Национална стратегия
за безопасност на движението по пътищата
в Република България 2021-2030

актуализация 2026-2030

Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, 2025 г.



съдържание

Въведение

Пътнотранспортен травматизъм

Преглед на изпълнението

Визия и стратегическа цел

Приоритети и въздействие по тях

Мониторинг и оценка

Заключение

Съкращения

АПИ	Агенция „Пътна инфраструктура“
БДП	Безопасност на движението по пътищата
ГИС	Географски информационни системи
ГДНП	Главна дирекция „Национална полиция“
ГПОД	Генерален план за организация на движението
ДАБДП	Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“
ДОККПБДП	Държавно-обществена консултативна комисия по проблемите на БДП
ЕК	Европейска комисия
ЕСС	Единна спасителна система
ЕС	Европейски съюз
ЗДвП	Закон за движението по пътищата
ЗП	Закон за пътищата
ИААА	Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“
ИЕПВ	Индивидуални електрически превозни средства
ИИНЧ	Институт за изследване на населението и човека
МВР	Министерство на вътрешните работи
МЗ	Министерство на здравеопазването
МОН	Министерство на образованието и науката
МРРБ	Министерство на регионалното развитие и благоустройството
МС	Министерски съвет
МТС	Министерство на транспорта и съобщенията
МПС	Моторно превозно средство
НС	Народно събрание
ОбщКБДП	Общински комисии по безопасност на движението по пътищата
ОКБДП	Областни комисии по безопасност на движението по пътищата
ООН	Организация на обединените нации
ОПУ	Областно пътно управление
ОСП	Ограничителни системи за пътища
ППС	Пътно превозно средство
ПТП	Пътнотранспортно произшествие
РП	Републикански пътища
УКПТП	Участък с концентрация на пътнотранспортни произшествия

1 Въведение

Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България 2021-2030 е приета с Решение №775 от 26 октомври 2020 г. на МС. С този акт е възложено изпълнението и отчитането на мерки по план за действие за БДП на компетентните органи на национално, областно и общинско ниво, а на ДАБДП - координацията, наблюдението, контролът и годишното докладване.

В основата на Стратегията стои визията „безопасна универсална мобилност“, подкрепена от цели по шест тематични направления. Заложена е интегрирана концепция за провеждане на държавната политика по БДП в единна стратегическа рамка. Определен е наборът от институционални и организационни предпоставки. Позиционирана е ролята на ДАБДП като структура, която координира общонационалните усилия. Установени и отразени в тригодишни и оперативни планове са секторните ангажименти на структурите, отговорни за строителството и поддържането на пътната инфраструктура, контролната дейност, образованието и обучението на участниците в движението, и спасителната реакция след настъпило ПТП. Издавани са методически указания по прилагане на политиката. Подготвени са стандартизирани правила за дейността на областните и общинските комисии по БДП. Изпълнението на Стратегия 2021-2030 г. се актуализира на годишна база, като се залагат коригиращи мерки. Ежегодно се съставя доклад за състоянието и изпълнението за съответната година. Всички отклонения от предвиждането се адресират от ДАБДП и се изготвят препоръки.

Така през първите години от работата по Стратегия 2021-2030 фокусът е поставен върху създаване на подходяща среда, която да повлияе едновременно работата на държавната администрация и отношението на цялото общество.

За периода 2021-2025 г. са приети, изпълнявани и оценявани пет годишни планови документа по БДП (плюс одобрена от МС през 2025 г. Работна програма към Оперативен план за действие за 2025 г.). Най-напред са планирани базови цели и мерки за реорганизация в работата, мобилизиране на администрациите и канализиране на процеси, които в съвкупност да осигурят плавен преход към постепенната реализация на широк спектър от мерки за БДП.

Пет години по-късно (в средата на плановия период 2021-2030) се отчита целесъобразността на актуализация на Стратегия 2021-2030 поради:

- установени продължителни слабости в различните управленски нива и предвид това, че данните за пътния травматизъм все още сочат към тежък здравен проблем. Въпреки усилията статистиката остава тревожна. В същото време дълго продължилата политическа нестабилност възпрепятства устойчивостта на работата. Така в контекста на налична стратегия и планове за действие срещнатите трудности, в една или друга степен, са попречили на желания напредък и оттам на ефективната реализация на политиката;
- необходимост от надграждане на вече осигурени предпоставки с отчитане на напредъка;
- съобразяване с актуални специфики на средата, в т.ч.: статически тенденции; технологични промени, особено свързани с микромобилността (например индивидуалните електрически превозни средства и велосипедите, задвижвани от електричество, особено в сферата на куриерските услуги и доставката на храни, чието нарастващо движение в споделените пространства с другите участници в движението генерира допълнителен риск); вече налични данни, които дават нови познания и основа за анализ; поведенчески характеристики на участниците в движението и адресиране на БДП като общокултурен проблем с по-широки измерения; капитализиране на натрупания опит и изградените партньорства; адаптиране на координационните механизми; своевременно регулиране на променящите се обществени отношения с навременни законодателни реформи.

Ето защо е необходим редизайн на усилията по отношение на изпълнение и резултат, които да направляват действията занапред, да надградят постигнатото до момента и да отговорят адекватно на нуждите днес.

Настоящият документ включва:

Анализ на ситуацията: описва състоянието на пътнотранспортния травматизъм за периода 2019 г. (базова) - 2024 г. (последно отчетена), представя преглед на изпълнението на стратегията до 2024 г. и установява слабости в развитието на политиката, които обуславят бъдещите усилия с необходима намеса на държавата.

Визия като реалистична насока за бъдещото развитие: представя определената през 2020 г. картина на БДП към 2030 г., която да вдъхновява, предизвиква, фокусира, ориентира и насочва.

Стратегическа цел: отразява крайния ефект за обществото в резултат от провежданата политика. Показателите за изпълнение на целта на свой ред отразяват аспектите с най-голяма тежест, които допринасят за постигането ѝ.

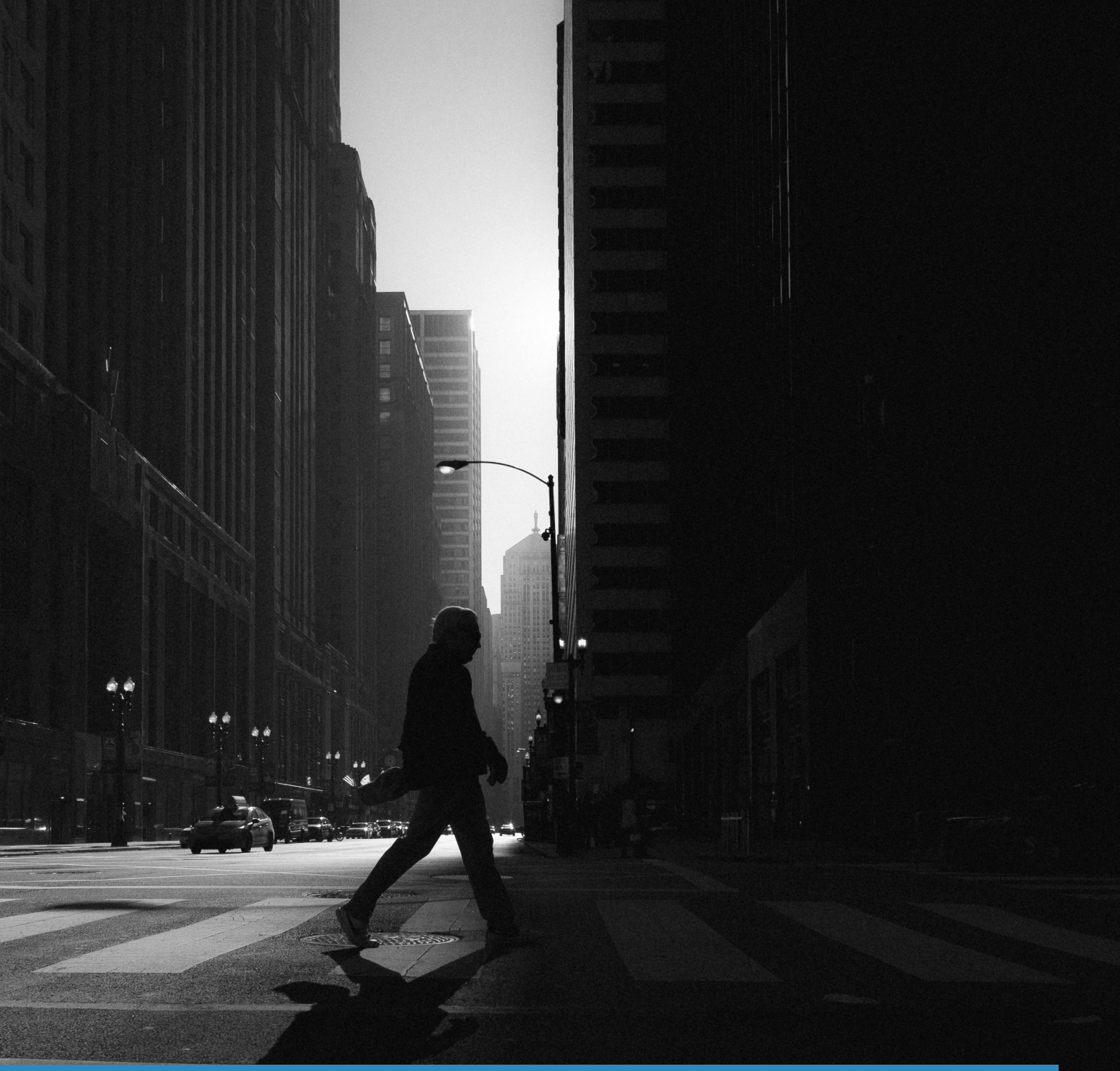
Приоритети по тематични направления: въвеждат се до 2030 г. и които да бъдат изпълнявани в конкретика чрез годишни мерки в оперативните планове за действие по БДП. Те дават основни насоки за постигане на визията, за да се подредят дейностите и ресурсите така, че усилията да са концентрирани върху най-същественото.

В глобален план стратегията допринася за изпълнението на Целите на ООН за устойчиво развитие - Цел 3: Добро здраве и благополучие, Цел 11: Устойчиви градове и общности.

На европейско равнище стратегията е съгласувана с Европейската рамка за БДП 2021-2030, визията „Нулева смъртност до 2050 г.“ (Vision Zero), Европейската зелена сделка и Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност, както и с изискванията на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) за безопасна и устойчива инфраструктура.

Актуализираната стратегия се прилага в рамките на националната система за стратегическо планиране и е в съответствие с Националната програма за развитие „България 2030“. Допълнително стратегията отчита връзките с Националната стратегия за детето, Националната програма за превенция на насилието и злоупотребата с деца, Националната програма за превенция и защита от домашното насилие.

Чрез тази интеграция стратегията гарантира, че предприетите мерки не само отговарят на националните нужди, но допринасят за постигането на глобални и общоевропейски цели за устойчивост.



2 Пътнотранспортен травматизъм

Прегледът представя основни тенденции за периода 2019 (базова) - 2024 (последно отчетена) година. В общия случай сравнението е между тези две години, освен ако не е уточнено друго.

