна комуникация и създаване на широка рамка на сътрудничество и съпричастност за различните аспекти от БДП

Социално отговорно поведение

Поведение на всеки член на обществото, независимо от неговата социална роля и статус, насочено към поемане на отговорност за въздействието върху околните хора и среда, вследствие на реализирани решения и действия; поведение, отчитащо правилата, върховенството на закона и етичните норми:

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 пътната система в лично и/или служебно качество.

Цели

Превенция на рисковете за здравето и живота на децата при взаимодействието им с пътната система като участници в движението по пътищата

Подготовка на образовани, обучени и информирани водачи, притежаващи квалификация и отговорно поведение за безопасно управление на ППС

Повишаване на обществената чувствителност към темата за БДП

Развитие на социално отговорна организационна култура за БДП

Контрол: ефективен и превантивен

Контрол, интегриран във всички дейности и процеси, свързани със спазване на правилата за движението по пътищата, който може да гарантира, че целите ще бъдат постигнати чрез съблюдаване на съответствието със законодателството; контрол, който следва регламент, бележи резултат, възпитава превенция, без да образува излишна административна тежест:

Контролната дейност реагира бързо и влияе адекватно 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.

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.

Цели

Подобряване на материалнотехническото и ресурсно обезпечаване на МВР за спазване правилата за движението по пътищата и провеждане на спасителна дейност

Оптимизиране на способите за осъществяване на контрол от МВР за спазване правилата за движението по пътищата

Ефективност и ефикасност на административнонаказателния процес за постигане превантивната функция на санкцията

Усъвършенстване на реда за събиране, обработка и анализ на данни за ПТП

Щадяща пътна инфраструктура

Съществуваща и планирана за изграждане пътна инфраструктура, която предотвратява възникване на пътнотранспортни произшествия със загинали и тежко ранени; инфраструктура, чиито елементи в пътнотранспортната система си взаимодействат и са достатъчно адаптивни, за да осигуряват безопасност; инфраструктура, която способства за адекватно поведение на участниците в движението и в най-голяма степен е компенсираща спрямо евентуални грешки:

Взаимодействието между човека и пътната инфраструктура е ограничаващо риска.

Пътната мрежа на България е интегрирана в европейската транспортна система и в мрежата от интелигентни транспортни системи.

Пътната инфраструктура не е причинител на пътнотранспортни произшествия с травматизъм.

Цели

Интегриране на пътната безопасност в управлението на пътната инфраструктура на национално, областно и общинско ниво за ефективно ограничаване на отрицателните ефекти на транспортния сектор

Поддържане и развитие на толерантни към човешките грешки Републикански пътища, осигуряващи универсална мобилност при подхода „безопасна система“

Поддържане и развитие на ниско-конфликтна общинска пътна и улична инфраструктура с ясни послания към участниците в движението и защита от рисковете на градската среда

Превозно средство в защита на човека

Превозни средства, които не допускат настъпването на ПТП поради неизправност и в най-голяма степен смекчават последиците; превозни средства, чиито дизайн, конструкция, оборудване и регулиране противодействат ефективно на човешката грешка; превозни средства, които са обект на интензивна развойна дейност и технологични иновации:

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 несъздаващ излишна административна тежест контрол.

Цели

Развитие на цялостна държавна политика за обновяване на автомобилния парк в Република България

Постигане на висока ефективност на контролната дейност, свързана с автомобилния парк

Интегриране на техническото състояние на пътните превозни средства в цялостния отчет и анализ на пътнотранспортния травматизъм

Повишаване безопасността на транспорта, превозващ пътници и опасни товари

Спасителна верига за опазване на живота

Помощ, която противодейства на травмата, намалява увредата на здравето и предотвратява загубата на живот при вече настъпили пътни инциденти; помощ, която субсидиарно включва ресурса на единната спасителна система, така че да обезпечи цялостна спасителна верига:

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.

Цели

Обективна отчетност на статистическите данни за пътнотранспортния травматизъм въз основа на единни критерии за оценка тежестта на травмите

Подобрена комуникация между съставните части на единна спасителна система

Усъвършенстване на организацията за реакция на екипите в единната спасителна система



Области на въздействие

Управление



Регулаторната рамка е цялата система от формална регламентация на обществените отношения в областта на БДП.

