

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

доклад за безопасността на движението по пътищата

2024



Основание

Този доклад е изготвен на основание чл. 164в, ал. 1, т. 10 от Закона за движението по пътищата. Документът представя състоянието на БДП за 2024 г., като отчита: глобалния, европейския и националния контекст на БДП; данните за пътнотранспортния травматизъм и обстановка в страната; напредъка и слабостите в изпълнението на Националната стратегия за БДП в Република България 2021-2030 (Стратегия 2021-2030); констатациите и изводите; препоръките за предстоящи действия, които според ДАБДП се налагат в спешен порядък за подкрепа на политиката по БДП и защита на националния интерес.

Съкращения

АИС	Автоматизирана информационна система
АПИ	Агенция „Пътна инфраструктура“
БДП	Безопасност на движението по пътищата
ГИС	Географски информационни системи
ГДНП	Главна дирекция „Национална полиция“
ГДПБЗН	Главна дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“
ГПОД	Генерален план за организация на движението
ГФ	Гаранционен фонд
ДАБДП	Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“
ДВ	Държавен вестник
ДОККПБДП	Държавно-обществена консултативна комисия по проблемите на БДП
ЕК	Европейска комисия
ЕСС	Единна спасителна система
ЕС	Европейски съюз
ЕСТБ	Европейски съвет за транспортна безопасност
ЗДВП	Закон за движението по пътищата
ЗИД	Закон за изменение и допълнение
ЗП	Закон за пътищата
ИААА	Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“
ИЕПВ	Индивидуални електрически превозни средства
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
НИД	Наредба за изменение и допълнение
НКЦБДП	Национален координационен център за безопасно движение по пътищата
НС	Народно събрание
ОДМВР	Областна дирекция на Министерство на вътрешните работи
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
ОПУМ	Общинска пътна и улична мрежа
ППС	Пътно превозно средство
ПТП	Пътнотранспортно произшествие
РДПБЗН	Регионална дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“
РП	Републикански пътища
СЗО	Световна здравна организация
УКПТП	Участък с концентрация на пътнотранспортни произшествия

Източници на информация

- МВР: справочен модул АИС „Пътна полиция“, подсистема ПТП (ограничен достъп до ПТП със статус „приключен“) към 24.02.2025 г.
- МВР: ИИС „ГКПП“- брой влезли и излезли от страната превозни средства
- МВР: АИС „КАТ - Регистрация на ППС и собствениците им“
- МВР: АИС „Административнонаказателна дейност“
- АПИ: Участъци с концентрация на пътнотранспортни произшествия
- АПИ: Интензивност на автомобилното движение
- АПИ: Система за контрол на трафика на Национално тол управление
- АПИ/ОПУ: Състояние на републиканските пътища
- ГФ: Прекратени регистрации на ППС без сключена задължителна застраховка „Гражданска отговорност“; ПТП с двустранни констативни протоколи
- НСИ: Население на градовете
- НСИ: Превозени товари и пътници
- ОКБДП и общини: доклади и план-програми, кореспонденция, мониторинг
- Ведомства: споразумения; представена информация за целите на доклада
- Проект BASELINE/TRENDLINE за ключови показатели по БДП
- Въпросник за изследване на културата за БДП в публичните администрации

Данните за 2024 г. в общия случай са сравнени с тези от 2023 г. и 2019 г. като базова за Стратегия 2021 - 2030. Констатациите и изводите са валидни за отчетната 2024 г. независимо от развитието на процеси, свързани с тях, през следващата 2025 г. Представени са обобщени данни от Въпросник за изследване на културата за БДП в публичните администрации от 2025 г. предвид това, че констатациите са валидни в контекста на настоящия преглед. Представени са резултатите от надграждането на базата данни в общините от обследване на участъци по пътища и улици и през 2025 г., за да се илюстрира напредъкът и нарастващият ангажимент на общинските администрации като стопани на пътища.

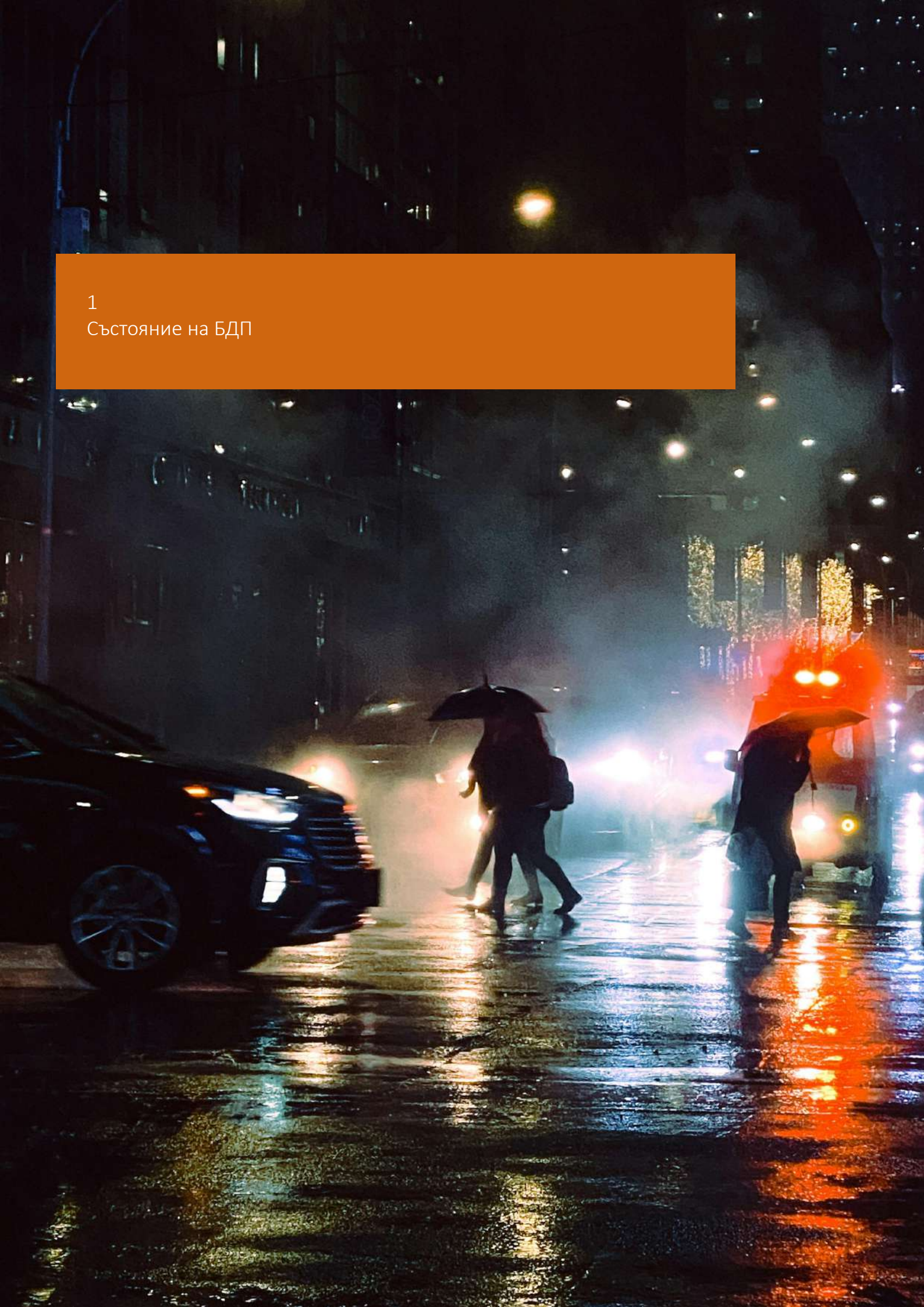
A nighttime photograph of a city street. Several cars are visible, including a white sedan in the foreground and a yellow taxi. Pedestrians are walking on the sidewalk. The scene is illuminated by streetlights, creating a high-contrast, grainy image. The image is partially obscured by a large orange diagonal shape on the left side.

Съдържание

1. Състояние на БДП
2. Изпълнение на Национална стратегия за БДП в Република България 2021-2030
3. Изводи
4. Препоръки

1

Състояние на БДП



АКЦЕНТИ

Настоящият доклад има за цел не само да информира, но и да призове към действие. Безопасността на движението по пътищата у нас все още остава много сериозен здравен и обществен проблем.

Употребата на личен транспорт и интензивността на движението по ключови пътни артерии остават високи. Увеличаването на автомобилния пробег на годишна база за последните пет години е 14.4% - резултат от нарастващия брой автомобили на пътя. Връзката между пробег на МПС и броя на ПТП е показателна - при по-голяма интензивност на движението рискът от настъпване на пътен инцидент с пострадали се покачва.

През 2024 г. в страната са настъпили 77 171 пътнотранспортни произшествия (в т.ч. и само с материални щети), което представлява намаление с 13% спрямо 2019 г. (88 725), но пък увеличение с 4.9% спрямо 2023 г. (73 590). По-големият брой ПТП през 2024 г. спрямо 2023 г. е неблагоприятно въпреки отбелязания в исторически план спад.

Тежките ПТП се увеличават и достигат 7 173 - със 180 повече от 2023 г. и с 443 повече от 2019 г. Макар че броят на загиналите (478) бележи спад спрямо 2019 г. (23.9%) и 2023 г. (9%), ръстът на тежко ранените през 2024 г. (1 888) спрямо 2023 г. (1 794) е 5.2% и сигнализира за продължаваща уязвимост на участниците в движението.

България губи 13 деца, а 1 257 са ранени. Особено рискови остават и пешеходците, които представляват голяма част от жертвите на пътя. През 2024 г. са загинали 111 пешеходци, 70% от които в населени места, а 1 643 са ранени. Почти една четвърт от ПТП с пострадали включват пешеходци.

Отбелязва се увеличение на инцидентите с двуколесни МПС - общо 604 произшествия (11% ръст спрямо 2023 г.).

Тежките ПТП, настъпили с челен сблъсък, са 421. Относителният им дял към общия брой ПТП е 5.9% и се проявяват с висока смъртност - 93-ма загинали (19.5% от всички загинали).

Страничните сблъсъци са 928 - 13% от общия брой ПТП, също с висока травматичност - загиналите са 8.4% от всички загинали.

Тежките ПТП с блъскане на МПС в крайпътни обекти - блъскане в билборд, в дърво, в крайпътно съоръжение, в подпорна колона, в предпазна ограда и в стълб, са 771 с 69 загинали. Това е показателно за липса на обезопасяване на крайпътното пространство.

Сблъсъците отзад имат по-леки последствия, но са чести - знак за липса на достатъчна

Броят на загиналите извън населените места намалява спрямо 2023 г. Увеличаване на загиналите има по автомагистралите (седем повече) и по общинските пътища (трима повече).

По първокласната мрежа се запазва тенденцията за най-много загинали - 108, на второ място са пътищата втори клас със 76 и на трето - трети клас с 68.

Относителните дялове спрямо дължината на пътищата са 3.6 загинали/100 км за автомагистрали и пътища първи клас, 1.9 загинали/100 км за пътища втори клас и 1.2 загинали/100 км за пътища трети клас. Разделянето на посоките на движение е много належащо, особено за някои участъци.

Висок дял от всички ПТП с пострадали (29%) заемат тежкотоварните автомобили.

По-подробни данни за настъпилите ПТП и свързаният с тях травматизъм са представени в Приложение 1.1 към Доклада.

		загинали:	ранени:	
			общо	тежко
пешеходци		111	1 643	420
водачи леки автомобили		175	2 670	424
водачи товарни автомобили		24	341	68
водачи мотоциклети		42	627	229
водачи велосипеди		18	340	91
пътници в автомобили		94	2 933	396
водачи ИЕПС		8	308	77
водачи ППС животинска тяга		3	21	5
водачи мотопеди		2	93	23
водачи на специални ПС		1	12	4
	други	0	66	151
общо		478	9 054	1 888

УЧАСТЪЦИ С КОНЦЕНТРАЦИЯ НА ПТП

Източник: АПИ, 2025 г.