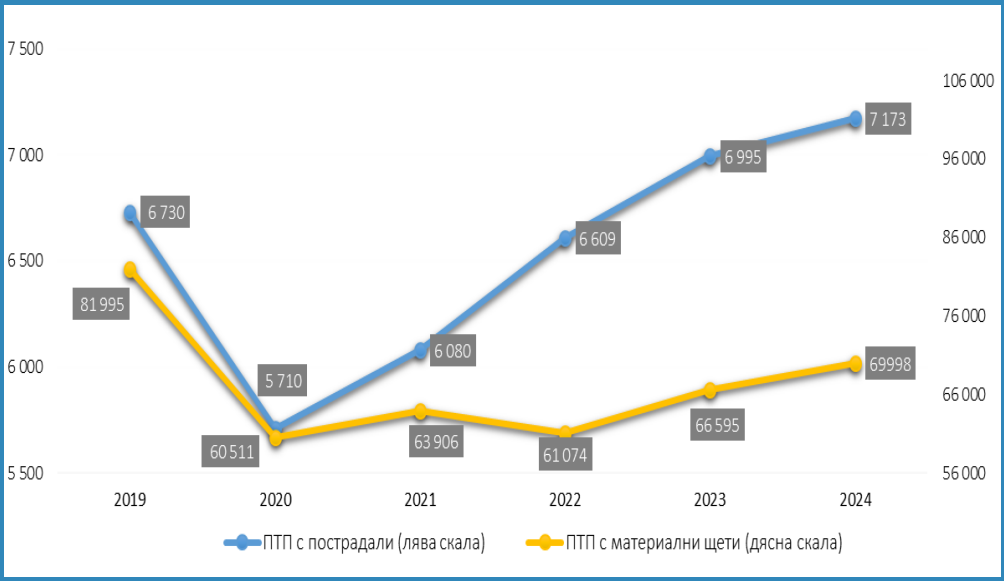
2019-2024: акценти и тенденции

Автомобилното движение нараства

Увеличава се пробегът, изчислен на база продадено гориво, като за периода 2019-2024 ръстът е 14.4% на годишна база - резултат от по-големия брой автомобили на пътя. Интензивността на движението през 2024 г. нараства между 11 и 15% спрямо 2019 г. Броят регистрирани леки автомобили през 2024 г. е с 10.1% повече от 2019 г., а на общо регистрираните - с 10.4% повече.

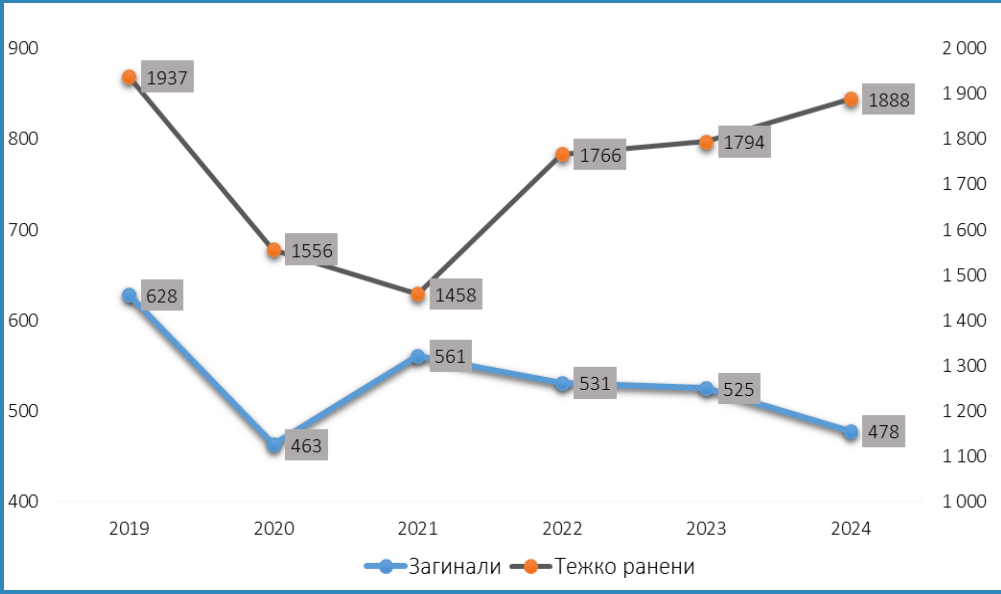
Пътните инциденти с пострадали се увеличават

През 2024 г. в страната са настъпили 77 171 ПТП, в т.ч. и само с материални щети - 13% по-малко в сравнение с 2019 г. Произшествията с пострадали обаче нарастват с 6.6%.



Загиналите и тежко ранените бележат различна динамика

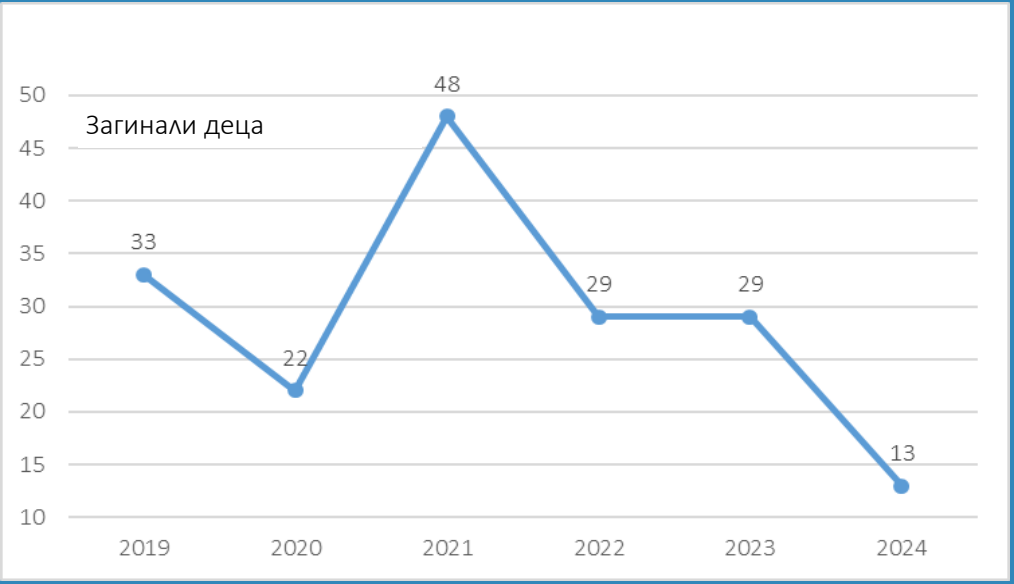
Загиналите в ПТП през периода намаляват прогресивно с различен темп през годините от 2021 г. насам. При тежко ранените картината е друга - отчита се спад през 2024 г. с 2.5% спрямо 2019 г., но и тенденция на ръст през последните три години.

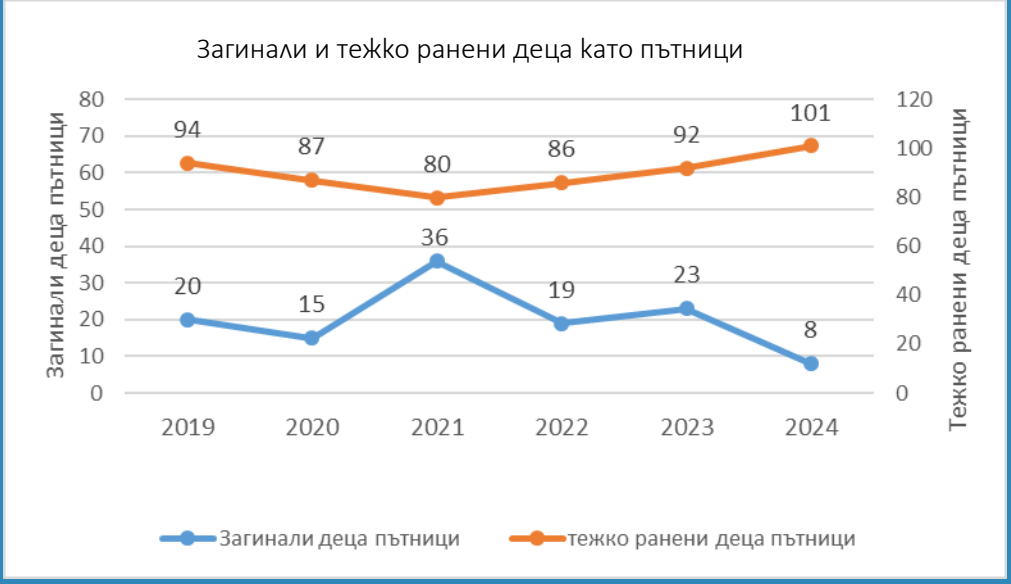


Детският травматизъм продължава да е водеща тема

ПТП с участието на деца през 2024 г. са с 15.6% по-малко спрямо 2019 г. и с 2.4% по-малко спрямо 2023 г., но при предишните три години имат увеличение. Средно за периода 70% от загиналите деца са като пътници. Системите за обезопасяване се използват правилно от малко над половината от родителите. Все още 42% от тях правят компромис с детската безопасност в автомобила.