Ролята на трайната и устойчива законодателна уредба на материята е основополагаща - тя е изначалният регулатор на широкия спектър от взаимодействия.

Институционалната рамка в областта следва да бъде цялостна и обединяваща, без да допуска фрагментарност на действията и да създава предпоставки за неясни взаимоотношения между компетентните структури.

Политическата воля на държавата, ангажиментът на институциите и експертният потенциал на администрацията са предпоставки, които кумулативно могат да обезпечат адекватната регулаторна рамка.

въздействие



Приемане на законова дефиниция на понятието „безопасност на движението по пътищата.

Трайно уреждане на обществените отношения в областта на БДП чрез подобряване на законодателната рамка.

Задълбочаване на взаимодействието между институциите при изпълнение на държавната политика по БДП.

Интегриране и планиране на политиката по БДП в дейността на компетентните институции на всички нива в държавната администрация.

Контрол, отчетност и наблюдение на политиката по БДП на централно, областно и общинско ниво при наличие на подходяща електронна платформа с единен формат на данните.

Бюджетна обезпеченост и финансова устойчивост на политиката по БДП.

Информационно обезпечаване на политиката по БДП.

Повишаване на административния капацитет на работещите в държавната администрация в областта на БДП.

Интегриране на ресурса на обществото при формиране на държавната политика в областта на БДП.

Разработване и изпълнение на единна комуникационна стратегия в областта на БДП.

Поведение



Всяка човешка дейност, в т.ч. взаимодействието с транспортната система, се характеризира с присъщ риск.

ПТП 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.

Причинно-следствените връзки между поведението на участниците в движението и настъпило ПТП изискват задълбочено изследване.

Въпреки че хората ще продължават да допускат грешки, важно е да се използват всички механизми за въздействие с цел формиране на социално отговорно поведение на участниците в движението по пътищата.

въздействие



Идентифициране на основните групи нарушения на водачите на превозни средства.

Изследване на мотивите за рисковото поведението на водачите и пешеходците.

Задълбочен анализ на причинно-следствените връзки между поведението на участниците в движението и настъпило ПТП.

Превенция на рисковете за здравето и живота на децата при взаимодействието им с пътната система като участници в движението по пътищата.

Подготовка на образовани, обучени и информирани водачи, притежаващи квалификация и отговорно поведение за безопасно управление на пътни превозни средства.

Концептуално и целенасочено въздействие върху поведението на участниците в движението по пътищата в контекста на учене през целия живот.

Насърчаване на придвижването с транспорт, алтернативен на личните автомобили.

Поставяне на специален акцент върху рисковите фактори скорост, обезопасяване и употреба на алкохол и наркотични вещества или техни аналози.

Обръщане на специално внимание на рискови категории водачи - млади, начинаещи, възрастни над 65 г., лица с намалена подвижност, мотоциклетисти и мотопедисти.

Интегриране на ресурса на транспортната психология по отношение на водачите, които са системни нарушители.

Въвеждане и прилагане на система от мерки за предпазване на служителите в публичната администрация при взаимодействието им с пътната система.

Повишаване на обществената чувствителност към темата за БДП.

Контрол



Контролната дейност е неразделна част от системата за въздействие върху обществените отношения, свързани с безопасността на движението по пътищата.

Тенденцията в развитието на контролната дейност поставя акцент върху нейния превантивен характер, като административни наказания и принудителни административни мерки се налагат според извършените нарушения.

Изследването и отчитането на пътнотранспортните произшествия изисква прецизни и всеобхватни данни с оглед поддържане на максимално коректна статистика и създаване на възможност за извършване на обективен анализ.

въздействие



Подобряване на материално-техническото и ресурсно обезпечаване на контролната дейност.

Ефективно реализиране на административнонаказателната отговорност за нарушения.

Оптимизиране на административно наказателните процедури.

Оптимизиране на способите за осъществяване на контрол.

Усъвършенстване на реда за събиране, обработка и анализ на данни за ПТП съвместно с други компетентни институции.

Обучения за реакция при ПТП и оказване на помощ на пострадали.

Пътища



Пътната инфраструктура е основен елемент на транспортната система, която осигурява мобилността на хората и същевременно оказва огромно влияние върху безопасността на движението по пътищата.