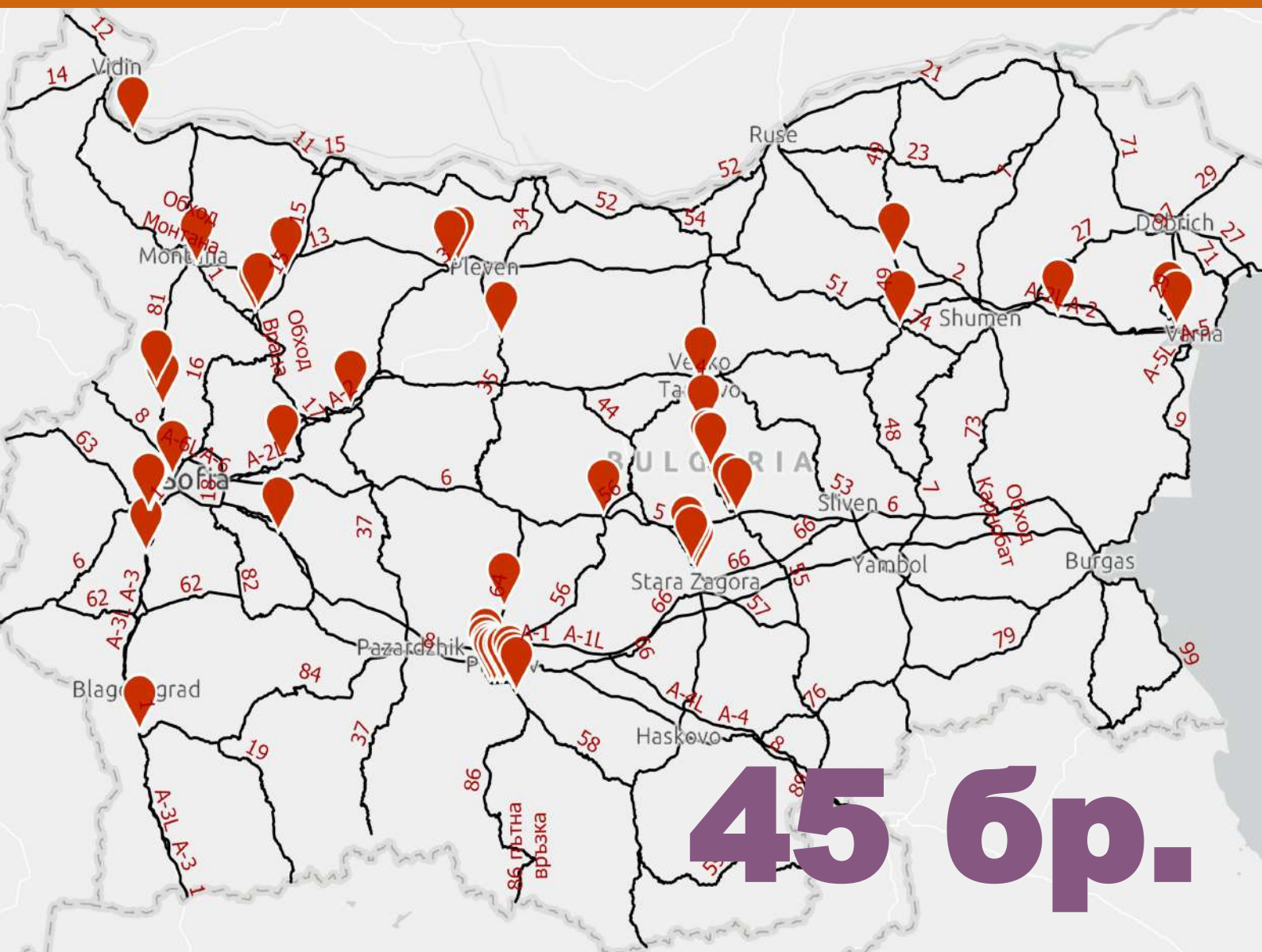


36 бр.

установяване	Установяването на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия се извършва от Министерството на вътрешните работи по методика съгласно Наредба за процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура. В случай, че броят на регистрираните ПТП е по-голям от минимално определен (предварително зададен) брой ПТП в зависимост от интензивността на движението и дължината на участъка, участъкът се определя като такъв с концентрация на ПТП. Представените 36 бр. УКПТП са установени за периода 30 юни 2023 - 01 юли 2024 г. Ежегодно до 31 юли се изготвя информация за установените участъци за периода от 1 юли на предходната година до 30 юни на текущата година или за по-кратък период при основания за това, както и информация за произшествията, настъпили във всеки установен участък, с цел определяне на най-вероятните причини за концентрацията на ПТП.
огледи	Администрацията, управляваща пътя, извършва оглед, съставя протокол и предприема мерки за подобряване на безопасността.
мерки	На интернет страницата на АПИ - www.api.bg, е поместена карта на УКПТП. За пръв път е публикуван План за действие за обезопасяване на отсечките, който се актуализира редовно, за да може гражданите бързо и лесно да се запознаят с наличните данни и да проследяват изпълнението на мерките за обезопасяване на участъците - https://api.bg/files/90f16ef61b336c5355cfb3c9201f5d45.pdf По данни на АПИ за УКПТП, установени за периода 01 юли 2023 - 30 юни 2024 г. по Методика съгласно Наредба за процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура, към средата на юли 2025 г. от общо установените 36 броя УКПТП са обезопасени 28 броя, а по останалите 8 предстои да бъдат довършени планираните мерки.

УЧАСТЪЦИ С ПОВИШЕН РИСК ОТ НАСТЪПВАНЕ НА ПТП

Източник: ДАБДП, 2025 г.



Участъците по автомагистрали, първокласни и третокласни пътища с повишен риск от настъпване на ПТП, които са установени по републиканските пътища повторно - в две и три поредни години, са разгледани и представени от ДАБДП в Приложение 1.1 към Доклада. Тези рискови участъци са определени чрез експертна оценка съобразно гъстотата на настъпилите ПТП, отчитайки класа на пътя и групите интензивност на движението по него. Прегледът им цели да подпомогне стопанина на пътя при поддържането с оглед осигуряване на пътна безопасност за участниците в движението. Предприетите от АПИ поетапни мерки за обезопасяване по участъци са представени в описанието, като следват и бъдещи такива.

Макар да се отчитат положителни тенденции по някои показатели на статистиката за ПТП, цялостната картина продължава да сочи към тежък системен проблем. Необходимо е поставянето на много по-силен фокус върху поведението на участниците в движението и личния принос към БДП на всеки член на обществото.

Обществото в немалка степен остава сравнително пасивно спрямо нивото на травматизма. Институциите твърде често продължават да действат реактивно вместо превантивно.

Голяма част от заложените в плановете за действие мерки по БДП и през 2024 г., в една или друга степен, не са подкрепени достатъчно политически, финансово, институционално или организационно.

Мобилизацията към необходима промяна на работни процеси в администрации с ключови компетенции среща съпротива.

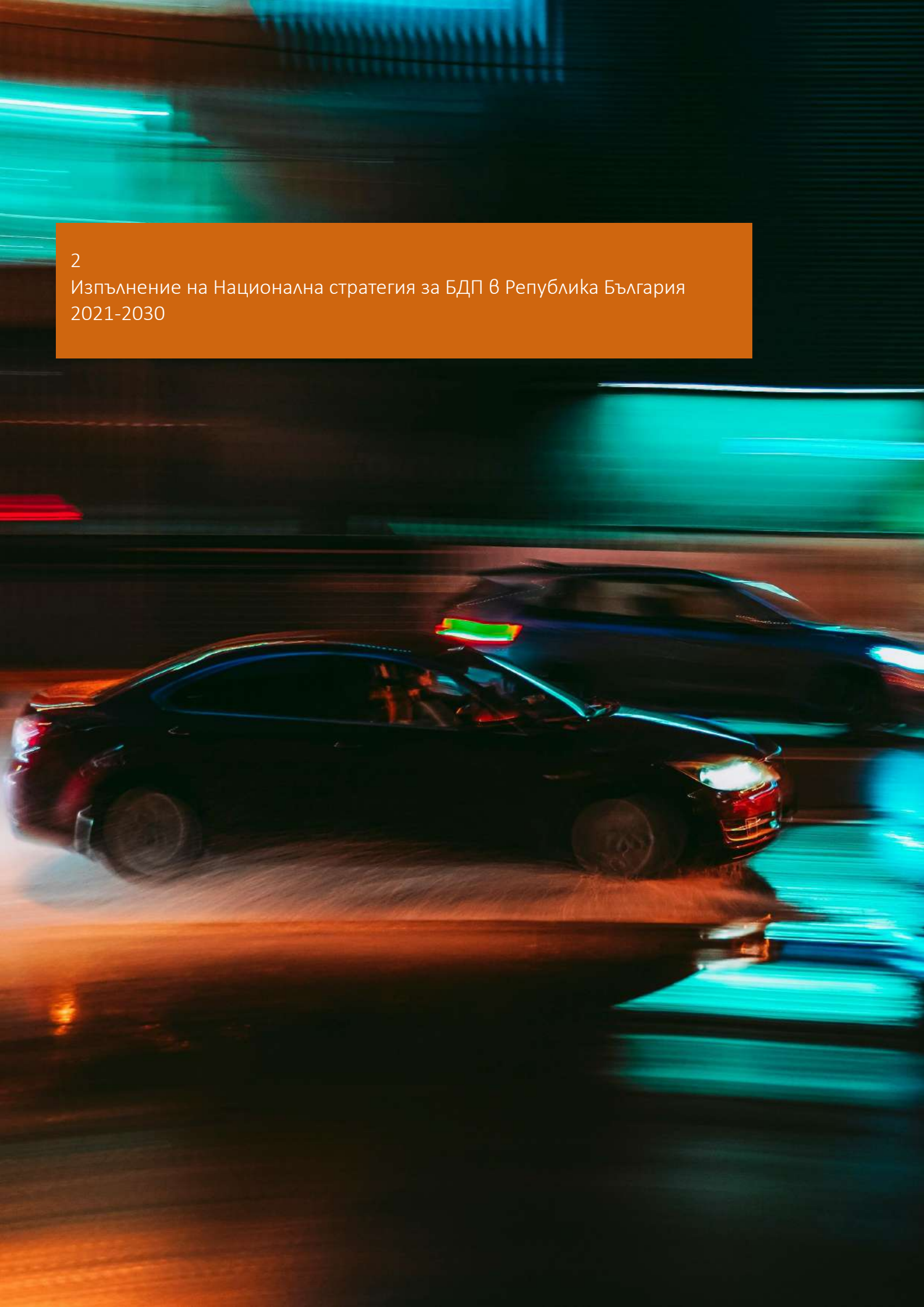
Общественият фокус се активизира спорадично и след настъпил тежък инцидент. Кампаниите идват след трагедиите, вместо ефективно да ги предотвратяват.

Законодателството се променя бавно, а прилагането му нерядко е непоследователно.

Така националната политика за БДП, залегнала в Стратегия 2021-2030 и разработена съгласно водещата световна практика, се затруднява да осигури на практика безопасна мобилност за всички участници в движението.

Оцелелите при ПТП резонно говорят за липса на справедливост, а близките на загиналите - за отсъствие на отговорност.

През 2025 г. в отговор на това държавата подготви и МС одобри Работна програма със спешни мерки за преодоляване на слабостите, чието изпълнение вече е в ход.

A dark-colored car is shown in motion at night, driving from left to right. The background is filled with horizontal light trails in shades of blue, green, and red, suggesting a city street at night. The car's headlights and taillights are visible, and its reflection is seen on the wet pavement.

2

Изпълнение на Национална стратегия за БДП в Република България
2021-2030

Управление, основано на интегритет

През 2024 г. ДАБДП като координиращо звено продължи да инициира, прилага, насърчава и проследява съвкупността от мерки, насочени към тематичните направления от Стратегия 2021-2030:

- Управление, основано на интегритет
- Социално отговорно поведение: учене през целия живот
- Ефективен и превантивен контрол
- Щадяща пътна инфраструктура
- Превозни средства в защита на човека
- Спасителна верига за опазване на живота

За целта Агенцията изпълняваше своите законоустановени правомощия за координация за синхронизиране на общодържавните усилия в областта, тъй като БДП е хоризонтална политика и се проявява на централно, областно и общинско ниво. Продължиха усилията въпросите на БДП да се интегрират текущо в секторните политики на различни ведомства, за да се постигне цялостно въздействие в подкрепа на БДП.

Този процес изхожда от презумпцията, че:

- Държавната политика по БДП в Република България е определена от Министерския съвет и следва да 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.
- За осигуряване на горното Министерският съвет е приел Национална стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България 2021-2030 г. Тя е определила визията, целите, тематичните направления с областите на въздействие за подобряване на БДП за период от 10 години.
- Изпълнението на Стратегия 2021-2030 е обвързано с тригодишни и годишни (оперативни) планове за действие, съдържащи мерки за постигане на целите, лицата, отговорни за изпълнението им, индикаторите за въздействие и за резултат, както и сроковете за изпълнение на мерките.
- Министерският съвет приема ежегодно доклад за изпълнението на Стратегия 2021-2030 и на плана за действие за предходната година. Докладът се изготвя от ДАБДП въз основа на информацията, предоставена от отговорните за изпълнението на мерките лица.
- Отклоненията от предвижданията на Стратегия 2021-2030 и плана за действие са адресирани от ДАБДП текущо и в годишния доклад като са представяни препоръки.

планиране	Бяха подготвени и приети Оперативен план за действие за 2024 г. и 2025 г. с конкретни мерки за подобряване на БДП. Плановите отчетоха направените консултации с партньорите от неправителствения сектор, а отговорните институции постигнаха консенсус как да осигурят изпълнението на мерките в практически аспект. Оперативните планове за действие бяха приети от ДОККПБДП и включиха пакет от ключови действия за изпълнение на Стратегия 2021-2030.
отчитане	По инициатива на ДАБДП и след съгласуване със секторните ведомства бяха утвърдени Методически указания за разработване на годишния доклад за състоянието на БДП и изпълнение на Стратегия 2021-2030 г. по отношение на съдържание, обхват, източници и вид на информацията. Изготвен беше Годишният доклад за 2023 г. с преглед и анализ на ПТП и свързания с тях травматизъм, пътнотранспортната обстановка и отчет за изпълнение на Плана за действие за 2023 г. Направени бяха препоръки за последващи стъпки, които да обезпечат ефективното изпълнение на политиката по БДП и да компенсират за изтъкнатите установени слабости. Отчетена беше необходимост от по-голям принос чрез системна ангажираност на всички компетентни структури с изпълнението на Стратегия 2021-2030, провеждане на интензивни информационни кампании за социално отговорно поведение на пътя за преодоляване на дълго натрупвани неблагоприятни за БДП поведенчески модели, и не на последно място - финансиране на дейности за подобряване на пътната безопасност по места на база анализ и оценка на риска.
дейност на ДОККПБДП	Заседанията на ДОККПБДП включиха следните теми: оперативен план за действие по БДП за 2024 г.; методически указания за разработване на годишния доклад; работна програма на ДОККПБДП за 2024 г.; разглеждане на проект на учебна документация за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС от различните категории; проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба №37 от 2.08.2002 г. за условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС и за издаване на разрешение за тяхното обучение; проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба №38 от 16.04.2004 г. за условията и реда за провеждането на изпитите на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС и реда за провеждане на проверочните изпити; доклад за БДП за 2023 г.; оперативен план за действие по БДП за 2025 г.