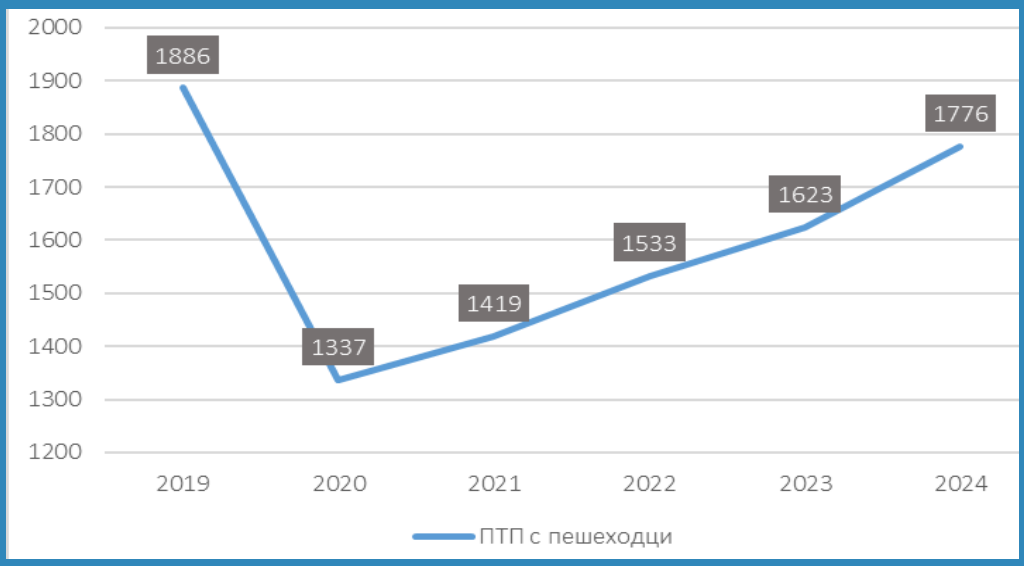


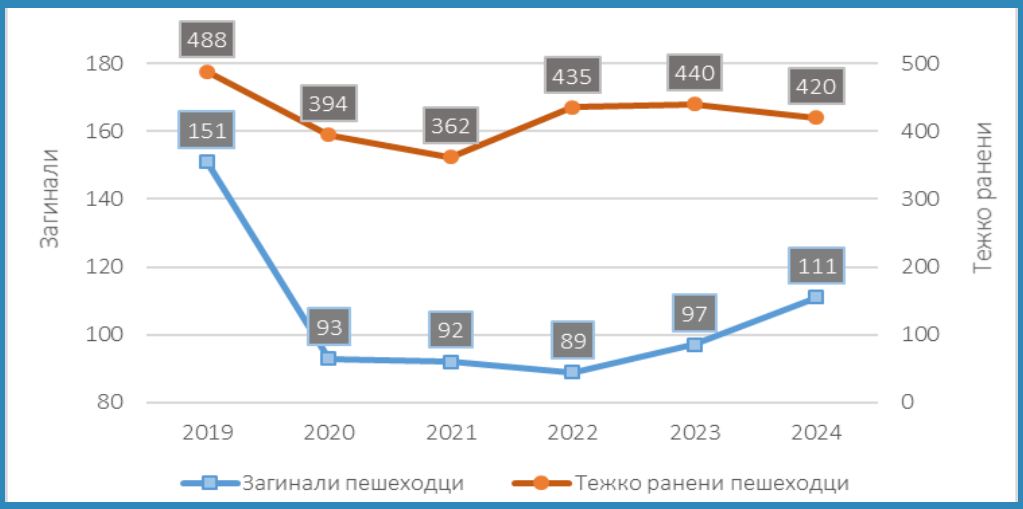


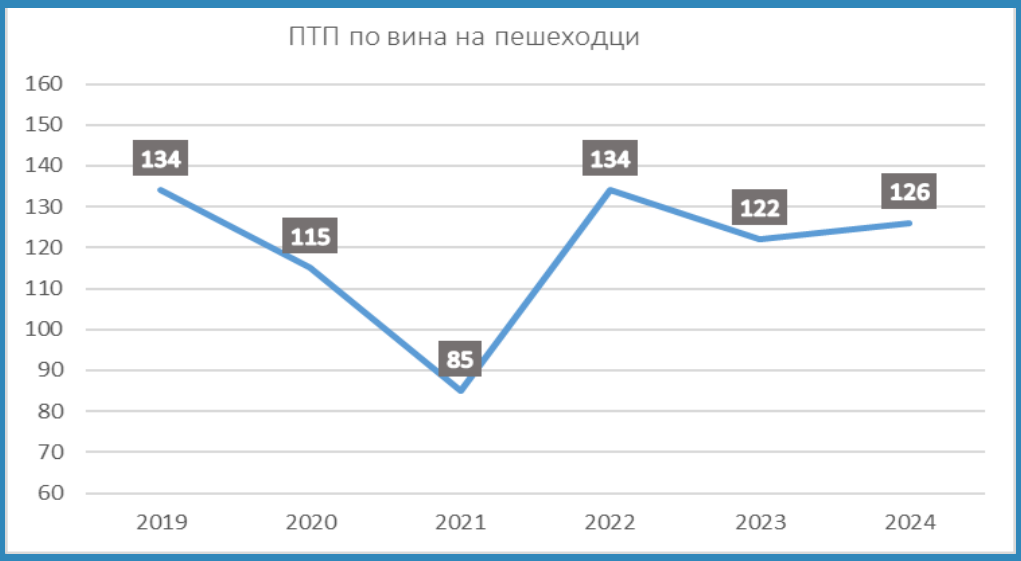


Продължава високият риск пред пешеходното движение

В сравнение с 2019 г. произшествията с пешеходци за 2024 г. са 110 по-малко, загиналите - 40 по-малко, а тежко ранените - 68 по-малко. През последните две години от периода обаче се наблюдава увеличение на инцидентите и загиналите. Това показва сериозни проблеми пред пешеходното движение, което се обуславя от рисковото поведение на пътя при пресичане и от слабости в инфраструктурата, и защитата на уязвимите участници. Проявленията са предимно в градски условия, особено в гъсто населени райони с конфликтни точки между пешеходните и автомобилните потоци.



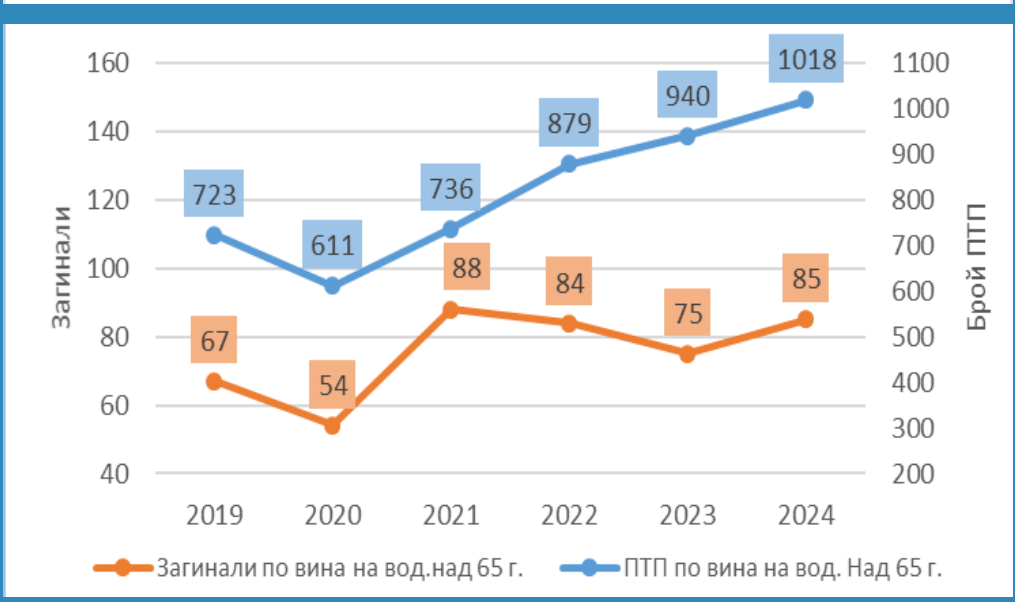




Нараства травматизмът с лица над 65 години

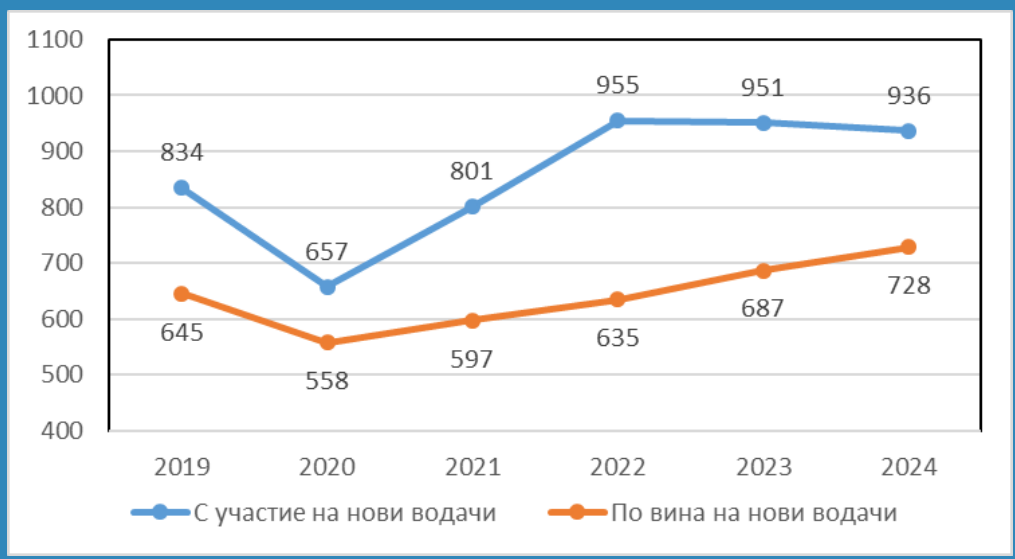
Загиналите участници в движението над 65 г. през 2024 г. намаляват спрямо 2019 г., но се увеличават в сравнение с 2023 г. Тежко ранените нарастват и спрямо двете сравнителни години. Сериозен е ръстът на ПТП по вина на водачи над 65 г. - за периода е 41%. Загиналите са повече с 27%, а ранените - с 36%.





Повишават се инцидентите с нови водачи

Пътните инциденти с участието на нови водачи бележат ръст през периода (14.6%). Загиналите в тях през 2024 г. отчитат спад с 35.9% спрямо 2019 г., но и увеличение през последните две години.



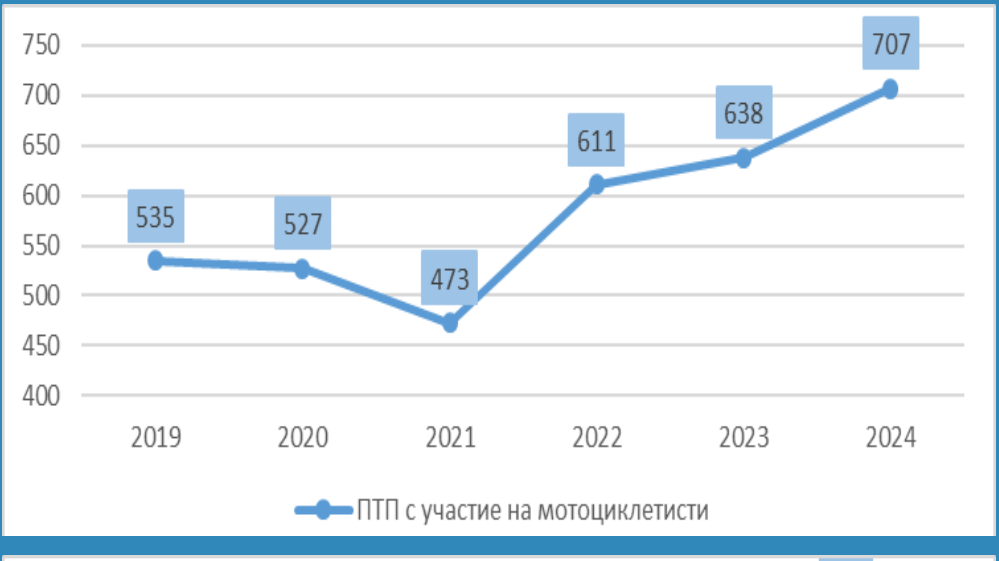
Травматизмът с участието на електрически тротинетки **рязко** се покачва

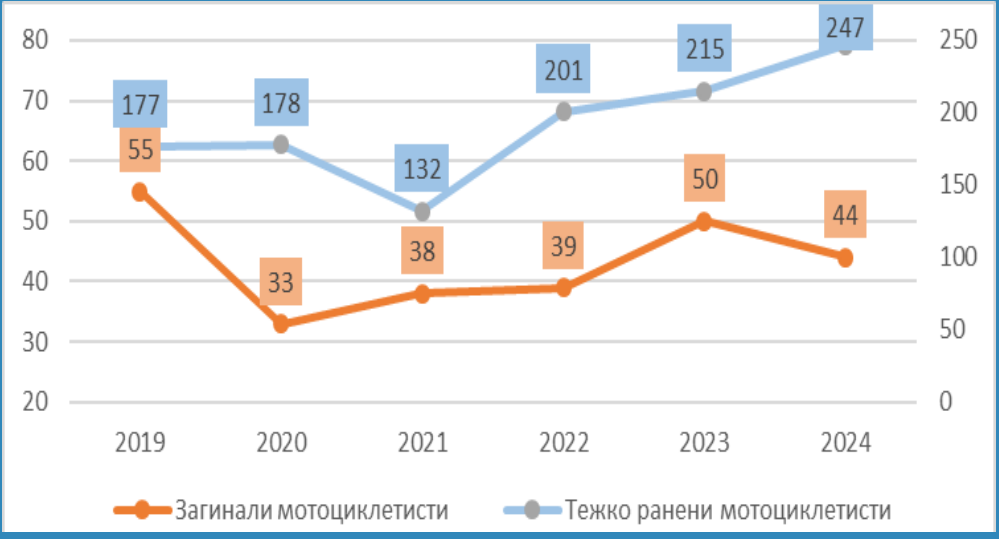
През 2024 г. ИЕПП участват в 366 ПТП - 8 водачи са загинали и 386 са ранени. В 240 от всички ПТП водачите на ИЕПС са нарушили правилата и са предизвикали инциденти с 6 загинали и 253 ранени. За 2023 г. има само трима загинали участници, а за предишните години липсват данни.



ПТП с мотоциклетисти също бележат ръст

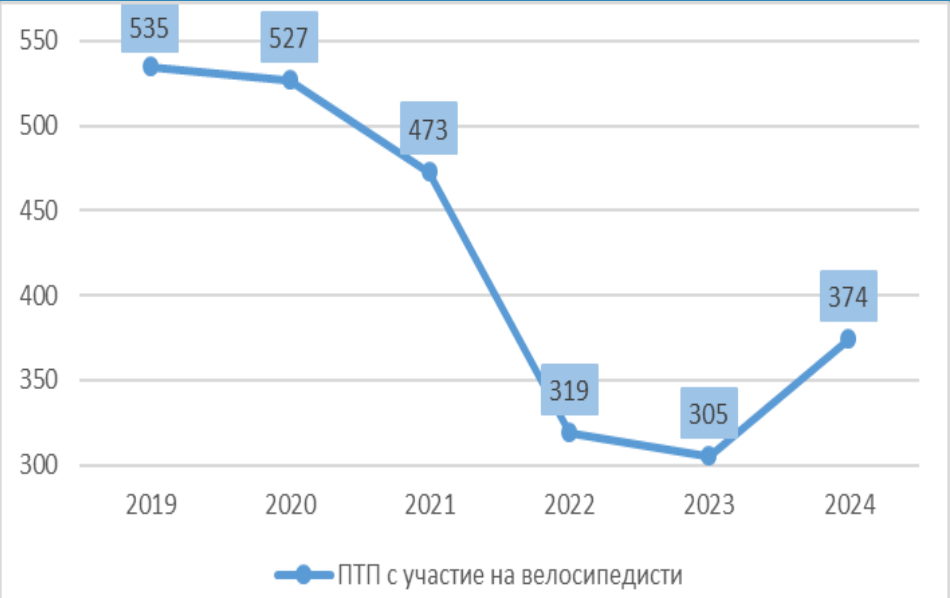
Пътнотранспортните произшествия с мотоциклетисти нарастват значително (увеличението е 32%). Средно за периода годишно загиват 43 мотоциклетисти. Тежко ранените имат сериозен ръст - близо 35.5% спрямо 2019 г. Регистрираните мотоциклети за периода също нарастват с 25%.





