

---

## **Стратегия на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г.**

---

(Стратегията е разработена в изпълнение на точка 2 от Решение № 946 от 22 декември 2011 г. на Министерския съвет на Република България)

Настоящата стратегия е разработена на основание одобрената с Решение на № 946 от 22 декември 2011 г. на Министерския съвет на Република България "Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 - 2020 г."

Стратегията е документ за политическата и професионалната ангажираност на работещите в системата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за даване на конкретен принос за реализирането на основната цел – намаляване с 50 на сто на броя на загиналите и на ранените при пътните произшествия за 2020 г. спрямо показателите за 2010 г., значително занижаване на преките и косвените материални щети от тези произшествия и достигане нивото на показателите за аварийността на водещите страни в Европейския съюз.

### **1. УВОД**

Автомобилният транспорт, предназначен или не за обществен превоз на пътници и товари е с висока степен на обществена опасност. Предизвикваните пътнотранспортни произшествия често пъти са с голям брой загинали и ранени, което с основание буди голяма тревога сред обществото у нас, а някои от тях и извън границите на страната.

Голяма част от пътнотранспортните произшествия, в това число и в автомобилния транспорт са предотвратими и са отражение на съществуващото поведение на участниците в движението, нивото на конфликтност на пътната инфраструктура и нейната активна и пасивна безопасност, степента на техническата изправност на автомобилния парк и неговата активна и пасивна безопасност, както и състоянието на долекарската и специализираната медицинска помощ.

За предотвратяването на предпоставките за допускане на произшествия е необходима инициатива и координация на усилията на всички държавни институции, неправителствени организации и цялата наша общественост.

### **2. ПРЕДМЕТ НА СТРАТЕГИЯТА**

Анализите на дейността и състоянието по безопасността на движението в нашата страна през последните години показват запазване на абсолютизирането на грешките и нарушенията на участниците в движението като причини за ПТП, поради което усилията бяха насочвани предимно към увеличаване размера на санкциите и превенция за повишаване на познанията на участниците в движението. Процесът на пътното движение е непрекъснато взаимодействие между трите основни фактора, определящи движението и неговата безопасност - поведението на участниците в движението, безопасността на пътната инфраструктура и на автомобилния парк.

Особено актуално е въвеждането на транспортна система, нетолерантна към грешките, безотказна към нарушенията и пазеща човешкото тяло от фатални наранявания. В тази насока определено значение имат дейностите по формиране на безопасно поведение на участниците в движението, изграждане и подържане на нискоконфликтна пътна

инфраструктура, даваща ясни послания към участниците в движението и осигуряваща защитата им при фатални грешки, автомобилен парк с висока степен на техническа изправност, активна и пасивна безопасност.

Постигането на положителни резултати в тази насока изисква, от една страна, нов вид взаимодействие между държавните институции и неправителствения и частния сектор, а от друга, нов вид култура в управлението на безопасността на движението на национално, регионално и общинско ниво, в предприятията, в учебните заведения и в семейството.

В този смисъл като част от националната стратегия, настоящата стратегия има за предмет обществените отношения, факти и обстоятелства, оказващи неблагоприятно влияние върху безопасността на движението при обществените превози на пътници и товари, както и всичко онова, което притежава противодействащ ефект спрямо предизвикването на произшествията и тежестта на последствията от тях.

### **3. ПРИНЦИПИ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО**

В основата на настоящата стратегия за формиране на политиката по безопасността на движението в обществения превоз на пътници и товари стои тезата за предотвратимостта на голяма част от пътните произшествия, както и че намаляването на загубите от пътнотранспортните произшествия е преди всичко установяването на мястото и ролята на всеки един човек от различните звена на транспортната система. Ограничаването на произшествията по пътищата изисква едновременно обединяване на усилията на институциите и воля за провеждане на конкретни дейности за безопасно функциониране и намаляване на грешките на системата водач – автомобил – път и среда на движение – организация на транспортния процес. В тази връзка, настоящата стратегия е подчинена на следните принципи:

#### **3.1. Ограничените човешки възможности**

Поради ограничените човешки възможности участниците в движението е възможно да допускат грешки, поради което е необходимо всеки участник добре да познава и преценява собствените си възможности. За осигуряване безопасността на движението следва да се откриват, систематизират и анализират човешките грешки и да се прилагат подходи за тяхното елиминиране и смекчаване на тяхното действие.

