

НАРЪЧНИК

за управление
на дейностите
по безопасност
на движението
по пътищата
за **ОКБДП**

април 2022 г.



ДАБДП

СЪДЪРЖАНИЕ

Съкращения

- 1 **Въведение:** понятие за БДП
- 2 **Политика по БДП:** между два планови периода
- 3 **Рамка:** визия и цели
- 4 **Устойчива градска мобилност:** същност
- 5 **ОКБДП:** функции и отговорности
- 6 **Дейност на ОКБДП:** правила за работа
- 7 **Планиране на дейности за БДП:** годишни план-програми
- 8 **Отчитане на дейности за БДП:** годишни доклади
- 9 **Реакция при ПТП:** спасителна система
- 10 **Публичност:** обхват и съдържание
- 11 **Кампании:** мерки за превенция

СЪКРАЩЕНИЯ

БДП	Безопасност на движението по пътищата
БЧК	Български Червен кръст
ДАБДП	Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“
ЕК	Европейска комисия
ЕС	Европейски съюз
ЗДвП	Закон за движението по пътищата
ЗП	Закон за пътищата
ИААА	Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“
МВР	Министерство на вътрешните работи
МС	Министерски съвет
МПС	Моторно превозно средство
ОДМВР	Областна дирекция на МВР
ОКБДП	Областна комисия по безопасност на движението по пътищата
ООН	Организация на обединените нации
ОПУ	Областно пътно управление
ППС	Пътно превозно средство
ПТП	Пътнотранспортно произшествие
РЗИ	Регионална здравна инспекция
СЗО	Световна здравна организация
ЦСМП	Център за спешна медицинска помощ



1

ВЪВЕДЕНИЕ: ПОНЯТИЕ ЗА БДП

23 СЕКУНДИ

По данни на СЗО това е времето, за което някъде по света губим един човешки живот вследствие от настъпило ПТП.

В световен мащаб при пътни инциденти всяка година загиват около 1.35 милиона души.

Тези произшествия са причина номер едно за смъртност сред деца и младежи.

Годишно при ПТП загиват около 393 хил. водачи на превозни средства и пътници, над 379 хил. мотоциклетисти и над 311 хил. пешеходци. Други над 50 милиона души са ранени.

Развиващите се икономики отчитат по-високи нива на наранявания по пътищата, като 93% от смъртните случаи са в страни с ниски и средни доходи.

В допълнение към човешката трагедия, причинена от последствията от ПТП, инцидентите носят непосилна икономическа тежест за жертвите и техните семейства, както и за националните икономики, като причиняват загуби в размер на около 3% от годишния им брутен вътрешен продукт.

Въпреки усилията в цял свят, травматизмът на пътя в глобален мащаб продължава да расте. Редица държави отбелязват успех в намаляването на загиналите, но напредъкът варира значително. Европа е начело в класацията за най-безопасни пътища. Африка е на последно място. Над 90% от фаталните случаи са в държави с ниски и средни доходи.

В продължение на много години пътните инциденти са признати от ООН като сериозно предизвикателство пред постигане целите за благополучие и устойчиво развитие на населението.

Повече от пет десетилетия след първата резолюция на СЗО WNA19.36/1966, с която организацията приема изследването на БДП за свой приоритет, загубата на човешки живот и здраве на пътя остава един от най-сериозните глобални здравни проблеми.

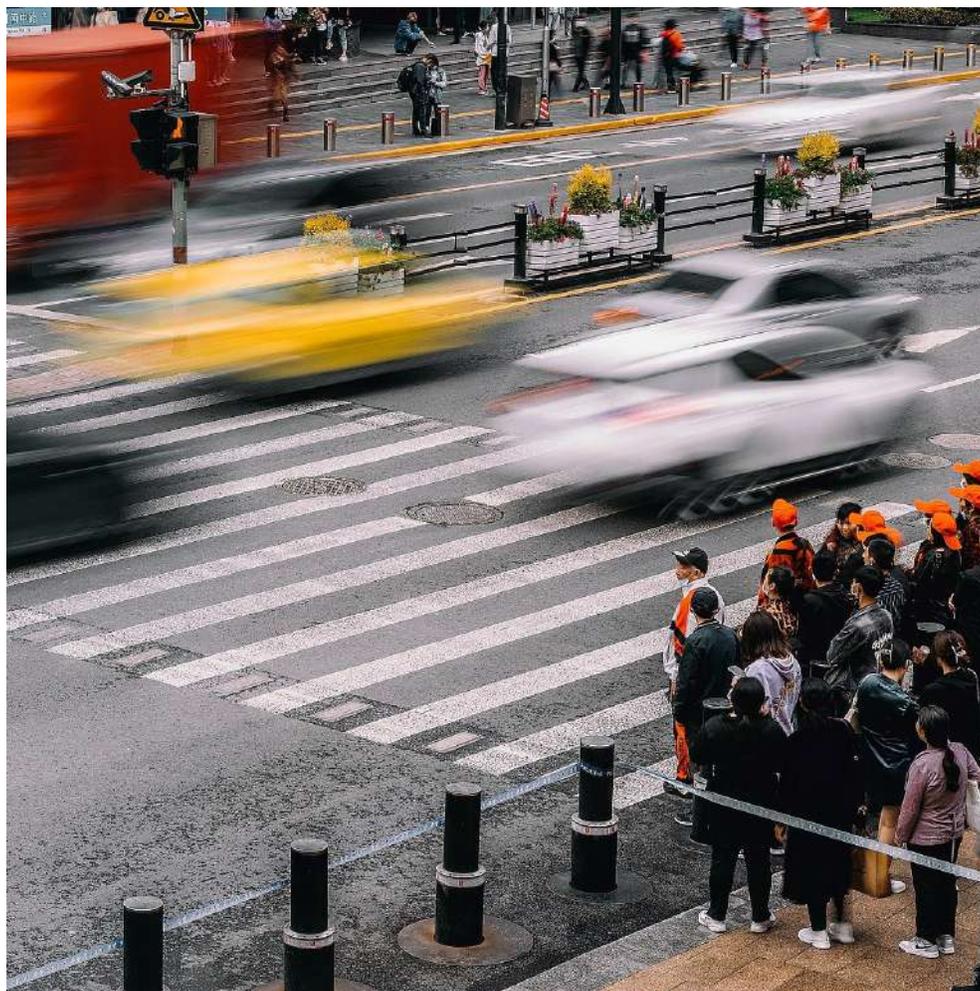


СВЕТЪТ В ДВИЖЕНИЕ

Мобилността оказва голямо влияние върху ежедневието. Чрез нея се определя как взаимодействат хората, икономиките, общностите и страните. На европейско ниво в транспортния сектор работят над 11 милиона души, което представлява 5% от общата заетост. Автомобилният транспорт заема почти половината от товарната дейност. Около 13% от всички разходи на домакинствата се разпределят за някакъв вид превоз. За периода 2010-2050 г. се очаква на ниво ЕС пътническият транспорт да нарасне с близо 42%, а товарният - с 60%.

Днес този сектор претърпява дълбоки трансформации - технологични, икономически и социални. От съществено значение е не само оползотворяването на потенциала на тези промени, но и противодействието на съпътстващите рискове. С нарастването на интензивността на придвижване вследствие на динамиката на ежедневието се увеличава и взаимодействието между хората и пътната система. Откроява се явлението пътнотранспортен травматизъм, свързано с огромни социално-икономически последици, които Световната здравна организация нарича „епидемия“.

Безопасната мобилност е индикатор за развитието на обществото. В силна зависимост от нея са не само средната продължителност и качеството на живот, но и транспортът, околната среда, образованието, здравеопазването, социалното дело и благосъстоянието. Последствията от пътнотранспортни произшествия ежегодно водят до намаляване на световния брутен вътрешен продукт в колосални размери.



ВИЗИЯ НУЛА

Концепцията „Визия Нула“ за нула загинали вследствие на ПТП се заражда в Швеция. Начало дават група експерти от Шведската пътна администрация, които представят идеите си през 1995 г. и срещат скептицизъм. Впоследствие концепцията придобива все повече популярност, а година по-късно Министерството на комуникациите поставя пътната безопасност сред своите приоритети.

Благодарение на институционалната подкрепа и сътрудничеството между всички заинтересовани страни в Швеция „Визия Нула“ се налага като държавна политика. Днес редица мерки по инициативата се прилагат и в други части на света.

Концепцията подчертава факта, че ПТП не могат да бъдат избегнати поради човешката склонност към грешки и рисково поведение, но поддържа тезата, че пътнотранспортната система следва да се разглежда в цялост, където компонентите пътища, превозни средства и участници в движението взаимодействат така, че настъпил инцидент да не води до загуба на живот или тежко нараняване.



СВЕТОВЕН ЗДРАВЕН ПРОБЛЕМ

През последните десетилетия усилията за предотвратяване на наранявания и смърт по пътищата придобиха ново измерение в общите платформи за международно развитие. Темата за БДП беше поставена във фокуса на всички дискусии, посветени на глобалното обществено здраве, от страна на ООН, СЗО, ЕС и отделните държави.

Установено е, че пътнотранспортният травматизъм е една от водещите причини за смъртност и придобива все по-голяма тежест на фона на други заболявания.

2004 г.:

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

Очаквано за 2030 г.:

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

През последното десетилетие този проблем придоби много по-широки измерения. На първата Глобална министерска конференция по пътна безопасност, организирана от правителството на Руската федерация през ноември 2009 г., периодът 2011-2020 г. беше обявен за десетилетие на действие за БДП, като бяха взети предвид констатациите на СЗО и Световната банка, според които ПТП са сред най-острите проблеми на общественото здравеопазване. Подготвеният от СЗО Глобален план за периода 2011-2020 г. целеше да насочи усилията на всички нива за намаляване на смъртните случаи по пътищата, като спаси 5 милиона живота, предотврати 50 милиона тежки наранявания и спести на глобалната икономика разходването на 5 трилиона щатски долара.

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

НОВА ЦЕЛ КЪМ 2030 Г.: 50% ПО-МАЛКО ЗАГИНАЛИ И ТЕЖКО РАНЕНИ

През 2019 г. ЕК обяви нова цел за намаляване наполовина на смъртните случаи и тежките наранявания по пътищата до 2030 г. в сравнение с 2019 г. За изпълнение на тази общоевропейска цел националната политика на Република България в областта на БДП изисква ангажирането на все по-голям обществен ресурс за ефективно противодействие на пътния травматизъм.

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



10 ФАКТА ЗА БДП

Пешеходците, велосипедистите и водачите на моторизирани дву- и триколесни превозни средства и техните пътници са най-уязвими участници в движението и представляват половината от всички смъртни случаи по пътищата в света. Ето защо тяхната защита изисква специално внимание, анализ и въздействие.

С увеличаване на средната скорост нарастват рискът от пътен инцидент и тежестта на последствията от него. Пешеходецът, ударен от автомобил, който се движи със скорост 65 км/ч, е изложен на над 4 пъти по-голям риск от смърт, отколкото ако скоростта е 50 км/ч. За всеки 1% увеличение на средната скорост рискът от фатална катастрофа се увеличава с 4%.

Управлението на МПС с концентрация на алкохол в кръвта значително увеличават риска от инцидент.

Носенето на предпазна каска може да намали риска от смърт с 42%, а от тежки наранявания със 70%.

Поставянето на обезопасителен колан намалява риска от наранявания и смъртни случаи сред пътниците на предните седалки с 45-50% и сред пътниците на задните седалки с 25-75%.

Използването на телефон по време на управление на МПС увеличава риска от пътен инцидент 4 пъти, като изпращането на текстови съобщения - около 23 пъти. Докато ползва телефон, времето за реакция на водача е 50% по-дълго, отколкото ако концентрацията му не е нарушена.

Детските обезопасителни системи намаляват риска от смърт с поне 60%, особено за деца под 4 години. За деца на възраст 8-12 години седалките могат да намалят риска от нараняване с 19% в сравнение с използването само на обезопасителен колан.

Животът може да бъде спасен с навременна грижа на място, бързо транспортиране до медицинско заведение и последващ достъп до подходяща рехабилитация. Свидетелите на ПТП могат да помогнат за спасяването на човешки животи, като: подадат сигнал на единния номер за спешни повиквания 112 за активиране системата за спешна помощ; окажат първа помощ до пристигане на професионалните екипи.

Системите за активна и пасивна безопасност на превозните средства играят решаваща роля както за предотвратяване на пътни инциденти, така и за намаляване на тежките наранявания.

Пътищата трябва да функционират с оглед безопасността на всички участници в движението. Това означава да се осигурят подходящи съоръжения за пешеходци, велосипедисти и мотоциклетисти.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЗА БДП

Законодателството определя, че **безопасност на движението по пътищата** е състояние на системата човек - превозно средство - път - среда, при което може да бъде предотвратено възникването на пътнотранспортни произшествия и да бъдат ограничени последиците от вече настъпили пътни инциденти. За постигането му се въздейства чрез всеобхватен, превантивен и последователен подход за създаване на условия за защита на живота и здравето на човека, като се прилага съвкупност от мерки, насочени като минимум към: развитие на щадяща пътна инфраструктура; формиране на отговорно поведение на участниците в движението; техническа изправност и безопасност на превозните средства; осъществяване на ефективен контрол и превенция на нарушенията; адекватни и своевременно последващи действия от страна на съставните части на единната спасителна система.

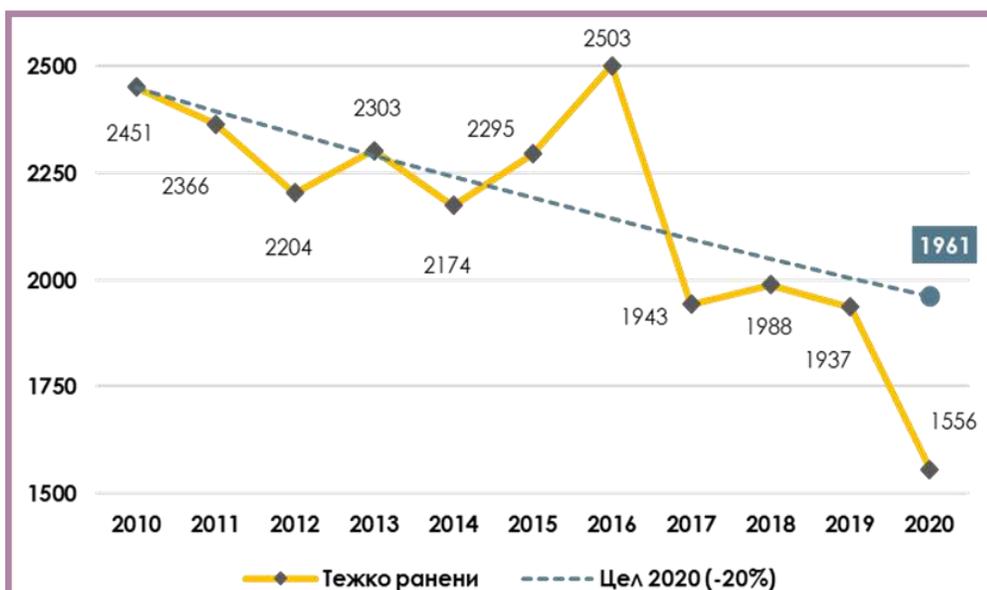
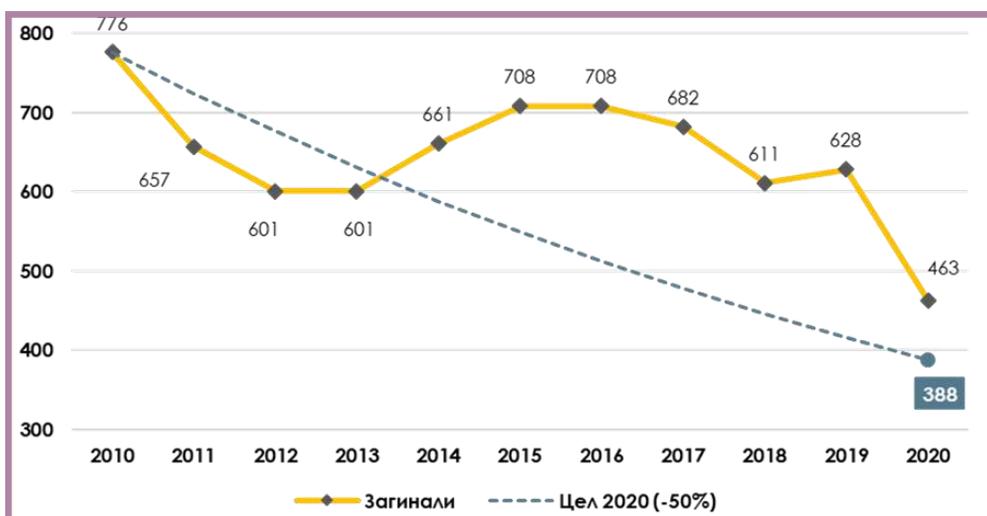


Основни тенденции

По данни на ЕК през 2020 г. над 18 800 човека са загубили живота си в пътни инциденти, което в сравнение с 2019 г. е със 17% по-малко. Като основна причина се отчита намалената интензивност на движението поради въведените противоепидемични мерки, свързани с Ковид – 19.