Пътните инциденти с велосипедисти отчитат голям ръст на тежко ранените

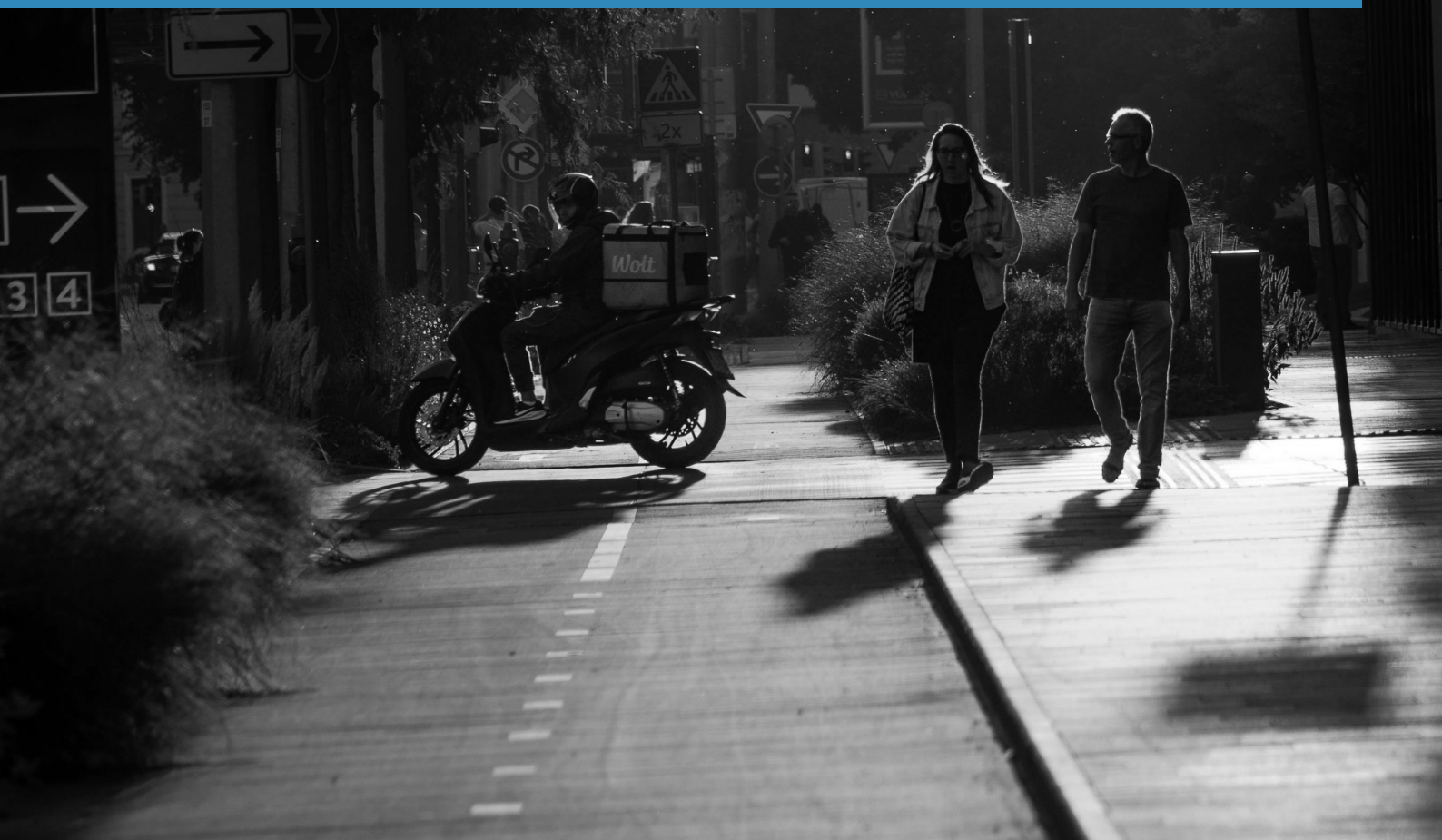
В сравнение с 2019 г. намалението на ПТП е 30%, загиналите са по-малко с 67%, а тежко ранените са се увеличили почти два пъти. Само за последната година в 162 ПТП водачи са извършили нарушение на правилата, като в 28 от тях са управлявали след употреба на алкохол. Използването на каски е много ниско - 31% от водачите ги поставят в извънградски райони и 18% в градовете.





В обобщение - въпреки повече движение и автомобили, общият брой ПТП намалява, но инцидентите с пострадали нарастват. Детската и пешеходната безопасност остават проблемни. Възрастните (65+) и новите водачи показват нарастващ риск. Мотоциклетистите и водачите на ИЕПП стават все по-уязвими. Ниската употреба на каски, колани и системи за обезопасяване на деца продължава да е сериозен фактор за травматизма. Това обуславя поставянето на акцент върху тези проблеми в представената по-долу актуализация на стратегията.

3 Преглед на изпълнението



Акценти 2021-2024

Неблагоприятни статистически данни

Въпреки стратегическите усилия нивото на пътнотранспортния травматизъм в страната остава високо. Положителните данни са частични и не променят съществено общата картина. Предприетите мерки не предотвратяват риска, а отчасти смекчават негови най-тежки проявления. Отчитат се положителни тенденции по отделни показатели, но в общ план ситуацията продължава да сочи към тежък системен проблем с БДП, поставящ непоносим товар върху общественото здраве. Пострадалите и близките на жертвите изразяват усещане за липса на институционален отговор.

Системни слабости на всички нива

На политическо ниво в годините се наблюдават нестабилност, кадрови промени и забава в заделяне на целеви средства за БДП, което забави сериозно постигането на стратегическите цели.

На институционално ниво може да се заключи, че БДП на места все още се възприема като допълнителна тежест и се оставя на заден план.

На административно ниво е характерно това, че някои администрации пречупват задълженията към безопасността на пътя през призмата на субективна преценка и моментна нагласа в разрез с публичния интерес и нуждите на обществото, без да осъзнават, че с всяко действие могат да подпомогнат или да влошат ситуацията.

На експертно ниво - липсата на подготвени кадри в областта е сериозен проблем, който пречи на практическото изпълнение дори в хипотеза на политическа и институционална воля.

НПО секторът е активен в критиката към институциите, но на практика често не предлага собствен принос.

Необходимо е адаптиране към подхода „безопасна система“ и насърчаване на конструктивно партньорство и експертно участие в реализирането на целите за БДП.

Комбинацията от горните фактори сочи към наличие на стратегическа рамка и дългосрочна визия, но проблем в практическото изпълнение, който е многопластов. Напредъкът е блокиран от липса на капацитет, мотивация, приемственост и последователност. Съществува разрив между формулираните цели и ежедневната практика, който подкопава доверието на обществото в публичната политика по безопасност на движението по пътищата.

Забава в нормативни промени

Бавното процедиране на законодателни промени е пречка пред ефективната регулация на обществените отношения. Все още не са подготвени: условия и ред за провеждане на предпътните медицински прегледи на водачите, извършващи обществени превози на пътници и товари или превози за собствена сметка; условия и ред за обучение на водачи на МПС за оказване на първа долекарска помощ и за действия при ПТП с пострадали за МПС, превозващи пътници; изисквания за физическа годност на водачите на МПС; регламентация на отговорностите на АПИ и общините при стопанисването на участъците от РПМ, преминаващи през населени места; дейност на Фонд за БДП към министъра на вътрешните работи; изграждане и управление на зони за безопасно и сигурно паркиране; осигуряването на информация за пътуващите (единната точка за достъп) съобразно Делегирани регламенти (ЕС) 885/2013, 886/2013 и 2015/962; дигитализация на двустранен констативен протокол за ПТП с материални щети; създаване на делегирана от държавата дейност по БДП в общините; взаимодействие между МВР и лечебните заведения; разкриване на нови токсикохимични лаборатории за медицинско изследване на кръвни резултати за наличие на алкохол и/или наркотични вещества/аналози с оглед по-бързо установяване на резултатите и избягване на фалшиво положителни резултати от техническите средства. Ако ефективни мерки за спасяване на човешки животи не влизат навреме в сила, се удължава периодът на висок риск за мобилността. Пътната среда се променя динамично, особено с развитието на нови технологии, а поради бавна законодателна реакция нормативните актове изостават спрямо реалността с регулаторен вакуум, в който нови рискове не се управляват. Затруднява се синхронът между ведомства - едни се опитват да въвеждат мерки, за които други още нямат правомощия. Когато важни аспекти от регулирането на обществените отношения се бавят, експертните усилия и административният ресурс остават блокирани, защото няма правна основа за прилагане на мерки. Това води до реален риск за обществото, включително до загуба на човешки животи, което би могло да бъде предотвратено чрез навременни и адекватни нормотворчески действия.

Пропуски в работата с данни

Проблем при анализа на ПТП и БДП са все още липсващи данни, несъответствия и фрагментация на статистиката, както и ниската обща цифровизация.

Вследствие на това е налична предимно информация за поведението на водача, без да се взема под внимание влиянието на другите фактори (път, автомобил, условия на средата); проверките на характеристиките и недостатъците на републиканските пътища с оглед извършване на дейности за обезопасяване биха могли да бъдат многократно по-ефективни, ако почиват на съвременна методология. Към момента липсата на документиране на резултатите от проверките на АПИ в единна и електронизирана база данни на основата на ГИС, която да позволява бърз достъп до справки за аналитични и инвестиционни цели, е сериозна пречка; не е извършена паспортизация на пътните принадлежности от страна на АПИ; статистическите данни за тежко ранените при ПТП не са достатъчни. Поради липсата на единна система за проследяване здравното състояние на пострадалите не е налице възможност за анализ на техните първоначални и окончателни диагнози, с който да се установи видът и механизмът на причиняване на нараняванията. При липса на обоснован анализ на рисковете инвестициите в безопасност може да не се насочват там, където са най-необходими, което води до ниска възвръщаемост и пропуснати ползи.

Продължаващи опасности по републиканските пътища

Травматизмът пряко се свързва с лошото състояние на републиканските пътища. Данните, предоставени от АПИ, показват, че над 38% от настилките са в незадоволително или лошо състояние, а близо една пета от пътните знаци не отговарят на нормативните изисквания. Пътната маркировка е налична изцяло или частично по три четвърти от пътищата. Над 50% от пътните банкети са непочистени. Общият брой участъци с липсващи ОСП са 4 825. Корозирали са ОСП с дължина над 1 169 km, 5 325 km са деформирани. Има множество необезопасени с ОСП участъци - от тях 57% се отнасят до необезопасени дървета, близо 5% за бетонови конструкции, около 22% за стълбове и 16% за рекламни съоръжения. Така лошото общо качество на пътната инфраструктура и несъответствията с нормативни изисквания са червен флаг за слабости в проектирането, строителството, основния ремонт и поддържането. Сигнализацията, видимостта и разпознаваемостта на пътя са определящи за безопасността и се свързват именно с пътните знаци и маркировка, ограничителните системи за пътища и крайпътното пространство.