подготовка на нормативни промени

Подготвени бяха нормативни промени и документи, свързани с: нова учебна документация за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС; методика за провеждане на изпитите за придобиване на правоспособност за управление на МПС; изисквания за физическа годност към водачите на МПС и условията и реда за извършване на медицинските прегледи за установяване на физическата годност за водачите от различните категории; условия за придобиване на правоспособност за обучение на водачи на МПС; нови Закон за движението по пътищата и Закон за безопасна пътнотранспортна система; въвеждане на дигитална версия на двустранен констативен протокол за ПТП с материални щети; условия и ред за взаимодействие между контролните органи на МВР и лечебните заведения при оказване на помощ на пострадали при ПТП; национална програма за превенция на насилието и злоупотребата с деца.

От друга страна следва да се обърне внимание на това, че е налице необходимост от редица други нормативни промени и тяхното приемане, като нова Наредба за сигнализиране на пътищата с пътна маркировка, Наредба за временната организация и безопасността на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътищата и улиците, относно създаване на възможност за използване на автоматизирани технически средства и системи на други органи (агенции и общини) за осъществяване на административнонаказателна дейност по ЗДвП, регламентиране на по-ефективно използване на средствата от Фонда за безопасност на движението и др.

цели на ООН за устойчиво развитие

В рамките на дейността на междуведомствена работна група за координиране разработването и актуализирането на национален списък с показатели за наблюдение и отчитане по постигане напредъка по Целите на ООН за устойчиво развитие от страна на ДАБДП бяха отразени предвижданията на националната политика по БДП. Беше подготвено и представено аргументирано предложение за разширяване на списъка с показател „тежко ранени при ПТП“.

БДП в програмите с европейско финансиране

В дейността на комитетите за наблюдение на програми Околна среда, Транспортна свързаност и Развитие на регионите чрез ДАБДП бяха представяни становища за осигуряване аспекта на БДП като хоризонтална политика в приложното поле на програмите.

техническа помощ за БДП

В рамките на одобрения с Регламент (ЕС) 2021/240 на Европейския парламент и на Съвета инструмент за техническа помощ за държави членки чрез ДАБДП беше подготвено искане за подкрепа на мерки, включени в плановете документи по БДП, които изискват извършването на предварителни проучвателни и аналитични дейности с цел тяхното оптимално прилагане в национален контекст относно: разработване на интелигентни транспортни системи за управление на трафика; сигурни и безопасни места за паркиране на превозни средства за превоз на пътници и товари; интелигентно прилагане и ефективни крайпътни проверки за техническата изправност на превозните средства.

реформа за пътна безопасност	Продължи отчитането на реформата и инвестицията в областта на БДП в рамките на Националния план за възстановяване и устойчивост, както и координацията на изпълнението с националните власти и службите на Европейската комисия.
координация на регионално ниво	Бяха прегледани представените в ДАБДП годишните областни доклади за 2023 г. и план-програми за 2024 г. на ОКБДП. С цел отстраняване на констатираните пропуски в докладите и план-програмите, и попълване на липсващата информация бяха изготвени становища към областните администрации за ревизия със съответните указания. Документите бяха подготвени от ОКБДП на база методически указания на ДАБДП, с които беше постигната оптимизация в данните и тяхното представяне. В съгласувания им вид докладите и план-програмите бяха публикувани на интернет страниците на областните администрации. ДАБДП взе участие в 65 заседания на ОКБДП от общо 100 проведени (в т.ч. и писмени процедури), на които се разглеждаха оперативни въпроси от значение за БДП. Текущо и регулярно беше извършван мониторинг на дейността на всички 28 ОКБДП по отношение на тяхната активност и полезно действие в подкрепа на БДП. Резултатите от провеждания мониторинг с набор от препоръки са изпращани своевременно на областните управители, като са представяни указания за преодоляване на слабости и подобряване ефективността в работата на ОКБДП. Осъществено беше взаимодействие и координация за: вземане на отношение по постъпили сигнали, свързани с пътната безопасност; активна връзка с централни ведомства; за провеждане на регионални учения на Единната спасителна система. Беше проведено годишно събитие за ОКБДП с акцент върху: добри практики за изпълнение на областната политика по БДП; взаимодействие и дебат между партньорите в ОКБДП; координация и провеждане на регионални учения на ЕСС за подобряване на реакцията при ПТП; информационни кампании за социално отговорно поведение на пътя; въвеждане и прилагане на комплекс от мерки за предпазване на служителите при взаимодействието им с пътнотранспортната система.
координация на общинско ниво	С цел обезпечаване изпълнението на политиката по БДП на общинско ниво ДАБДП направляваше текущо процеса по сформирание на нови/актуализация на съществуващи общински комисии по БДП. Осъществяваше се взаимодействие по сигнали и проблемни въпроси от областта на безопасността по общинската пътна и улична мрежа общините в рамките на заседанията на ОПКБДП. Бяха изпращани методически указания и препоръки към общинските администрации за подобряване на дейността им при управлението на БДП и обезопасяване на стопанисваната от общините пътна инфраструктура.

За целите на събирането на данни от общините ДАБДП подготви на GIS платформа девет основни слоя за въвеждане на пространствени данни, касаещи технико-експлоатационното състояние на пътнотранспортната инфраструктура на общините - пътни и улични участъци (с атрибути за настилка, маркировка, знаци, крайпътно пространство, тротоари, отводняване и ограничителни системи за пътища), пешеходни пътеки, спирки на обществен транспорт, велосипедни ленти/алеи, кръстовища, пешеходни подлези и надлези, автогари/ЖП гари, училища/детски заведения; териториално деление на ниво община.

Беше разработено ГИС-базирано софтуерно приложение за документиране на пространствени гео-реферирани данни, а за целите на обследването общинските пътища и улици бяха разделени на участъци - 62 061 km улични участъци и 15 495 km пътни участъци. През 2024 г. 40 079 km (65% от всички подлежащи на обследване) улични участъци и 12 958 km (84% от всички подлежащи на обследване) пътни участъци бяха обследвани с документираните данни в приложението. Така 174 общини обследваха улични участъци с пълнота на обследването 70% и повече (общо 31 697 km), а 210 общини обследваха с пълнота на обследването 70% или повече пътни участъци (общо 12 075 km).

Беше програмиран модел за оценка на риска, който изчислява обобщен параметър за риска от настъпване на пътнотранспортни произшествия на ниво пътен/уличен участък от общинската мрежа. Методиката за изчисление на параметъра комбинира влиянието на факторите: коефициент за пътнотранспортния травматизъм (настъпили ПТП); интензивност на движението; оцененото качество на елементите на пътнотранспортната инфраструктура, влияещи върху безопасността на движението по пътищата (настилка, знаци, маркировка, ограничителни системи за пътища, крайпътно пространство, тротоари и отводняване).

Така въз основа на параметър за риска от настъпване на ПТП на конкретен уличен/пътен участък безпрецедентно може да се извършва приоритизиране на участъците и мерките по тях в инвестиционния процес на общините, като целта е да се планират дейности/обекти, където нуждата от обезопасяване е най-належаща, т.е. приоритетно ангажиране с дейности/обекти, които попадат в участъци с по-висок риск. Това се свързва с необходимостта от инвестиции по общини в съответните улични/пътни участъци, като рискът е класифициран в 5 групи - незначителен, нисък, среден, висок и критичен.

Генерираните от приложението оценки на риска на ниво община са изпратени от ДАБДП на всички общини за отчитане при подготовката на общинските програми по БДП, дължими за представяне в ДАБДП през януари 2025 г.

През 2025 г. обследването от общините на пътните и уличните участъци беше съществено надредно, като достигна близо 90% покритие за улици и близо 80% - за пътища.

Обследването и оценката са извършени на база визуален оглед на място и/или посредством видеозаснемане, използване на карти на google street view. Методите варират съобразно възможностите и предпочитанията на извършилите обследването служители от общинските администрации.

Обследването и оценката на набора от елементи е извършено съгласно указания с методология на ДАБДП за всеки отделен елемент, в т.ч.: пътни настилки, пътни знаци, пътна маркировка, отводняване, крайпътно пространство, ограничителни системи за пътища, тротоари, кръстовища, пешеходни пътеки, спирки на обществен транспорт, пешеходни подлези и надлези, велосипедни алеи/ленти, училища и детски градини, автогари и ж.п. гари.

По отношение на елементите настилки, знаци, маркировка, отводняване, крайпътно пространство/тротоари и ОСП - за същите са налице разработени коефициенти за влияние върху пътната безопасност и същите са интегрирани в предварително определени улични и пътни участъци, т.е. те се разглеждат в съвкупност и във взаимодействие с цел обща оценка на риска на ниво участък.

От общо подлежащите на обследване дължини 46 658 km (78% от всички подлежащи) улични участъци и 14 475 km (91% от всички подлежащи) пътни участъци са обследвани от общините с документиран данни в приложението.

Към 2025 г. 214 общини са обследвали с пълнота на обследването 70% и повече общо 39 626 km улични участъци. 245 общини са обследвали с пълнота на обследването 70% или повече общо 14 308 km пътни участъци.

От всички 27 общини - областни центрове, 16 са обследвали 70% или повече от уличните и пътните участъци (общините Бургас, Видин, Габрово, Добрич, Кърджали, Кюстендил, Ловеч, Перник, Плевен, Разград, Русе, Сливен, Смолян, Стара Загора, Търговище и Ямбол). По пътната мрежа 0% са обследвали общините Кресна, Невестино, Трекляно и Тутракан.

С цел представителност последващата обобщена оценка по елементи ще се направи на база тези улични и пътни участъци, които съответната община е обследвала в пълнота 70% или повече.

50 17 бр. общини остават извън обхвата на тази оценка и по двете категории - пътни и улични участъци.

ДАБДП проведе и специализирани практически обучения за общинските администрации за работа с описаните съвременни технологии за събиране на данни. Беше обърнато специално внимание на технологията и методологията за обследване на състоянието и за представяне на геореферирани данни в специализирано приложение, както и за автоматизирана оценка на риска от настъпване на ПТП по участъци.

При взаимодействието с общините и НСОРБ беше поставян системен акцент на важността на обследването и ролята му в инвестиционния процес на общините за:

по-доброто планиране на капиталови инвестиции и текущо пътно поддържане за подобряване нивото на БДП по места;

приоритизация на инвестициите на база резултатите от обследването на състоянието и оттам по-ефективно влагане на ограничените финансови ресурси;

използване на базата данни и за целите на други ведомства, които периодично изискват предоставянето на същата или сходна информация в различни времеви периоди от годината;

отчитане анализа на риска в общинските програми по БДП;

аргументиране необходимостта от бъдещо финансиране на инфраструктурни обекти по места и предпоставка за обосноваване на финансови нужди съгласно мярка 21 „Съобразяване на инвестиционния процес, свързан с пътната инфраструктура, с анализа на риска от настъпване на ПТП“ от приетия от Министерския съвет Тригодишен План за действие по БДП 2024-2026 г.

В приетия с Решение №160 от 8 март 2024 г. на Министерския съвет Тригодишен план за действие по БДП 2024-2026 г. е предвидена мярка 12 Създаване на стандарт „Общински дейности по БДП“ за общините като делегирана дейност и планиран финансов ресурс до 22 000 000 лв. В тази връзка ДАБДП и през 2024 г. подготви предложение за процедиране на стандарта, който да включва възнаграждение на лицата, отговарящи за БДП в общините, с включени осигурителни вноски за сметка на работодателя. ДАБДП е изтъкнала, че анализът категорично показва, че от първостепенно значение е да се осигури повсеместен механизъм, подчинен на обща визия, цели и задачи, като кадровата осигуреност на общините и техните администрации кореспондира правилно със специфичните им правомощия. Създаването на стандарт за делегирана от държавата дейност, предвидено и бюджетно планирано като мярка в Тригодишния план за действие по БДП 2024-2026 г., отговаря на констатираните нужди и следва да се реализира на практика чрез предприемане на съответните действия, предвидени в приложимата нормативна уредба.

Социално отговорно поведение

публичност
и информация

Беше подготвен комуникационен план по БДП за 2024 г., който се изпълняваше текущо. Опазването на живота и здравето на децата на пътя беше приоритетна комуникационна тема.