Въпреки намалението през 2020 г. ЕС не успя да изпълни целта за 50% спад на загиналите в сравнение с 2010 г. - средната стойност на спада за десетилетието е 36%.

Броят на пътнотранспортните произшествия в България за 2020 г. спрямо 2019 г. е намалял с 15%, на загиналите с 26%, а на тежко ранените с 20%. Средният брой ПТП с пострадали в периода 2011 - 2020 г. е 6 804. През изминалото десетилетие България постигна целта, поставена от ЕК, за намаляване броя на тежко ранените с 20% в сравнение с базовата 2010 г., като в страната се установи трайна тенденция на спад. За десетгодишния период техният брой намаля с 36% и достигна 1 556. Въпреки пандемията, целта за намаляване броя на загиналите на пътя към 2020 г. наполовина спрямо 2010 г. не беше постигната. За десетгодишния период броят на загиналите в България е намалял с малко над 40%.





2

**БДП: МЕЖДУ
ДВАТА ПЛАНОВИ ПЕРИОДА**

2011-2019

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

За периода 2011-2019 г. от изпълнението на Стратегия 2011-2020 г. бяха положени сериозни усилия в посока утвърждаване на тази приоритетна политика.

Анализът на състоянието на БДП по отношение на отделните елементи показва както постигнати положителни резултати, така и дефицити, изискващи последващи мерки, за да се защити еднозначно декларираният политически ангажимент.

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

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

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

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

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

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

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

Със създаването на ДАБДП през 2019 г. това наложи цялостно преосмисляне на политиката за въздействие върху БДП, така че тя да се разгърне като нова концепция.

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

Приет с Решение № 776 от 19.12.2019 г. на МС документът послужи като основа за новия планов период на националната рамка за БДП, представяйки:

- анализ на стратегическите политики;
- статистика и тенденции;
- влияещи фактори.

2020

Приоритетно, управлението на БДП изисква регулационна рамка – законодателна и институционална, която осигурява трайно уреждане на обществените отношения, координация, плановост, отчетност, сътрудничество, ресурсна обезпеченост, конкретни цели, измерими показатели за ефективност и не на последно място - стриктна система за наблюдение и оценка.

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

Ето защо към доклада за състоянието на БДП към 2019 г., макар за последната година от планов период 2011-2020 г., бе разработен и приет първият План за действие за 2020 г., който включи комплекс от мерки в направленията: регулационна рамка; поведение на участниците в движението по пътищата; контролна дейност; пътна инфраструктура; автомобилен парк; и спасителна реакция.

Документът предвиди 137 конкретни мерки за подобряване на БДП през 2020 г., очаквани резултати и отговорни институции. Планът отрази разбирането, че въздействието върху определящите БДП елементи не би могло да бъде ефективно, ако към тях се подхожда фрагментарно. По тази причина мерките обхванаха всички системни фактори с отношение към безопасността.

Предвид това, че през 2019 г. ЕК обяви нова цел за намаляване наполовина на смъртните случаи и тежките наранявания по пътищата до 2030 г. за изпълнение на тази нова общеевропейска цел националната политика на Република България в областта на БДП изисква ангажирането на все по-голям обществен ресурс за ефективно противодействие на пътния травматизъм.

В този контекст през 2020 г. целенасочените усилия на държавата бяха обединени за подготовката на новата стратегическа рамка на политиката по БДП за десетилетието 2021-2030 г.

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

Документите бяха разработени от ДАБДП в сътрудничество с МВР, МРРБ/АПИ, МТИТС/ИААА, МОН, МЗ и други партньори в ДОККПБДП и консултирани с областните управители, ОКБДП, общините и ССНАО към председателя на ДАБДП.

Процесът на разработване и приемане на Стратегията и Плана за действие беше продължителен, сложен и многоаспектен.

В него взеха участие голям брой представители на институции и организации, което допринесе за консенсусния характер на стратегическата и планова рамка, подготвена в условията на партньорски дебат.

Документите се основават на разбирането, че влиянието на всички фактори за настъпване на ПТП е комплексно и се подлага на системен анализ, както и че въздействието на тези фактори в голяма част може да бъде управлявано с всички възможни инструменти на съвременната правова държава.

2021-2030

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

Пътят към тази визия изисква значителни усилия за обезпечаване на толерантни към човешките грешки пътища, ефективна регулация и контрол, технически изправни и безопасни автомобили, жизнеутвърждаващи поведенчески модели и установен ред за спасителна реакция. Въпреки че спазването на правилата и безопасното поведение на пътя следва да се насърчават, фокусът не може и не бива да бъде ограничен само до човешкия фактор. Целта е да се сведе до минимум броя на произшествията, както и да се гарантира, че вече настъпили пътни инциденти няма да водят до тежко нараняване или загуба на живот.

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

България изразява ангажимент в дългосрочен план (2050 г.) да работи за постигане на „Визия нула“ загинали и тежко ранени в резултат от пътни инциденти, а до 2030 г. техният брой да бъде намален наполовина чрез изпълнение на 25 цели за безопасна универсална мобилност, която: интегрира жизненоважни знания и умения за опазване живота и здравето на човека; не създава предпоставки за рискови ситуации, породени от средата; компенсират човешките грешки, намалява тежестта им и смекчава последиците; не натоварва околната среда и я съхранява за идните поколения; гарантира правото на свободно придвижване за всеки член на обществото; осигурява достъп до работното място, дома и обществените услуги; прави мобилното население културно и социално динамично; стимулира икономическото развитие и увеличава благосъстоянието; ангажира отговорността и обединява ресурсите на обществото.

Визията предполага нов и цялостен подход към разбиране и интерпретиране на темата за БДП. Всяка мярка за въздействие е планирана да се прилага в условията на конструктивен обществен дебат, за да е осъзната, припозната и осъществима в контекста на държавния апарат, академичното познание, изследователската и приложната наука, неправителствената дейност, училището, работното място и семейството.

Пълното премахване на вероятността от настъпване на ПТП е отвъд възможностите на индивида, обществото, институциите и държавите. Всяка цел в тази крайна посока е нереалистична. Инцидентите настъпват в резултат на сложна поредица от събития и комбинация от обстоятелства, сред които попада и човешката грешка - елемент, който не може да бъде изцяло елиминиран.

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



3

РАМКА: ВИЗИЯ И ЦЕЛИ

УНИВЕРСАЛНА БЕЗОПАСНА МОБИЛНОСТ:

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

Не създава предпоставки за рискови ситуации, породени от средата.

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

Не натоварва околната среда и я съхранява за идните поколения.

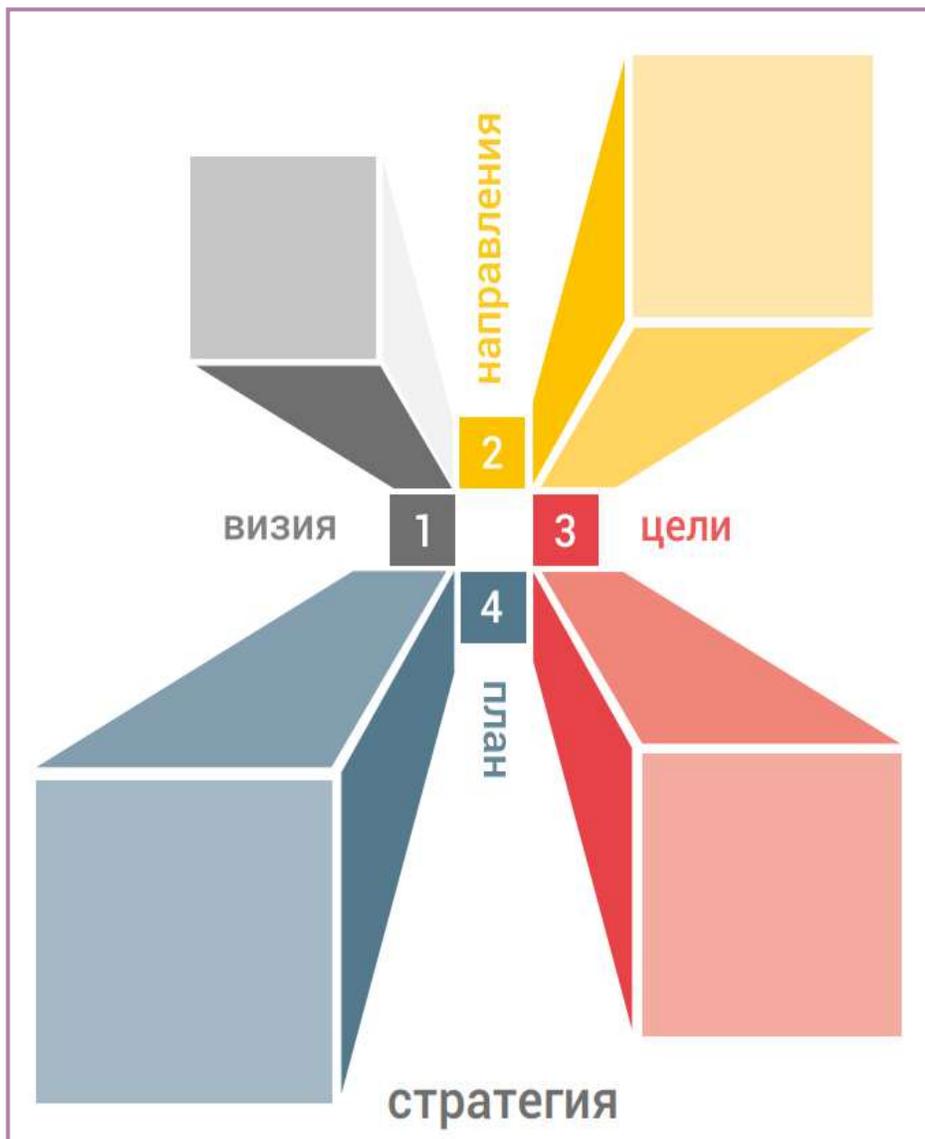
Гарантира правото на свободно придвижване за всеки член на обществото.

Осигурява достъп до работното място, дома и обществените услуги.

Прави мобилното население културно и социално динамично.

Стимулира икономическото развитие и увеличава благосъстоянието.

Ангажира отговорността и обединява ресурсите на обществото.



6 ТЕМАТИЧНИ НАПРАВЛЕНИЯ

УПРАВЛЕНИЕ, ОСНОВАНО НА ИНТЕГРИТЕТ

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

СОЦИАЛНО ОТГОВОРНО ПОВЕДЕНИЕ

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

КОНТРОЛ: ЕФЕКТИВЕН И ПРЕВАНТИВЕН

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

ЩАДЯЩА ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА

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

ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА В ЗАЩИТА НА ЧОВЕКА

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

СПАСИТЕЛНА ВЕРИГА ЗА ОПАЗВАНЕ НА ЖИВОТА

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

25 СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ

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

Усъвършенстване на националното законодателство в областта на БДП

Подобряване на координацията и задълбочаване на взаимодействието между институциите

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

Гарантиране на партньорство и прозрачност в политиката по БДП чрез сътрудничество

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

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

Превенция на рисковете за здравето и живота на децата при взаимодействието им с пътната система

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

Развитие на социално отговорна организационна култура за БДП

Подготовка на образовани, обучени и информирани водачи, притежаващи квалификация

Повишаване на обществената чувствителност към темата за БДП

Подобряване на материално-техническото и ресурсно обезпечаване на МВР за спазване правилата за движението по пътищата и провеждане на спасителна дейност

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Повишаване безопасността на транспорта, превозващ пътници и опасни товари

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

Подобрена комуникация между съставните части на единна спасителна система

Усъвършенстване на организацията за реакция на екипите в единната спасителна система

ПОДХОД БЕЗОПАСНА СИСТЕМА

Подходът „Безопасна система“ е единственият начин да се постигне визията за нула жертви на пътя и тежки наранявания, като изисква пътната система да бъде проектирана, изпълнявана и поддържана така, че да очаква и отчита евентуалните човешки грешки. Основната стратегия на подхода е да се гарантира, че в случай на пътен инцидент, енергията на удара остава под критичния праг, който води до загуба на живот или сериозна травма на тялото.

България изразява ангажимент в по-дългосрочен план (2050 г.) да работи към нулева смъртност в резултат от пътни инциденти. Пътят към тази визия изисква значителни усилия за обезпечаване на толерантни към човешките грешки пътища, ефективна регулация и контрол, технически изправни автомобили, жизнеутвърждаващи поведенчески модели и установен ред за спасителна реакция.

Важно е да се отбележи, че политиката по безопасност на движението по пътищата има подчертан хоризонтален характер, като засяга множество области от обществени отношения. От тази гледна точка следва да се вземе предвид връзката, която държавната политика по БДП има с други държавни политики, а именно: сигурност и вътрешен ред, транспорт, регионално развитие и строителство, промишленост, здравеопазване, туризъм, заетост, образование и наука, електронно управление, селско и горско стопанство.





4

**УСТОЙЧИВА ГРАДСКА
МОБИЛНОСТ: СЪЩНОСТ**

ТРАФИКЪТ В ГРАДОВЕТЕ

1/ Поради задръствания по време на придвижване и други ограничения на свързаността достъпът до стоки и услуги се влошава. Интензивният трафик възпрепятства икономическия подем и социалното включване, тъй като струва близо 100 милиарда евро на европейските данъкоплатци.

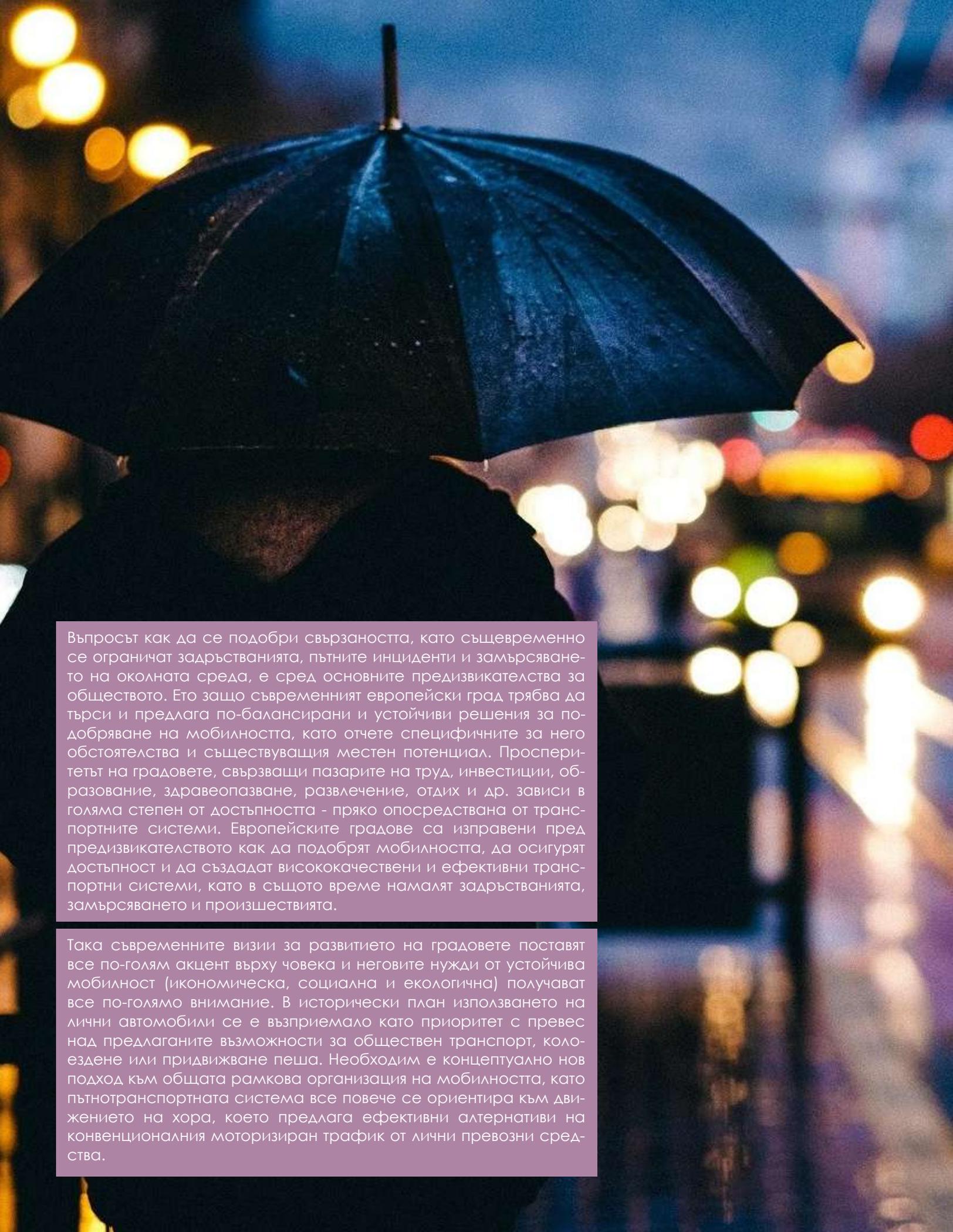
2/ Пътнотранспортните произшествия носят непосилна икономическа тежест за пострадалите, за техните семейства и за националните икономики и представляват около 3% от годишния брутен вътрешен продукт. През изминалото десетилетие България постигна напредък в усилията за ограничаване на пътния травматизъм, но целта за намаляване броя на загиналите на пътя към 2020 г. наполовина спрямо 2010 г. не беше постигната. За десетгодишния период броят на загиналите намаля с малко над 40% и достигна 463. Предвид площта и броя на населението в страната нивото на травматизма остава неприемливо високо.