Голяма част от присъщите за пътното поддържане дейности се възлагат на външни за АПИ изпълнители, без ясни срокове за отстраняване на дефекти и дейности по заявки, които бавят отстраняването на дефицитите. Структурите в Агенцията са ориентирани към администриране на възлагателния процес, с всичките съпътстващи това рискове за качеството. В същото време развитието на вътрешен капацитет в АПИ за пътно поддържане не се осигурява, нито предвижда с промени в устройствения правилник. Обезопасяването на участъци с концентрация на ПТП, повишен риск от ПТП и на републиканските пътища, преминаващи през населени места, е проблематично поради липса на достатъчно данни от редовно обследване, подходящо приоритизиране, планиране, организация и кадрово обезпечаване. На практика този процес не може да бъде осигурен навреме, нито фактически проследен - не е налице информация за извършена приоритизация на мерките. В годишните доклади ДАБДП представя преглед и анализ за проявлението на пътния травматизъм по транспортни направления от републиканските пътища - тази информация може да се взема предвид в дейността на стопанина на пътя и да бъде в негова помощ. 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 подходящо степенуване на дейностите по капиталово строителство и текущо поддържане. Необходими са структурни промени, развиване на вътрешен капацитет в АПИ, въвеждане на критерии за качество в договорите с пътноподдържащите фирми, ефективно използване на аналитични данни и ясно дефиниране на приоритети, за да се адресира рискът от продължаващо влошаване на безопасността.

По-голяма активност на териториално ниво

Тясното взаимодействие с ДАБДП и регулярният мониторинг върху дейността на ОКБДП и общините дават положителен резултат. Съгласно чл. 167в от ЗДвП ОбщКБДП следва да се създадат в общини над 30 000 жители (по данни на НСИ - 41 общини) и това изискване вече е изпълнено. ОбщКБДП функционират в 189 от общините в страната - 71% от общия брой, което е показателно, че местните власти припознават ролята на комисиите.

Повече от два пъти се е повишил и делът на общините, които участват в обученията на ДАБДП. Благодарение на засилената активност делът на обследваните улични участъци с документирани ГИС-базирани пространствени данни вече е 92%, а на пътните - 81%.

В 174 общини през 2024 г. са проведени превантивни инициативи по БДП (с акцент върху скоростта, шофирането след употреба на алкохол, наркотични вещества и техните аналози, обезопасителни колани и системи за обезопасяване на деца, техническата изправност на МПС, поведение на участниците в движението и др.).

В сравнение с 2023 г. с 10% се е повишила активността на общините относно прилагането на комплекса от мерки по БДП спрямо общинските служители за предпазването им от ПТП при взаимодействие с пътната система.

Планираните инвестиции за пътна безопасност от общините през 2025 г. са в размер на 2 927 446 909 лв. - над два пъти повече в сравнение с изразходваните средства за 2024 г.

Недофинансирана общински пътна инфраструктура

Без централизирана подкрепа и целево финансиране обаче общините нямат реална възможност да осигурят БДП самостоятелно, което създава неравен достъп до безопасна пътна среда. Липсата на целеви средства подкопава ефективността, устойчивостта и справедливостта в усилията на общинско ниво. По места пътната безопасност е затруднена поради липса на ресурси - наблюдават се системен недостиг на средства за базови дейности, порочна зависимост от бюджетните цикли и повсеместна липса на кадри.

Проблем е, че половината от общините нямат и не планират да имат Генерален план за организация на движението. Само 26% от тях са осигурили ГПОД, като в 6 общини ГПОД е изготвен преди 2019 г., т.е. не е актуален. План за устойчива градска мобилност имат едва 32 общини. Одити за пътна безопасност са извършвани само в 10 общини за 2024 г., а процедури за управление на пътната безопасност от всички видове - одити, целенасочени и периодични инспекции, са изпълнени само от една община. Повече от половината от общините не са извършвали никакви процедури.

Проблемът с човешкия ресурс не се решава, а се задълбочава. Липсата на подготвен персонал води до забавяния, технически грешки или пълна невъзможност за изпълнение на заложените мерки. В условия на текучество и временни назначения се губи натрупаният опит и последователност, особено при дългосрочни програми и стратегически проекти. Липсва приемственост и възможност за надграждане, което превръща всяка нова стъпка в „рестарт“, вместо в продължение на усилията.

112 общини нямат и сключено споразумение с АПИ за поддържане на републиканските пътища, които преминават през населени места.

Политиката на национално ниво определя цели, но практическата ѝ реализация е по места чрез системна грижа и полагане на ежедневни усилия. Въпреки че от страна на ДАБДП се дават насоки, без осигуряване на финансови средства за общините на база единни правила и условия общините ще действат нехомогенно - тези с повече ресурс ще предприемат мерки, а тези с по-малко ще изостават. Това може да доведе до демотивация, формализъм в отчетността, влошено качество на изпълнението и като цяло - разпад на единния характер на политиката. В същото време общинските администрации показват ангажираност към темата за БДП и отговорност към местните общности чрез стремеж да развиват териториите и да предоставят грижа.

Ниско общо ниво на БДП културата

Културата за БДП е ниска, въпреки че притежава голям потенциал за развитие. Пречките пред това тя да е висока на индивидуално и колективно ниво са много, а тяхното съзнаване и адресиране е определящо. Те не пречат единствено на безопасността на пътя, а на вътрешния мир и светоглед изобщо. Всяко придвижване е невъзможно без активното участие на ума и мисленето. Тъй като участниците в движението са индивиди с уникални личностни характеристики, важно е да се разберат онези процеси, които възпрепятстват или подпомагат безопасното ни поведение на пътя. Емоциите играят огромна роля в постъпките, често надделявайки над логиката. Тогава, когато вредните модели на поведение се осъзнаят и им се отдаде нужното внимание, могат да се осмислят и трансформират. Това е ключов процес за емоционална интелигентност и личностно развитие. За тази цел е необходимо целенасочено въздействие чрез възпитание, образование и информираност през целия живот. Социалната отговорност на работодателите също е ключова. Те имат огромен потенциал за въздействие върху поведението на служителите. Чрез въвеждане на режим за контрол по възприета система от мерки могат да проследяват как служителите им изпълняват своите ангажименти към безопасността на пътя в действията и поведението си и при отклонения - да се търси съответната отговорност. Подкрепата за поведение на осъзнатост, отговорност, добронамереност, етичност, дисциплина и толерантност на много хора едновременно е потенциал, който не следва да остава неизползван.

Горните констатации за взети предвид при определяне на представените по-долу приоритети и специфични цели към тях, за да се осигури логическата връзка между установените слабости в управлението и настоящата актуализация.

Темпът на работа, възприет през 2025 г. с одобряването на Работна програма, следва да се запази, подсили и гарантира занапред

Работната програма за изпълнение на мерки за безопасност на движението по пътищата, одобрена с Решение № 296 на Министерския съвет от 9 май 2025 г., очерта конкретни приоритетни действия във всички направления на въздействие за намаляване на пътнотранспортния травматизъм в България по отношение на работата на институциите. Целта на програмата е в дългосрочен план да намали броя на пътнотранспортните произшествия, жертвите и ранените, като изгражда устойчива култура на безопасност сред всички участници в движението и утвърждава БДП като приоритет в действията на администрациите.

Предприети са множество действия с административен, технически и нормативен характер. Процесът на междуведомствена координация е непрекъснат и активен. В рамките на дейността на сформирани междуведомствени работни групи се осъществява взаимодействие между администрациите за практическото осигуряване на приноса на отделните ведомства.

Не следва да се допуска липса на комуникация между висшето политическо ръководство на ведомствата и експертния състав относно естеството на предвидените в Работната програма мерки. Положително е, че в хода на работа неяснотите се отстраняват.

Този темп на работа следва да се запази и усили, тъй като ефективната координация е ключът към постигането на реални и устойчиви резултати. Само чрез съгласувани действия между институциите могат да се гарантират последователност, прозрачност и предвидимост в изпълнението на мерките.

Координацията следва да остане ключов фактор и ангажимента на най-високо политическо ниво. Тя подкрепя общата визия и споделената отговорност за намаляване на пътнотранспортния травматизъм; повишава ефективността на прилаганите решения чрез обмен на експертиза и добри практики; осигурява навременна реакция при възникване на предизвикателства или непредвидени ситуации; укрепва доверието на обществото в институциите и показва, че безопасността на движението е приоритет от национално значение.

Само с обединени усилия и постоянна комуникация може да се изгради устойчива система за управление на БДП, която да намали жертвите по пътищата и да гарантира по-високо качество на живот за всички.



4 Визия и стратегическа цел

Човешката цена на пътнотранспортните произшествия е опустошителна и представлява още по-непоносим товар при съзнаването, че голяма част от смъртните случаи и тежките наранявания могат да бъдат предотвратени - основна задача на Стратегия 2021-2030 и нейната актуализация за периода 2026-2030. Хората допускат грешки, когато използват пътищата, което може да доведе до настъпване на пътен инцидент. Човешкото тяло има ограничена способност да понася удара от сблъсък, но съществува споделена отговорност между тези, които проектират, строят, управляват и използват пътища, които контролират и прилагат нормата на закона, както и тези, които осигуряват реакция след ПТП, за бъдат смекчени последствията.

Визия: универсална безопасна мобилност в устойчива транспортна система

Устойчива транспортна система,

в която БДП е споделена ценност и приоритет на цялото общество чрез адаптация на ключови институции, интегрирано прилагане на интелигентни контролни механизми, управление, основано на риска, култура на активна ангажираност за постигане на системна превенция и ефективно намаляване на всички загуби от настъпили пътнотранспортни произшествия.

Универсална, защото:

гарантира правото на свободно придвижване за всеки член на обществото; осигурява достъп до работното място, дома и обществените услуги като обслужва основни ежедневни нужди; прави мобилното население културно и социално динамично; стимулира икономическото развитие и увеличава благосъстоянието; ангажира отговорността и обединява усилията на всички ресурси в обществото.

Безопасна, защото:

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; толерира човешките грешки, намалява тежестта им и смекчава последиците от тях; не натоварва околната среда и я съхранява за идните поколения.

Стратегическа цел 2030:

Намаляване наполовина на пътнотранспортния травматизъм в Република България

Показатели за изпълнение 2030:

Показател	Базова година 2019	Междинна стойност 2024	Целева стойност 2030
Общи			
50% намаляване на загиналите в пътнотранспортни произшествия	628	478	Не повече от 314
50% намаляване на тежко ранените в пътнотранспортни произшествия	1 937	1 888	Не повече от 967
Специфични			
Без загинали деца като пътници	20	8	0
60% намаляване на пострадалите деца при пътнотранспортни произшествия	1 569	1 511	Не повече от 628
60% намаляване на пострадалите пешеходци при пътнотранспортни произшествия в градска среда	1 699	1 642	Не повече от 680

Ключови показатели за въздействие:

	Ключов показател	Базова стойност (2022)	Текуща стойност (2024)	Целева стойност (2030)
Скорост	Процент от превозните средства, пътуващи в рамките на ограничението на скоростта (в градска среда)	45%	56%	80%
	Процент от превозните средства, пътуващи в рамките на ограничението на скоростта (извънградски пътища)	93%	96%	98%
	Процент от превозните средства, пътуващи в рамките на ограничението на скоростта (магистрали)	89.4 %	92.5%	98%
Колани	Процент от пътниците, използващи предпазни колани на задните седалки	31.24%	45.51%	70%
	Процент от децата, превозвани правилно в системи за обезопасяване на деца	60.8%	58.4%	100%
Разсейване	Процент от водачите, които не използват мобилни устройства при управление на ППС	94.4%	96.3%	98%
Предпазни средства	Процент от водачите на велосипеди, използващи предпазна каска	20.13%	23.25%	50%
	Процент от водачите на ИЕПС, използващи предпазна каска	Няма данни	Няма данни	50%
	Процент от водачите и пътниците на мотоциклети, които използват предпазна каска	96%	94%	99%
Инфра-структура	Процент от пътуванията, които се осъществяват по пътища, които отговарят на класификация 3 и повече	Няма данни	Няма данни	75%
Алкохол	Процент от проверените за употреба на алкохол и наркотици, които са дали положителен резултат (или са отказали тестване)	Няма данни	Няма данни	50% по-малко

Принципи:

Отговорност на всички: политиката по БДП се развива като системен ангажимент на институциите и обществото, който поставя човешкия живот и здравето като върховна ценност, а намаляването на последствията от ПТП - като маркер за обществен напредък. Отговорността е както лична, така и споделена и налага осигуряване на всички условия за подходяща политическа, институционална, експертна, гражданска и финансова подкрепа на политиката.