Националният ден на БДП - 29 юни, беше отбелязан с провеждането на публично събитие в столицата, в което се включиха повече от 30 партньорски организации от държавния и неправителствения сектор, граждани и медии. По време на събитието се организираха беседи, игри за деца в различни възрасти, викторини и демонстрации, включително със специализирана техника.

В рамките на Европейската седмица на мобилността беше реализирана информационна кампания за безопасността им като участници в движението. Основен акцент беше поставен върху ролята на родителите и семейството във възпитаването на култура за безопасно и социално отговорно поведение на пътя, както и върху личната отговорност на възрастните за безопасността на децата.

ДАБДП разработи видеоматериал за представяне на травмата на пострадали при ПТП хора и техните семейства; обучителни ресурси в дигитален формат - наръчник за родители по безопасност на децата и инфографики. Чрез МОН видеото и дигиталните материали достигнаха до всички училища в страната и бяха включени като тема по време на родителските срещи в началото на учебната година.

Териториалните структури на МВР, чрез областните дирекции, продължиха да развиват традиционно интензивната превантивна дейност. ОКБДП, съвместно с общините, ОДМВР и РУО реализираха множество инициативи по места в училища и детски градини.

От страна на ДАБДП са проведени 16 открити уроци за деца в системата на образованието. Беше поставен акцент на превенцията по теми, свързани с: намаляване на скоростта; опасностите от използване на мобилен телефон, докато се шофира; безопасна градска мобилност (пешеходци, велосипедисти, алтернативно придвижване); употребата на алкохол и наркотични вещества при шофиране.

ДАБДП разработи инструмент за събиране на информация на официалната си интернет страница, чрез който всички публични, частни и граждански организации могат да публикуват информация за събития по БДП, организирани от тях.

разпространение
на информация за БДП

Продължи работата по издаване на регулярния информационен бюлетин на ДАБДП, който беше подготвен и разпространен в 5 издания. Акцент беше поставен на празника на детето - първи юни, празника на БДП - 29 юни, и на седмицата на мобилността. Чрез бюлетина бяха популяризирани множество инициативи на централно, областно и общинско ниво, осъществени в подкрепа на БДП.

образование	В системата на образованието по БДП са изпълнени 1 785 годишни програми на детските градини, 2 318 на училищата и 138 на центровете за подкрепа на личностното развитие. Обучението беше насочено не само към придобиване на знания и разбиране на правилата за движение, но и към промяна на нагласите и мотивацията за по-отговорно поведение на пътя. Нараснал е броят на педагогическите специалисти с квалификация по БДП, на площадките по БДП за практическо приложение на изградените умения, на извънкласните инициативи, състезания и кампании, както и на децата/учениците и учителите, взели участие в тях. За подобряване на обучението и практическото му приложение бяха използвани кабинетите по БДП и изградените 1 881 площадки по места. Бяха осъществени 14 723 извънкласни инициативи по БДП в системата на образованието. 107 402 деца/ученици и учители са взели участие в тях. Беше проведено национално състезание по БДП. 244 089 деца/ученици и учители са взели участие в кампании на институциите в областта на БДП. Бяха финансирани 45 проектни предложения на детски градини и 160 на училища за подпомагане процесите на преподаване и учене по БДП. Бяха подкрепени 200 проектни предложения на детски градини и 195 на училища за осигуряване на площадки по БДП. С обединените усилия на МОН и ДАБДП беше разработено и внедрено приложение, с което учениците ще могат да тестват познанията си за правилата за движение по пътищата чрез информационна система с три раздела: за I - IV клас с 40 ситуации; за V - VII клас с 200 казуса; за VIII - XII клас с 400 въпроса.
обучение	През 2024 г. общо 229 502 кандидати са се явили на изпит за придобиване на правоспособност за управление на МПС, което е с 10 339 повече в сравнение с 2023 г. (219 163). От тях 161 822 (70.51%) са издържали успешно и 67 680 (29.49%) не са издържали изпита. През 2023 г. от явилите се на изпит 219 163 кандидати 154 679 (70.58%) са издържали успешно и 64 484 (29.42%) не са издържали изпита. Броят на явилите се на изпит общо през 2024 г. е най-високият през последните 5 години. През 2024 г. 56 284 водачи за първи път са придобили правоспособност за управление на МПС от някоя категория, което е с 644 по-малко в сравнение с 2023 г. (56 928).
социална отговорност	Стартира подготовката от страна на ДАБДП на Наръчник за работодателите за интегриране на БДП като форма на социална отговорност. Целта на материала е да предложи насоки в подкрепа на човешките живот и здраве при взаимодействие с пътнотранспортната система. Така се систематизира полезна информация относно въпроси, свързани с: БДП като глобален здравен проблем рисковете на пътя; инструментите за опазване на хората по време на движение; как може да се развие социалната отговорност в организациите за растеж и устойчивост.

изследване на поведенческите модели	България продължи участието си в научноизследователски международен проект TRENDLINE (втора фаза на проект BASELINE), финансиран от Европейската комисия, за измерване на ключови показатели за ефективност на политиката по БДП. Проектът е с широк европейски мащаб и подпомага разработването, апробирането и установяването на научни методи за измерване и изчисление на ключови показатели, които да се прилагат в цяла Европа. През 2024 г. за втори път бяха направени измервания и събрани данни за ключовите показатели „Скорост“, „Разсейване“, „Обезопасителни колани и системи за обезопасяване на деца“, „Използване на защитни средства - каски“, „Употреба на алкохол“ и „Безопасност на автомобилния парк“.
изследване на културата за БДП	България се включи в проект „TRUST - културата на безопасност на движението - систематичен преход към споделена отговорност за безопасна и устойчива мобилност в ЕС“. По инициатива на Съвета за пътна безопасност на Австрия беше сформиран международен консорциум с участието на 13 партньорски организации за подготовка и изпълнение на проекта, а ДАБДП беше поканена да участва като партньор. Проектът беше разработен в рамките на програма Хоризонт на Европейската комисия, процедура HORIZON-CL5-2024-D6-01 „Нова рамка за подобряване на културата по безопасност на движението по пътищата в Европа“, и обединява усилията на водещите организации в областта на изследването на културата по БДП в подкрепа на обобщоевропейската цел за намаляване наполовина на смъртните случаи и тежките наранявания в резултат от ПТП към 2030 г. В рамките на проекта се предвижда: преход от различните към момента интерпретации на понятието култура за БДП към общо определение и академичен консенсус; развитие на културата по БДП в контекста на подхода „безопасна система“ и стремежа към устойчива и безопасна мобилност; създаване на платформа с насоки към публичните и частните организации с отношение към БДП за осигуряване на общи стратегии, инструменти за оценка, сравнителни анализи и прилагане на добри практики; разработване на европейски индекс за култура за БДП на национално и регионално ниво; изпълнение на пилотни инициативи, чрез които да се демонстрира приложимостта и ефективността на инструментите за измерване на културата за БДП, и мерките, които могат да доведат до положителна промяна в обществените нагласи. Представители на администрациите на 20 местни власти и частни организации от 12 държави ще участват в пилотните инициативи по проекта, както и над 100 учебни центрове за подготовка на кандидат-водачи и средни училища; пилотните инициативи ще обхванат всички групи участници в движението по пътищата и ще засегнат актуални теми, включително нови технологии и форми на мобилност.

Ефективен и превантивен контрол

контролна и административно- наказателна дейност

От органите на МВР бяха съставени 256 701 акта за установени административни нарушения. От издадените наказателни постановления бяха връчени 213 204, а 38 723 не са влезли в сила. Невръчените бяха 15.4%, като през 2023 г. са били 16.1%.

Бяха установени: 10 125 неправопособни водачи - 2 225 повече спрямо 2023 г.; 15 297 водачи, управляващи МПС с концентрация на алкохол над 0.5 на хиляда или след употреба на наркотични вещества и техните аналози.

Бяха образувани 11 729 досъдебни производства за престъпления (два пъти повече спрямо предишната година).

Установените нарушения за превишена скорост - 1 415 768, бяха по-малко спрямо предишната година (1 565 935), което е показателно за намаляване на нарушенията, свързани със скоростните режими.

От контролните органи на ИААА бяха съставени 17 616 АУАН (с 3 443 по-малко от 2023 г.), като бяха издадени 15 279 наказателни постановления на стойност 6 575 726 лв. (по-малко със 109 774 лв. спрямо 2023 г.) Със съставените АУАН бяха констатирани 19 705 нарушения - с 15% повече от 2023 г. По ЗАП - 1 449 - с 35% повече от 2023 г. По ЗДВП - 4 449 - с 5% по-малко от 2023 г. По Регламент № 561/2006 - 994 - с 16% повече от 2023 г. По Регламент № 165/2014 - 2 905 - с 32% повече от 2023 г. По Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози - 3 495 - с 26% повече от 2023 г. По нарушения на различни наредби бяха съставени 6 249 - с 15% повече от 2023 г.

От контролните органи на АПИ - Национално ТОЛ управление, бяха съставени 594 АУАН. Издадени бяха 580 наказателни постановления на обща стойност 1 062 100 лв. за неплатени винетки и ТОЛ. Бяха събрани 645 125.81 лв. от наложени глоби. От тях 450 496.67 лв. бяха събрани от доброволно плащане и 194 629.14 от принудително изпълнение от НАП.

Бяха констатирани 271 случая, при които водачите извършват превоз с МПС, на което размерите, масата и натоварването на ос надвишават нормативно установените норми, докато през 2023 г. констатираните случаи са били 432.

Бяха констатирани 45 случая, при които товародателят допуска масата на натовареното пътно превозно средство да надвишава допустимата максимална маса, отразена в свидетелството му за регистрация (за 2023 г. констатираните случаи са били 30).

лицензионна дейност

Бяха издадени 8 лиценза за обществен превоз на пътници и 189 лиценза за превоз на товари на територията на Република България. За международен автомобилен превоз бяха издадени 78 лиценза за обществен превоз на пътници и 1 426 лиценза за превоз на товари. Броят на лицензираните превозвачи за превоз в страната е 3 175, а за международен превоз - 16 049.

Щадяща пътна инфраструктура

рамкова политика

В рамките на извършване на цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа по чл. 36б1, ал. 2 от Закона за пътищата от страна на ДАБДП беше извършено изграждане на базата данни за последващите обработка и анализ на събраната информация за пътищата, подлежащи на цялостна оценка.

През 2024 г. от ДАБДП бяха вписани допълнително 25 одитори в създадения през 2023 г. регистър на одиторите по пътна безопасност съгласно разпоредбата на чл. 36к от ЗП.

Продължиха дейностите по изготвяне на препоръки към администрациите, стопанисващи пътища.

От ДАБДП бяха обработени множество сигнали, насочвани до институции, отговорни за адресирането им. Бяха извършени проверки с предложения за подобряване на пътната безопасност.

От органите на МВР до стопаните на пътища бяха изпратени 13 280 сигнални писма - ръст от 6% спрямо 2023 г. (12 535). Най-много сигнални писма - 78% от всички, се отнасят до проблеми с общинската пътна и улична мрежа. Останалите 22% касаят републиканските пътища. Най-много сигнални писма бяха изпратени в областите Пловдив, Варна и Монтана.

обезопасяване

Беше извършено физическо разделяне на посоките на движение чрез монтиране на гъвкави ограничители по участъци по: път I-2 от км 40+100 до км 42+300 и от км 47+230 до км 48+500 в област Разград по оста от км 39+160 до км 40+156 и от км 47+230 до км 48+500; път II-44 от км 21+860 до км 22+040 в област Габрово.

Беше извършено обезопасяване на крайпътното пространство по: път I-5 Хасково - Кърджали от км 303+570 (ПК с. Войводиново) до км 305+665 (начало с. Конуш) в област Хасково с монтиране на ограничителни системи за пътища.

Беше актуализирана сигнализацията с пътни знаци и/или пътна маркировка по:

път III-5004 „Обход на гр. Габрово“ от км 10+740 до км 11+240 (кръстовище за кв. „Чехлевци“);

кръстовище при км 7+150 на път III-5004 „Обход на гр. Габрово“ (ляво - за кв. „Киевци“, гр. Габрово);

кръстовище при км 141+394 на път I-5/E-85 „Граница В. Търново-Дряново-Габрово“ (вход към с. Донино);

път I-6 Радомир-Перник от км 72+235 до км 86+445; път II-55 Нова Загора-Свиленград от км 163+800 до км 164+000.

Поетапно бяха подменяни ОСП, които не отговарят на нормативната уредба, в т.ч. ОСП, компрометирани вследствие на ПТП.

инвестиции по места

През 2024 г. от общините за пътна безопасност бяха вложени 1 228 877 754 лв., което е с 25% по-малко от прогнозните инвестиции за годината съгласно предвиденото в план-програмите - 1 922 954 411 лв.

Най-големи инвестиции бяха отчетени в областите Бургас (143 380 360 лв.), Пловдив (111 890 035 лв.) и София-град (110 531 759 лв.), а най-малко в областите Ямбол (8 537 670 лв.), Търговище (8 058 167 лв.) и Кюстендил (1 574 564 лв.).

Областите Ямбол, Търговище и Кюстендил са с най-малко изразходвани средства за тези дейности - под 9 000 000 лв., като за област Кюстендил това са само 1 574 564 лв., което обуславя и ограничения обем на извършените дейности, свързани с подобряване на безопасността на движението по пътищата.