#### **3.2. Човешкото тяло е лесно наранимо**

Човешкото тяло има ограничени възможности да понася удари. Превишаването пределите на тези възможности води до наранявания и смърт. Безопасността изисква създаването на такава пътнотранспортна система, при която усилията, които се получават при ПТП, да са в границите на възможностите на човешкото тяло да понася удари. Това означава, че пътното превозно средство трябва да защити пътниците и другите участници в движението. Проектантите на пътната инфраструктура и тези, които я експлоатират, трябва да отчитат тези ограничения. Следва да се отчитат и възможностите на уязвимите участници в движението като пешеходци, водачи на двуколесни превозни средства и др. да понасят удари без сериозни последствия.

#### **3.3. Безопасността на движението е споделена отговорност**

Безопасността на транспортната система е функция на отговорното поведение на участниците в движението, в съчетание с качествената работа на експертите по пътната инфраструктура и безопасността на автомобилния парк, качеството на долекарската и специализирана медицинска помощ. Политиката за пътна безопасност следва да се реализира и през отраслите като енергетика, околна среда, здравеопазване, наука и образование, нови технологии, застраховане, търговия, и др.

Споделената отговорност изисква конкретни действия на държавните институции, регионалните и общински власти, неправителствените организации, частния сектор и гражданското общество.

#### **3.4. Транспортната система е приятел на човека**

Пътнотранспортната система е реална илюстрация на основните закони на природата, управляващи движението на обектите във времето и пространството.

Безопасността на транспортната система зависи от успешното намаляване на силата на сблъсъка, така че да не бъде превишена критичната здравословна и жизнена граница на уязвимост на човешкото тяло.

### **3.5 Нарастване употребата на обществения транспорт**

Автобусният и железопътният транспорт са с по-високо ниво на безопасност в сравнение с това на леките автомобили и мотоциклетите. Метрополитенът няма конфликти с наземното движение. Колкото по-малко хора управляват автомобили и мотоциклети, толкова нивото на пътната аварийност ще намалява. Във връзка с това следва да бъдат обект на особено внимание превозите, извършвани с автобусен и железопътен транспорт.

## **4. ЦЕЛ И ВИЗИЯ**

### **4.1. Визия за безопасно движение по пътищата**

Визията за безопасно движение по пътищата на България през периода 2011 - 2020 г. е "Безопасността на движението е право и отговорност на всички".

Всеки гражданин притежава право и същевременно е отговорен пред другите за осигуряване на безопасно движение по пътищата.

Държавата носи отговорност нейните граждани да се чувстват в безопасност на обществени места и за безопасното им придвижване като участници в движението по пътищата.

### **4.2. Цел на стратегията**

Целта на стратегията е реализирането на дългосрочната политика на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията до 2020 г., насочена към намаляване на броя и последствията от пътнотранспортните произшествия.

4.2.1. Намаляване броя на загиналите при ПТП с 50% спрямо показателите за 2010 г.

През 2020 г. техният брой не следва да надвишава 388.

4.2.2. Намаляване броя на тежко ранените при ПТП с 20% спрямо показателите за 2010 г.

През 2020 г. техният брой не следва да надвишава 6363.

## **5. ПОДОБРЯВАНЕ НА ОБУЧЕНИЕТО И УМЕНИЯТА НА УЧАСТНИЦИТЕ В ДВИЖЕНИЕТО**

Участникът в пътното движение е първото звено от веригата на пътната безопасност и при него е най-голяма вероятността от грешки. Каквито и мерки да се прилагат, ефективността на политиката за пътната безопасност зависи от поведението на участниците в движението. Необходимо е подобряване качеството на системата за обучение, като се обърне особено внимание на младите водачи. Образованието и обучението са от съществено значение и следва да се осъществяват през всичките етапи на човешкия живот ("непрекъснато учене" през целия живот) – необходимо е образованието и обучението да се разглеждат като цялостен процес. Участниците в движението следва постоянно да се обучават по проблемите на безопасността на движението по социални програми, служебни семинари и кампании.

### **5.1. в системата за обучение за придобиване на правоспособност за управление на МПС**

- разработване на мерки за усъвършенстване на системата за обучение и подготовка на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС въз основа на добрите европейски практики и директивите на ЕС;
- усъвършенстване на програмите за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС (управление с придружител);
- подобряване на условията за обучение за придобиване на правоспособност на лицата с ограничени възможности за водачи на МПС;
- въвеждане на поэтапното придобиване на пълни права за управление на МПС;

- усъвършенстване на системата за обучение на преподавателите, които извършват обучението на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС.