3/ Замърсяването на околната среда от автомобилния транспорт добива все по-тревожни размери. Според данните на Световната здравна организация България страда от хронично опасни за населението нива на фини прахови частици. Качеството на въздуха е важен елемент за осигуряване на устойчиво развитие на градовете. Съществен дял от генерирания в жизнената среда шум се дължи на пътния трафик.

4/ Ръстът в използването на частни автомобили, съпътстващ разрастването на градовете и увеличените пътувания до работното място, поставя изявен дисбаланс, тъй като развитието на обществения транспорт в много случаи не протича със същата интензивност. Традиционно пътната инфраструктура в градовете се фокусира главно върху моторизирания транспорт - често за сметка на безопасността на уязвимите участници в движението. Успокояването на движението като важно направление в общите усилия за устойчива градска мобилност все още е нова за общините тема, а тя е определяща за намаляване на неблагоприятните ефекти от моторизирания трафик. Мерките, насочени към контрол на скоростта, са спорадични, без да произтичат от концептуални политики за планиране на пътища, паркиране на превозни средства и насърчаване на алтернативни видове транспорт. В резултат на това пешеходците и велосипедистите като най-уязвими участници в движението споделят пътя с автомобили в условията на непрекъснат риск.

Тези проблеми в своята съвкупност генерират не само големи разходи, но прогресивно намаляват качеството на живот и влияят отрицателно на общото благосъстояние.

Ето защо през месец декември на 2020 г. Европейската комисия прие Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност и План за действие, поставящи фокус върху фундаменталната трансформация на транспортния сектор в посока неговата екологична устойчивост и безопасност.



Въпросът как да се подобри свързаността, като същевременно се ограничат задръстванията, пътните инциденти и замърсяването на околната среда, е сред основните предизвикателства за обществото. Ето защо съвременният европейски град трябва да търси и предлага по-балансиран и устойчиви решения за подобряване на мобилността, като отчете специфичните за него обстоятелства и съществуващия местен потенциал. Просперитетът на градовете, свързващи пазарите на труд, инвестиции, образование, здравеопазване, развлечения, отдих и др. зависи в голяма степен от достъпността - пряко опосредствана от транспортните системи. Европейските градове са изправени пред предизвикателството как да подобрят мобилността, да осигурят достъпност и да създадат висококачествени и ефективни транспортни системи, като в същото време намалят задръстванията, замърсяването и произшествията.

Така съвременните визии за развитието на градовете поставят все по-голям акцент върху човека и неговите нужди от устойчива мобилност (икономическа, социална и екологична) получават все по-голямо внимание. В исторически план използването на лични автомобили се е възприемало като приоритет с превес над предлаганите възможности за обществен транспорт, коледене или придвижване пеша. Необходим е концептуално нов подход към общата рамкова организация на мобилността, като пътнотранспортната система все повече се ориентира към движението на хора, което предлага ефективни алтернативи на конвенционалния моторизиран трафик от лични превозни средства.

ВИЗИЯ ЗА ЦЯЛОСТНО ВЪЗДЕЙСТВИЕ

Целенасоченото планиране и проектиране на пешеходна, велосипедна и транспортна (в т.ч. за обществен превоз) инфраструктура са предпоставки за безопасността като приоритетен елемент на комуникационно-транспортните системи. Този процес в голяма степен взима под внимание нуждите от ефективна мобилност на хората днес и утре, като се създаде по-добро качество на живот в градовете и техните околности, в т.ч. достъп до работни места и услуги; подобряване на безопасността; намаляване на замърсяванията, парниковия ефект и консумацията на енергия; подобряване качеството на транспортиране на хора и стоки; повишаване цялостното качество на градската среда. Инвестициите в алтернативен на частните автомобили транспорт в посока комфорт, ефективност, безопасност и комуникативност са неразделна част от цялостните усилия за развитие на съвременното градоустройство.

Изграждането на зони с ограничение на скоростта на движение до 30 км/ч е ефективна мярка за намаляване на ПТП с тежки последствия в населените места. Тези зони се въвеждат в райони с интензивно пешеходно движение, където не е възможно да се ограничат напълно автомобилите. Целта е чрез комбинация от инфраструктурни мерки и правила да се намали скоростта и да се защитят най-уязвимите участници.

Мотивите за въвеждането им е, че улиците в зоната са обществено пространство, което следва да помогне за постигането на баланс между пешеходното/вело придвижване и основната функция на пътищата. Улиците в тези зони се ползват с предимство от хора, които живеят, работят, играят и учат в района, а не просто се пресичат от тях, когато трябва да стигнат някъде другаде. Целта е да се намали скоростта на придвижване на автомобилите, да се осигури пропускливост като същевременно се подобри безопасността. Пътищата и улиците в тези зони съществено се различават от останалите в населените места: в зоните се влиза и излиза през ясно означен вход и изход; в зоната важи общото ограничение за скорост на движение от 30 км/ч; пътищата и прилежащите територии в зоните се проектират по такъв начин, че съдействат за намаляване на скоростта на движение в нея; в зоната се отделя значителна територия за движението на пешеходци и велосипедисти; в зоната не се поставят пътни знаци за предимство – то се определя по правилото на дясностоящия участник в движението; използват се различен тип покрития на пътя, за да се открояват местата за движение на различните участници в движението.

Към настоящия момент този вид зона е въведена в населените места на по-голямата част от страните в ЕС. В Германия се въвежда през 1980 г., в Швейцария – 1989 г., във Франция – 1990 г., във Великобритания – 1992 г., в Италия – 1996 г. Първият европейски град, въвел общоградско ограничение от 30 км/ч по всички пътища в града (с изключение на най-големия път), е Грац, Австрия, през 1992 г. Днес в Германия има изградени над 17 000 км зони „30 км/ч“. В Холандия са обхванати над 30 000 км от уличната мрежа в населените места, което представлява повече от половината. Общинският съвет на гр. Портсмут, Великобритания, е въвел „зона 30 км/ч“ на 410 км от уличната мрежа, което представлява 94% от цялата дължина.

Свързана нормативна уредба

Закон за устройство на територията, Закон за движението по пътищата, Закон за пътищата, Закон за местното самоуправление и местната администрация, Закон за местните данъци и такси

Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии

Наредба № 2 от 17 януари 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка

Наредба № 18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци

Наредба № 17 от 23 юли 2001 г. за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали

Наредба № 3 от 16 август 2010 г. за временната организация и безопасността на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътищата и улиците

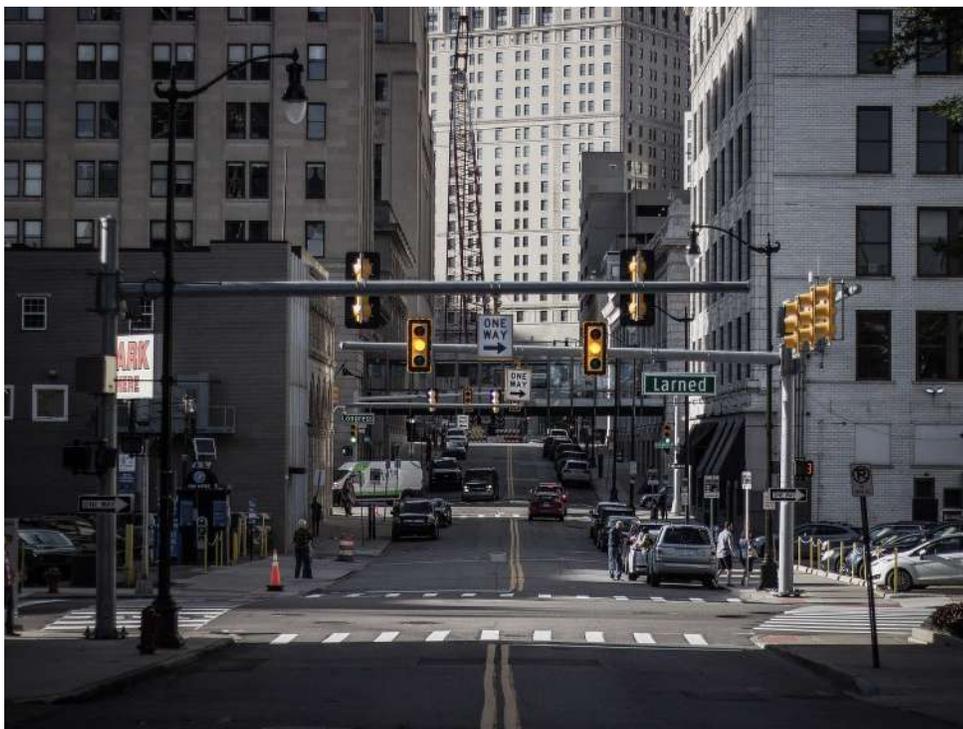
Наредба № РД-02-20-10 от 5 юли 2012 г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и на други средства за ограничаване на скоростта на движение и изискванията към тях

Наредба № 1 от 17 януари 2001 г. за организиране на движението по пътищата

Видове участници в движението

Пешеходци, пътници, водачи

Особено внимание се обръща на уязвимите участници в движението: пешеходците, велосипедистите, водачите на индивидуални електрически превозни средства (тротинетки) и водачите на двуколесни МПС (мотоциклетисти). Допълнително към уязвимите участници в движението се включват децата и възрастните над 65 години.



A blurred city street scene at night. In the foreground, a concrete curb and a wet asphalt surface with a yellow painted line are visible. A small puddle of water on the asphalt reflects the scene. In the background, a person in a light blue shirt and dark pants is walking away from the camera. Other people and lights are blurred in the distance.

Обследване

АКЦЕНТИ

Какво е нивото на пътнотранспортния травматизъм в общината?

Какво е състоянието на общинската пътна и улична мрежа (настилки, пътна сигнализация и др.)?

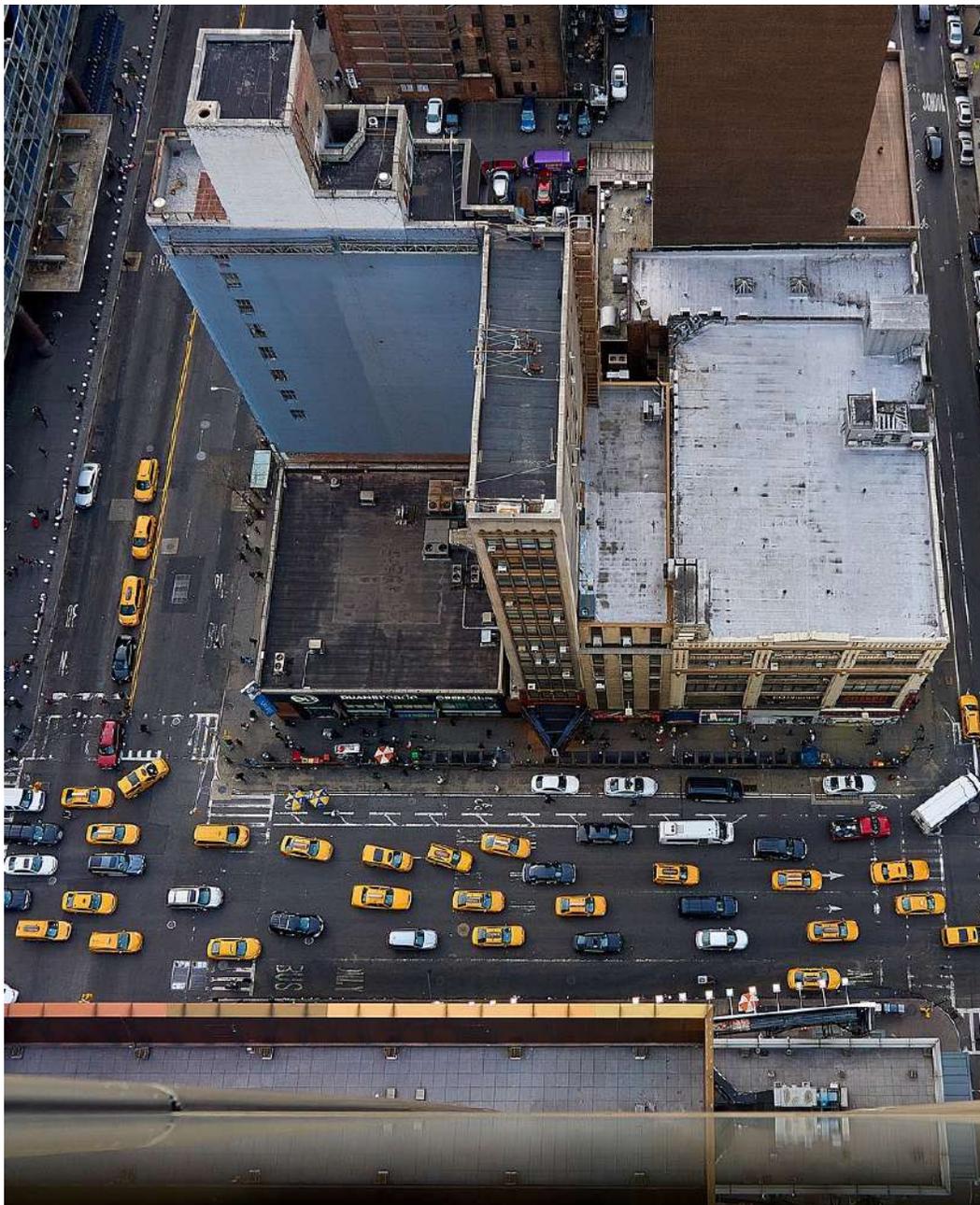
Наличен ли е актуален Генерален план за организация на движението?

Как е обезпечено пешеходното/VELO движение?

Колко удобен, достъпен и безопасен е градският транспорт?

Кои са конфликтните точки и опасните зони/участъци?

Каква база данни е налична и какво следва да се надгражда?



ОГЛЕДИ НА СЪСТОЯНИЕТО

Липсата на коректни и пълни данни за състоянието на елементите на общинската пътна и улична инфраструктура, поради недостатъчните финансови ресурси и експертен капацитет в общинските администрации, ограничават възможността за анализ, определяне, приоритизиране и прилагане на ефективни мерки за подобряване на БДП.

Основни показатели с определящо значение за пътната безопасност, които общинските администрации следва да наблюдават, обследват и инвентаризират, са състоянието на:

- пътни настилки;
- пътни знаци и маркировка, и други средства за сигнализиране;
- ограничителни системи за пътища;
- обществен и училищен транспорт.

Общинските администрации следва да създадат и поддържат актуална база данни за състоянието на елементите на общинската пътна и улична инфраструктура, и за тяхната експлоатационна безопасност.

Създаването на условия за извършване на обективна оценка на безопасността на общинската пътна и улична мрежа е важна предпоставка за разработване, приоритизиране и прилагане на ефективни мерки за подобряване на БДП, съвместно с ОПУ за частта на републиканската пътна мрежа, преминаваща през населени места.

Предвид горното е необходимо да се бюджетират и инвестират целенасочени средства за БДП, както и да се положат допълнителни усилия за изграждане на подходящ експертен капацитет.