Общините, които имат най-големи инвестиции през 2024 г. по отделните дейности и са областни центрове, са Бургас, Пловдив, София, Стара Загора, Варна и Добрич.

От останалите общини с по-голяма стойност на инвестициите и по-висока активност по отношение на извършените мероприятия са Чепеларе, Самоков, Горна Оряховица, Несебър, Раднево, Горна Малина, Долна баня, Кресна, Петрич, Казанлък, Брезово. Повече инвестиции и дейности, свързани с БДП, се наблюдават в общините, които развиват различен вид туризъм (планински, морски, балнеоложки и др.).

Изключение правят общини Кюстендил и Ловеч, които въпреки факта, че са областни градове, отчитат малки като размер вложени средства и обем на извършени дейности - много по-малко от останалите общини в съответните области.

Община Тутракан е единствената община, за която не е подаден доклад в електронната система.

В докладите на общини Симитли и Минерални бани липсва информация за извършени дейности по пътната и уличната инфраструктура, свързани с БДП.

Община Челопеч не е извършила такива дейности поради подмяна на водопроводната мрежа в населеното място, а за Столична община информацията не е пълна поради липса на такава за повечето от районите.

Планираните инвестиции за пътна безопасност от общините през 2025 г. са в размер на 2 927 446 909 лв., което е повече от два пъти в сравнение с изразходваните средства през отчетната година.

Превозни средства в защита на човека

наличен автопарк	Към 01.01.2025 г. регистрираните ППС са 4 183 311. От тях 3 687 039 са автомобили, 252 763 - мотопеди, мотоциклети, три- и четириколесни; 243 509 са ремаркета, трактори, самоходни шасита и др. За сравнение към 01.01.2024 г. регистрираните ППС са по-малко (4 030 487). Според Евростат данните от 2023 г. за брой леки автомобили на 1000 жители население показват, че България е на едно от последните места в ЕС. По данни от ГФ към края на 2024 г. се отчита незначително увеличение спрямо 2023 г. на МПС с валидни застраховки гражданска отговорност. В област София-град делът на МПС е 22.5%, а на населението - 19.0%. От всички автомобили по пътищата на страната над 76.6% са над 15-годишни. Автомобилите под 5 години представляват едва 5.1% от целия автопарк. От регистрираните автомобили 2 018 308 са с дизелов двигател, 1 119 701 - с бензинов, 73 409 са хибриди, 19 020 са електрически и 456 601 са с друг вид гориво.
техническа изправност	През 2024 г. са извършени 3 291 169 периодични прегледа за проверка техническата изправност на ППС. В сравнение с 2023 г. броят им се е увеличил с 43 050 (3 248 119 за 2023 г.) От представените 2 640 603 леки автомобили 4.68% не са допуснати за движение поради неплатени данъци и техническа неизправност. През 2024 г. влязоха в сила текстове от Наредбата за изменение и допълнение на Наредба № Н-32 за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, отнасящи се до мерки за повишаване качеството на извършените периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства посредством автоматично предаване по електронен път към информационната система за електронно регистриране на извършените прегледи и данните, получени от средствата за измерване. На практика се приложи Регламент за изпълнение на (ЕС) 2019/621 относно техническата информация за подлежащите на проверка елементи, както и на Делегирана директива (ЕС) 2021/1717. От ППС, които не са преминали периодичен технически преглед поради технически неизправности, 86.5% са леки автомобили, 10.4% - товарни автомобили, 0.9% - автобуси и 1.9% - ремаркета. На ППС, преминали прегледа, са установени 2 134 незначителни неизправности (1 077 за 2023 г.), 21 671 значителни неизправности (4 177 за 2023 г.) и 926 опасни неизправности (503 за 2023 г.).

Спасителна верига за опазване на живота

учения за повишаване на капацитета

С цел създаване на ефективна организация за координация и взаимодействие между компетентните органи за реагиране и силите на Единна спасителна система в Република България при настъпило ПТП с пострадали бяха проведени съвместни областни учения. Те бяха насочени към повишаване готовността на органите на изпълнителната власт в няколко направления: създаване на капацитет за оценка на способностите за управление на ПТП с пострадали или при усложнена пътна обстановка; обезпечаване на кризисния мениджмънт за справяне с последствията; формиране и осигуряване на информационния поток вътре в органите за управление и към обществеността; отработване на въпроси по осъществяване на единното ръководство на силите и средствата.

Регионалните учения на съставните части на ЕСС бяха проведени в областите Видин, Враца, Варна, Кюстендил, Ловеч, Разград, Смолян, София- град, Стара Загора, Търговище и Ямбол.

От ГДПБЗН бяха проведени учения на ЕСС в областите София и Велико Търново. Бяха организирани семинари и учения на теми: „Действия при пътнотранспортно произшествие при затруднени пътни условия на участък от автомагистрала „Тракия“ на пътен възел „Мухово“, гр. Ихтиман; „Действия при пътнотранспортно произшествие вследствие на наводняване“ в гр. Велико Търново.

обслужване на ПТП

Общият брой регистрирани обслужени лица при повиквания по повод ПТП от централите за спешна медицинска помощ за 2024 г. е 10 225, като в 9 635 случая (94%) е регистрирано и времето за реакция.

Бяха отразени времето за получаване на сигнала в координационната централа на ЦСМП, пристигане на мобилния медицински екип на мястото на инцидента, информация за първоначалното състояние на лицата.

Следва да бъде отбелязано, че:

- в немалък брой от случаите един мобилен екип е обслужил повече от едно лице по повод едно ПТП;
- не всички обслужени лица са пострадали от ПТП (регистрирано е и обслужване и на лица на мястото на инцидента, пътуващи с различни от травматични оплаквания като например хипертония и др.);
- част от регистрираните повиквания за ПТП са обслужени от повече от един мобилен екип, като е вписан часът на получаване на искането за необходимост от втори или следващ мобилен екип за транспортиране на пострадали;
- за ЦСМП София не бяха предоставени данни за 2024 г. за времето на пристигане на мобилните екипи.

травми От посочените първоначални описания по МКБ-10 на състоянията на обслужените лица, определени самостоятелно или в съчетание с други състояния, най-голяма част са свързани с главата и шията (в над 3 216 случая), следвани от самостоятелни или съчетани травми на гръдния кош (над 1 900 случая). От определените самостоятелно или в съчетание други увреждания на трето място по честота са засяганията на горните крайници (мишница, предмишница, китка, длан - 1 683 случая), следвани с малка разлика от засягания на долни крайници (таз, тазобедрена става, бедро, подбедрица, глезен и стъпало - над 1 550 случая). В 248 случая медицинските екипи са регистрирали смъртен изход от настъпилото ПТП, а в 264 случая е извършен само общ медицински преглед на лица, които нямат оплаквания или установена диагноза. Данни за поставени окончателни диагнози на пострадалите при ПТП не могат да бъдат разгледани предвид това, че Министерството на здравеопазването не събира и не обработва окончателни диагнози на лицата след провеждане на диагностично-лечебни дейности в извънболнични и/или болнични лечебни заведения, както и за изхода от проведеното лечение.

време за реакция Съгласно Наредба №3 от 06.10.2017 г. за утвърждаване на медицински стандарт „Спешна медицина“ за проследяване качеството на структурите за извънболнична медицинска помощ се използват различни индикатори, в т.ч. времето за отговор при повикване с код червено (A1), какъвто по стандарт се присвоява на пътнотранспортните инциденти. По стандарт препоръчителното време за придвижване до мястото на инцидент с пострадали на мобилен спешен екип е до 8 мин., измерени от регистрирането на сигнала от районната координационна централа, и поемането на възложеното повикване от екипа до пристигането на екипа на мястото на инцидента. Времето за реакция при повикване варира в различните случаи в зависимост от местоположението на инцидента, състоянието на пациента (определената триажна категория за пострадалите в случаите, когато е приложимо) и сложността на осъществяване на съответната мисия. През 2024 г. беше внедрено автоматизирано отчитане на времето за достигане на медицинските екипи до мястото на инцидента. Анализът на предоставени от МЗ данни за времето за реакция на мобилните екипи, оказали спешна медицинска помощ на пострадали при ПТП през 2024 г., беше систематизиран по окрупнени показатели и по области. Средното време за достигане до мястото на инцидента (от момента на подаване на сигнала в Регионалната координационна централа на ЦСМП до момента на пристигане на мобилен екип на спешна медицинска помощ на мястото на произшествието за случаите с регистрирано време на реакция) беше отчетено на 12 мин. и 27 сек.

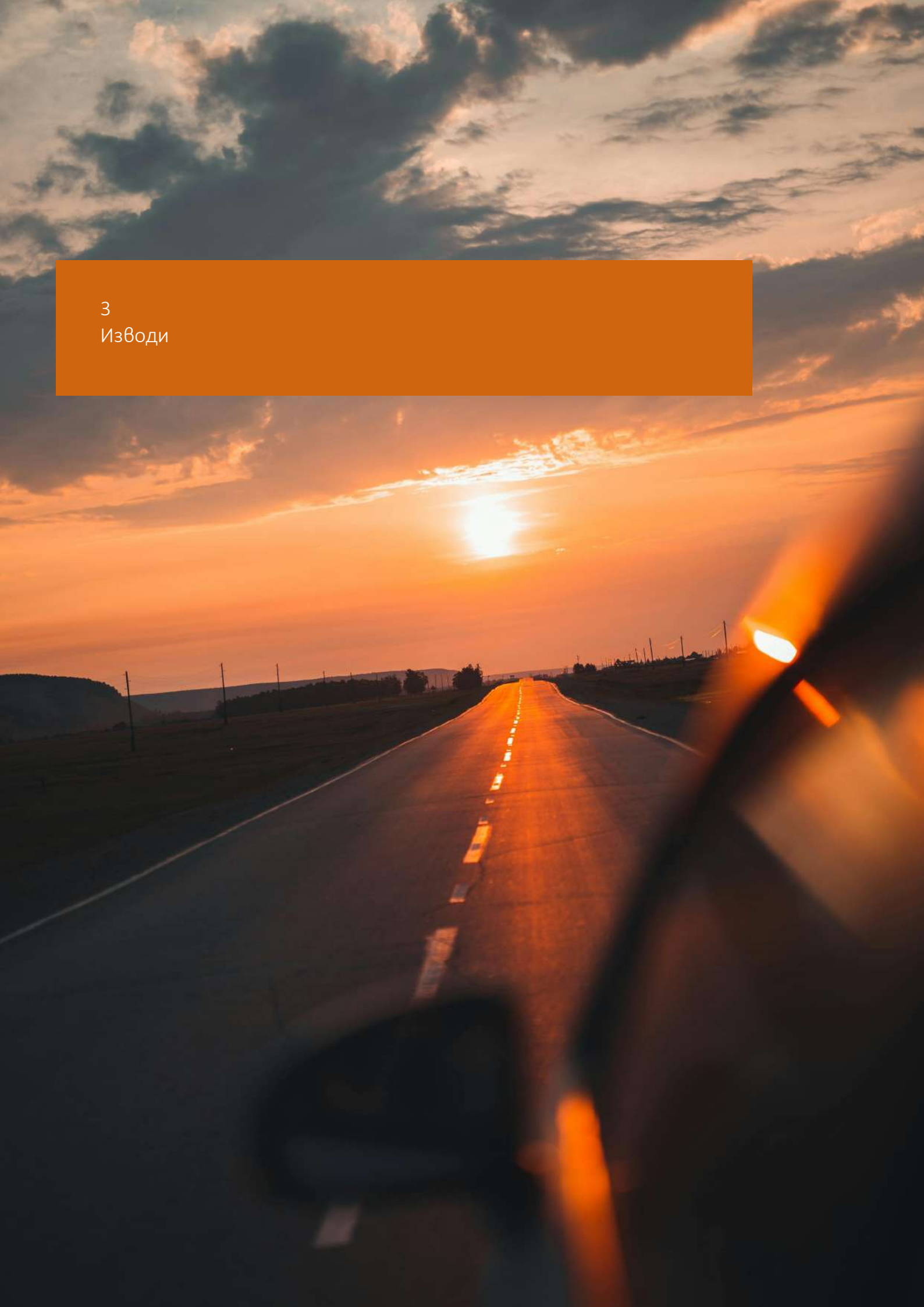
Само в два ЦСМП беше регистрирано средно време на реакция над 15 мин. и 16 секунди. Средно време за реакция до 13 минути и 7 секунди беше отчетено от екипите на 17 ЦСМП. За средно време под средното за страната са обслужени ПТП от 13 екипа. В 7 ЦСМП беше регистрирано средно време за реакция при ПТП под 10 мин., а в четири от областите е в рамките на норматива (Благоевград, Кюстендил, Търговище и Габрово).

информационна
обезпеченост

Беше изградена автоматизирана Информационна система за регистриране и проследяване на получените обаждания - част от интегрираната комуникационно-информационна система на спешната медицинска помощ. Системата автоматично регистрира и подпомага както оперативните процеси, породени от обаждания (получаване на повикване, триаж на случая, ангажиране на екип със съответната компетентност, времеви показатели: време на реакция, време за транспорт и т.н., извършени медицински дейности, и др. до приключване на съответната мисия), така и вътрешните процеси по управление на времето, качеството на работа и конкретно получените резултати. Въвеждането на данни и достъпът до информацията в системата се извършва основно в реално време. В системата са реализирани и функционалности за визуализацията на екипите в реално време (местоположение, скорост и други) и интеграция с НЗИС (Национална здравно-информационна система), предоставяща информация за легловата база в болничните заведения в цялата страна за всяко отделение съобразно компетентността и др.