Инфраструктурата следва да осигурява оптимални условия за придвижване на всички участници, като изпраща ясни и разбираеми послания към тях, предпазва ги от грешки, а в случай на допускане на грешки, е щадяща към последствията.

Когато безопасността е интегрирана в процеса на планиране, проектиране, строителство и поддържане на пътищата, може да се постигне сериозно намаление в нивото на травматизма.

Адаптирането на инфраструктурата към нуждите на уязвимите участници в движението способства за осигуряване на тяхната висока защита.

въздействие



Интегриране на пътната безопасност в цялостния инвестиционен процес на АПИ и общините като стопани на пътищата. Разработване и прилагане на методика за планиране и управление на дейностите по републикански пътища, общински пътища и улици. Изпълнение на целенасочени инвестиции в пътни участъци с най-висока концентрация на ПТП и/или с най-висок потенциал за намаляване на риска от ПТП. Планиране и бюджетиране на приоритетни мерки с максимален ефект.

Ефективно покритие на страната с пътна мрежа.

Повишаване на качеството на съществуващата пътна мрежа. През последните 10 г. България отбелязва интензивно развитие в областта на пътното строителство, но по-голямата част от мрежата е изградена преди повече от 20 години. Това изисква влагането на значителни финансови ресурси за извършване на ремонт и текущо поддържане.

Развитие на толерантни към човешките грешки пътища, осигуряващи универсална мобилност при подхода „безопасна система“ и смекчаващи рисковете на градската среда. Безопасна експлоатация на съществуващата пътна инфраструктура, чрез: идентифициране броя и мястото на инцидентите по тип потребител на пътя; анализ на риска за всяка група потребители; установяване на опасните участъци с оглед предприемане на коригиращи мерки; извършване на оценка на безопасността и прилагане на доказани инженерни решения.

Фокус върху основните елементи, свързани с безопасността - сигнализация, в т.ч. маркировка и крайпътно пространство.

Обективна оценка на съществуващата организация на движение и развитие на интелигентни транспортни системи за управление на трафика.

Насищане на пътните артерии с контролно-технически средства.

Обследване състоянието на цялата пътна инфраструктура с прилагане на процедури за управление на безопасността.

Развитие на тол системата.

Изпълнение на мерки за градско планиране и развитие. Разработване на планове за устойчива градска мобилност, които обвързват потенциала за растеж на местно ниво с ясна визия, цели и приоритети.

Интегриране на пътната безопасност в дейността на общините по изграждане и поддържане на общинската пътна и улична мрежа. Изпълнение на инженерни мерки по пътни платна, тротоари, банкети, велоалеи, места за паркиране, подлези и надлези, мостове, спирки на градския транспорт, крайпътни пространства и др. Въздействие върху настилки, хоризонтална маркировка, вертикална сигнализация, осветление, ограничителни системи, растителност, рекламни съоръжения и крайпътни обекти.

Развитие на достъпни, удобни и безопасни транспортни връзки и градски транспорт, които да предложат ефективна алтернатива на придвижването с леки автомобили.

Намаляване на трафика и задръстванията в градовете. Извеждане на транзитния трафик извън населените места.

Изпълнение на мерки за защита на уязвимите участници в движението. Инфраструктурно обезпечаване и обезопасяване на пешеходното и велосипедното движение; специално обезопасяване на зоните на учебни и детски заведения.

Засилване ролята на областните комисии по БДП за подобряване на пътната безопасност.

Автомобили



Напредъкът в технологиите, нарастващият брой автомобили и усложняването на транспортните системи са свързани с развитието и въвеждането на все повече изисквания към стандартите за пасивна и активна безопасност на превозните средства.

Регламентацията и контролът, свързани с техническото състояние на автомобила - прегледи, проверки и ремонт, са от голямо значение за безопасността на превоза на хора и товари.

Набирането и анализа на данни за влиянието на превозните средства при настъпване на пътнотранспортни произшествия и травматичните последици от тях е ключова предпоставка за разкриване на точните причинно-следствени зависимости при пътните инциденти.

въздействие



Поетапно обновяване на автомобилния парк.

Оптимизиране на контролната дейност на ИААА.