Анализ



АКЦЕНТИ

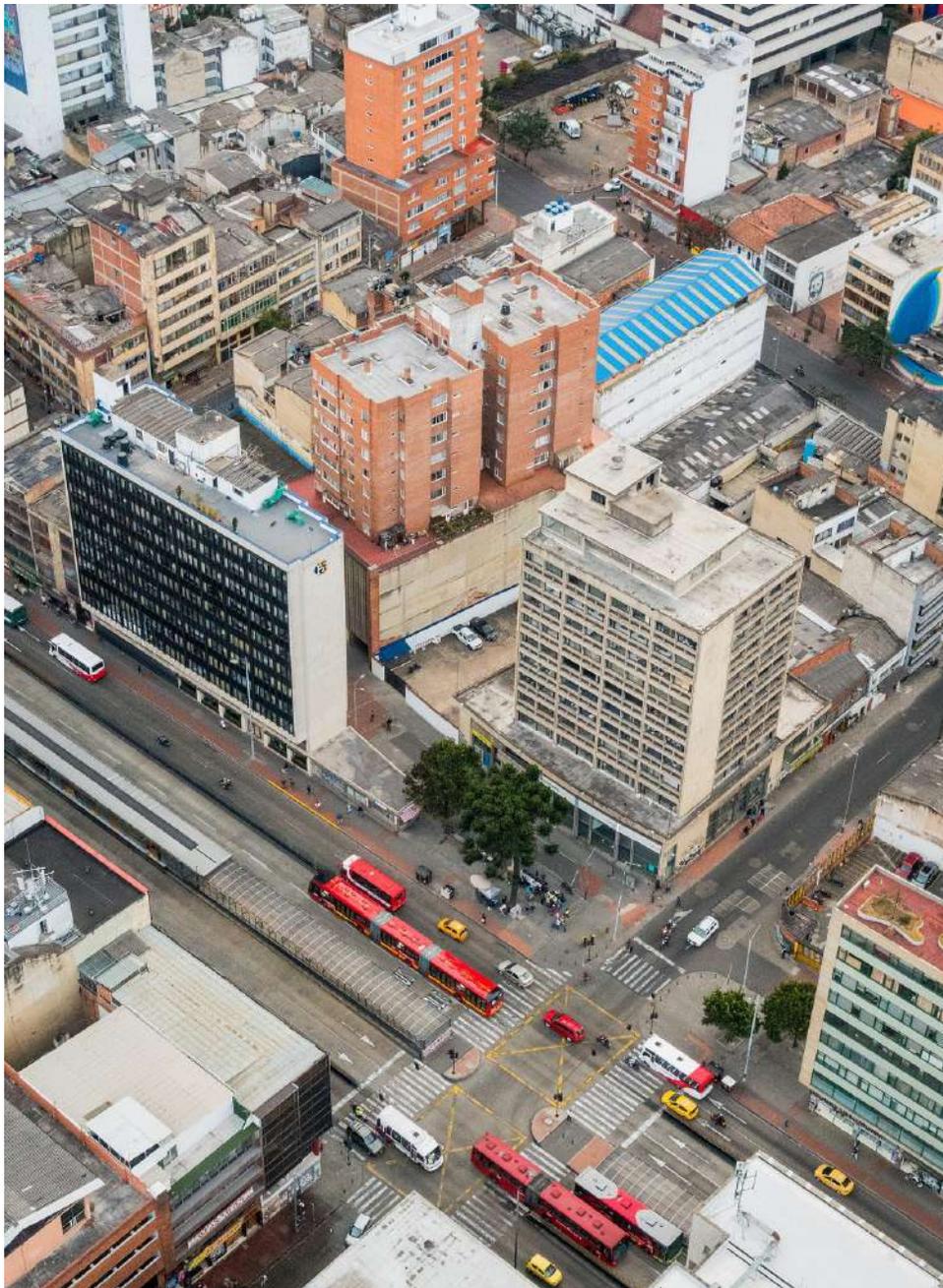
Кои са основните/системните причини за травматизма и какви са тенденциите спрямо преходни периоди?

Каква е връзката между влаганите ресурси и наличните резултати, свързани с БДП?

Какъв е наличният административен капацитет?

Какви са нуждите от оптимизиране на процеса по управление на БДП?

Върху кои от системните фактори, влияещи върху БДП, следва да се акцентира приоритетно, според спецификите на населеното място?



Приоритизация



АКЦЕНТИ

Доколкото нуждите са повече от наличните средства, кои са областите/участъците/обектите, в които, ако бъде инвестирано, ще се получи най-осезаемо повишаване на безопасността?

Инвестирането само в пътна настилка, без да се обхванат и другите елементи на пътя, не означава автоматично, че ще има положителен ефект за пътната безопасност!

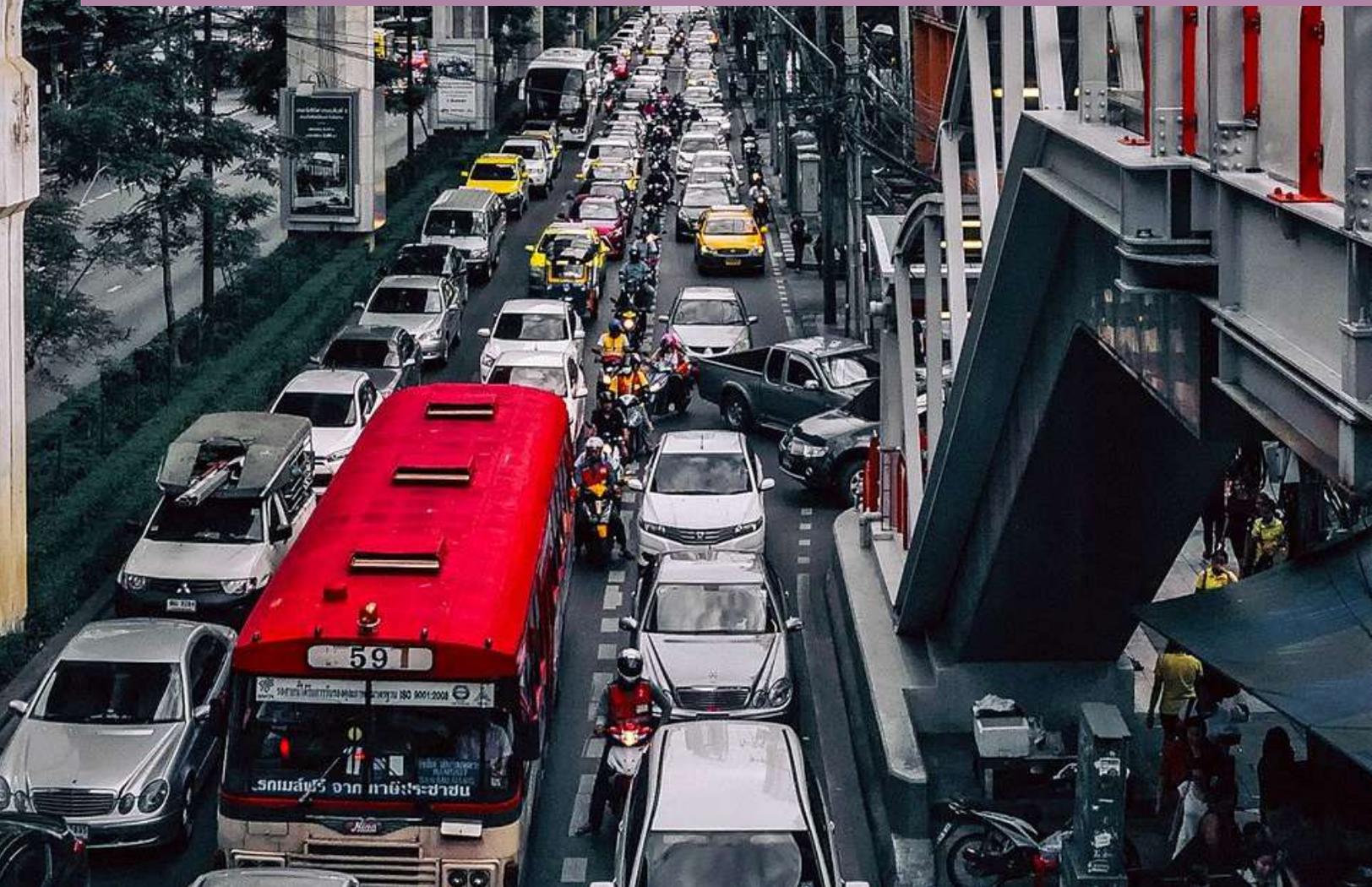
Каква е добавената стойност на всяка една инвестиция?

От възможните методи и мерки кои са опитмални за конкретното





Планиране



АКЦЕНТИ

Предвидени ли са мерки по БДП за безопасна универсална мобилност в Плана за интегрирано развитие на общината?

Наличен ли е актуален Генерален план за организация на движението, който да съответства на нуждите и потенциала за развитие на населеното място?

Интегрирана ли е БДП в развитието на пънотранспортната инфраструктура, като част от инвестиционната програма на общината?

Разработена и приета ли е областна годишна план-програма за БДП на база подадена информация от общините?



План за интегрирано развитие на община (ПИРО)

ПИРО се разработват за срок от 7 години съгласно изискванията на Закона за регионалното развитие и се приемат от общинския съвет по предложение на кмета на общината.

ПИРО определя средносрочните цели и приоритети за устойчиво развитие на общината и връзките ѝ с други общини в съответствие с интегрираната териториална стратегия за развитие на региона за планиране от ниво 2 и общия устройствен план на общината.

ПИРО за периода 2021-2027 г. съвместяват в рамките на един документ елементите на общинските планове за развитие (ОПР) и интегрираните планове за градско възстановяване и развитие (ИПГВР), които действаха за периода 2014-2020 г.

ПИРО осигурява пространствена и времева координация и интеграция на различни политики и планови ресурси за постигане на дефинираните цели за трайно подобряване на икономическото, социалното и екологичното състояние на общинската територия.

ПИРО като стратегически документ обвързва сравнителните предимства и потенциал за развитие на местно ниво с ясно дефинирани визия, цели и приоритети, свързани общо от стремежа към по-висок жизнен стандарт на хората в общината и устойчиво развитие на територията.

Към ПИРО се интегрират **планове за устойчива градска мобилност (ПУГМ)**, които взимат под внимание принципите на интеграция, участие и развитие, за да се удовлетворят нуждите от мобилност на хората днес и утре, като се създаде по-добро качество на живот в градовете и техните околности.

Плановете за устойчива градска мобилност се изграждат и развиват систематизирано на базата на съществуващи документи.

Целите на ПУГМ са свързани с: обезпечаване на достъп до работни места и услуги за всички; подобряване на безопасността и сигурността; намаляване замърсяванията, парниковия ефект и консумацията на енергия; подобряване ефективността и ефикасността на транспортрането на хора и стоки; повишаване на привлекателността и качеството на градската среда.

В Доклада на Европейската комисия за България за 2019 г. са набелязани приоритетни нужди от инвестиции с цел насърчаване на устойчивата градска мобилност. По-специално се препоръчва изграждане на устойчиви интермодални транспортни системи въз основа на планове за устойчива градска мобилност.

В Програмата Развитие на регионите 2021-2027, която предвижда финансиране за развитие на градската среда в градските общини, е посочено, че мерките за интегрирано градско и териториално развитие могат да бъдат подкрепени **само ако са предварително идентифицирани в ПИРО**. В този смисъл предвиждането на мерки за устойчива градска мобилност като неразделна част от плановете за интегрирано развитие на община е от съществено значение.

Генерален план за организация на движението (ГПОД)

ГПОД се разработва съгласно Наредба № 1 от 17 януари 2001 г. за организиране на движението по пътищата и е основа за усъвършенстване на системата за регулиране на движението в зависимост от интензивността и характера му, при конкретните особености на застрояване на населеното място.

С него се предлагат дейности за реконструкции на улици, кръстовища, монтиране на светофарни уредби, изграждане на пешеходни подлези или надлези, обособяване на зони за паркиране, изграждане на велосипедна инфраструктура и други мерки за подобряване условията на движение.

Нормативно ГПОД се изработва за срок на валидност до 5 години. ГПОД може да се актуализира при наличие на промяна в интензивността на транспортните и пешеходните потоци повече от 30 %, при нарастване на пънотранспортната аварийност или при увеличаване на въздействието на автомобилния транспорт върху околната среда над допустимите норми за шум, вибрации и други.

Стопанинът на пътя възлага изработването на ГПОД и го внася за разглеждане, съгласуване и приемане от общинския (районния) експертен съвет по устройство на територията при съответната община (район). След приемането на окончателния проект на ГПОД, кметът на съответната община (район) го одобрява.

При изработването на ГПОД се измерват параметрите на движението, изследват се основните закономерности на транспортните потоци и причините за възникването и формирането им, степента на използване на транспортните площи и прилежащите им територии и се обследва регулирането на движението.

ГПОД се изработва върху действащия кадастрален план на населеното място, като се уточнява териториалният му обхват. Той трябва да е в съответствие с одобрения общ устройствен план, регулационните планове на кварталите и зоните на населеното място и реализирани проекти за организация на движение в периода непосредствено преди изработването му.

Исходната информация за проектирането следва да е актуална и достоверна и следва да включва: данни за интензивността на движението и неговите закономерности; проблемни места на база данните за ПТП; отчитане на съществуващи и предвидени за изграждане обекти; данни за обществения транспорт; структура на уличната мрежа – главни и второстепенни улици, входно – изходни артерии, направления към съседни населени места, организация на паркирането; граници на различните териториални зони – жилищни, търговски, индустриални, паркове и други; данни за съществуващата организация на движението и др.

Обследванията на градското движение са важна част от проучването. Установяване на причинно-следствените връзки при настъпилите ПТП и локализирането на места, където са се случили, с отбелязване на загиналите, ранените и материалните щети, е основа за оценка на риска и отстраняване на съществуващите проблеми.

ГПОД съдържа следните части:

Обяснителна записка

Предварителни проучвания, в т.ч. анализи на изходните данни

Схеми на проектни решения за:

- транспортно райониране на населеното място;
- организация на транзитното движение;
- режими за движение на определени видове пътни превозни средства;
- режими за движение на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници;
- режими за движение на пешеходци и велосипедисти;
- посочност и предимство на движение;
- режим за престой, паркиране и изпреварване;
- скоростни режими за движение;

Обобщена схема на основните пътни знаци

Инженерно - технически мероприятия, които се реализират с отделни проекти

Транспортното райониране се дефинира от класификацията на уличната мрежа, определена на основание нормативните изисквания и съобразена с одобрената комуникационно-транспортна система на населеното място.

В ГПОД освен класа на улиците се представят и всички обекти, генериращи пътнически или товарни потоци, като се отбелязват входовете им за товари, посетители и пътници.