развитие
на спешната помощ

Създаден беше Център за спешна медицинска помощ по въздуха (ЦСМПВ), за чиято нужда беше сключен договор за доставка на шест хеликоптера. Това се реализира поетапно в оперативни бази, една от които основна, чиито локации позволяват да се покрие максимална част от територията на страната. През 2024 г. беше доставен първият хеликоптер, с който се извършват въздушните мисии. В Националния център за обучение и квалификация бяха осигурени обучение на екипите, обслужващи въздушната линейка.

A photograph of a road at sunset. The sun is low on the horizon, casting a warm orange glow across the sky and the road. The road is a two-lane asphalt road with a dashed white line down the center. In the foreground, the interior of a car is visible, including the steering wheel and the dashboard. The sky is filled with clouds, and the overall atmosphere is serene and contemplative.

3 Изводи

Данните за пътнотранспортния травматизъм продължават да индикират сериозен здравен проблем:

Въпреки стратегическите усилия и към 2024 г. нивото на пътнотранспортния травматизъм в страната остава високо. Автомобилното движение нараства (14.4% ръст на пробега спрямо 2019 г.), а с него и рискът от инциденти. Уязвимите участници в движението продължават да бъдат най-потърпевши. Реактивният подход надделява над системната превенция. Пострадалите и близките на жертвите изразяват усещане за липса на институционален отговор. Положителните данни са частични и не променят съществено общата картина. Макар броят на загиналите да намалява (с 9% спрямо 2023 г. и 23.9% спрямо 2019 г.), се увеличават инцидентите с пострадали лица и тежко ранените. Това е допълнително предизвикателство по отношение на ранените. Предприетите мерки не предотвратяват риска, а само частично смекчават някои негови най-тежки проявления. Отчитат се положителни тенденции по отделни показатели, но цялостната картина продължава да сочи към тежък системен проблем с безопасността на движението, поставящ непоносим товар върху общественото здраве.

По-малко загинали и ранени деца

През 2024 г. беше предприета широка информационна кампания за детската безопасност на пътя. Наблюдава се относителна промяна в грижата на родителите да превозват децата си в обособените за тях детски седалки, макар напредъкът да е малък. 6 деца до 14 г. са загинали като пътници (за 2023 г. са 10). През годината са загинали общо 13 деца (17 по-малко спрямо 2023 г.) и са ранени 1 257 (68 по-малко спрямо 2023 г.). Няма загинали деца пешеходци (през 2023 г. са загинали четири).

Повече загинали и ранени нови водачи

Нови водачи са участвали в 950 ПТП (11% повече от 2023 г. - 855). Загиналите от тях са 61 лица (ръст с 5% спрямо 2023 г. - 58), а ранените - 1 390 (10% повече спрямо 2023 г. - 1 263). Новите водачи са допринесли за настъпването на 735 ПТП (ръст с 10% спрямо 2023 г. - 855) с 50 загинали (2023 г. - 49) и 1 011 ранени (увеличаване със 67% спрямо 2023 г. - 605). Това потвърждава необходимостта от предприетите през 2024 г. промени за подобряване на обучението на кандидат-водачите чрез оптимизация на условията и реда, и на учебната документация, които промени влизат в сила от средата на 2025 г.

Продължава високият риск пред пешеходното движение

1 776 пешеходци са участвали в ПТП (едва 2% по-малко от 2023 г. - 1 813). Загинали са 111 пешеходеца (14% или 97 повече от 2023 г.) и 1 643 са ранени (3.3% по-малко от 2023 г. или 1 700). През 2024 г. 126 пешеходци са нарушили правилата за движение и са предпоставили инцидент (за сравнение през 2023 г. нарушения са регистрирани от 122 пешеходци). Продължаващият и през двете години висок травматизъм с пешеходци показва сериозни проблеми пред пешеходното движение, което обуславя рисково поведение на пътя при пресичане, в комбинация със слабости в инфраструктурата и защитата на уязвимите пешеходци от страна на водачите.

Липсват цялостни градоустройствени концепции за безопасна мобилност	Пешеходният травматизъм се проявява в градски условия, особено в гъсто населени райони, където има интензивно взаимодействие между пешеходно и автомобилно движение. За опазване на уязвимите участници в движението е много важно да се работи в посока инфраструктурно обезопасяване, скоростни режими в населени места и образователни кампании както към водачи, така и към пешеходци. Зоните 30 км/ч са един от най-ефективните инструменти за намаляване на риска от ПТП с участието на пешеходци в градска среда. Следва да се прилагат като цялостна концепция от мерки за успокояване на движението, ограничения и контрол на скоростта, информационно обезпечаване и разясняване на ползите. Зоните 30 трябва да бъдат основен инструмент в подкрепа на пътната безопасност в населени места.
Видът на инцидентите и мястото на възникване са свързани	Най-смъртоносни са челните сблъсъци и преобръщанията, които настъпват предимно извън населени места - най-вече на пътища от първи и трети клас. Това подчертава нуждата от спешни мерки за безопасност на пътната мрежа чрез физическо разделяне на посоките на движение и други подходящи мерки.
Рязко се увеличава травматизмът с електрически тротинетки	В 365 ПТП са с участието на ИЕПС. 8 водачи са загинали и 385 са ранени (за сравнение през 2023 г. са загинали двама участници и са ранени 136 водачи и пътници на ИЕПС). В 240 от всички инциденти водачите на ел. тротинетки са нарушили правилата за движение и са предизвикали произшествия с 6 загинали и 253 ранени. В едно ПТП водачът е возил двама пътници, като и тримата са ранени. В други 17 ПТП водачите също са возили пътници в разрез с правилата за движение. Загинало е едно дете на 16 г., а 112 деца са ранени при употреба на ИЕПС. Данните показват както значително увеличено ползване на този тип превозни средства, така и нарастващ риск при тяхното управление). Броят на загиналите и ранените при използване на тротинетки е много висок, особено на фона на обществените нагласи, че те са подходяща съвременна алтернатива на автомобилния превоз. Употребата им в разрез с правилата - без защитни средства, при висока скорост, на неподходяща инфраструктура и др., създава все повече рискове пред безопасността на пътя. Проблемът се обуславя от неспазване на правилата и от явни трудности пред контрола, и санкционирането.
Нараства тежкотоварното движение, без да се извеждат транзитните потоци от населените места	Всички първокласни пътища минават през населени места и това е проблем за безопасността на движението. През 2024 г. в 29% от ПТП участват товарни автомобили, а по данни на преброителни пунктове има пътища с 40% участие на товарни автомобили в транспортния поток. България е транзитна държава, а в допълнение войната в Украйна пренасочва транспортните потоци и увеличава интензивността на движението. Северна България, през чиято територия минават основни транспортни коридори, не е обезпечена с пътища, които да предоставят безопасна среда за движение на смесени транспортни потоци.

По-лоша статистика за автомагистралите	През 2024 г. по автомагистралите са настъпили 265 ПТП - увеличаване с 8 спрямо 2023 г. Загинали са 32 участници - със 7 повече спрямо 2023 г. По АМ Тракия са настъпили 135 ПТП (50% от всички по АМ), като в 29 от тях (21.5%) има участие на товарен автомобил. Загинали са 15 лица или малко над четирима загинали/100 км. По АМ Хемус са настъпили 72 ПТП (27.2% от всички по АМ), като в 11 от тях (15.3%) има участие на товарен автомобил. Загинали са 6 лица или 3 загинали/100 км (191 км от АМ Хемус са в експлоатация - 22% от дължината на АМ в експлоатация). По-голямата натовареност по АМ Тракия води до повече ПТП с пострадали. Извежда се необходимост от увеличаване на пропускателната способност предвид все по-голямата интензивност на движението и икономическото разрастване. Според класа на пътя автомагистралите следва да предлагат най-добри условия за движение, но неспазването на правилата (недостатъчна дистанция например) влияние.
Нараства травматизмът с лица над 65 години	В ПТП са загинали 153 участници в движението над 65 г. и 1 543 са ранени. Това е увеличаване на загиналите с 11% (през 2023 г. са 138), а на ранените с 11.7% (през 2023 г. са 1 381). По данни на НСИ увеличението на населението над 65 г. е средно 5-6% годишно, като приблизително 20% от общото население на България попада в тази възрастова група. Увеличение има при загиналите по-възрастни пешеходци - 62 (56% от всички загинали пешеходци (46 през 2023 г. и съответно 47.4%).
Връзките между поведението на участниците в движението и травматизма показват нужда от допълнителни усилия	Резултатите от измерени от ДАБДП в проучване поведенчески показатели (втора фаза на международен проект TRENDLINE, 2024 г.) бележат известно развитие спрямо първа фаза (BASELINE, 2021-2022 г.). За системите за обезопасяване на деца се отчита, че през 2024 г. малко над половината от родителите - 58%, обезопасяват децата правилно спрямо 60% през 2021-2022 г. Все пак, през 2024 г. по-малко деца до 14 г. (6) са загинали като пътници (2023 г. - 10). Поведението на родителите за детската безопасност показва, че 42% от тях все още правят компромис. Забелязва се напредък в спазването на скоростните ограничения в градски условия (56% за 2024 г. при 45% за 2021-2022 г.). Въпреки това, една четвърт от ПТП с пострадали са с участието на пешеходци, а 70% от жертвите са в населени места, където скоростта е критичен фактор при ПТП с уязвими участници. При мотоциклетистите за всички пътища общо 94% от водачите използват каски (най-много на магистрали - 100%), а в градовете това е валидно за 99% от водачите без съществена промяна спрямо 2021-2022 г. Използването на каски при велосипедистите е много ниско, с малко увеличение от 4 пункта в извън градските райони. За 2024 г. 31% от водачите ги ползват в извънградски райони и 18% в градовете. Разсейването като фактор остава константно - без съществен спад и с минимално подобрене в градовете. Делът на водачите, които не използват мобилно устройство по време на шофиране през 2024 г., е 96% спрямо 94% към 2021-2022 г.

Въпреки, че няма директна връзка в статистическите данни, високият брой ПТП с пострадали в градски условия може да се повлиява и от разсейване - подценяван риск, особено при натоварено движение и смесени транспортни потоци с множество конфликтни точки.

През 2021-2022 г. се констатира, че около 15 600 души във всеки един момент от денонощието са склонни да управляват МПС с концентрация на алкохол в кръвта над максимално допустимата по закон. През 2024 г. не се регистрира статистически значима разлика в тази нагласа. През 2024 г. при 308 ПТП с пострадали е установено, че водачите са управлявали след употребата на алкохол с 13 загинали и 374 ранени - 4.3% от общия брой ПТП с пострадали (7 173). При интерпретацията на данните от изследването на този показател обаче трябва да се има предвид, че те се базират на самооценка от страна на водачите при анкета, повлияна от желание за социалната приемливост, поне в част от посочените отговори.

По отношение на поведенческите подобрения трудно може да се направи еднозначен анализ, че те са довели автоматично до по-малко травматизъм на пътя, тъй като се регистрират в контекст на нарастващи интензивност на движението и пробег, т.е. може да се допусне, че абсолютният риск остава висок.

Превенцията и контролът не следва да изостават спрямо положителните промени в поведението на пътя - хората променят навиците си, макар и бавно, но по отношение на институционалната реакция може да се предпостави забава в повишаване на ефективността, което намалява ефекта от индивидуалните усилия.

Продължаващото наблюдение на поведенчески показатели е необходим фундамент на всяка ефективна и устойчива политика за БДП

Еднозначна връзка между поведението на пътя и статистиката за пътнотранспортните произшествия може да се направи само при определени условия, които гарантират, че наблюдаваната зависимост не е случайна, подвеждаща или повлияна от външни фактори.

За да се избегнат слаб или незначителен статистически ефект, както и подвеждащи краткосрочни тенденции, е необходимо:

1/ Проследяване на поведенческите показатели да се извърши за достатъчно дълъг период от време и при контрол над странични променливи. Ако се твърди, че „носенето на каска намалява тежките травми“, то трябва да има сигурност, че други фактори (като скорост и състояние на настилка например) са изолирани или отчетени. Едва когато промяна в поведението (например увеличение в използването на колани) води до спад в загиналите или ранените във времето и това се повтаря, може да се твърди за надеждна и причинно-следствена връзка.

2/ Необходим е широк набор от естествени експерименти - реални интервенции с измерими резултати. Например, ако в определен район се проведе кампания за носене на каски и след нея броят на травмите при велосипедисти чувствително спадне, тогава има по-голямо основание за еднозначна връзка. Това потвърждава нуждата от много по-интензивни информационни инициативи, чийто ефект се проследява, анализира и оценява във времето.