## **5.2. в системата за провеждането на изпитите за придобиване на правоспособност за управление на МПС**

- усъвършенстване на процеса за провеждане на теоретичните изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС;
- обективизиране на процеса за провеждане на практическите изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС (знания и умения за оценка и избягване на рисковете в движението, за неагресивно, икономично и екологично управление);
- усъвършенстване на критериите за оценка на подготовката на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС;
- усъвършенстване на системата на проверочния изпит.

## **5.3. Обучение след придобиване на правоспособност**

- създаване на система за повишаване на знанията и уменията на новите водачи след придобиване на правоспособност;
- създаване на организация и законови предпоставки за продължаващо обучение на водачите на МПС (въвеждане на система за обучение на водачите през определен период от време);
- поощряване повишаването на уменията на водачите за, управление при сложни условия и критични ситуации (подкрепа изграждането на полигони за управление при сложни условия и критични ситуации);
- създаване на система за повишаване на знанията и уменията на водачите над 65-годишна възраст.

## **6. ЗА ПО-БЕЗОПАСНИ ПЪТНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА**

Техническото състояние, пасивната и активната безопасност на автомобилния парк оказват съществено влияние върху броя на пътнотранспортните произшествия и последствията от тях. Оборудването на автомобилите със съвременни системи за повишаване на безопасността и поддържането на техническата им изправност ще доведе до намаляване на броя на жертвите и нараняванията по пътищата.

### **6.1. Технически изисквания към ППС**

- създаване на организация за своевременно адаптиране и прилагане на европейските директиви и международни стандарти, свързани с безопасността на пътните превозни средства;
- въвеждане на ограничения за допълнително монтиране на различни видове съоръжения, които застрашават безопасността на участниците в движението по пътищата.

### **6.2. Техническа изправност на ППС**

- повишаване на качеството на периодичните технически прегледи;
- усъвършенстване и разширяване на обхвата на периодичните технически прегледи;
- повишаване на квалификацията и отговорността на ангажираните лица в тази насока.

## **7. ОБЩЕСТВЕН ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ И ТОВАРИ**

Едни от най-тежките ПТП с голям брой жертви са реализирани с участието на МПС за обществен превоз на пътници и товари. С особено висока обществена опасност са произшествията с участие на МПС за превоз на опасни товари. Водачите, които извършват обществени превози трябва да притежават знания и умения за безопасно управление и да спазват изискванията за времето за работа и почивка. Има доказателства, че лишаването от сън може да има същите опасни последици, както при консумацията на алкохол. В тази насока следва да продължи работата за ограничаване на грешките и нарушенията, допускани от водачите, които извършват обществен превоз на пътници и товари.

### **7.1. Условията за извършване на превозите**

- повишаване отговорността на работодателите по отношение на техническата изправност на МПС, с които се извършва обществен превоз;
- повишаване качеството на ремонтите и техническото обслужване на МПС, с които се извършват обществени превози, както и завишаване на отговорността на ангажираните с тази дейност лица;
- повишаване качеството на предпътните медицински прегледи на водачите, които извършват обществени превози, както и завишаване на отговорността на ангажираните с тази дейност лица;
- въвеждане на завишени изисквания по отношение дисциплината на водачите на МПС за обществен превоз на пътници и товари чрез разработване на механизъм за информиране на фирменото ръководство;
- подобряване на взаимодействието с браншовите организации за ограничаване и намаляване на пътнотранспортните произшествия по вина на професионалните водачи;
- извършване на анализи на тежките ПТП с автомобили за превоз на пътници и товари и популяризиране на изводите;
- усъвършенстване на критериите за безопасен превоз на организирани групи деца в превозните средства за обществен превоз;
- усъвършенстване и оптимизиране на системата по издаване свидетелствата на водачите, превозващи опасни товари;
- създаване на условия за въвеждане на електронен контрол за употребата на алкохол от водачите за обществен превоз на пътници и товари.

### **7.2. Водачи на МПС за обществен превоз на пътници и товари**

- повишаване ролята на работодателите за повишаване на квалификацията и дисциплината на водачите на МПС за обществен превоз на пътници и товари;
- усъвършенстване на системата за продължаващото обучение на водачите, които извършват обществен превоз на пътници и товари;
- повишаване познанията на водачите относно необходимите действия в случай на ПТП с ранени хора.