При структурирането на уличната мрежа се спазва принципът за **насоченост към човека, а не към автомобила.**



Технически решения

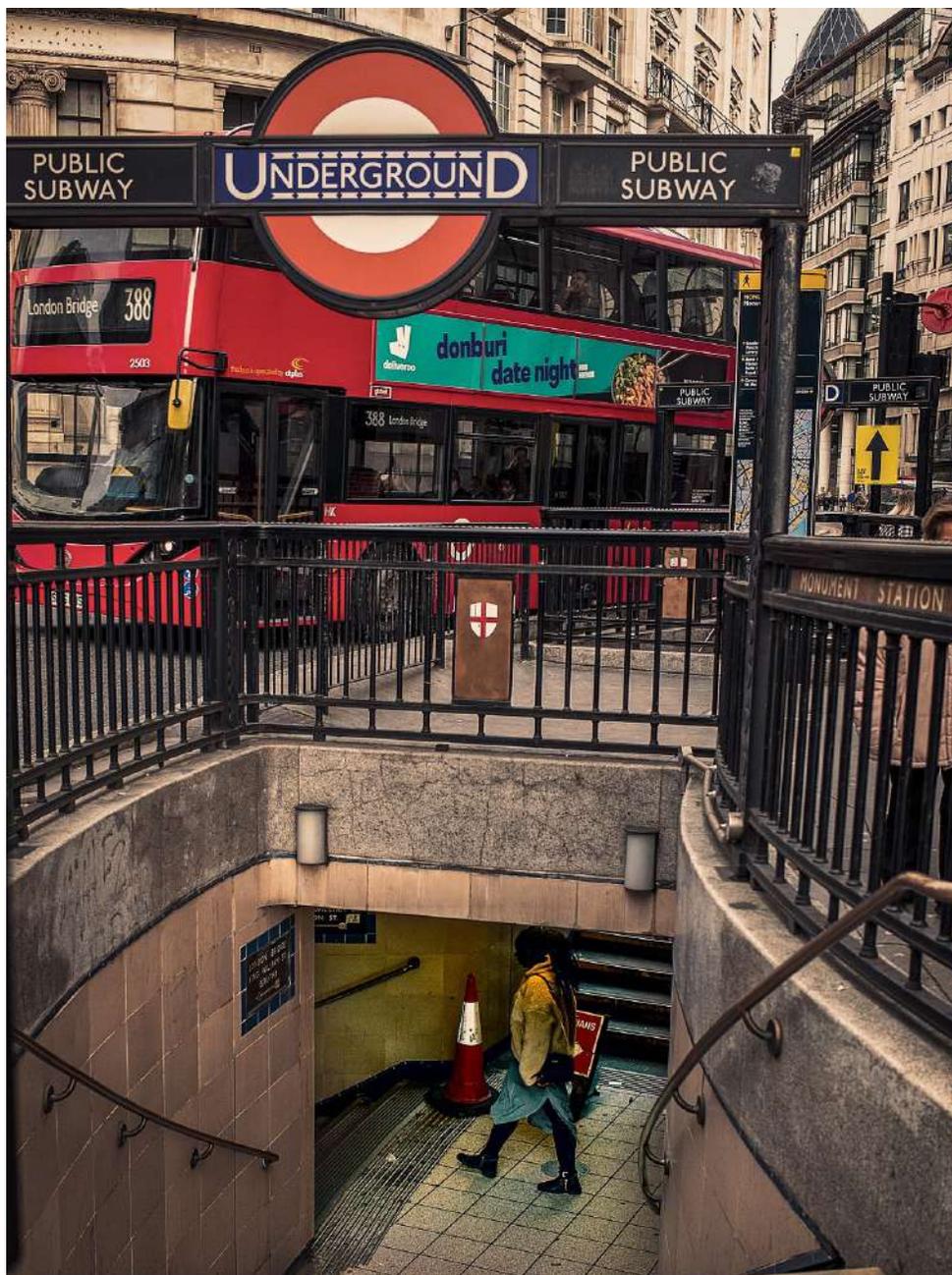


АКЦЕНТИ

Интегрирани ли са елементите на безопасността при проектирането и изграждането/ремонта на транспортната инфраструктура, в т.ч. в количествено-стойностните сметки? Към подмяната на настилката включени ли са полагането на пътна маркировка и изграждане на обезопасителни системи, отговарящи на всички нормативни изисквания?

Включват ли се мерки по БДП в дейностите по текущо и зимно поддържане на пътищата ?

Създават ли елементите на пътна инфраструктура в своята съвкупност ясни послания към участниците в движението, така че да се намали в максимална степен вероятността от грешки на участниците в движението?



ИНФРАСТРУКТУРНИ РЕШЕНИЯ за успокояване на движението

РАЗШИРЕНИЯ НА ТОТООРИ И СТЕСНЕНИЯ НА ПЪТНО ПЛАТНО

Реконструкцията на широките пътни платна може да включва стесняване на лентите за движение, обособяване на бус ленти и велосипедни алеи, разширяване на тротоари. Това подобрява обслужването на пешеходните потоци, създава удобства за велосипедистите и осигурява свободно преминаване на обществения транспорт. Стесняването на платната, използването на пътни острови и/или пътни маркировки създава впечатление за по-ограничен път и води до намаляване на скоростта. Вертикалните елементи - дървета и цветни фасади, визуално намаляват широчината на улицата, като по този начин също способстват за по-ниска скорост.

ШИКАНИ

Представяват поредица от конструктивни елементи за изменение на траекторията на движение - редуване на изнесени тротоари, паркинги, бордюри, промяна на направлението на лентата за движение и преназначаване на пешеходците. Шиканите се прилагат по тесни улици и постигат S-образно движение за намаляване на скоростта.

МАЛКИ РАДИУСИ НА КРИВИ ПРИ КРЪСТОВИЩА

По-малките радиуси при завиване имат за цел намаляване скоростта на превозното средство, като в същото време осигуряват по-къси разстояния за пресичане на пешеходците. Дават възможност за по-добра видимост и на пешеходците, и на водачите на автомобили. Колкото по-голям е радиусът на кривата, толкова по-бързо превозно средство може да се движи около нея. Използването на малки радиуси е от значение за създаването на безопасни и компактни кръстовища, като при прилагането им следва да не се създават предпоставки за навлизане на МПС в лентата за насрещно движение.

ПОВДИГНАТИ КРЪСТОВИЩА И ОСТРОВИ

Повдигнатите кръстовища като модификация на изкуствените неравности и островите за насочване и отклоняване на трафика спомагат за намаляване на скоростта, защитавайки пресичащите пешеходци. Кръстовището е потенциално опасно място и ограничаването на скоростта в него намалява риска от инцидент и степента на травматизъм.

ВХОДОВЕ НА НАСЕЛЕНИ МЕСТА И КЪМ ЖИЛИЩНИ ЗОНИ

Зоните на промяна на пътните условия са тези места, където се въвежда значително намаление на скоростта предвид навлизането в различна среда на движение – населено място, жилищен район. В тези зони функционалността на пътя се променя и водачът се принуждава да намали скоростта и да повиши вниманието си. Методите за постигане на този ефект включват напречни пътни маркировки, пътни знаци, стеснение на входа, лентите за движение и др.

КРЪГОВИ КРЪСТОВИЩА

Изграждането им осигурява равнопоставеност на водачите във всички посоки. Създава се постоянен поток на движение с ниска скорост. Намаляват се конфликтните точки, в сравнение с конвенционалните кръстовища, което ограничава риска от злополуки. Тангенциалното движение на автомобилите в кръга определя по-леки наранявания и по-малко щети при евентуален сблъсък. На подходите към кръга се разполагат пешеходни пътеки, като по този начин се забавят идващите превозни средства и се осигурява възможност на пешеходците да пресекат безопасно. Поставени фонтан, скулптура или атрактивно озеленяване в острова служат за своевременно разпознаване на кръстовището и своеобразен сигнал за промяна на условията на движение. Малките кръгови кръстовища се проектират в специфична градска среда, където е необходимо намаляване на скоростта.

ПЪТНА МАРКИРОВКА

Напречната оптична и напречната шумна маркировки се използват за ограничаване скоростта на движение само извън населени места при кръстовища и криви с малък радиус. Визуалното възприятие на съгъващите се линии или вибрациите на автомобила насочват водача да повиши вниманието си и да намали скоростта.

ПЪТНИ ЗНАЦИ

Знаците са задължителен елемент от организацията на движение. Една от употребите им е за означаване на зони с ограничение на скоростта, паркирането, вида на автомобилния трафик. Всички елементи, използвани за успокояване на трафика, се сигнализират с пътни знаци. Има различни видове пътни знаци с променливо съдържание. Най-ефективни за успокояване на движението са променливите пътни знаци, отчитащи в реално време промяната в метеорологичните условия и състоянието на пътната настилка – мъгла, снеговалеж, заледена повърхност и извеждащи съобщения за ограничение на скоростта. Интересни са тези, засичащи и показващи скоростта на насрещния трафик. Те се задействат при надвишаване на определеното ограничение на скоростта.

ПОДЛЕЗИ, НАДЛЕЗИ И ПЕШЕХОДНИ МОСТОВЕ

Това са инфраструктурни решения, които предоставят на пешеходците като най-уязвими участници в движението, възможност да пресекат безопасно пътното платно. Изграждането на такива решения трябва да се съобрази с широчината на улицата (броя на лентите за движение), разрешената скорост, както и с възможността за използването им от велосипедисти или водачи на индивидуални електрически превозни средства.

КРЪСТОВИЩА НА РАЗЛИЧНИ НИВА

Кръстовищата на различни нива са скъпи инфраструктурни решения, но те решават проблема с конфликтните точки между транспортните потоци.

ПЕШЕХОДНИ ЗОНИ

При планирането и изграждането на пътната инфраструктура трябва да се обърне внимание на безопасното движение на пешеходците. Достатъчната широчина на тротоарите и изграждане на подходящи обособени пешеходни зони и алеи са от първостепенна важност при създаване на организацията на движението. Тези зони следва да се използват за насочване на пешеходните потоци към обществено значими сгради и територии, като повишават качеството на живот и намаляват вредните емисии. Тротоарите трябва да се поддържат в състояние, в което да са проходими, безопасни и удобни за ползвателите им. Там, където пешеходното движение се пресича с автомобилното, следва да се предвидят различни решения за успокояване на движението на МПС.

ВЕЛОСИПЕДНИ АЛЕИ

Велосипедният транспорт е алтернативен вид придвижване, който е свързан с намаляване емисиите на парникови газове, по-ниски нива на шум и по-добро качество на въздуха, но също така и по-голяма физическа активност на гражданите, по-добро здраве и много по-нисък риск от заразяване по време на пътуване до работното място в сравнение с други видове транспорт. Изграждането на велосипедни алеи, които да са взаимосвързани, ще направи по-предпочитан този вид придвижване. Осигуряване на условия за велосипедистите с възможно най-малко пресичания с пътищата, използвани от другите видове превозни средства, ще направи по-безопасно използването на велосипедната инфраструктура.

ОГРАДИ И ПРЕДПАЗНИ СЪОРЪЖЕНИЯ

Ограничителните системи за пътища предпазват водача от тежки наранявания и загуба на живот, когато допусне грешка. Основната им цел е да намалят тежестта на удара и да върнат превозното средство обратно на пътното платно. Поставянето им на правилните места ще ограничи тежките пътни инциденти от вида сблъскване с крайпътни препятствия и съоръжения (дърво, стълб, рекламни съоръжения, конструкции в близост до пътното платно). Също така ще попречи за излизането на превозни средства извън платното за движение и попадане в дерета, реки и стръмни пропасти. При изграждането на предпазните съоръжения е важно да се предвиди допустима зона за действие, в която да не са налични неподвижни и да не се поставят подвижни препятствия.

Местата, където се разделят пътните потоци, следва да се обезопасят с предпазни съоръжения (буфери, терминали), особено когато в зоната им има неподвижни препятствия (стълб, билборд или др. опасности). При изградени подлези и надлези пешеходните потоци следва да бъдат насочени с оградни съоръжения за използването им. Ако това не е направено, рискът от настъпване на ПТП с участието на пешеходци е висок.

Спирките на обществения транспорт трябва да са надлежно обезопасени и да предпазват чакащите пътници. Достъпът до тях не трябва да излага на риск ползвателите и другите участници в движението. Поставянето на обезопасителни елементи за недопускане навлизането на превозни средства в зоната на чакащите пътници е от ключово значение.

СВЕТОФАРНИ УРЕДБИ

Организацията на движението при кръстовища в населени места с висока интензивност на движението се осъществява със светофарни уредби. За въвеждане на регулиране със светлинни сигнали на дадено кръстовище се извършва анализ на потоците за движение, проектират се циклограми и фази за регулиране на движението. Те могат да са различни през отделни часови пояси на денонощието. На места с повишено пешеходно пресичане и опасност от конфликтни ситуации със завиващите ППС може да се организира отделна фаза за пресичане само на пешеходци. За улеснение на транспортните потоци, на места с ниска интензивност на пешеходното движение се въвежда ръчен избор на фазата им за пресичане с натискане на бутон.

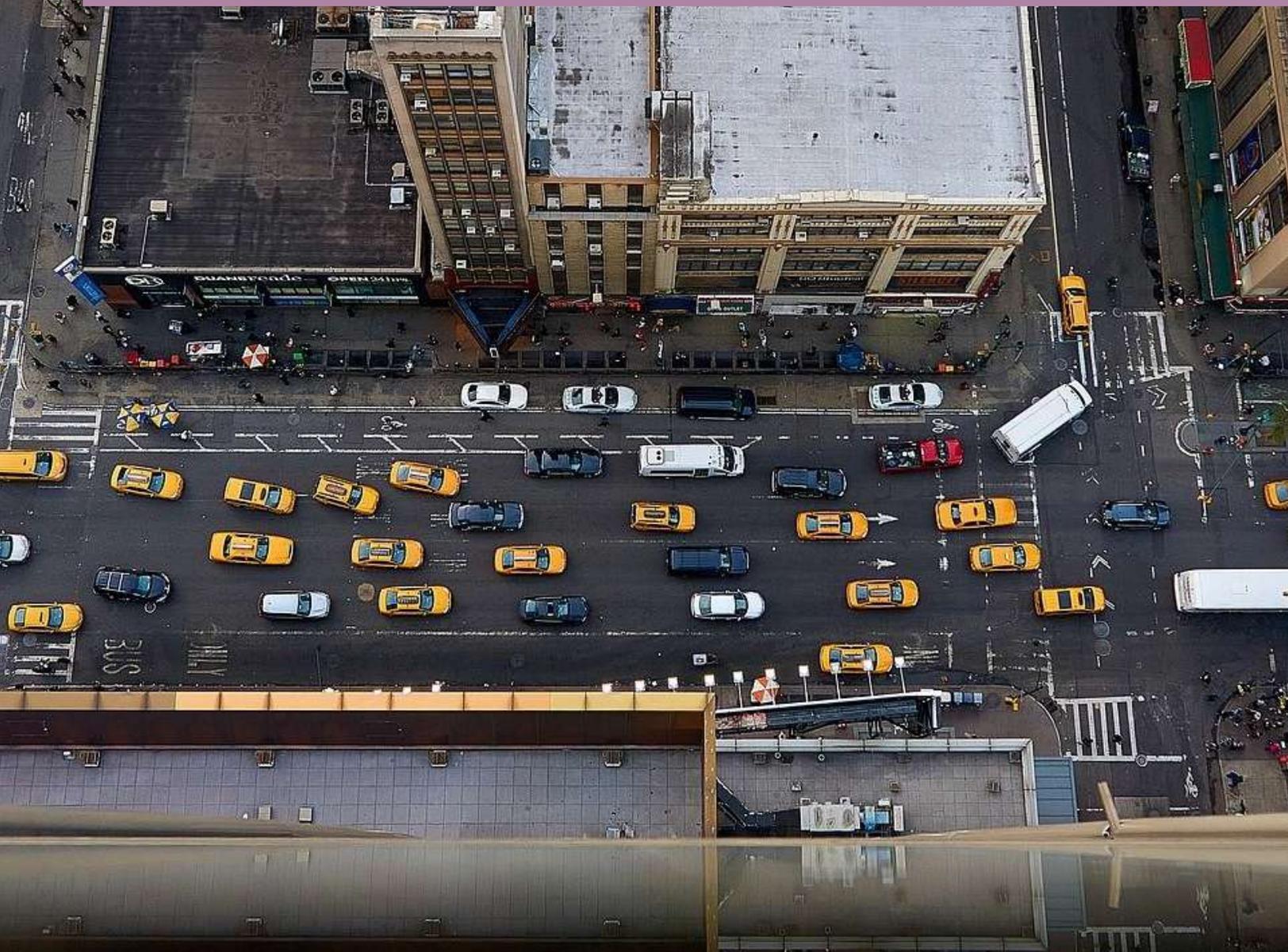
ПАРКИРАНЕ

В градове с висока плътност на населението паркирането е проблем с нарастващо значение. Увеличаването броя на превозните средства е предизвикателство за цялостната организация на движението. Едно от решенията е въвеждането на платени зони за паркиране. Предизвикателство е осигуряване на места за паркиране на живущите в близост до тези зони. Недостатъчното място за паркиране предразполага живущите и гостите да използват тротоарите и площите в околблоковото пространство. Това неминуемо води до затруднение в използването на тротоарите от пешеходците. Решението е инвестиране и изграждане на буферни паркинги до спирките на градския транспорт и многоетажни паркинги, които да поемат нуждите на обществото. Добра практика е преустрояването на стари сгради и използването на индустриални и промишлени сгради за паркиране.





Бюджетирани



АКЦЕНТИ

Оптимизирани ли са разходите, така че мерките в инвестиционната програма за изграждане, ремонт и поддържане на пътната инфраструктура да включват аспекта на пътната безопасност? Финансовите средства никога няма да са достатъчни. Основният въпрос е как се разпределят и дали се разходват ефективно. Това е причината да е необходимо да има ясно разписани критерии за приоритизация на всички дейности по пътната инфраструктура.

Какви са възможностите за целево бюджетиране на мерки по БДП от собствените бюджетни приходи?

Какви са възможностите за финансиране на проекти по БДП с национални и европейски средства?

Отчетен ли е фактът, че разходите за БДП са инвестиция в човешки капитал и благосъстояние?