Повишаване качеството на извършваните ремонти и техническото обслужване на превозните средства.

Формулиране на държавна политика за управление и развитие на автомобилния парк.

Изследване на връзката между техническото състояние на превозното средство, настъпило ПТП и последствията от него.

Повишаване безопасността на транспорта, превозващ пътници и опасни товари чрез подходяща регламентация и ефективен контрол.

Надграждане на разработения през 2019 г. анализ на автомобилния парк.

Помощ



Оказването на спасителна дейност и спешна медицинска помощ в рамките на първите минути след настъпване на пътнотранспортно произшествие е от ключово значение за овладяване на травмата, ограничаване на инвалидизацията и намаляване на смъртността.

Координираните действия на компетентните органи за кризисен мениджмънт са в основата на процеса на управление и справяне с последствията от ПТП.

Този процес включва организация, координация, комуникация и контрол между институциите с единни принципи, стандартни оперативни процедури, адекватно разпределение на отговорностите и интегрирана комуникационно-информационна система.

въздействие



Равнопоставеност на населението по отношение на времето за получаване на спасителна и спешна медицинска помощ, без да се допускат съществени различия в рамките на районите на обслужване и между отделните области в страната.

Отчитане на огромния принос на пост-травматичната помощ за гарантиране на достъпна и качествена услуга за пострадалите при пътни инциденти.

Адекватен триаж, който не допуска ситуация на претоварване на определени структури и функциониране на други с непълнен капацитет, тъй като това поражда риск от транспортиране на пациенти между лечебни заведения преди да им бъде осигурена необходимата медицинска помощ.

Периодична оценка и осигуряване на адекватно териториално покритие на мобилните екипи.

Кадрова обезпеченост на спешната помощ с цел преодоляване недостига на лекари и медицински специалисти в спешните екипи на ЦСМП и в спешните отделения на приемащите лечебни заведения за болнична помощ.

Поетапно осигуряване на възможности за използване на специализиран санитарен транспорт за труднодостъпни региони (въздушен, високопланински верижен и др.).

Синхронизиране на методиките на МВР и МЗ за обработка на статистическите данни за настъпилите ПТП и пострадалите с оглед количествен и качествен анализ.

По-ефективно справяне с негативните последствия от тежките ПТП (управление на мястото на произшествието) чрез координирано провеждане на всички спасителни дейности.

За намаляване на жертвите на пътя се **полагат значителни усилия на световно, европейско и национално ниво.**

Развитите държави си поставят **все по-амбициозни ангажименти.**

Темата за БДП се превръща в **един от основните политически приоритети.**

Предвид всеобхватния характер на политиката по БДП се изисква **силна политическа воля, ясно лидерство на процесите и ефективна координация на действията** на министерства, областни и местни власти, гражданско общество, бизнес, научни и академични среди за осигуряване на механизми за планиране, финансиране, изпълнение и контрол на мерките.

Управлението на БДП изисква **институционална рамка**, която осигурява плановост, отчетност, сътрудничество, ресурсна обезпеченост, ясни цели, ключови показатели за изпълнение и не на последно място – стриктна система за наблюдение и оценка.

През изминалите девет години от изпълнението на Стратегия 2011-2020 г. бяха положени **сериозни усилия** в посока утвърждаване на тази политика.

Анализът разкрива **както постигнатите резултати, така и дефицитите**, изискващи последващи мерки, за да се защити еднозначно декларираният политически ангажимент.



принципи на управление

ПАРТНЬОРСТВО

Успешната политика в областта може да бъде реализирана като цел единствено в условията на партньорство между всички структури, които разполагат с ресурси, необходими за захранването на целия механизъм от обществени отношения – политически, административни, експертни, изследователски, граждански, корпоративни. Партньорството предполага взаимодействие между институциите, научните и академичните среди, неправителствените организации, частните компании, медиите и обществото на всички териториални и йерархични нива.

ПЛАНОВОСТ

Целите, които България си поставя в областта на БДП, могат да се постигнат само с комплексни, взаимодопълващи се и предварително обмислени мерки, които се изпълняват чрез планирани, обосновани, координирани и последователни действия на отговорните институции. Стратегическото планиране и неговата координация са част от цикличен процес, чрез който концепцията се трансформира в политическа визия, а визията - в публични политики и действия, които водят до желаните промени в реалния свят.