## **8. ПОВИШАВАНЕ НА ЕФЕКТИВНОСТТА НА КОНТРОЛА**

Ефективността на политиката за осигуряване на безопасност на движението по пътищата до голяма степен зависи от интензивността и качеството на контролната дейност. Контролът по спазване на правилата за движение, на изискванията за извършване на обществен превози на пътници и товари е ключов фактор за създаване на условия за значително намаляване на смъртните случаи и нараняванията. Прилагането на законодателството спрямо системните нарушители и своевременното и неотменно изпълнение на наказанията са средства за превенция. Мерките за засилване на контрола на обществените превози включват:

- засилване контрола по спазване на режимите на движение и на почивките от водачи за обществен превоз на пътници и товари, както на пътя така и в предприятията;
- усъвършенстване на системата за контрол на скоростните режими на МПС за обществен превоз на пътници и товари. Контрол по изправността на ограничителите на скорост, показанията на дигиталните и аналоговите тахографи;
- повишаване ефективността на контрола по отношение техническото състояние и оборудването на МПС;
- усъвършенстване на системата и повишаване на обхвата за контрол на техническата изправност на пътните превозни средства на пътя;
- усъвършенстване на критериите за техническа изправност на МПС според спецификите на времето и сезона по отношение оборудването и видимостта;



- създаване на организация за контрол на извършваните ремонти и техническо обслужване на ППС, с които се извършват обществени превози;
- усъвършенстване на контрола за безопасен превоз на деца в пътните превозни средства, по отношение спазване на изискванията към водачите и МПС;
- усъвършенстване на законодателството по отношение на контрола, съкращаване на времето за административно обслужване и бърза събираемост на наложените глоби;
- изграждане на системата за осигуряване на трансграничен контрол за обмен на информация в областта на безопасността на движението;
- подобряване на координацията и повишаване на ефективността от взаимодействието между структурите на контролните органи на различните институции.

## **9. Усъвършенстване на нормативната уредба**

Успешното постигане на определените цели за постоянно намаляване на жертвите от пътнотранспортните произшествия изисква адекватна нормативна база, съответстваща на настъпващите промени в пътнотранспортната обстановка, на приетите директиви по безопасността на движението от Европейския съюз, както и улесняваща своевременното прилагане на положителните практики, доказали своята ефективност в други страни. Във връзка с това е необходимо:

- създаване на организация за своевременно транспониране в националното законодателство на изискванията на Европейските директиви в областта на движението по пътищата;
- хармонизация на законодателството с цел подпомагане на трансграничния контрол;
- изменение на нормативната уредба за създаване на условия за прилагане на положителните практики, доказали своята ефективност в други страни;
- усъвършенстване на законодателството за по-ефективно противодействие на причините и условията за настъпване на тежки ПТП.

## **10. ЗА ПО-БЕЗОПАСНА ИНФРАСТРУКТУРА**

Пътната инфраструктура е един от основните елементи на транспортната система, който осигурява мобилността на хората и същевременно оказва влияние върху безопасността на движението. Тя следва да осигурява оптимални условия за придвижване на всички участници в движението.

При планирането, проектирането, изграждането, ремонта и поддържането на пътната инфраструктура, следва да се спазват изискванията, произтичащи от директиви и регламенти на Европейския съюз в тази област, на действащите технически стандарти и норми, както и да се отчитат и прилагат най-добрите практики, доказали своята ефективност в други страни по света.

С цел подобряването на характеристиките на пътната инфраструктура за осигуряване на по-голяма безопасност на движението, следва да се организира и провежда научноизследователска дейност, да се предприемат по приоритетност мерки за оптимизация на пътната инфраструктура в участъците с високи стойности на ПТП, както и да се осъществява постоянен мониторинг за своевременно откриване, сигнализиране и обезопасяване на тези участъци. Във връзка с това следва да се развият политики за устойчиво развитие на пътната инфраструктура, с цел гарантиране на по-голяма безопасност на движението и да се предприемат действия за осигуряване на необходимите финансови средства.

Пътната инфраструктура е определена като третия стълб на политиката в областта на пътната безопасност, който следва значително да способства за постигане на целта за намаляване на произшествията в Европейската общност.