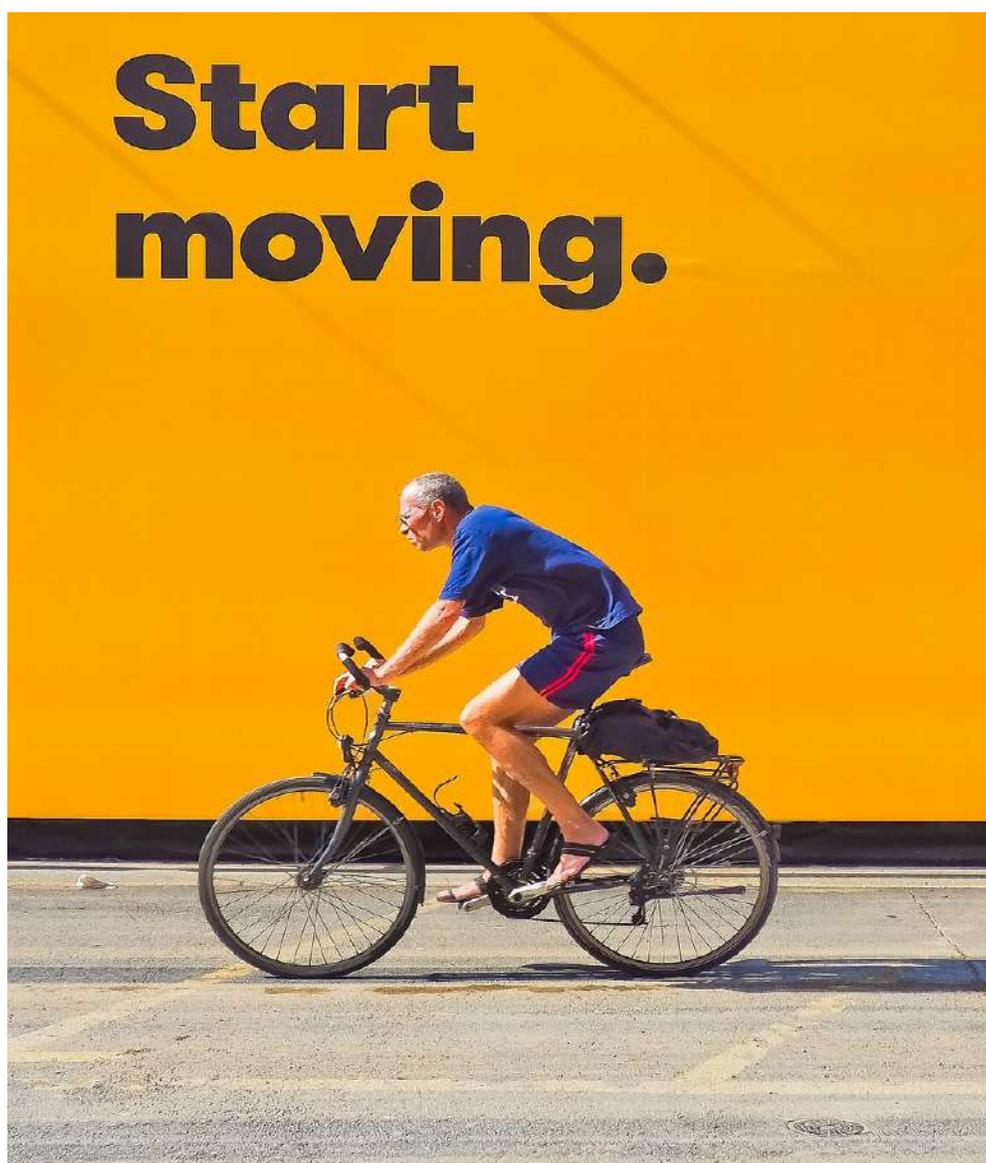


5

**ОКБДП:
ФУНКЦИИ И ОТГОВОРНОСТИ**

ОКБДП са регламентирани в Закона за движението по пътищата, съгласно който:

- областният управител организира, координира, ръководи и контролира изпълнението на политиката по безопасност на движение по пътищата на областно ниво;
- към областните управители се създават ОКБДП;
- ОКБДП планират, координират и докладват изпълнението на мерки за подобряване на безопасността на движението по пътищата в областта, като изготвят годишни план-програми и доклади, съобразени с Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България, плановете за действие за нейното изпълнение и методическите указания на председателя на ДАБДП;
- ОКБДП се ръководят от областния управител или оправомощено от него длъжностно лице;
- областният управител със заповед определя поименния състав на комисиите;
- ОКБДП извършват своята дейност съгласно правила, утвърдени от председателя на ДАБДП.



ОКБДП: двигател за развитие на БДП на областно ниво в след- ните основни аспекти:

Концентрация на ресурсите в една структура: привличане на различни експерти в състава на комисиите, за да може при решаването на специфичните проблеми, свързани с БДП, да бъде подходено от различни гледни точки. Актуалните теми, поставени за разискване от ОКБДП, предполагат в дискусиите да изразяват позиции и да вземат решения представители на ОДМВР, РДПБЗН, ООАА, РУО, ОПУ, ЦСМП, РЗИ, БЧК, Окръжна прокуратура, общините на територията на областта, както и неправителствените организации с отношение към БДП. Това е най-резултатният подход за вземането на адекватни решения и съответно успешното им реализиране на практика.

Планиране, отчитане и оценка на дейността: идентифициране на приоритетните области, в които е необходимо да бъдат вложени целенасочени усилия за подобряване на БДП на областно ниво. Планирането се обезпечава чрез разработване на план-програми за изпълнение на политиката по БДП за всяка календарна година, а отчитането и оценката на постигнатите резултати от общите и взаимодопълващи се усилия на всички ангажирани институции се извършва чрез подготовка на годишни доклади за изтеклата календарна година.

Ангажиране на членовете на ОКБДП с политиката в областта на БДП чрез: спазване на определените срокове за изпълнение на набелязаните мерки без необосновано отлагане на изпълнението и прехвърляне от един период в друг; предоставяне на обективна информация за хода на изпълнението на всяка мярка, както и реализиране на мерките с необходимата отговорност и качество; осъществяване на текущ и периодичен контрол по време на изпълнението на мерките, както и своевременно докладване на възникналите затруднения.

Бюджетиране на мерките по БДП: анализ на състоянието на БДП в областта и идентифициране на най-належащите нужди с цел приоритетно инвестиране в мерки, които са с най-голяма полза за обществото, защото в максимална степен водят до подобряване на безопасността в участъците с най-голям риск от настъпване на ПТП.

Координация и партньорство: пълноценното изпълнение на идентифицираните мерки и поставените цели от ОКБДП на практика се реализира чрез интензивния обмен на информация и партньорство с ДАБДП за получаване на постоянна оперативно-методическа подкрепа.

Ключовата роля на **общините**:

За българските общини са налице **редица ангажименти**, свързани с управлението на пътната безопасност, които изискват изпълнение на цялостен цикъл от визуални обходи и огледи на общинската пътна и улична мрежа, анализ, приоритизиране, планиране, изпълнение, наблюдение, оценка и докладване на инфраструктурни и други мерки, които да доведат в най-голяма степен до повишаване на безопасността.

От една страна, **съгласно чл. 167в от Закона за движението по пътищата** кметовете на общини: организират, координират, ръководят и контролират изпълнението на политиката по БДП на общинско ниво; планират и докладват изпълнението на мерки за подобряване на БДП в общината, като изготвят годишни общински програми и доклади съгласно Националната стратегия за БДП в Република България, плановете за действие за нейното изпълнение и методическите указания на председателя на ДАБДП.

От друга страна, **в Закона за пътищата** се регламентират нови процедури за общините, чрез които да се обезпечи постоянно висока степен на пътна безопасност. За постигане на по-добри резултати приложното поле на Директива 2008/96/ЕО относно управление на безопасността на пътната инфраструктура беше разширено с приемането на Директива (ЕС) 2019/1936, като са предвидени повече процедури и по-широк кръг от пътища в общините, за които те се прилагат.

В същото време, при изпълнение на така регламентирани законови задължения се констатират **слабости**, които намират израз в следното:

1/ общините, като стопани на пътища, са изправени пред сериозни трудности, изискващи поддържането на трудно постижим баланс между планиране на капиталови инвестиции и системно насочване на ресурси за текущо пътно поддържане, като подобренията се извършват бавно и при силно ограничен човешки и финансов ресурс. Развитата и нискоконфликтна пътна инфраструктура е предпоставка за безопасна мобилност на хора и стоки, икономически растеж, конкурентоспособност и териториално сближаване - това изисква съвместима и взаимосвързана транспортна мрежа, която може да предложи достъпност, оптимални връзки между видовете транспорт, управление на трафика въз основа на обща база данни, сигурност, намалено въздействие върху околната среда, рентабилност и оптимизация на разходите за експлоатация и поддръжка. Към настоящия момент тези предпоставки обективно не са налице;

2/ общините не разполагат с достатъчен капацитет за устойчиво управление на пътната инфраструктура. Недостигът на кадри в общинските администрации е основен проблем, особено в по-малките общини, където липсват изобщо експерти с необходимото инженерно образование и опит. Често дейностите по пътна безопасност се извършват по съвместителство от служители, които нямат техническа подготовка и са натоварени с множество други отговорности;

Ключовата роля на **общините**:

3/ инвестиционният процес не протича с необходимата чувствителност по отношение на обхвата, съдържанието и стойността на всяка инвестиционна мярка по пътната инфраструктура, като не се обръща достатъчно внимание на обследването, анализа, приоритизацията, техническите решения и бюджетирането. Това води до допускане на слабости в процеса на планиране, проектиране и строителство, което впоследствие застрашава пътната безопасност;

4/ липсват актуални генерални планове за организация на движението и цялостно управление на трафика. Същите са много важни за пътната безопасност, защото позволяват планирането на дейностите по пътищата. Това е основен фактор, който обуславя неефективното изразходване на ограничените финансови средства;

5/ традиционно фокусът се поставя главно върху моторизирания транспорт – често за сметка на безопасността на уязвимите участници в движението. Успокояването на движението като важно направление в общите усилия за устойчива градска мобилност все още е нова за общините тема, а тя е определяща за намаляване на неблагоприятните ефекти от моторизирания трафик. Мерките, насочени към контрол на скоростта, са спорадични, без да произтичат от концептуални политики за планиране на пътища, паркиране на превозни средства и насърчаване на алтернативни видове транспорт, каквато е общоевропейската тенденция. В резултат на това пешеходците и велосипедистите, като уязвими участници в движението, споделят пътя с високоскоростни автомобили в условията на непрекъснат риск.

Доколкото общините заемат ключова роля в процеса на организиране, координация, ръководене и контрол изпълнението на политиката по БДП на общинско ниво, за да са в състояние да изпълняват своите функции, е необходимо да бъдат обезпечени в контекста на новата оперативна среда и произтичащите за тях законовоустановени функции.





6

ОКБДП: ПРАВИЛА ЗА РАБОТА

Правила за работа

Единните правила са в подкрепа на институциите на областно ниво за:

- планиране, координация и отчитане на дейностите, свързани с подобряване на БДП на територията на областта;
- прилагане на Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България 2021-2030 г. и изпълнение на плановете за действие към нея;
- отправяне на предложения до компетентните органи за предприемане на конкретни мерки и проследяване на изпълнението им.

Единните правила способстват за:

- постигане на съгласуваност и синхрон в работата на всички институции и служби, имащи отношение към БДП;
- набелязване на мерки и дейности по БДП с висока ефективност;
- решаване на текущи и извънредни въпроси с отражение върху БДП;
- координирана подкрепа за проекти, съвместни дейности и инициативи.

Приложените към правилата **стандартизирани образци** за планиране, изпълнение и отчитане са важна методическа подкрепа за оптимизиране и подпомагане дейността на ОКБДП.

Единните правила се прилагат, считано от 01 януари 2021 г.

Съставът на ОКБДП е поименен и се определя със заповед на областния управител. Той включва представители с правомощия за вземане на решения:

- ОДМВР: директор или зам.-директор; началник отдел „Охранителна полиция“ и началник отдел/сектор „Пътна полиция“;
- РД„ПБЗН“: директор или началник отдел/сектор „Пожарогасителна и спасителна дейност“;
- ООАА: началник на отдел;
- ОПУ: директор или началник отдел;
- ЦСМП: директор;
- РУО: директор или началник отдел;
- РЗИ: директор или началник отдел;
- БЧК: в зависимост от регионалните структури на организацията;
- Окръжна прокуратура: зам.-окръжен прокурор;
- Всяка община в рамките на съответната област: кмет/зам.-кмет или гл. архитект/директор на дирекция/началник на отдел, отговорни за устройството на територията, благоустрояването и инфраструктурата на територията на общината.

Секретариат

Секретариатът на ОКБДП изпълнява следните функции:

отговаря за административната дейност;

изготвя и изпраща кореспонденция с членовете;

координира и контролира предоставянето и окомплектоването на информация;

организира, координира и контролира подготовката на заседанията, и присъства на тях;

координира и контролира изготвянето на документите за изпращане в ДАБДП в определените срокове и формат;

организира запис на заседанията на електронен носител и изготвя протоколите от заседанията;

обезпечава публикуването на документи на интернет страницата на областната администрация;

координира и проследява изпълнението на решенията, взети на заседанията;

организира кореспонденцията с ДАБДП;

поддържа архив на документите, свързани с дейността на ОКБДП;

изпълнява и други функции, възложени от председателя на ОКБДП.

Заседания

ОКБДП следва да провежда **минимум 4 присъствени заседания** годишно (на всяко тримесечие).

Графикът за провеждане на заседанията се съобразява с:

очаквани празници и поредица от почивни дни, които имат отношение към движението по пътищата;

очаквани промени в метеорологичните условия - настъпване на зимен или летен сезон, усложнения на пътната обстановка от проливни дъждове, свлачища и др.;

отчитане на важни дати - начало на учебната година, чествания, масови мероприятия, фестивали и други форуми;

изготвянето на планови/отчетни документи, свързани с дейността на ОКБДП;

други обстоятелства от значение за БДП.

Графикът на заседанията за всяка следваща календарна година се разработва и приема на последното заседание на ОКБДП от предходната година, и може да се актуализира при необходимост.

Приетият годишен график се изпраща за сведение до ДАБДП преди настъпването на календарната година, за която се отнася. Актуализациите на графика се изпращат след приемането им. Графикът и всички последващи актуализации се публикуват след приемането им своевременно на електронната страница на областната администрация.

Заседанията на ОКБДП се свикват при дневен ред, изготвен съгласно образец.

На заседанията членовете на ОКБДП отчитат дейността си съгласно образци, Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България 2021-2030 г. и плановете за действие към нея.

Заседанията са редовни и извънредни.

Редовните заседания се свикват от председателя на ОКБДП по електронна поща. Паралелно информацията се публикува на електронната страница на областната администрация и се изпраща за сведение до ДАБДП.

Уведомлението за свиканото редовно заседание съдържа проект на дневен ред, включително документи и материали, които ще бъдат разглеждани, когато това е приложимо.

В определения срок преди датата на заседанието членовете на ОКБДП следва да представят на секретариата отчетната информация, като могат да поставят допълнителни теми, които да се включват в дневния ред на заседанието.

Секретариатът на ОКБДП обобщава получената отчетна информация от членовете по стандартизиран образец към правилата, окомплектова всички материали от дневния ред и ги изпраща преди датата на заседанието до членовете на ОКБДП и до ДАБДП.

Извънредните заседания се свикват от председателя при необходимост и/или по искане на всеки от членовете на ОКБДП. Извънредните заседания могат да се провеждат в състав, включващ членове на ОКБДП, имащи отношение към разглеждания въпрос. В този случай се приема, че е налице кворум, когато присъстват всички членове на организациите, имащи отношение към разглеждания въпрос. На извънредните заседания могат да се обсъждат въпроси и да се взимат решения, които имат отношение само към дейността на органите и организациите, чиито представители присъстват на заседанието.

Заседание може да бъде свикано и по предложение на председателя на ДАБДП. Той може да предложи включване на въпроси за разглеждане в дневния ред. На заседанията могат да присъстват представители на ДАБДП, включително да се изказват, без право на глас.

Председателят на ОКБДП може по всяко време да изисква от членовете да представят справки, доклади, отчети, становища, предложения и други документи/информация.

За всяко заседание се изготвя протокол по стандартизиран образец към правилата. В протокола се съдържа подробна информация от заседанието, като се посочват: присъствалите; дневният ред; обсъжданите теми; изказванията на присъстващите; приетите решения и сроковете за изпълнението им.

Протоколът се изпраща на членовете на ОКБДП за сведение и предприемане на действия за изпълнение на приетите решения.

На всяко заседание на ОКБДП членовете отчитат резултатите от предприетите действия по изпълнение на решения, приети на предходни заседания.

Протоколът се публикува на електронната страница на областната администрация.