Определящата е ролята на изследователските проекти

Мониторингът на поведението на участниците в движението е пряко свързан със способността на държавата да предотвратява инциденти, а не да бъде само реактивна. Наблюдението създава основа за политики, базирани на доказателства. Това позволява измерване на ефекта от въведени мерки (кампании, контролни акции, нормативни промени, инфраструктурни подобрения и др.), като чрез поведенческия мониторинг може да се провери дали те работят. Също така поведението не е статично - то се променя динамично и подлежи на влияния. Затова е важно наблюдението да е продължително, гъвкаво и адаптивно към новите реалности. Участието в международни проекти (като TRENDLINE и BASELINE) изисква постоянно събиране на поведенчески данни, за да се правят сравнения с други държави и да се оценява напредъкът спрямо общи цели (например загинали и тежко ранени). Научно-изследователските проекти използват утвърдени методологии за наблюдение и измерване, стандартизирани показатели и представителни извадки за валидност на резултатите. Това прави анализа достоверен и сравним във времето и между държавите - задача, което институционалната статистика често не постига сама. Идентифицират се тенденции и зависимости, като чрез научнообоснования подход могат да се открият корелации (например между използване на детски седалки и тежест на травмите), уязвими групи, които не се идентифицират чрез стандартна статистика (например възрастни пътници на задните седалки), промени в поведенчески модели, свързани с технологии или социални навици. Въпреки липсата на отчетено подобряване в поведението на родителите - 42% от тях все още не обезопасяват децата си правилно (данни от проект TRENDLINE 2024 г. с увеличение с два пункта от BASELINE 2021-2022 г.), травматизмът сред децата е намалял. Тази корелация се нуждае от бъдещо наблюдение и изследване, като пряка информация за тази връзка липсва в регистрацията и отчета на ПТП. Затова водената статистика ще трябва да се анализира в комбинация с данни от извършено наблюдение. Въз основа на доказателства изследователските данни, стига да отговарят на определени условия, предоставят безценен инструмент за вземане на обективни решения, приоритизиране на мерки с най-голям ефект и оценка на въздействието от вече въведени политики.

Категорична е необходимостта от кампании

Инициативите, насочени към информиране, възпитаване и повлияване на обществените нагласи и поведение чрез различни комуникационни канали и формати, имат много голяма роля при формиране на социално-отговорното поведение на пътя. Те подпомагат: промяна в поведенческите модели; създаване на обществена нетърпимост към рисковото поведение и превръщане на безопасното в социална норма; повишаване на информираността, особено сред уязвими групи като млади водачи, пешеходци, родители с деца; политическата и институционалната чувствителност чрез обществен натиск.

За да бъдат ефективни е необходимо кампаниите да са дългосрочни и системни, подкрепени от съпътстващи мерки в областта на контрола и инфраструктурата, насочени към конкретна група с ясни поведенчески цели, да използват подходящи канали и езици, да протичат в сътрудничество с организациите на гражданския сектор, да са осигурени с целеви ресурси на централно, областно и общинско ниво, както и да са обект на последваща адекватна оценка на ефективността.

Социалната отговорност на работодателите е ключова

БДП е форма на отговорност, която както държавата чрез нейните институции, така и индивидите, и организациите неизменно дължат на обществото. Така функционират общностите във всички държави, където се постигат добри резултати по отношение на безопасността на пътя - неразделна част от общата култура на отделните личности и техните групи. Ангажиментът на работодателите към безопасността се свързва както със стремежа към човешко благополучие, така и с предотвратяване на сериозни финансови разходи. Организационният ангажимент към безопасната мобилност носи редица ползи, включително намаляване на медицински разходи, подобряване на производителността и изграждане на привлекателен организационен имидж.

Всеки, който управлява превозно средство като част от работния процес - на пълен работен ден, почасово или само от време на време, е изложен на риск да попадне в пътнотранспортно произшествие, независимо дали използва транспорт на работодателя или собствен. Особено това важи за заетите в секторите транспорт и търговия, които осъществяват много пътувания за превоз на пътници и товари. Същото се отнася и за водачи, пътници и пешеходци, които взаимодействат с пътнотранспортната система по всякакви поводи, които често може дори да не са свързани с работата.

По данни на Евростат повече от една четвърт от всички пътнотранспортни произшествия включват лица, които шофират по време на служба. В публичните администрации и в частните организации (особено в големите корпорации) работят много хора. Това е голям потенциал за подобряване чувствително на безопасността на пътя чрез въздействие върху състоянието на автопарка, придвижванията на доставчици и поведението на служителите.

Работодателите имат огромен потенциал за въздействие върху поведението на служителите си и за въвеждане на система от мерки за недопускане на нарушения на правилата за движение - така могат да променят поведението им по принцип. Чрез въвеждане и на режим за контрол по възприета система от мерки работодателите 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 вътре в организацията. Подкрепата за поведение на осъзнатост, отговорност, добронамереност, етичност, дисциплина и толерантност на много хора едновременно е потенциал, който не следва да остане неизползван.

Общо изоставане
в изпълнението на
ангажиментите към БДП
на централно ниво:

Наличие на стратегическа
рамка и дългосрочна
визия, но проблематично
изпълнение

За периода 2020 - 2024 г. са приети, изпълнявани и оценени пет годишни плана за действие към Стратегия 2021-2030. Логиката на мерките в тях почива на надграждането - първоначално към 2020 г. са предвидени подготвителни действия, които да осигурят предпоставки и подходящ контекст в подкрепа на политиката. Затова най-напред и целево са планирани базови мерки, които касаят реорганизация в работата, мобилизиране на ресурси в администрациите, канализиране на процеси, което в съвкупност да осигури плавен преход към постепенна реализация на широк спектър от мерки за БДП. В течение на времето и в рамките на всеки годишен доклад ДАБДП прави преглед и оценка на изпълнението. Всяка забава и трудност са установени своевременно и са препоръчвани коригиращи действия. От общо 27 мерки в Оперативен план за действие за 2024 г. 15 мерки не са изпълнени от централни ведомства, а голяма част от тях не са дори стартирали през отчитаната планова година.

Пет години по-късно към 2024 г. оценката отново констатира системно присъстващи слабости, свързани с пропуск от адресиране на мерки, отдавна планирани и дължими на обществото. Това включва всички управленски нива:

Политическо: политическата нестабилност, кадровите промени и отказът от заделяне на целеви средства за БДП спънаха сериозно постигането на набелязаните стратегически цели.

Институционално: БДП на места все още се възприема като допълнителна и непосилна тежест, поради което се остава на заден план. За някои ведомства въпросът стои като периферен и не се адресира систематично.

Административно: някои администрации имат своя собствена воля и пречупват задълженията си към БДП през призмата на субективна преценка и моментната нагласа в разрез с публичния интерес и нуждите на обществото.

Експертно: липсата на подготвени кадри в областта на БДП е проблем, който пречи на практическото изпълнение дори в хипотеза на политическа и институционална воля.

Въпреки наличието на стратегия и планове за действие, съществуват дълбоко вкоренени проблеми на политическо, институционално, административно и експертно ниво, които в една или друга степен са попречили на ефективната реализация на политиките за безопасност на движението по пътищата. Необходима е управленска воля и целенасочена работа на всички нива на управление, подобно на усилията на правителството, изразени през пролетта на 2025 г. с одобряването от страна на МС на нарочна Работна програма за изпълнение на мерки по БДП съгласно Оперативен план за действие за 2025 г. Тази мобилизация следва да се запази, мултиплицира и надгражда.

Тясното взаимодействие
с ДАБДП и регулярният
мониторинг върху
дейността дават
положителен резултат

20 ОКБДП са провели 4 или повече заседания, като най-много проведени заседания (7) има ОКБДП Бургас. По едно заседание е проведено от ОКБДП Велико Търново, Кюстендил, Пазарджик и Софийска област. По две заседания са провели ОКБДП Плевен, Смолян и Ямбол. Три заседания има ОКБДП Хасково.

Най-голяма активност по отношение на проведени инициативи показват областни администрации Благоевград, Враца, Габрово, Кърджали, Монтана и Търговище, които са провели кампании за Седмица на мобилността, Дни на ROADPOL, Ден на БДП - 29 юни, начало на новата учебна година и по други поводи. Активността на областните администрации отбелязва явно подобрение - през 2024 г. само три не са провели инициативи по БДП - почти 3 пъти по-малко от предходната година. Без проведени подобни дейности и през двете години са областни администрации Плевен, Хасково и Ямбол.

В изпълнение на чл. 167в от Закона за движението по пътищата ОбщКБДП следва да има създадени в общини с население над 30 000 жители. По данни от НСИ това са 41 броя общини и във всички има такава комисия. ОбщКБДП са създадени в 189 от общините в страната, което представлява 71% от общия им брой и е показател за това, че местните власти припознават ролята на комисиите. В само 21 от 189-те общини, където има създадени комисии по БДП, не са провеждани заседания през 2024 г. Най-активни са общини Свиленград (13 заседания), Кюстендил и Петрич - по 11, а Благоевград и Велико Търново - по 9. В преобладаваща част от общините са проведени от 1 до 4 заседания на ОбщКБДП.

Повече от два пъти се е повишил делът на общините, които със свои представители са се включили в обученията, организирани от ДАБДП на тема работа с данни. Благодарение на още по-голямата активност на общинските администрации делът на обследваните улични участъци с документиран ГИС-базиран пространствени данни вече е 90%, а на пътните - 80%.

В 174 общини са проведени превантивни инициативи/кампании по БДП (с акцент върху превишената/несъобразена скорост, шофирането след употреба на алкохол, наркотични вещества и техните аналози, ползване на обезопасителни колани и системи за обезопасяване на деца, техническата изправност на МПС, поведение на участниците в движението и др.) самостоятелно или съвместно с други организации, което в сравнение с предходната година отбелязва подобрение.

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., което е повече от два пъти в сравнение с изразходваните средства през отчетната година. Най-големи инвестиции са планирани за областите София (704 823 609 лв.), Пазарджик (305 123 973 лв.) и Хасково (246 311 712 лв.); най-малко - в Сливен (25 840 625 лв.), Перник (23 590 154 лв.) и Разград (16 382 114 лв.).

Липса на финансово подсигуряване на Стратегия 2021-2030:

Риск от формализъм без реален ефект

Тригодишен план за действие по БДП 2024-2026 не е финансово гарантиран. И през 2024 г. делегирана от държавата дейност за общините не е създадена. Не са одобрени и целеви средства в подкрепа на пътната безопасност по места. Предложението на ДАБДП за установяване на устойчив механизъм за програмно/фондово финансиране не се реализира въпреки включването му като ключова препоръка във всеки годишен доклад. Предвид това, че ключови мерки не са финансово осигурени, под сериозен въпрос се остава тяхната изпълнимост. Без осигурен бюджет плановете остават само на хартия - дори и да са концептуално правилни, те не могат да доведат до реални подобрения в безопасността на пътя. Фактът, че и през 2024 г. не е създадена делегирана дейност за общините, показва системно недооценяване на общинските администрации като ключов фактор за безопасната мобилност, прехвърляне на отговорности без ресурсна обезпеченост, което реално парализира действията на местно ниво, липса на механизъм за споделена отговорност между централната и местната власт. Установяването на устойчив механизъм за програмно или фондово финансиране е ключова препоръка, повтаряна многократно в годишните доклади. Нейното неизпълнение показва липса на политическа воля за структурни промени, води до повтарящи се слабости и цикличен неуспех в изпълнението, компрометира доверието към процеса на стратегическо планиране щом препоръките не водят до действия. Без централизирана подкрепа и целево финансиране общините със слаби бюджети и ограничен експертен капацитет нямат реална възможност да изпълняват дейности по БДП, което създава неравен достъп до безопасна пътна среда, задълбочава географските и социални неравенства, води до неоправдано високи нива на риск в уязвими региони, включително в малките и отдалечени населени места. Повтарящото се игнориране на ключови препоръки подкопава ефективността, устойчивостта и справедливостта на усилията на общинско ниво, насочени в областта на пътната безопасност.

Бавно процедиране на законодателни промени:

Забава в ключови нормативни промени, необходим за БДП, в т.ч.:

ЗИД на ЗДВП; 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; работа на НКЦБДП; регламентация на отговорностите на АПИ и общините при стопанисването на участъците от РПМ, преминаващи през населени места; дейност на Фонд за безопасност на движението 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.

Законодателството в областта на БДП е свързано с въвеждане на нови регулации (уреждане на правомощия, изисквания към условия и ред за упражняване на функционални задължения, превенция, контрол, административна/наказателна отговорност и др.), а ефективни мерки за спасяване на човешки животи не влизат навреме в сила, което удължава периода 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 демотивация, институционален цинизъм и спад в доверието. Така забавата в законодателни промени бави животоспасяващите мерки, намалява адаптивността в системата, създава управленски и координационни дефицити, поставя под въпрос ефективността на цялата политика. 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.

Слабости пред работата с данни:

Ограничена аналитичност при изследване на ПТП; несъответствия и фрагментация на статистиката; ниска цифровизация

Не са налице достатъчно данни, които да позволят задълбочен анализ на причинно-следствените връзки и механизма на ПТП, видни от картата за регистрация на ПТП. 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 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 на МЗ и МВР имат разминаване между броя на загиналите и ранените при ПТП. Поради липсата на единна система за проследяване здравето 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; не е създадено специализирано и мултидисциплинарно звено за разследването на най-тежките ПТП, което да осигури аналитична презумпция и да установява определени модели, и причинно-следствени връзки при анализа на травматизма. Това е свързано със строги критерии, които не са налични към момента, както и с определени групи от пътни инциденти, без разследването да се ограничава до института на вината. 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.