Ефективност при използването на ресурсите: ограничените финансови и човешки ресурси се насочват там, където имат най-голям ефект за опазването на живота и здравето на пътя. Това означава оптимално разпределение на средствата въз основа на данни, анализ на риска и приоритетност в инвестициите.

Сътрудничество и консенсус: БДП е споделена отговорност и никоя структура/заинтересована страна не може да я гарантира сама. Затова е необходима координация и партньорство между институциите, неправителствените организации, гражданите, бизнеса и медиите. Определящо е да има синергия в действията и единство по отношение на цели, методи и мерки.

Ориентация към резултати: насоченост към конкретни, измерими постижения при ясно дефинирани цели, проследяване на показатели за резултат, осигуряване на отчетност и публичност.

Адаптивност към промени: динамиката на обществото и технологиите изисква държавната политика да бъде гъвкава и иновативна, за да реагира своевременно на нови рискове, да актуализира нормативната уредба, да въвежда съвременни управленски решения, да коригира в съответствие с настъпили обстоятелства.



Приоритети и въздействие

Докато се определят приоритетите за безопасност на движението по пътищата до 2030 г., се съзнава тяхната неразривна връзка с други политики, включително сигурност и вътрешен ред, транспорт, регионално развитие и строителство, промишленост, здравеопазване, туризъм, заетост, образование и наука, електронно управление, селско и горско стопанство. Приемането на стратегически, координиран и многосекторен подход към БДП от страна на правителството и ключови заинтересовани страни е от решаващо значение за постигането на по-безопасна мобилност за всички участници в движението.



Управление, основано на интегритет

Акцент: Координирано, адаптивно и отчетно управление

Силни страни (постигнат напредък):

- приета е единна визия за БДП „универсална безопасна мобилност“;
- определени са рамковите секторни ангажименти на ведомствата, които годишно се актуализират;
- позиционирана е ролята на ДАБДП като координираща структура;
- установени са стандартизирани процеси на планиране, докладване и оценка, които се прилагат текущо;
- спазват се утвърдени правилници и правила за дейността на ДОККПБДП, ОКБДП и ОбщКБДП;
- установени са мрежови партньорства за текущо взаимодействие на оперативно ниво.

Пречки (заплахи):

- съпротива срещу промяна в статуквото и предприемане на административна реорганизация, макар и необходима;
- популистки спекулации в публичното пространство с потенциално деструктивен ефект върху държавната политика.

Възможности (потенциал на Стратегията):

- вътрешен ресурс - централните администрации в общия случай разполагат с ресурси, които не се използват оптимално, но пък представляват вътрешен резерв за реформа при подходящо преструктуриране и адаптиране към реалните нужди и средата, която го обуславя;
- наличие на нови технологии и методи в помощ на анализа и ефективното управление.

	Приоритет	Инфраструктура	Алкохол	Скорост	Колани/седалки	Разсейване	Каски	Безопасни ПС	Култура за БДП	Въздействие	Ангажирани
1.1	Координация, адаптивност и отчетност	X	X	X	X	X	X	X	X	Провеждане на редовни координационни срещи на ниво министър Свързване на информационни системи и масиви с данни за ПТП и БДП Определяне на споделени годишни приоритети на институциите и НПО Провеждане на съвместни инициативи с гражданския, академичния и бизнес сектор	МС, ДАБДП, ДОККПБДП, бизнес, НПО, академични институции
1.2	Обезпечаване на ключови дейности по БДП	X	X		X	X	X		X	Осигуряване на делегирана от държавата дейност и създаване на държавен стандарт за дейностите по БДП в общините, като 100% от общините имат служител, който изпълнява целеви функции по БДП Насочване на 50% от средствата във Фонд за безопасност на движението към превантивни дейности Създаване на бюджетна програма по БДП и определяне на приоритети в програмното бюджетиране във ведомствата, с включени натурални показатели	ДАБДП, МРРБ, МФ, МВР, Общини
1.3	БДП в здравеопазването като сериозен здравен проблем		X						X	Отразяване на БДП в Национална здравна стратегия и Национална стратегия за детско и юношеско здраве и педиатрична грижа Създаване на програма за подкрепа на пострадалите от ПТП и техните близки Създаване на механизъм за контрол на медицинското състояние на водачите в периода на валидност на СУМПС; намаляване срока на валидност на СУМПС с оглед отчитане промените в здравословното състояние на водачите	МЗ, ДАБДП, БЛС, БФС, НЦОЗ, МС

Подход за изпълнение: целеви групи

политическа воля:

решимостта на политическите лидери да предприемат системни и последователни действия за реализиране на публичната политика дори когато те изискват повече ресурси и поемане на отговорност

+

институционална ангажираност:

готовността на ведомствата да възприемат политиката по БДП като своя собствена тема и отговорност, и да работят за нейното изпълнение чрез съответните организационни механизми и интеграция в ежедневната дейност

+

административна задълженост:

готовността на администрациите да изпълняват политиката по БДП в съответствие с планираното и да носят отговорност за всички резултати от дейността си пред политическото ръководство, обществото и закона

+

експертен капацитет:

знанията, уменията и опитът за практическо прилагане на политиката по БДП чрез квалифицирани специалисти и подходяща експертиза за ефективно планиране, изпълнение и оценка на работата

=

р е з у л т а т и

Социално отговорно поведение

Акцент: Култура за безопасност на пътя като ценност и отговорност на всички

Силни страни (постигнат напредък):

- задълбочено присъствие на темата в системата на образованието с Национална програма по БДП на МОН;
- активно взаимодействие между МОН, ДАБДП, БЧК и гражданския сектор;
- разработени и налични редица образователно-информационни материали за деца, родители и учители на страниците на МОН и ДАБДП;
- регулярен информационен бюлетин на ДАБДП;
- традиции в превантивната дейност на МВР;
- нарастваща активност на ДАБДП, ОКБДП и общините в информационните инициативи;
- въведени системи от мерки и режим за контрол в администрациите за защита на служителите;
- участие в научноизследователски международен проект за измерване на ключови показатели и в проект за изследване културата за БДП;
- разработен наръчник по БДП като форма на социална отговорност за работодателите.

Пречки (заплахи):

- наслагвани погрешни модели (БДП не е важна, няма информация за рисковете, влиянието на стреса, лошия пример на другите и др.);
- липса на активност сред администрациите за провеждане на информационни инициативи.

Възможности (потенциал на Стратегията):

- образователен потенциал;
- социален и културен потенциал (общностен);
- организационен потенциал (институции и НПО);
- технологичен потенциал (мрежи и платфо**рми);**
- финансов потенциал (наличен фонд за БДП).

	Приоритет	Инфраструктура	Алкохол	Скорост	Колани/седалки	Разсейване	Каски	Безопасни ППС	Култура за БДП	Въздействие	Ангажирани
2.1	Нови обучителни практики в системата на образованието, адаптирани към нуждите на средата				X		X		X	Въвеждане на оценка на ефективността на обучението по БДП в образованието Въвеждане на механизъм за оценка на знанията, уменията и нагласите на учениците Структурирано участие на външни експерти при обучението по БДП в контролирана среда Оценка на ефективността на периодичното обучение на педагогическия персонал	МОН, ДАБДП, МВР, БЧК, НПО
2.2	Работа с родителите и промяна на техните нагласи		X	X	X		X		X	Ангажиране на родителите като доброволци в кампании за БДП Провеждане на информационни и образователни кампании, вкл. за обезопасяване, против неглижирането на детската безопасност и др. Провеждане на информационно-образователни кампании за децата пътници за нови родители	ДАБДП, МОН, МВР, ДАЗД, ОКБДП, НПО, общини
2.3	Качествено обучение на кандидат-водачите		X	X	X	X	X		X	Въвеждане на допълващо практическо обучение на полигони, симулиращи рискови ситуации Периодично обучение на инструкторите, отчитащо анализ на тенденциите в пътнотранспортния травматизъм и рисковете	ИААА, ДАБДП, висши училища, общини
2.4	БДП като социална отговорност чрез политики и практики		X	X	X	X	X	X	X	Включване на БДП в Националната програма за безопасност и здраве при работа Въвеждане на система за предпазване служителите при взаимодействие с пътнотранспортната система във всички организации на бюджетна издръжка Участие на бизнеса в инициативи за БДП	ДАБДП, МС, ДОККПБДП, НПО, бизнес, ОКБДП
2.5	Ангажиране на медиите за информационно-образователна комуникация	X	X	X	X	X	X	X	X	Провеждане на обучения за медии Създаване на медийни продукти с фокус върху превенцията и промяна на нагласите Провеждане на партньорски инициативи със създатели на медийно съдържание/платформи	ДАБДП, ДОККПБДП, ОКБДП, общини, медии
2.6	Превантивна дейност с единни послания на ангажираните администрации								X	Създаване на мрежа от служители в администрациите - посланици на БДП Отбелязване на Деня на БДП от ДОККПБДП Ежегодни обучения на служителите в общините Ежегодни общински и областни инициативи най-малко за Деня на БДП, първия учебен ден и Седмицата на мобилността	ДАБДП, ДОККПБДП, ОКБДП, общини

Подход за изпълнение: целеви групи

ръководители на структури с контролни функции

+

стратегическо планиране, приоритизиране и гарантиране на ефективност, баланс между санкция и превенция - наказване за рискови нарушения и информиране с предупреждение за по-леките, осигуряване на ресурс (човешки, технически, финансов) за доброто изпълнение на контролната дейност, отговорност и отчетност

служители с контролни функции

+

действат като „лицето на закона“, предвид че тяхното поведение влияе пряко на общественото доверие, осъществяват проверки с професионализъм и почтеност, дават обратна връзка нагоре, изграждат авторитет чрез етичност

общественост

=

участва в граждански мониторинг - сигнализира за нарушения и рискови участъци, използва дигитални платформи и приложения за подаване на сигнали, създава обществен натиск за по-строг контрол и справедливо прилагане на закона, взема участие в инициативи за превенция, чрез своето поведение подкрепя ефективността на контрола

р е з у л т а т и

Ефективна комбинация от превантивна, санкционираща, възпитателна и дисциплинираща функция. Наличието на добър закон не е достатъчно. Важно е също да има устойчиви, добре обезпечени с ресурси правоприлагащи органи, които да въздействат положително върху поведението на участниците в движението.

Ефективен и превантивен контрол

Акцент: Интелигентна и интегрирана контролна система, фокусирана върху превенцията

Силни страни (постигнат напредък):

- увеличаване на АТСС за контрол на скоростта; автоматизирана обработка на данни; създадени възможности за контрол от общините;
- стартирал обмен на данни между НТОЛ и МВР за констатирани нарушения;
- извършване на съвместни контролни действия от служители на МВР, ИААА, АПИ, НАП и АМ;
- проучване на възможностите за интеграция на системата БГ ТОЛ със система „Контрол“ на ИААА за следене на нерегламентиран превоз и претоварване;
- регламентация на едновременно установяване и налагане на административни наказания по ЗДВП; отнемане на контролни точки с фиш ;
- повишени изисквания към превоза на деца и ученици;
- обучение на служители с контролни функции.

Пречки (заплахи):

- слаба дигитализация и недостатъчна техника;
- нормативни ограничения и забава в промените;
- липса на пълно времево покритие на контрола (например ИААА);
- пропуски в анализа при работа със събираните статистически данни.