Крайната цел е постигане на устойчиво и прогресивно развитие при управлението на безопасността на пътната инфраструктура, което да отговаря на изискванията на Директива 2008/96/ЕС.

## **11. СТИМУЛИРАНЕ ИЗПОЛЗВАНЕТО НА СЪВРЕМЕННИ ТЕХНОЛОГИИ ЗА ПОВИШАВАНЕ НА ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ**

Интелигентните транспортни системи (ИТС) са високоразвити приложения, които имат за цел да предоставят новаторски услуги, за различните видове транспорт и управление на тяхното движение, както и да осигурят информация на потребителите. Внедряването им, както и осигуряване на непрекъснатост на услугите на територията на целия Европейски съюз, ще допринесе за по-безопасно, по-координирано и "по-интелигентно" използване на транспортните мрежи.

ИТС обединяват телекомуникационни, електронни и информационни технологии с транспортното инженерство с цел планиране, проектиране, експлоатация, поддръжка и управление на транспортни системи. Внедряването на информационните и комуникационните технологии в сектора на автомобилния транспорт и неговите интерфейси с останалите видове транспорт ще има значителен принос за подобряване на екологичните показатели, на ефективността, включително и на енергийната ефективност, безопасността и сигурността на автомобилния транспорт, включително превоза на опасни товари, обществената сигурност и мобилността на пътници и товари.

Най-важните цели, които трябва да постигне Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, в сферата на своите компетенции и задължения, са както следва:

- координираното и последователно внедряване и използване на интелигентни транспортни системи в Република България;
- сътрудничеството с държавите-членки на Европейския съюз по приоритетни области;
- създаването на съвет по ИТС, като консултативен орган към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, който да изготви национален план за внедряване на ИТС в Република България.

## **12. КАМПАНИИ**

Политиката на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията е свързана с осъществяването на кампании, както и участието в национални такива, с цел повишаване знанията и отговорността на участниците в движението, в рамките на компетентността на министерството. Като част от политиката на министерството е и поощряването на създаване на публично-частното партньорство за провеждане на тематични кампании по безопасност на движението.

## **13. ФИНАНСИРАНЕ**

Финансовото обезпечаване на конкретни дейности в областта на безопасността на движението е от ключово значение за постигане на целите на стратегията.

Разработването на механизъм за финансиране включва:

- създаване на организация за определяне на приоритетни инициативи;
- определяне на размера на очакваните разходи по години и финансиращата институция;
- включване на необходимия финансов ресурс при разработване на проекта на бюджетна прогноза / бюджет за съответния времеви период;
- търсене на подходи за целево финансиране или за имплантиране на проблемите по безопасността на движението в проекти касаещи транспортната система;
- финансиране на елементи на безопасността на движението чрез проекта за внедряването на ИТС;
- развитие на публично-частно партньорство в посока финансиране на проекти свързани с безопасността на движението;
- осигуряване на средства от алтернативни източници (спонсорство, дарения).

## **14. МОНИТОРИНГ**

Разработването на механизма за мониторинг включва:

- усъвършенстване на системата за подаване на сигнали за нередности в транспорта на телефон 02/9409400, както и в Националния портал за транспортна информация и електронни услуги на адрес [www.transportinfo.bg](http://www.transportinfo.bg), с цел повишаване на обществената непримиримост към проблемите в транспорта, в това число и в безопасността на движението по пътищата;
- създаване на организация за ежегодна оценка на изпълнението на задачите на стратегията и влиянието им върху безопасността на движението;
- утвърждаване на практика за проследяване процеса по реализиране на заложените в стратегията мерки и тяхното влияние върху пътнотранспортната обстановка;
- провеждане на междинна оценка за изпълнение целите на стратегията и постигнатите резултати през 2014 г.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Настоящата стратегия изразява целите на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и неговите структури за намаляване на жертвите на пътнотранспортните произшествия. Реализирането на поставените в стратегията цели и задачи ще допринесе за повишаване нивото на безопасността на обществения превоз на пътници и товари, което ще доведе до общото намаляване на пътнотранспортните произшествия и последиците от тях – убити и ранени граждани и до предотвратяване на значителни материални и морални щети.

---

## **Приложение**

» [СТРАТЕГИЯ НА МИНИСТЕРСТВОТО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА ЗА ПОДОБРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ЗА ПЕРИОДА 2011 - 2020 Г. \(419.92 KB\)](#)