ВСЕОБХВАТНОСТ

Стратегическите цели и мерките на политиката по БДП обхващат както всички нива, така и всички заинтересовани сектори. Дефинирани са шест тематични направления, които включват широк спектър от обществени отношения.

КОНСЕНСУС

Публичните политики обслужват интересите на обществото и служат за постигане на споделени ценности. Консенсусът при изпълнение на политиката по БДП е ключов за посрещане на комплексните предизвикателства

РЕЗУЛТАТИ

Всички мерки, включени в държавната политика по БДП, са насочени към постигане на специфични резултати, които следва да намерят отражение в намаляването броя на загиналите и тежко ранените вследствие на ПТП

ПРОЗРАЧНОСТ

Прозрачността е един от принципите на модерната публична администрация от съществено значение за политиката в областта на БДП. Обществото следва да е информирано за целите и приоритетите по БДП на държавната администрация, както и за начина на тяхното постигане.

ОБРАТНА ВРЪЗКА

Участниците в процеса на управление на политиката по БДП получават отговори и реакция на техните предложения. Дебатът протича в размяна на предложения между участниците, като приемането или отхвърлянето на позиция се мотивира.

ОТЧЕТНОСТ

По пътя към постигане на дългосрочните стратегически цели в областта на БДП приложените мерки следва да се отчитат регулярно с цел: проследяване на напредъка, оценка на ефективността и ефикасността, контрол на поетите ангажименти и навременно предприемане на корективни действия, които да способстват за постигането на „Визия нула“ загинали и тежко ранени в дългосрочен план.

ДОКУМЕНТИРАНЕ

Информацията, необходима за управление на политиката по БДП, следва да бъде записвана съгласно установен ред и форма. Взаимодействието между административните структури, гражданите и юридическите лица, реализирано на основата на документооборота, предполага високо ниво на административно общуване.



КЛЮЧОВИ ПОКАЗАТЕЛИ



Скорост

Процент от превозните средства, пътуващи в рамките на ограничението на скоростта (предстои да бъде определен)

Скоростта (превишена или несъобразена) е основен фактор за настъпване на ПТП. Тя се контролира от автоматизирани технически средства и системи, като нарушителите не се спират на място, а за извършеното нарушение се издава административнонаказателен документ. Българското законодателство в тази насока е едно от най-либералните в ЕС.



Предпазни колани и детски седалки

Процент от пътниците, използващи предпазни колани и системи за обезопасяване на деца правилно (предстои да бъде определен)

При настъпване на ПТП ролята на предпазните колани е да намалят риска от нараняване на човешкото тяло. Бебетата и децата се нуждаят от система за обезопасяване, съобразена с техния размер и тегло, адаптирана към растежа им. Подходящите системи за обезопасяване са специално проектирани да предпазват от нараняване по време на сблъсък или внезапно спиране, като ограничават движението на човешкото тяло далеч от конструкцията на превозното средство и разпределят кинетичната енергия от катастрофата върху най-силните части на тялото, с минимални щети за меките тъкани.



Алкохол

Дял на водачите, управляващи с наличие на алкохол в кръвта под наказуемия праг (предстои да бъде определен)

Употребата на алкохол увеличава вероятността от ПТП, тъй като води до лоша преценка, увеличено време за реакция, пониска бдителност и намалена зрителна острота. В допълнение, алкохолът влияе и на други аспекти от поведението на водача, като например поставяне на колан, използване на каска и избор на скорост. По данни на СЗО България е една от страните в Европа, в които се наблюдава периодична прекомерна консумация на алкохол. Разбирането на моделите за употребата му и предотвратяването на опасната консумация са ключови по отношение на пътния травматизъм.



Предпазни средства

Процент от водачите на двуколесни МПС и велосипеди,
използващи предпазна каска
(предстои да бъде определен)

Мотоциклетите, мотопедите и велосипедите практически не предлагат защита от наранявания при попадане в ПТП за водачите им и техните спътници. Ето защо вероятността от тежки наранявания при управление на тези превозни средства, особено на главата, е много висока. Носенето на предпазна екипировка е предпоставка за намаляване на тежестта на нараняванията, получени вследствие на пътнотранспортно произшествие.