Възможности (потенциал на Стратегията):

- съществуващи практики в ЕС за интелигентно правоприлагане;
- децентрализация на правомощия и ресурси;
- подкрепа на обществото за реформа предвид нуждата и очакванията за промяна;
- научни изследвания, иновации и технологии в контрола с дигитална информация в реално време за превозно средство, водач и товар.

	Приоритет	Инфраструктура	Алкохол	Скорост	Колани/седалки	Разсейване	Каски	Безопасни ППС	БДП култура	Въздействие	Ангажирани
3.1	Контрол върху високорискови нарушения с доказана връзка с пътно-транспортния травматизъм: рискови маневри, отнемане на предимство, преминаване на червен сигнал, значително превишена скорост, употреба на алкохол, разсейване, колани		X	X	X	X	X			Съвместни специализирани проверки, насочени към най-рисковите нарушения 50% от проверките са насочени към високорисковото поведение Периодичен (на всеки 6 мес.) публично достъпен анализ на ефективността на контролната дейност 30% намаляване на високорискови нарушения спрямо 2024: - преминаване на червен сигнал (55 204 бр.) и неспазване на дистанция (3 227); - % превишаване на скоростта с над 20 км/ч в населени места и с над 30 км/ч извън населени места (по базови данни на МВР); - дял на употребилите алкохол и отказали тестване от общо проверените (по базови данни на МВР). Засилен контрол върху обезопасяване на децата пътници	МВР, ИААА, АПИ/НТУ, ДАБДП, общини
3.2	Неотменимост и въздействие на наказанията		X	X	X	X	X			75% от фишовете и наказателните постановления са връчени в рамките на един месец от нарушението 75% от връчените фишове и наказателни постановления са платени Въвеждане на програма за психо-социална рехабилитация на зависимости при установяване управление на МПС под въздействието на алкохол/ наркотици	МВР, МЕУ, Общини
3.3	Контрол на претоварване, времена за управление и почивка, техническа изправност на МПС и нерегламентиран превоз		X	X		X		X		Намаляване с 50% на МПС, които се движат претоварени по пътищата Оборудване на поделенията на ИААА с мобилни лаборатории за контрол Изградени 6 бр. места за безопасно и сигурно паркиране по основните транспортни коридори Осигуряване на 24-часов специализиран контрол 100% увеличаване на проверките за претоварване Осигуряване на 5 мобилни пункта за технически прегледи и контрол на МПС	ИААА, НТУ

Подход за изпълнение: целеви групи

Агенция „Пътна инфраструктура“

Обвързване на ресурсите и инвестициите с нуждите на база анализ на риска в условията на ресурсна ефективност; въвеждане на цялостна методика и съвременни технологии за системно обследване на пътища; разработване и прилагане на унифицирана методика за анализ на данните, която интегрира информация за пътния травматизъм, състоянието на пътя и интензивността на движението; изграждане на унифициран подход за приоритизация на мерките, гарантиращ насочване на ресурсите към участъците с най-висок риск

+

общини

Продължаване на усилията за периодично обследване на общинската пътна и улична мрежа и използване на методиката за анализ на риска от ПТП, която интегрира информация за пътния травматизъм, състоянието на пътя и интензивността на движението; обвързване на инвестициите с нуждите в условията на ресурсна ефективност; системно изпълнение на одити/инспекции по пътна безопасност; поддържане на актуални пространствени данни по участъци за разходи за поддържане и ремонт; изпълнение на концепции за устойчива градска мобилност, където човекът е поставен в центъра за защита на уязвимите участници в движението

+

Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“

Цялостна оценка на безопасността на пътната инфраструктура съгласно ЗП; проследяване на изпълнението на одити и целенасочени инспекции; управление на сигнали, свързани с проблеми по пътната инфраструктура; изготвяне на препоръки; мониторинг и контрол на изпълнението в частта на щадящата пътна инфраструктура; методика и технология за обследване на общинската пътна и улична мрежа, и инструмент за анализ на риска; преглед на общинските план-програми за БДП в частта на приоритизиране на участъците, попадащи в риск; преглед на участъци от републиканските пътища с повишен риск от настъпване на ПТП

=

р е з у л т а т и

Щадяща пътна инфраструктура

Акцент: Риск-ориентирано управление на пътната безопасност

Силни страни (постигнат напредък):

- създаден регистър на одиторите по пътна безопасност по чл. 36к от ЗП;
- текущи проверки на пътната инфраструктура с предложения до стопаните на пътя;
- стартирали целенасочени инспекции и одити;
- представяне на инвестиционните намерения за пътната инфраструктура в годишните областни план-програми;
- разработени методика и ГИС-технология за обследване и събиране на данни в общините с оценка на риска;
- текущо разработване на електронна платформа за подаване и обработване на сигнали;
- цялостна оценка на пътната мрежа съгласно ЗП;
- обезопасени по утвърден от АПИ план 36 УКПТП, установени за периода 2023-2024.

Пречки (заплахи):

- липсва цялостна методика за оценка, технология за обследване и анализ на риска от настъпване на ПТП по републиканските пътища, осигуряващи пълно покритие на републиканската мрежа при съпоставяне на факторите настъпили ПТП, състояние на пътя и интензивност на движението, за приоритизация на мерките;
- липса на актуални цифрови данни по участъци за проекти за пътища, заедно с видовете дейности, които обхващат;
- недостатъчна обвързаност между инвестиции и нужди на база анализ на риска;
- липса на ресурс по места (общини и ОПУ).

Възможности (потенциал на Стратегията):

- нови достъпни технологии за работа с данни;
- наличен съществен човешки ресурс в административните звена на АПИ;
- налично европейско финансиране за пътища;
- воля за целева държавна подкрепа по места.

	Приоритет	Инфраструктура	Алкохол	Скорост	Колани/седалки	Разсейване	Каски	Безопасни ППС	БДП култура	Въздействие	Ангажирани
4.1	Своевременно отстраняване на рисковете по републиканската пътна мрежа	X		X		X				Всички установени УКПТП се обезопасяват в рамките на две години 90% от пътната мрежа, подлежаща на цялостна оценка, е класифицирана със средна или по-добра оценка Сигнализирани дефекти и нарушения в знаци и ограничителни системи се отстраняват до 72 часа 100% от ремонтите по републиканската пътна мрежа се извършват след инспекция с установени дефицити Въведен стандарт за ниво на услуга за договори за пътно поддържане 15% от бюджета на АПИ се използва целево за пътна безопасност	АПИ, МРРБ, ДАБДП
4.2	Управление на трафика и своевременно информиране на потребителите	X				X			X	Внедряване на ИТС системи Създаване на национален център за управление на трафика	МТС, АПИ, НТУ
4.3	Риск-базирани инвестиции в общинска пътна и улична мрежа с фокус върху човека като приоритет на градската мобилност	X		X		X			X	50% от общините имат актуални ГПОД (26% базова стойност) Всички областни градове имат ПУГМ (базова стойност 18) 50% намаляване на дължината на участъците от общинската пътна и улична мрежа с критичен риск (базова стойност: 1 290 км при оценени 81%) 50% намаление на общините с критичен и нисък индекс на безопасност на пешеходни пътеки тип М 8.1 (базова стойност: 184 общини)	общини, ДАБДП, МРРБ, АПИ
4.4	Отчетност на стопаните на пътя за безопасността на инфраструктурата	X							X	Система за сигнали от граждани за състоянието на инфраструктурата и проследяване на статуса им Публичност на сигналните писма и разпореждания на МВР до стопаните на пътя Публичност на мерките за обезопасяване на УКПТП и рискови участъци	АПИ, общини, ДАБДП, МВР
4.5	Повишаване експертния капацитет в строителния сектор за прилагане на подхода „Безопасна система“	X							X	Провеждане на ежегодни срещи на одиторите по пътна безопасност Разпространение на насоки за пътна безопасност при проектирането Провеждане на технически конференции и изложения	ДАБДП, АПИ, МРРБ, камари, НПО

Подход за изпълнение: целеви групи

деца и подрастващи

постоянно присъствие на детската безопасност като приоритет в националния дневен ред (надграждане на обучителния процес, проследяване на ефекта от него, кампании)

+

родители

системна работа с родителите в системата на образованието и подчертаване на тяхната ключова роля за възпитаване на БДП

+

нови водачи

интегриране на иновативни практики в обучението за безопасно поведение на пътя; оценка на ефективността; анализ на данните за ПТП с участието на нови водачи; провеждане на кампании

+

системни нарушители

профилиране на нарушенията; рамкова програма за работа за трайна промяна в поведенческите модели и реинтеграцията им в пътната система; използване експертизата на психолози

+

работодатели

корпоративни политики за БДП - обучение, вътрешни мерки и контрол за интегриране на безопасността като корпоративна култура; сертифициране по БДС ISO 39001/2014

+

администрации

организационни политики за БДП - обучение, вътрешни мерки и контрол за интегриране на безопасността като корпоративна култура; сертифициране по БДС ISO 39001/2014

=

р е з у л т а т и

Спасителна верига за опазване на живота

Акцент: Подобряване на реакцията

Силни страни (постигнат напредък):

- създаден рамков план С.П.А.С.И. и оперативни процедури към него за действие на органите на Единната спасителна система при кризисния мениджмънт;
- традиции в провеждането на регионални учения на силите и средствата на Единната спасителна система под координацията на ръководствата на ОКБДП;
- създадена информационна система за регистриране времето на реакция на екипите на спешна помощ.

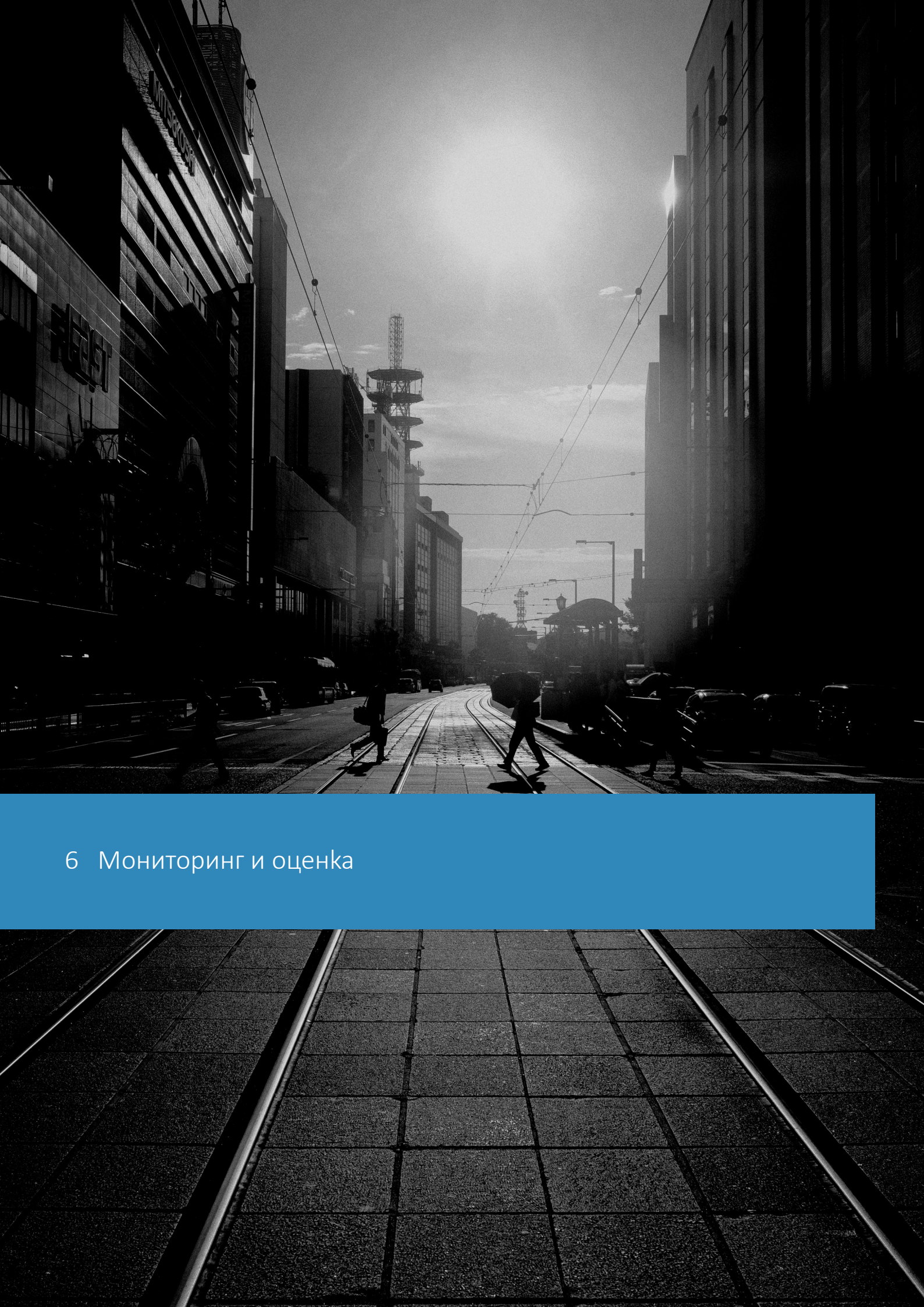
Пречки (заплахи):

- БДП не присъства в сектор здравеопазване като сериозен здравен проблем, свързан с травма и смърт;
- липсва система за травмите за точно отчитане на данните за тежко ранените при ПТП, в т.ч. за нуждите на сравнителен анализ на ниво ЕС;
- липсват визия, условия и ред за предоставяне на държавна подкрепа за пострадалите при ПТП с оглед на тяхната физическа рехабилитация и психологична помощ.