7

ПЛАНИРАНЕ: ПЛАН-ПРОГРАМИ

План-програмата по БДП се разработва и изпълнява на годишна база по образец към Националната стратегия по БДП. Подготвя се в табличен вид, като мерките произтичат от общия за националната политика по БДП План за действие.

Мерките в план-програмата са предварително дефинирани и унифицирани, като същите се отнасят до всички ОКБДП. Единствено на местата, указани с многоточие и маркирани в жълт цвят, мерките следва допълнително да се конкретизират от общините и ОПУ.

При необходимост от включване на допълнителни мерки в областната план-програма, които не са изрично предвидени и произтичат от актуализация на общия План за действие на национално ниво, ДАБДП уведомява ОКБДП своевременно за отразяването им в годишната план-програма.

Информацията от общините и ОПУ се представя на секретариата на ОКБДП в срок до **1-ви декември** на годината, предхождаща плановата, с цел включване на конкретиката по мерките в общата областна план-програма. Секретариатът на ОКБДП своевременно организира и координира получаването на информацията в срок до 1-ви декември, като при нужда оказва методическа подкрепа на институциите за попълване на информацията.

На база получените мерки областната план-програма се съставя в обобщен вид от секретариата на ОКБДП, разглежда се и се приема като проект на заседание на ОКБДП, след което областната администрация я представя в ДАБДП в срок до **10-ти декември** на годината, предхождаща плановата. План-програмата се изпраща от ОКБДП до ДАБДП по електронен път във формат Word, заедно с подписано и заведено с деловоден номер придружително писмо.

С цел одобрение на план-програмата ДАБДП извършва преглед и при необходимост дава задължителни предписания за привеждане на програмата в съответствие с нормативните актове, стратегическите/планови документи и методическите указания.

План-програмата в съответстващ вид се помещава на интернет страницата на ОКБДП до **31 декември** на годината, предхождаща плановата.

Основни слабости

Голяма част от общините не подават планирани мерки по БДП за целите на областните годишни план-програми с необходимата конкретика и яснота, което съответно затруднява и тяхното докладване в областните годишни доклади. Като цяло не става ясно дали дадена мярка от стандартизирания образец на областната план-програма се явява принципно неприложима за дадена община или неосъществима поради липса на финансови средства.

При планиране на мерки, свързани с подобряване на пътната инфраструктура, се констатира пропуск да се реферира към конкретни обекти/участъци, които следва да са изведени като приоритетни. Вместо това мерките се представят общо, без обем, съдържание и териториален обхват и без да има данни, че са определени въз основа на подходяща приоритизация. Липсата на конкретика при планирането на мерките в областните план-програми предопределя липсата на конкретика и на етап докладване на изпълнението, което не дава възможност за реалистични констатации, от които да произтекат и адекватни превантивни/саниращи мерки за подобряване на БДП.

Логика на планирането

СТЪПКА 1

Изпълнение на Мярка 4.17 от План-програмата

Извършване на огледи на състоянието на пътната инфраструктура, преди настъпване на летния сезон, началото на учебната година, преди началото и след края на зимния сезон: по тази мярка следва да се организират и реализират текущи/системни огледи на състоянието на пътната инфраструктура. **Резултат:** текущи доклади през годината

СТЪПКА 2

Изпълнение на Мярка 4.14 от План-програмата

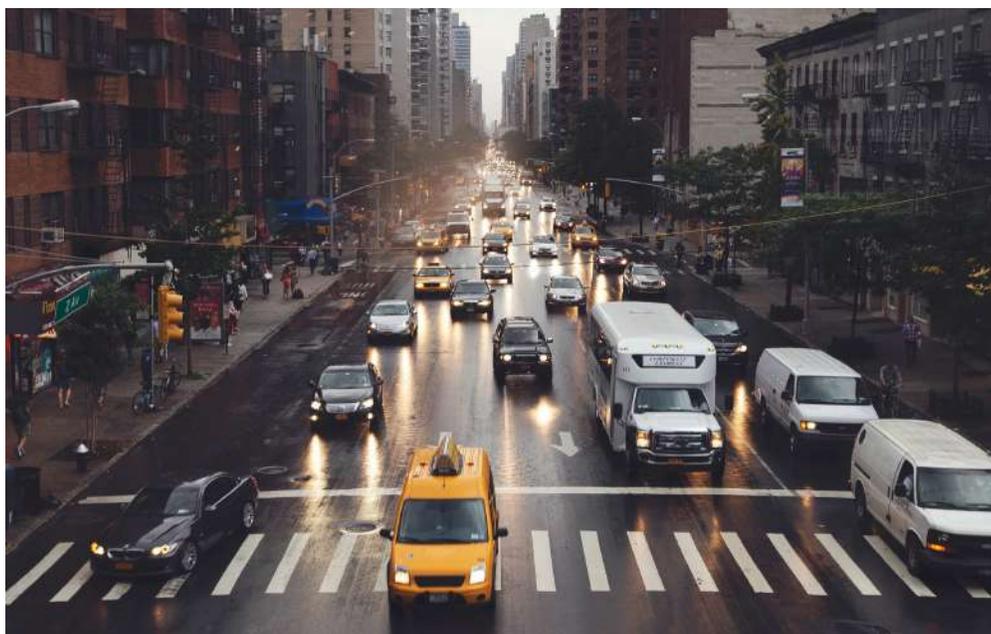
Извършване на цялостна оценка на транспортно-експлоатационното състояние на пътната мрежа: база за подготовка на инвестиционната програма в частта на пътната инфраструктура, като въз основа на тези резултати да са приоритизирани и заложили най-неотложните мерки по БДП за следващата планова година. **Резултат:** доклад в края на годината с констатации и заключения относно състоянието и обектите, в които следва да се инвестира през следващата планова година

СТЪПКА 3

Подготовка на План-програмата

Описание на Мярка 4.36

Изпълнение на проектиране и строително-монтажни работи по пътната инфраструктура (пътни платна, тротоари, банкети, места за паркиране, подлези и надлези, мостове, спирки на градския транспорт, междублокови пространства, крайпътни пространства и др. - въздействие върху настилки, хоризонтална маркировка и вертикална сигнализация, осветление, ограничителни системи, растителност, поставени рекламни съоръжения и крайпътни обекти, и др.). **Резултат:** планирани мерки по участъците, включени в заключенията от доклада от цялостна оценка на транспортно-експлоатационното състояние на пътната мрежа



A photograph of a city street featuring a tram. The tram is shown in motion, with a significant yellow light streak effect across its length. The street is paved with asphalt and has tram tracks. In the background, there are multi-story buildings, some with balconies, and a tram stop with a sign that reads "BAHNHOF" and "STRASSE". The sky is overcast.

8

ОТЧИТАНЕ: ДОКЛАДИ

Докладът за отчитане изпълнението на областната политика по БДП се разработва на годишна база по образец към Националната стратегия по БДП.

Годишният доклад отразява състоянието на БДП в областта и изпълнението на областната политика към съответната отчетна година.

Информацията по отделните раздели от Доклада се подготвя от секретариата на ОКБДП, като се систематизира информацията, подадена от членовете на ОКБДП по образци.

Членовете на ОКБДП представят на секретариата на ОКБДП информацията от своите компетенции в срок до **15-ти февруари** на годината, следваща отчетната, с цел включване на информацията в обобщен областен доклад.

Секретариатът на ОКБДП своевременно организира, разяснява, подпомага и координира получаването на информацията от членовете на ОКБДП, като следи за нейната коректност, яснота и изчерпателност.

Всички раздели от Доклада следва да се попълнят от секретариата на ОКБДП на база на получената информация, която следва да е коректна, ясна и изчерпателна.

На местата в Доклада, където се изисква информация за общините, същата следва да се представи за всяка една от тях.

След като Докладът се състави в цялостен вид от секретариата на ОКБДП, документът се разглежда и приема като проект на заседание на ОКБДП, след което се изпраща в ДАБДП в срок до **1 - ви март** на годината, следваща отчетната.

Доклади, представени след указания срок, могат да не се разглеждат и анализират за целите на общото докладване от ДАБДП към Министерския съвет, като в общия доклад до Министерския съвет се отбелязва липсата на съответния областен доклад.

Докладът се изпраща от ОКБДП до ДАБДП само по електронен път във формат Word заедно с официално подписано и заведено с деловоден номер придружително писмо.

С цел одобрение на доклада ДАБДП извършва преглед и при необходимост дава задължителни предписания за привеждане на документа в съответствие с нормативните актове, стратегическите документи и плановете към тях, както и за съответствие с методическите указания за изготвянето им, които ОКБДП следва да отрази в ревизиран доклад и да го представи в ДАБДП в срок от 5 работни дни от получаване на предписанията.

Докладът в съответстващ и одобрен от ДАБДП вид се помества на интернет страницата на ОКБДП.

Изчерпателността и реалистичността в докладването на състоянието на БДП на областно ниво и констатираните проблемни аспекти е от ключово значение с оглед обобщаване на състоянието на пътната безопасност по общини и области на ниво ДАБДП с цел докладването му в рамките на националния доклад по БДП към Министерския съвет, както и за правилно дефиниране на нуждите и набелязване на последващи мерки за подобряване на планирането и изпълнението по държавната политика по безопасност на движението по пътищата.

Често информацията в годишните доклади е придружена от редица слабости, които възпрепятстват одобряването им.

Основни слабости

Част от общините, които представят годишни доклади в съответната областна администрация, по отделни точки от доклада не посочват информация, не предоставят конкретика и не правят оценка на състоянието на докладваните елементи.

Прави впечатление липсата на по-конкретна и задълбочена информация за мерките, които се докладват със статус „изпълнено“, „в процес на изпълнение“ и „предстоящо“. Това налага извършването на многократни ревизии на областните доклади.

Както при планирането, така и при докладването на изпълнението на мерките, свързани с подобряване на пътната инфраструктура, информацията се представя общо, без да се реферира към конкретни обекти/участъци, които следва да са изведени като приоритетни (мярка 4.36 от план-програмата).

За отделни области се наблюдава липса на информация или на конкретика по отношение на докладите на други институции с компетенции в областта на БДП, в т.ч. ЦСМП и ОПУ.

Констатира се липса на аналитична част в докладването на мерки с цел оценка на ефективността на изпълнението и създаване на отправна точка за бъдещите действия, които съответните отговорни страни следва да предприемат.

Анализът на ДАБДП показва, че изпълнението на мерки е възпрепятствано основно поради: не извършване на системни обходи и инвентаризация на елементите на пътната система; неефективно планиране на финансовите средства.



Как слабостите при докладване влияят на ефективността на управлението на БДП?

Липсата на изчерпателни данни за състоянието на основните елементи от пътнотранспортната система в общините възпрепятства добиването на точна и ясна представа за нивото на пътна безопасност в дадена община и оттам - набавянето на необходимата база данни. Горното, от своя страна, възпрепятства както общинските власти, така и областната комисия по БДП, и ДАБДП да изградят правилно разбиране за конкретните нужди и проблеми, за да могат те да бъдат отправната точка за всички последващи действия, които да подпомогнат безопасността на движението по пътищата. Съответно, подготовката на план-програмите с мерки по БДП за следващата планова година няма да бъде ефективна и отразяваща принципа на подходяща приоритизация.

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

В този смисъл; 1/ извършването на регулярни и годишни обходи и огледи на състоянието на различните елементи от пътнотранспортната система на общините и 2/представянето на резултатите от обходите и огледите подробно в онлайн въпросници и систематизирано в годишен доклад **съдържа следните ползи:**

- поетапно създаване и текущо поддържане на база данни в общините за състоянието на: настилки, маркировка и сигнализация, ограничителни системи, банкети; кръстовища, пешеходни пътеки, спирки на градския транспорт, подлези и надлези, осветление и светофари; прилежаща инфраструктура около учебни заведения и детски градини от гледна точка на безопасността (места за пресичане и паркиране, предпазни огради, ограничения на скоростта, осветеност); автогари, ж.п. гари и прилежащата към тях инфраструктура; обществен транспорт (наличие, средна възраст, географско покритие, свързаност); автобуси, извършващи транспорт в системата на училищното и предучилищното образование (брой, средна възраст и техническо състояние);
- развитие на административния капацитет на служителите в общинските администрации за управление на пътната безопасност на база анализ и приоритизация на нуждите;
- информационна обезпеченост на ниво ОКБДП и ДАБДП с цел съвместно търсене на подходящи решения за подпомагане на пътната безопасност по места.



9

**РЕАКЦИЯ ПРИ ПТП:
СПАСИТЕЛНАТА СИСТЕМА**

Единната спасителна система

Дейността на **Единната спасителна система (ЕСС)** е разписана в Закона за защита при бедствия (ЗЗБ). Нейна основна задача е да осигури надеждна защита на живота, здравето и имуществото на населението, територията, околната среда, културните и материалните ценности на страната.

Основната цел на ЕСС представлява осигуряването на готовност за действие и способност за своевременно реагиране, ясно и точно определяне на задълженията на всички нива и ефективно използване на наличните ресурси на отделните институции.

ЗЗБ постановява основните правила, планиране и подготовка, координация и управление на спасителни и неотложни аварийно-възстановителни работи на ЕСС. Тя включва структури на министерства и ведомства, общини, търговски дружества и еднолични търговци, центрове за спешна медицинска помощ, други лечебни и здравни заведения, юридически лица с нестопанска цел, включително доброволци и въоръжените сили.



Координацията на съставните части на ЕСС се осъществява с помощта на оперативните центрове на ГДПБЗН - МВР.

Оперативните центрове:

приемат и оценяват информация за възникнали бедствия;

уведомяват компетентните съставни части на ЕСС и координират по-нататъшната дейност на основата на стандартни оперативни процедури;

извършват ранно предупреждение и оповестяване на органите на изпълнителната власт, съставните части на ЕСС и населението при бедствия;

организируют включване на предвидените в плановете за защита при бедствия съставни части на ЕСС, както и на допълнителни сили и средства.

Подготовката на съставните части на ЕСС се извършва чрез:

провеждане на тренировки и учения, като целта им е установяване състоянието на комуникационно-информационната система и готовността на екипите за реагиране при бедствия;

учения за подобряване на взаимодействието и координацията на съставните части на единната спасителна система и органите на изпълнителната власт за реагиране при бедствия.



ПЛАНЪТ СПАСИ

За ефективно управление е необходимо да има насоки, подкрепени от планове с цели, които да се реализират от институции, способни да изпълняват своите задължения. В тази връзка е разработен „Рамков план за действие за управление и справяне с последствията от настъпили пътнотранспортни произшествия“ - **СПАСИ** (Съобщаване за настъпило тежко ПТП; Повикване и Адресиране на спасителни екипи; Спасяване на пострадалите; Извършване на дейности по нормализиране на движението).

Управлението на риска при ПТП изисква всички участници от ЕСС да са наясно със своите основни задължения и да разполагат с инструменти и капацитет да изпълняват своята роля, както и с механизми и системи, за да осигурят цялостна координация, споделяне на информация, проследяване и оценка на готовността, с което да се гарантира възможността да се правят промени и да се ползват извлечените поуки.

За ефективното и синхронизирано взаимодействие на различните екипи при управление на дейностите по справяне с последствията от ПТП са необходими единна система за оценка на нараняванията, триажни, транспортни, лечебно-диагностични, комуникационни и трансферни протоколи, единно обучение, тренировки и общ понятиен апарат.

Необходимо е силите от ЕСС да си взаимодействат на база общи правила, планиране и подготовка, координация и управление на спасителните и неотложни аварийно-възстановителни работи.

Различните видове дейности, които се изпълняват във връзка с намаляване на риска от ПТП, включват превенция, готовност и реагиране, подпомагане и ресурсно осигуряване. Подходът е не само да се регулират дейностите на заинтересованите лица от ЕСС, когато възникне ПТП, но и да се управляват рисковете и да се осигури ефективно реагиране чрез:

- създаване на организация за координация и взаимодействие между компетентните органи за реагиране при ПТП с пострадали или усложнена метеорологична обстановка, затруднени пътни условия, затруднено и/или блокирано движение по уличната и пътната мрежа;
- поддържане на устойчиви връзки за оперативно уведомяване и обмен на информация при прилагането на мерки между компетентните органи в Република България;
- повишаване капацитета на органите на изпълнителната власт за обезпечаване на кризисния мениджмънт за справяне с последствията от настъпило ПТП или усложнена пътна обстановка чрез установяване на приоритетите на реагиране;
- формиране на информационния поток вътре в органите за управление и към обществеността – събиране, анализиране и споделяне;
- управление, координация и контрол на съставните части на ЕСС.