Разсейване на водачите поради използване на мобилни електронни устройства

Процент от водачите, неизползващи мобилни електронни устройства при управление на превозно средство (предстои да бъде определен)

Разсейването на водачите е един от ключовите фактори с нарастващо значение за настъпването на ПТП. Телефоните и устройствата за сателитна навигация са основните причини за загуба на концентрация при управление на превозно средство. Увеличеното използване на мобилни апарати, включително и за текстово комуникиране, е свързано с повишаване на риска от ПТП. По тази причина използването на телефони по време на управление на превозното средство е определящ показател за разсейването на водачите.



Безопасност на превозните средства

Процент от новите леки автомобили, които имат Евро NCAP ниво на безопасност, равно или по-високо от 4 звезди (предстои да бъде определен)

Активната и пасивната безопасност на превозните средства е ключов елемент от БДП. Технологиите, внедрени в превозните средства, могат да намалят както вероятността от настъпване на ПТП, така и тежестта на последствията, чрез пасивни средства за безопасност (предпазни колани, въздушни възглавници и потенциала на цялостната конструкция на превозното средство да предпази пътниците) и активни средства за безопасност (ABS, ESC, интелигентни системи за аварийно спиране, предупреждение при напускане на пътната лента).



Безопасност на инфраструктурата

Процент изминато разстояние по пътища или с разделяне на движението в противоположни посоки (чрез мантинела или зона), или с ограничение на скоростта, по-малко или равно на ... km/h (ограничението се оставя на преценката на държавите членки), спрямо цялото изминато разстояние (предстои да бъде определен)

Проектирането, изграждането, експлоатацията и поддръжката на пътищата са основни аспекти от състоянието на пътната инфраструктура, които имат пряко отношение към безопасността на движението. Този ключов показател представя количествено състоянието на пътната инфраструктура по отношение на безопасността на движението по пътищата, независимо от поведението на участниците в движението и средствата за безопасност, внедрени в автомобилите.



Спешна медицинска помощ

Времето, изминало в минути и секунди, между спешното повикване след ПТП с телесна повреда и пристигането на спешната помощ. (предстои да бъде определен)

Намаляването на времето между получаването на травматичната увреда и оказването на компетентна спасителна и медицинска помощ, е от особена важност за ограничаване на тежестта на пътнотранспортния травматизъм. По данни на СЗО оказването на медицинска помощ в рамките на първите 10-15 минути след ПТП е от ключово значение за намаляване на смъртността и ограничаване на инвалидизацията. Съкращаването на това време от 25 на 15 минути може да намали смъртните случаи с една трета.



отчитане

План за действие 2021-2023

Разработва се към Националната стратегия.

Съдържа мерки, произтичащи от определените в условията на национален консенсус стратегически цели, тематични направления и области на въздействие на националната политика по БДП, дефинирани в Доклад за състоянието на БДП към 2019 г., приет с Решение 776 на МС от 19 декември 2019 г.

Обект на актуализация в началото на всяка от съответните години, както и при необходимост.

Представя в обобщен вид мерките за БДП на централно, областно и общинско ниво.

Представява основа за разработване на годишните общински и областни план-програми по БДП.

Предмет на отчитане – текущо: на тримесечие – заседания на ДОККПБДП/ОКБДП) и годишно: в рамките на годишните доклади на институциите към ДАБДП, ОКБДП и ДАБДП към МС и обществеността.

Отчита се по разработени от ДАБДП стандартизирани образци.

ДАБДП:

Ръководи, координира и контролира изпълнението на държавната политика по БДП, като:

обезпечава наблюдението и оценката върху изпълнението от държавните администрации на дейностите за постигане на заложените в Националната стратегия за БДП цели и планове за действие;

одобрява областните програми за БДП и наблюдава изпълнението им;

извършва системен анализ на БДП и оценка на риска;

представя най-малко веднъж годишно информация на Министерския съвет за състоянието на БДП и отчита изпълнението на поставените стратегически цели и приоритети в тази област.



«Да запазим прегръдката жива»: кампания за безопасност на пътя





Държавна агенция
„Безопасност на движението по пътищата“

площад „Света Неделя“ 16
С о ф и я 1000

www.sars.gov.bg