Възможности (потенциал на Стратегията):

- нови достъпни технологии за работа с данни;
- актуализация на националния списък с показатели по цел 3.6 от Целите за устойчиво развитие на ООН;
- наличен ресурс на партньорските организации в ОКБДП за реализация на съвместни регионални учения и други инициативи в подкрепа на капацитета на Единната спасителна система.

	Приоритет	Инфраструктура	Алкохол	Скорост	Колани/седалки	Разсейване	Каски	Безопасни ППС	БДП култура	Въздействие	Ангажирани
6.1	Постоянно усъвършенстване на спасителната верига	X							X	Количествен и качествен анализ на времето за реакция и определяне на мерки за подобряването му Осигуряване на адекватна дублираща инфраструктура за осигуряване на достъп до местопроизшествието и пренасочване на трафик при ПТП Периодични регионални учения на Единната спасителна система за подобряване на реакцията	МЗ, АПИ, МВР, териториални структури, областни администрации, общини
6.2	Обективна отчетност на травматизма	X	X	X	X	X	X	X	X	Национална система за травмите за точна и клинично релевантна статистика за тежко ранените при ПТП (систематични медицински данни за всяка травма, кодиране на болестите в болничната документация, електронен регистър на данните); Анализ на дългосрочните последствия от ПТП - физически и психологически	МЗ, МВР МЗ



6 Мониторинг и оценка

Съгласно Закона за движението по пътищата

- Министерският съвет определя държавната политика по БДП в Република България, която се интегрира в политиките сигурност и вътрешен ред, транспорт, регионално развитие и строителство, промишленост, здравеопазване, туризъм, заетост, образование и наука, електронно управление, селско и горско стопанство.

- В изпълнение на Стратегията Министерският съвет приема тригодишни планове за действие, съдържащи мерки за постигане на целите, лицата, отговорни за изпълнението им, индикаторите, както и сроковете за изпълнение на мерките, които трябва да са финансово осигурени, когато е приложимо.

- Въз основа на тригодишните планове за действие ДАБДП изготвя годишни оперативни планове за действие, като отговорните лица по изпълнението на мерките предоставят необходимата информация за тях съгласно Стратегията и методически указания на ДАБДП. В тази връзка министърът на вътрешните работи, министърът на регионалното развитие и благоустройството, министърът на транспорта и съобщенията, министърът на образованието и науката и министърът на здравеопазването разработват мерките от тяхна компетентност за включване в плановете за действие.

- Областните управители и общините разработват годишни програми и доклади по БДП съгласно методически указанията на ДАБДП и утвърдените правила за работата на областните и общинските комисии по БДП.

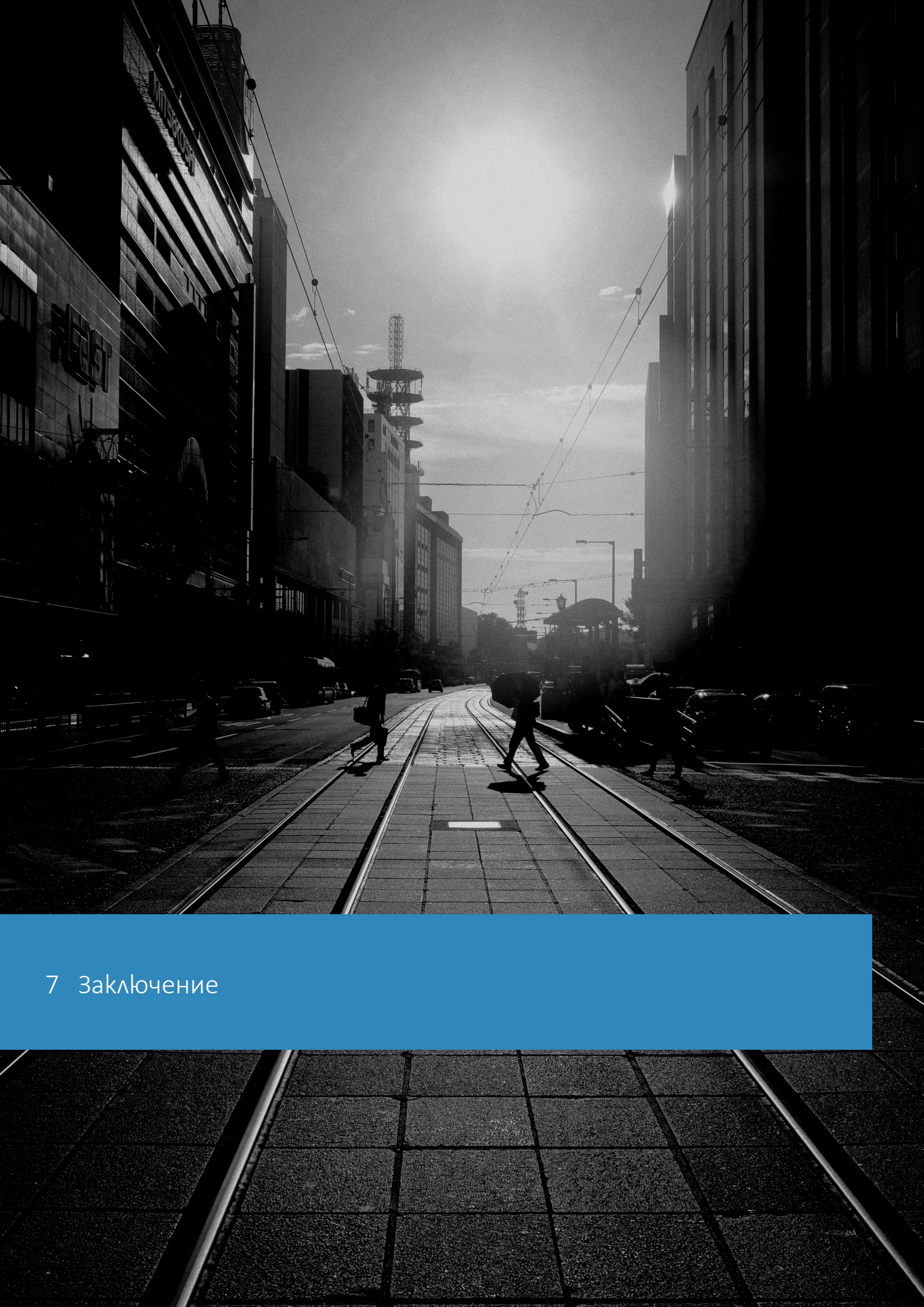
- ДАБДП осъществява координация, наблюдение, анализ и оценка при изпълнението на мерките, предвидени в Стратегията и плановете за действие към нея, на всички нива.

- ДАБДП изготвя обобщен годишен доклад до Министерския съвет за състоянието на БДП и за изпълнението на Стратегията, както и изготвя и внася доклад за БДП в Народното събрание.

Ниво	Документ	Срок	Отговорник
Планиране			
централно	Национална стратегия за БДП в Република България 2021-2030	2020 г.	ДАБДП ДОККПБДП МС
	Тригодишни планове за действие	2021-2023: приет 2024-2026: приет 2027-2029: предстои Срок: до края на годината, предхождаща плановата	ДАБДП ДОККПБДП МС
	Оперативни планове за действие по БДП	2021, 2022, 2023, 2024, 2025: приет 2026, 2027, 2028, 2029, 2030: предстои Срок: до края на годината, предхождаща плановата	ДАБДП ДОККПБДП
областно	Областни годишни план-програми по БДП	31 март на плановата година	Областни администрации ДАБДП
общинско	Общински годишни програми по БДП	31 март на плановата година	Общини ДАБДП
Докладване			
централно	Информация за Годишен доклад за състоянието на БДП и изпълнението на Националната стратегия за БДП в Република България	Представяне в ДАБДП: 31 март на годината, следващата отчетната	МТС/ИААА, МРРБ/АПИ, МВР, МОН, МЗ
	Годишен доклад за състоянието на БДП и изпълнението на Националната стратегия за БДП в Република България	Представяне в МС: 31 юни на годината, следващата отчетната	ДАБДП МС
	Доклад за състоянието на пътната безопасност в Република България	Представяне в НС: в едномесечен срок след изтичане на всяко шестмесечие	ДАБДП НС
областно	Областни годишни доклади по БДП	31 януари на годината, следващата отчетната	Областни администрации ДАБДП
общинско	Общински годишни доклади по БДП	31 януари на годината, следващата отчетната	Общини ДАБДП

Матрица на ефективността:

Елемент в политиката по БДП	Роля в политиката по БДП
1/ Политическа воля	**Двигателят:** решимостта на политиците да реализират целите
2/ Институционална ангажираност	**Механизмът:** ангажиментът на институциите да превръщат волята в действия
3/ Административна задълженост	**Отчетността:** задължението на звената да измерват напредъка, осигуряват прозрачност и ангажират отговорност
4/ Експертен капацитет	**Техниката:** задачите на персонала да осигурява знанията и уменията за ефективно изпълнение



7 Заключение

Актуализацията на Стратегия 2021-2030 следва да подкрепи и ускори приетата през 2020 г. визия за съхраняване живота и здравето на всички участници в движението, ускорявайки прилагането на подхода „безопасна система“.

Актуализацията следва логиката на одобрената от МС Работна програма с мерки по БДП за 2025 г., която очерта приоритетни стъпки в различни направления за подобряване на политиката по отношение работата на институциите и инициира множество координирани действия с административен, технически и нормативен характер. Тази работа следва да продължи, а настоящата актуализация да позволи:

- политическата воля, институционалната ангажираност, административната мобилизация във ведомствата и участието на обществото, които да съответстват на мащаба и тежестта на БДП като криза в общественото развитие.
- максимално използване на потенциала за въздействие на администрациите и обществото;
- финансова гаранция за Стратегия 2021-2030 чрез механизъм за бюджетиране и програмно финансиране на БДП, съобразени с общата финансова стратегия и възможностите за финансиране на публичния сектор;
- гарантиране на съвременна информационна система за ПТП и БДП, включваща различните типове данни за аналитичното им управление;
- приоритизиране на безопасността в управлението на пътища с вътрешен капацитет, визия, план и ресурсна ефективност на база оценка на нуждите и анализ на риска; инвестиции в местен капацитет и финансова подкрепа на общините за БДП по места;
- подкрепа за БДП културата чрез семейното възпитание, образователната политика, себепознанието и регулацията, кампаниите на институциите и НПО, и адекватното медийно присъствие.