Към плана СПАСИ са разработени 3 процедури за:

- реагиране при сигнал за ПТП с пострадали;
- прилагане на мерки за превенция и въвеждане на временна организация на движението поради затруднено и/или блокирано движение при ПТП без пострадали и при усложнена метеорологична обстановка и затруднени пътни условия - обилен дъжд, мъгла, намалена видимост, пожар, силни ветрове, паднали дървета, свличане на земни маси и други;
- прилагане на мерки за превенция и въвеждане на временна организация на движението при усложнена метеорологична обстановка, затруднени пътни условия, затруднено и/или блокирано движение вследствие на обилни снеговалежи, снежни бури и заледявания.

Рамковият план СПАСИ си поставя за стратегическа цел намаляването на следните тежки последствия за обществото: изгубено социално благосъстояние поради пътнотранспортен травматизъм (загинали, пострадали и засегнати хора); щети за пътната инфраструктурата; прекъсване на доставките на основни стоки и услуги; икономически загуби и последствия за околната среда. Оперативните цели на плана са насочени към създаване на ефективна организация за координация и взаимодействие между органите при възникване на ПТП. Така се осигуряват възможности за поддържане на устойчиви връзки за оперативно уведомяване и обмен на информация при прилагането на мерки от различните органи.



РОЛЯ НА РЕГИОНАЛНИТЕ УЧЕНИЯ

За правилното функциониране на системата за защита при ПТП е необходимо постигането на добра координация и разпределение на отговорностите по изпълнението на дейностите, свързани с превенцията, готовността, реагирането и възстановяването, с активно участие на всички заинтересовани страни на национално, областно и общинско ниво.

За повишаване капацитета на органите на изпълнителната власт за обезпечаване на кризисния мениджмънт при справяне с последствията се провеждат учения за отработване на планираните дейности.

За подобряване готовността и координацията на съставните части на ЕСС за осигуряване на ефективно и адекватно реагиране на компетентните органи при получаване на сигнал за ПТП с пострадали от страна на ДАБДП бе разработен примерен план за провеждане на учение на съставните части на ЕСС при пънотранспортни произшествия. В учението е препоръчано да вземат участие:

- екипи от силите на Единната спасителна система, областните пътни управления, областни структури на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ и общини;
- органи за управление на ниво Областна администрация, Областна комисия по БДП, общински комисии по БДП;
- дежурните служители от Оперативен дежурен център/ Оперативна дежурна част на ОДМВР, Оперативен център на РДПБЗН на МВР, Районната комуникационна централа на ЦСМП, Областна структура на ИААА и ОПУ.





10

ПУБЛИЧНОСТ:
ОБХВАТ И СЪДЪРЖАНИЕ

ПУБЛИЧНОСТ

На интернет страниците на областните администрации следва да се осигури достъп до:

- Националната стратегия за БДП 2021-2030 г. и Планът за действие към нея;
- приложимата нормативна уредба;
- правила за дейността на ОКБДП;
- заповед за определяне поименния състав на ОКБДП;
- годишната областна план-програма ;
- годишен областен доклад;
- график на заседанията;
- протоколи от проведени заседания и материали към тях;
- друга информация по преценка на председателя на ОКБДП.

Горепосочената информация следва да се поддържа в актуален вид, като след извършване на съответните промени документите своевременно се публикуват на електронната страница на областната администрация.

Годишните областни план-програми се публикуват на интернет страницата на областната администрация в срок до 31 декември на годината, предхождаща плановата година.

Годишните областни доклади се публикуват на интернет страницата на областната администрация в срок до два работни дни от одобряването им от ДАБДП.





11

КАМПАНИИ:
МЕРКИ ЗА ПРЕВЕНЦИЯ

Трите аспекта на превенцията

1/ Съзнание

Трафикът има
рискове и може да
навреди на хората

2/ Избор

Как да направим
правилния избор за
нас и за околните

3/ Поведение

Нещата, които ако
правим, могат да ни
предпазят

Във връзка с изпълнение на дейностите, включени в Национална стратегия за БДП 2021-2030 г., от първостепенна важност е целенасочената дейност на ОКБДП, свързана с въздействие върху поведенческите модели. Популяризирането на основните принципи на БДП следва да се извършва регулярно и сред **всички групи участници в движението** като се поставя фокус върху поведението на пътя на уязвимите категории и рисковете за тях.

Специален акцент следва да се постави на отбелязването на Националния ден на БДП (29 юни), Световната седмица на БДП, обявена от ООН, Европейските дни без загинали на пътя, Европейската седмица на мобилността и други, както и на провеждането на информационни кампании за запознаване на обществото с данните за пътнотранспортния травматизъм на национално, европейско и световно ниво.



ДЕЦАТА И УЧЕНИЦИТЕ:

Въвеждане на извънкласни дейности и реализиране на училищни кампании, насочени към толерантно, отговорно и безопасно поведение в пътното движение. Подходящ инструмент представляват клубовете по интереси с насоченост към БДП. Те могат да бъдат сформирани при всяко учебно заведение със съдействието на съответните училищни комисии по БДП. Друг механизъм представляват различните състезания и викторини за повишаване интереса на децата и учениците. Членовете на ОКБДП следва да инициират кампании за активно включване в инициативи като Национално състезание по БДП за ученици, „Най-добър млад шофьор на България“, Олимпиада по колоездене и др.

Основни аспекти, които **РУО** биха могли ефективно да интегрират в дейността си, са:

Изпълнение на областната План-програма за БДП: обучение на деца и ученици по БДП в системата на образованието; организиране и провеждане на извънкласни инициативи по БДП; ограничаване на рисковете от ПТП при осъществяване на организиран превоз на деца, свързан с учебна и/или извънучебна дейност; изпълнение на мерки на училищните комисии в развитието на средата за обучение по БДП и прилежащата пътна инфраструктура, и организация на движението в непосредствена близост до училището.

Активно участие на РУО в дейността на ОКБДП: ангажирано присъствие на заседанията, инициативност, отвореност към дискусии и дебат, прецизност в отчитане на мерките.

Пълноценно използване на материалите за БДП, поместени на интернет страницата на ДАБДП (<https://www.sars.gov.bg/za-potrebitelya>), свързани с дейностите за възпитание и обучение на децата и учениците, като екипът на ДАБДП е на разположение да подпомага избора на материали, подходящи за съответната възраст.

Практическо приложение на учебните помощни средства, изобразяващи основните пътни знаци, които в началото на учебната 2020-2021 година ДАБДП представи за общо ползване в часовете или извънкласните занятия по БДП в училищата. Използването на това помагало е от голяма важност за формирането на съзнанието за отговорност на пътя. При необходимост, материалът може да бъде достъпен и в електронен вариант на електронната страница на ДАБДП (<https://www.sars.gov.bg/obuchenie>).

Видео уроци: отново на електронната страница на ДАБДП (<https://www.sars.gov.bg/deinost-na-dabpd/interaktivni-uroci>) можете да откриете видео уроци по БДП, подходящи за деца и младежи, а именно: Как да се движим безопасно? Как да намалим риска от пътнотранспортни произшествия? Колко опасни могат да са няколко секунди с поглед в телефона? Коланът спасява животи. Колко опасен е алкохолът зад волана?

ДАБДП разработи специален проект на площадка за игра и обучение на деца по БДП (<https://www.sars.gov.bg/deinost-na-dabpd/ploshtadka>), който е подходящ за изграждане на отделна площадка или обособяването ѝ към училищата площадки за физическо възпитание и спорт. Формата, размерите и съдържанието са в умален размер на комуникационна мрежа от училище, паркинг, улици, кръстовища и велосипедна алея, запълнени с вертикална сигнализация (пътни знаци и светофари) и хоризонтална маркировка. Типовият проект на площадката с всички компоненти е публикуван на сайта на ДАБДП за свободно ползване, а експертите на агенцията са на разположение за даване на разяснения по него.

ПЕШЕХОДЦИТЕ: информационни и интерактивни кампании, които да обърнат внимание на: използването на дрехи в ярки цветове и с рефлексивни елементи през нощта; задължителното пресичане само на определените за това места; прилагане на повишено внимание при движение по пътя в условия на дъжд, мъгла и други влошени метеорологични условия; необходимостта от предпазливо поведение на пътя, обвързано с възможност за оценка на пътната ситуация, поведението на водачите и риска от приближаващи се превозни средства.

ВОДАЧИТЕ на индивидуални електрически превозни средства, велосипедистите и мотористите: следва да се обърне внимание на: задължително използване на предпазно облекло и каски; задължително пресичане на пешеходни пътеки само като пешеходци; забраната за честа и рязка смяна на посоката на движение; забраната за движение със скорост, надвишаваща 25 км/час в населените места за водачите на водачите на индивидуални електрически превозни средства; правилата за пресичане на жп прелези; необходимостта от движение с повишено внимание в районите на училища и детски градини; използването на дрехи в ярки цветове и с рефлексивни елементи през нощта; прилагане на повишено внимание при движение по пътя в условия на дъжд, мъгла и други влошени метеорологични условия; необходимостта от предпазливо поведение на пътя, обвързано с възможност за оценка на пътната ситуация, поведението на водачите и риска от приближаващи се превозни средства; необходимостта от спазване на конструктивно допустимия максимален брой пътници за съответното превозно средство.

ВЪЗРАСТНИТЕ ХОРА: следва да се постави акцент върху: използването на дрехи в ярки цветове и с рефлексивни елементи през нощта; задължителното пресичане само на определените за това места; прилагане на повишено внимание при движение по пътя в условия на дъжд, мъгла и други влошени метеорологични условия; необходимостта от предпазливо поведение на пътя, обвързано с възможност за оценка на пътната ситуация, поведението на водачите и риска от приближаващи се превозни средства; необходимостта когато придружават деца да се уверят, че децата са плътно до тях и са в състояние да въздействат на детското рисково поведение, като ги държат за ръка и намалят риска от внезапното им излизане на пътното платно или извън очертаванията на пешеходните пътеки.



КОГАТО СМЕ НА ПЪТ: КЛЮЧОВИ ПОСЛАНИЯ

Планирайте маршрута си. За всеки случай предвидете и резервен маршрут.

Подгответе грижливо автомобила си. Уверете се, че сте извършили редовната му техническа поддръжка. Проверете наличността на горивото, състоянието на маслото, налягането на гумите, изправността на спирачната система, светлините и чистачките. Обърнете специално внимание, ако има течове или ако превозното средство издава необичайни шумове.

Проверете прогнозата за времето. При обявен код за опасни явления отложете пътуването, ако не е належащо.

Информирайте Вашите близки за пътуването си – за къде пътувате; как и с кого; кога очаквате да пристигнете.

Съхранявайте в автомобила неща от първа необходимост – документи за самоличност, документи на автомобила, застраховки, аптечка за първа помощ, зарядно за мобилен телефон, фенерче, кабели, свещи и кибрит, вода, трайни хранителни продукти, одеяло, топли връхни дрехи, хигиенна защитна маска и дезинфектант за ръце и повърхности. Ако пътувате заедно с други хора, съобразете се с техните нужди (деца, възрастни, хора със специални нужди и др.).

Подредете предметите в превозното средство отговорно и безопасно, като ги укрепите подходящо. Възможно е да носите със себе си значително количество багаж. Част от него може да бъде поставена в багажника, но трябва да помислите и за предметите, които се намират в пътническия салон. Например, ако има вещи, които са изложени на риск да се движат, докато шофирате, тогава трябва да вземете всички необходими мерки да ги укрепите и задържите на място. Ако нещо падне на пода, докато шофирате, не посягайте, за да го вземете.

Погрижете се да сте отпочинали и спокойни преди пътуването. При по-дълги разстояния правете редовни почивки и ограничавайте, доколкото е възможно, нощното шофиране. Умората и намалената видимост могат да затруднят безопасното шофиране и да ви попречат да реагирате бързо и адекватно на внезапни промени. Отбийте от пътя при първа възможност, ако усетите, че имате затруднения с концентрацията и симптоми на сънливост. В тези случаи реакцията Ви става по-бавна от нормалното, което Ви излага на сериозен риск от инцидент.

Не се разсейвайте. Опитът за извършване на няколко дейности едновременно може да Ви изложи на сериозна опасност. Докато шофирате, уверете се, че Вашият основен приоритет е пътят. Оставете мобилното си устройство настрана, когато сте водач. Използването на телефон по време на шофиране увеличава риска от пътен инцидент 4 пъти, а изпращането на текстови съобщения – около 23 пъти. Докато използва телефон, времето за реакция на водача е 50% по-дълго, отколкото ако концентрацията не е нарушена. Много хора погрешно мислят, че използването на хендс фри е безопасно. Освен че това е по-удобен за достигане до телефона начин, той не предотвратява разсейването.

Дългите пътувания често се правят споделено. Преди да тръгнете, определете някои основни правила с хората в колата.

Поставете предпазния си колан. Носенето му намалява риска от наранявания и смъртни случаи сред пътниците на предните седалки с 45-50% и с 25-75% сред пътниците на задните седалки.

Обезопасете децата, които пътуват с Вас. Детските обезопасителни системи намаляват риска от смърт с поне 60%, особено за деца под 4 години. За деца на възраст 8-12 години седалките могат да намалят риска от нараняване с 19% в сравнение с използването само на предпазен колан.

Поставете предпазната си каска, когато се движите с мотоциклет. Носенето ѝ може да намали риска от смърт с 42%, а от тежки наранявания – със 70%.

Шофирайте с безопасна скорост. Превишаването на скоростта, дори когато изглежда относително безопасно, винаги е рисково. Колкото по-бързо се движите, толкова по-дълго време е необходимо на превозното средство да забави скоростта или да спре, което означава и по-малко време за адекватна реакция при опасна ситуация. С увеличаване на скоростта нарастват рискът от пътен инцидент и тежестта на последиците от него. Пешеходец, блъснат от автомобил, който се движи със скорост 65 км/ч, е изложен на над 4 пъти по-голям риск от смърт, отколкото ако скоростта е 50 км/ч. За всеки 1% увеличение на средната скорост рискът от фатална катастрофа се увеличава с 4%. В много случаи хората ускоряват, защото се притесняват да не закъснеят за определено място. Ако това е навик, който имате, тогава трябва да го вземете предвид и да тръгнете по-рано.

Бъдете трезви зад волана. Употребата на алкохол и шофирането значително увеличават риска от инцидент.

Бъдете нащрек при взаимодействие с уязвими участници в движението. Пешеходците, велосипедистите и водачите на моторизирани дву- и триколесни превозни средства и техните пътници са най-уязвими.

Защитното шофиране е важен аспект за пътната безопасност, което може да Ви предпази от сблъсък. То е свързано с наблюдаване на поведението на водачите около Вас. Ако друг водач превишава скоростта или се опитва да Ви засече, подходът на защитното шофиране е да излезете възможно най-бързо от опасната ситуация. Научете къде са слепите зони на автомобила и ги наблюдавайте при извършване на маневри. Бъдете внимателни при забелязани водачи, които се движат неадекватно, като се отдръпнете и поддържате безопасна дистанция.

Окажете първа помощ в случай на нужда. Животът може да бъде спасен с навременна грижа на място, бързо транспортиране до медицинско заведение и ранен достъп до подходяща рехабилитация. Свидетелите на ПТП могат да помогнат за спасяването на човешки животи, като активират системата за спешна помощ и извършват спасителни действия, докато пристигнат професионалните екипи.

A child wearing a bright pink raincoat and colorful green, yellow, and blue boots is walking away from the camera through a large puddle on a sidewalk. The background shows a residential street with a white fence and trees.

Започна ново десетилетие със свой специфичен обществен контекст.

Време със собствени черти, което ни поставя както пред стари, така и пред нови предизвикателства. Този контекст изисква от нас да се усъвършенстваме: да подобряваме средата, в която работим, творим, пътуваме и почиваме; да надграждаме своите умения за намиране на хармония с околния свят; да се учим как се споделят отговорности, за да водим по-сигурен, природосъобразен, справедлив и щастлив живот.

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

На пътя Животът
е с предимство!



Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ е създадена през 2019 г. с постановление на Министерския съвет, с мисията да ръководи, координира и контролира държавната политика в областта на безопасността на движението по пътищата. Агенцията работи за подобряване на координацията между институциите, ангажирани с БДП; безпристрастен анализ на данните; осигуряване на наблюдение и контрол на резултатите от прилагането на политиката в областта; ангажиране на гражданския, научния и академичния сектор с инициативи, допринасящи за намаляване на пътнотранспортния травматизъм.

Благодарим Ви,

че сте наш партньор в усилията за опазване на човешките живот и здраве!

Абонирайте се за нашия месечен информационен бюлетин на:

bulletin@sars.gov.bg

За въпроси и повече информация: mpetrova@sars.gov.bg