Травматизмът пряко се свързва с лошото състояние на републиканските пътища:

Липса на интеграция между анализ и изпълнение - сериозна пречка за реализирането на стратегическите цели за пътна безопасност

Наблюдава се увеличение на загиналите по автомагистралите. По първокласната мрежа се запазва тенденцията за най-много загинали - 108. Данните, предоставени от АПИ, показват, че над 38% от настилките по републиканските пътища са в незадоволително или лошо състояние. Обобщените данни за наличните пътни знаци сочат, че близо една пета не отговарят на нормативните изисквания. Немалко участъци са с липсваща организация на движението - най-много липсващи знаци има на територията на области Пловдив, Пазарджик и Благоевград. Особено тревожен е въпросът за област Пловдив, където за близо половината пътна мрежа има такава липса. 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, близо 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. 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 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 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. Така 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 места пътна
безопасност е затруднена
поради липса на ресурси:

Системен недостиг
на средства за базови
дейности; порочна
зависимост от
бюджетните цикли;
повсеместна липса
на кадри

През 2024 г. от общините за пътна безопасност са разходвани 1 228 877 754 лв. - с 25% по-малко от прогнозната сума съгласно предвиденото в план-програмите (1 922 954 411 лв.), т. е. не са достигнали 700 милиона лв. за изначално планирани дейности.

Единствено Община Тутракан не е подала годишен доклад за БДП. В докладите на общини Симитли и Минерални бани липсва информация за извършени дейности по пътна и уличната инфраструктура. Община Челопеч не е извършила дейности по БДП поради подмяна на водопроводната мрежа в населеното място, а за Столична община информацията не е пълна поради липса на такава за повечето от районите.

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 6 общини ГПОД е изготвен преди 2019 г., т.е. не е актуален. План за устойчива градска мобилност имат едва 32 общини. По-голямата част нямат и не го планират.

Одити за пътна безопасност са извършвани само в 10 общини, а процедури за управление на пътна безопасност от всички видове - одити, целенасочени и периодични инспекции, са изпълнени само от Община Шумен. Повече от половината от общините не са извършвали никакви процедури.

Сключено споразумение с АПИ за дейности по републикански пътища, преминаващи през населени места, имат половината от общините. Липсата на такова споразумение при останалите общини показва проблеми в координацията между институциите при управлението на пътна безопасност в населените места.

Голяма част от общините срещат затруднение при планирането на дейности, преди да са приети общинските бюджети. Този планов процес е по-успешен при големите общини, които разполагат съответно и с повече средства.

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.

Без ресурс няма изпълнение. Политиката на национално ниво определя цели, но практическата ѝ реализация настъпва на местно - чрез изграждане, поддържане и превенция. 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, доколкото имат обективна възможност.

Общественото доверие
към добрата грижа
от страна на държавата
ерозира:

Несъответствието между заявени цели, обвързани с бюджетните възможности и реални резултати, видни в данните за пътнотранспортния травматизъм, поставя в контраст Стратегия 2021-2030 и нейните цели за безопасна среда и по-малко жертви със ситуацията на практика. Това създава обществено усещане за формализъм, а не за грижа и ефективност. Обществото счита, че обещанията са неизпълними, а сигурността зависи от случайни обстоятелства или география (дали живеят в богата или бедна община). За да бъде политиката успешна и мерките реално изпълними, е необходимо при планиране на разходите за тях, вкл. когато държавата делегира отговорности на общините, да бъдат съобразени с приоритетите за финансиране на публичния сектор, в рамките на общите бюджетни параметри за съответната година. Ежегодните доклади правят повторяеми препоръки, които не се реализират. Това обезценява експертността и засилва увереността, че „нищо не се променя, каквото и да се каже“. Недофинансиране, непоследователност, неравномерно прилагане и липса на реален напредък създават усещането, че БДП не е приоритет въпреки публичните заявки. Така многогодишното подценяване на институционални отговорности в областта добива все по-критични последствия. Те поставят неприемлива социална цена, възпират прилагането на системен и координиран подход към намаляване на ПТП и подкопават доверието в държавата.

Културата за БДП
е ниска, но притежава
голям потенциал:

В исторически план може да се твърди, че обществото оцелява, защото хората съумяват да задоволят своите биологични и психологически потребности. Нуждата от хармония и симбиоза с пътната система е една от тях. Културата винаги се отнася до знания, умения, нагласи, ценности и практики, които системно определят нашето поведение във и извън дома. Пречките пред това културата за БДП да е висока на индивидуално и колективно ниво са много, а тяхното съзнаване и адресиране е определящо. Те не са пречка специално пред безопасността на пътя, а пред нашия вътрешен мир и светоглед изобщо. Това са заучени погрешни вярвания и ефектите от тях: незнание (неглижиране); натискът на подражанието (сбъркани ролеви модели); стрес (когато човек не е на себе си). Всяко придвижване е невъзможно без участието на ума. Затова където участва той, там присъства и психологията. 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 нашите постъпки, често надделявайки над логиката. Тази ирационалност е пряко свързана с безопасността на движението по пътищата и изисква комбинация от мерки от областта на образованието, правоприлагането, технологиите и културните въздействия. 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. Способността да се разпознават и управляват емоциите е определяща за безопасното поведение на пътя. За тази цел е необходимо целенасочено въздействие чрез възпитание, образование и информираност през целия живот.

Ангажираност на хората в администрациите не идва само от повече информация, а от възможности за включване и разбиране на личната роля. Темата за БДП следва да бъде интегрирана вместо периферна, опростена, а не бюрократизирана, създаваща смисъл, а не просто изискване.

ДАБДП подготви анонимен Въпросник за изследване на културата на безопасността на движение по пътищата в публичната администрация. Целта е да се съберат мнения и нагласи за по-доброто разбиране на проблемите на БДП и за разработването на по-ефективни политики. Отговори са получени от 7 510 респондента от: министерства - 27.4%; агенции - 40.61%; областни администрации - 4.83%; общини - 16.6% ; общински/държавни предприятия - 2.7%; други - 7.94%. Преобладаващ дял от респондентите - 84%, са на експертна/техническа позиция. 81.3% от всички отговорили не се занимават с БДП като част от служебните им задължения. 58.4% от анкетираните са отговорили, че шофират активно (52.3% посочват, че основно участват в движението като водачи).

78.4% от респондентите твърдят, че винаги поставят обезопасителен колан. От тези, които шофират, 0.29% признават, че винаги превишават скоростта в населено място, а 35% - никога не го правят. Според анкетираните най-сериозните фактори за ПТП са превишената скорост (85.3%), употребата на алкохол (76.2%), неправилни маневри (69%) и лошо състояние на инфраструктурата (60.4%). Останалите се дължат на отнемане на предимство, разсейване и неизправност на автомобила. 81.35% заявяват, че в тяхното обкръжение хората спазват правилата - въпреки това близо 77% посочват, че рисковото поведение е често срещано, т.е. проблемът е в другите.

Близо 70% заявяват, че често се замислят за поведението си на пътя, но въпреки това близо 30% от тях са склонни да нарушават ограниченията на скоростта когато бързат, а около 23% от тези, които се замислят за поведението си (70%) смятат, че превишаването на скоростта с 10-15 км/ч не е сериозен проблем. Също така над 94% смятат, че спазването на правилата е ключово за безопасността, но 25% от тях са склонни да превишат скоростта, когато бързат и 23% не смятат, че превишаването с 10-15 км/ч е проблем. От 85%, които са заявили, че един от основните проблеми за безопасността е скоростта - 25% са склонни да я превишат, ако бързат и 20% не смятат, че превишаването с 10-15% е проблем. От 34% анкетираните, които заявяват, че в населено място не превишават скоростта, 17% смятат, че 10-15 км/ч надвишаване не е проблем, а 10% - че при бързане превишават. Отново се открива склонността за валидиране на собствените избори и осъждане на чуждите.

Около 58% възприемат безопасността като приоритет, но има и значителен дял (35%) с неутрални или отрицателни мнения. Обученията по БДП са слабо застъпени или неосъзнати. Когато се провеждат, се оценяват предимно положително. Необходима е по-добра комуникация на Стратегия 2021-2030 (60% не са запознати с нея). Повечето не виждат връзка между своите задължения и Стратегията, което показва липса на интеграция в организационните цели. Все пак 40% заявяват, че са запознати със Стратегията, но от тях 55% смятат, че работата им не е свързана с БДП, т.е. няма осъзнатост, че всеки има принос. В общините и областните администрации повече хора познават Стратегията (съответно 47% и 54%) - показател, че интензивната работата с местните и регионалните власти дава видим резултат.

A nighttime street scene with a pedestrian crossing. A person is walking across the street, silhouetted against the bright headlights of a car. Other cars are visible in the background, and a large truck is on the left. The scene is illuminated by streetlights and car headlights, creating a hazy, atmospheric effect. A sign on the right indicates a 'STANDING STOP' and a 'ONE WAY' street.

4 Препоръки

Предвид очевидните опасности за живота и здравето БДП следва да получава в нужната степен необходимите ресурси за силна, последователна и системна превенция на установените рискове. Последните са посочени, разгледани и систематизирани в годишните доклади за състоянието на БДП и изпълнението на Стратегия 2021-2030. По тях ведомствата, в рамките на компетенции си, въз основа на отчетените тенденции, направените констатации и изводи, и дадените препоръки, следва да предприемат действия за отчитане в дейността си.

Разработената от правителството и одобрена от Министерския съвет в отговор на пътнотранспортния травматизъм Работна програма към Оперативния план за действие по БДП за 2025 г. допълнително поставя ангажименти и отговорности от страна на задължените администрации по плана, за да се осигурят спешни действия, оптимален синхрон и синергия в работата. Работната програма представя в синтезиран вид мерки като обвързва всяка от тях с необходимите действия и указва срок в рамките на 2025 г.

Работната програма притежава потенциал за въздействие и чрез нейното изпълнение, ведно с предвижданията на Тригодишен план по БДП 2021-2026 г., следва да се осигури:

- безусловна политическата воля, институционална ангажираност и административна мобилизация във ведомствата, които да съответстват на мащаба, тежестта и неотложността на БДП като сериозна криза в общественото здраве и развитие. Потенциалът за въздействие многостранно и от всички източници, които разполагат с правомощията и възможностите да го повлияят, следва да се използва максимално пълноценно;
- финансова гаранция за Стратегията 2021-2030 чрез устойчив механизъм за бюджетиране и програмно финансиране на мерки по БДП, съобразени с общата финансова стратегия, приоритети и възможности за финансиране на публичния сектор;
- ускоряване на планираните законодателни промени;
- гарантиране на централизирана и съвременна информационна система за ПТП и БДП, включваща различните типове данни за аналитичното им управление;
- приоритизиране на безопасността в управлението на републиканските пътища със съответните структурни реорганизации за създаване на вътрешен капацитет, визия, план и ресурсна ефективност за обезопасяване на пътната инфраструктура на база оценка на нуждите и анализ на риска от настъпване на ПТП;
- инвестиции в местен капацитет - предоставяне на финансова подкрепа на общините за управление на пътната безопасност по места;
- общонационални усилия за повишаване на културата по БДП чрез семейно възпитание, себепознание и регулация, образователна политика в училища и детски градини, кампании във всички институции и медийно присъствие.

При изпълнение на плановете и програмните документи по БДП, консенсусно разработени и подготвени от отговорните администрации, и подкрепени с политическите приоритети на правителството, през 2025 г. и след това всички усилия на обществото следва да са обединени около концепцията за интегриране, развитие и утвърждаване на нова култура за БДП в различните аспекти и форми:

нормотворчество	бързо адаптиране на законодателната рамка към съвременната реалност, нужди и добри практики в регулиране на обществените отношения.
контролна дейност	засилване на превенцията на база анализ, използване на интелигентни системи и автоматизирани методи, прозрачност и ефективност в контрола като инструмент за доверие.
възпитание	БДП във фокуса на семейството и средата като предавана между поколенията ценност.
образование	БДП като практически-ориентирани знание, умение и нагласа в системата на образованието при единен висок стандарт; проверка за обратна връзка по отношение на ефекта.
обучение	БДП като учене през целия живот, в т.ч. надграждащо и продължаващо обучение, за пълнолетните лица в подкрепа на осъзнато, отговорно и етично гражданско поведение;
социална отговорност	БДП като форма на лична и корпоративна социална отговорност във всички публични и частни организации в защита на човешкото благосъстояние.
инфраструктура	осигуряване на подхода „безопасна система“ и пътната безопасност във всички дейности по проектиране, планиране, строителство/строителен надзор и поддържане на активите.
автомобилен парк	държавна политика за обновяване, ефективен контрол и безопасност на автомобилите в защита на човека.
медицинска помощ	непрекъснато подобряване на услугата с адресиране на БДП като здравен проблем, вкл. време за реакция на спешни екипи, превенция (вкл. неонатална и педиатрична) диагностициране, лечение, физическа и психическа рехабилитация.
публичност и информираност	повсеместни кампании за нова култура по БДП, подкрепена от институции, академични среди, граждански организации, бизнес и медии.



