



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

актуализация 2026-2030

съдържание

Въведение

Пътнотранспортен травматизъм

Преглед на изпълнението

Визия и стратегическа цел

Оперативни цели: приоритетно въздействие

Мониторинг и оценка

Заклучение

Съкращения

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

1 Въведение

Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България 2021-2030 е приета с Решение №775 от 26 октомври 2020 г. на МС.

С този акт е възложено изпълнението и отчитането на мерки по план за действие за БДП на компетентните органи на национално, областно и общинско ниво, а на ДАБДП - координацията, наблюдението, оценката и годишното докладване.

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

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

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

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

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

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

Настоящият документ включва:

Анализ на ситуацията: описва състоянието на пътнотранспортния травматизъм към последно отчетената 2025 г.; представя преглед на изпълнението на Стратегията и установява слабости в развитието на политиката, които обуславят бъдещите усилия с необходима намеса на държавата.

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

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

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

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

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

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

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



2 Пътнотранспортен травматизъм

Прегледът представя състоянието към 2025 г. (последно отчетена). В общия случай сравнението е между 2025 г., 2019 (базова) и 2024 (предходна), освен ако не е уточнено друго.

АКЦЕНТИ 2025

Общо регистрираните ПТП са 99 381 - ръст от 18% спрямо 2024 г. и 11% спрямо 2019 г.

Регистрираните от Пътна полиция ПТП с материални щети са 28 657 - 1 125 повече спрямо 2024 г. и 256 повече спрямо 2019 г.

Докладваните с двустранни протоколи ПТП са 64 069 - 14 505 повече от 2024 г. и 9 664 повече от 2019 г.

ПТП с пострадали намаляват: през 2025 г. са 6 655 - 7.2% по-малко спрямо 2024 г. и 1.1% по-малко спрямо 2019 г.

Регистрира се намаляване на загиналите (456) - 22 по-малко от 2024 г. и 172 по-малко от 2019 г.

Ранените в ПТП са 8 295 - 8.4% по-малко спрямо 2024 г., а спрямо 2019 г. са 2.4% по-малко.

При тежко ранените има намаление спрямо 2024 г. с 38 и спрямо 2019 г. с 87.

Относителният дял на загиналите към броя на ПТП с пострадали се увеличава с 0.2% спрямо 2024 г., но намалява спрямо 2019 г.

Загиналите в населените места са 145 - 5 по-малко от 2024 г., а извън населените места са 311 - 17 по-малко от 2024 г.

Разпределението на загиналите по месеци показва най-ниски стойности през януари до април, а най-високи през юли, август и декември.

В 15 области има намаление на загиналите спрямо 2024 г., а в 21 се отчита спад и спрямо 2019 г. Най-голям спад на загиналите спрямо 2024 г. се наблюдава през ноември.

В близо 1/4 от произшествията с пострадали лица са загинали или ранени пешеходци. Общо в 129 ПТП пешеходците са извършили нарушение на правилата за движение и така са създали предпоставки за възникване на инцидентите.

В 348 ПТП са участвали велосипедисти. Загиналите са 19, а ранените 321. В 170 ПТП водачът на велосипед е извършил нарушение на правилата за движение, като в 18 от тях е управлявал след употреба на алкохол.

В 756 ПТП са участвали водачи на мотопеди и мотоциклети. Загинали са 69 участници - ръст от 50% спрямо 2024 г. Ранените са 765 - ръст с 14.6%. В 459 ПТП водачите са извършили нарушение на правилата за движение и са предизвикали инцидента.

ПТП с пострадали деца (1 189) са повече с 33 (+2.8 %) спрямо 2024 г., но 214 (-15.3 %) по-малко спрямо 2019 г. Загиналите деца през 2025 г. са 23 - с 10 повече от 2024 г. и 11 по-малко спрямо 2019 г. Ранените деца през 2025 г. са 1 246 - 11 по-малко спрямо 2024 г. и 110 повече от 2019 г. Загиналите деца като пътници са 16, като водачи на ППС - четири и като пешеходци - три. В населените места са загинали 7 деца (3 като пътници и пешеходци, 1 като водач на велосипед). Извън населените места са загинали 16 деца (13 като пътници, 2 като водачи на мотоциклет и 1 като водач на лек автомобил).

1 560 лица над 65 години са загинали и ранени в ПТП - по-малко със 136 спрямо 2024 г. 555 от пострадалите са водачи. Общо 956 водачи над 65 години са причинили 14.4 % от всички ПТП с пострадали. Загинали са 131 (през 2024 г. са 132) участници над 65 г. - 62 като водачи, 47 като пешеходци и 22 като пътници. Ранените над 65 г. са 1 429 (1 534 през 2024 г.), от които 432 - тежко.

Най-много ПТП настъпват по пътища първи и трети клас, където интензивността на движението е висока, няма физическо разделяне на потоците и тежестта на инцидентите е най-сериозна.

По първокласната мрежа се запазва тенденцията за най-много загинали - 86, на второ място са пътищата втори клас с 83 и на трето - общинските пътищата със 70. Относителните дялове спрямо дължината на пътищата са 2.8 загинали на 100 км пътища за автомагистралите, 2.9 загинали/100 км за пътища първи клас, 2.1 загинали/100 км за втори клас и 0.5 загинали/100 км за трети клас.

Тежките ПТП, настъпили с челен сблъсък, са 391. Относителният им дял към общия брой ПТП е 5.9%. Те се проявяват с висока смъртност - 102 загинали (22.4% от всички загинали).

Страничните сблъсъци, характерни за кръстовища, са 925 - 12.1% от общия брой ПТП, също с висока смъртност - загиналите са 50 или 11% от всички загинали.

Тежките ПТП с блъскане на МПС в крайпътен обект - билборд, дърво, крайпътно съоръжение и др., са 1 104, с 99 загинали - показателно за липса на обезопасяване на крайпътното пространство.

Сблъсъците отзад имат по-леки последствия, но са чести - знак за липса на достатъчно дистанция и за разсейване.

Данните показват напредък в намаляването на нараняванията при ПТП, включително най-ниския брой смъртни случаи в историята. Въпреки това тежките травми остават много високи и определени групи (деца, пешеходци, нови водачи и възрастни хора 65+) и видове произшествия (като челни сблъсъци) изискват системна грижа. Макар да се отчитат положителни тенденции по някои показатели на статистиката за ПТП, цялостната картина продължава да сочи към тежък обществен проблем.

3 Преглед на изпълнението



Акценти

Въпреки стратегическите усилия нивото на пътнотранспортния травматизъм в страната е високо. Положителните тенденции не променят съществено общата картина. Предприетите мерки не предотвратяват риска, а отчасти смекчават неговите най-тежки проявления. Отчитат се добри тенденции по отделни показатели, но в общ план ситуацията продължава да сочи към тежък системен проблем.

От 2019 г. до момента в страната функционира и се развива модел за координация на общодържавните усилия за БДП до степеня, в която законоустановената рамка изисква и ограничава. Този модел осигурява хоризонталната връзка между институциите и нивата, които БДП обхваща, както и задължителното единство във всички паралелни действия, което нито една институция по обективни причини самостоятелно не е в състояние да предложи и осигури. Принципно управление на БДП от структура на пряко подчинение на МС е стандарт за добро управление - координацията е централизирана, изпълнението е дисперсно в строго регулирана и контролирана среда, отговорността по секторното/териториалното изпълнение остава при компетентния секторен/териториален орган, доколкото не предполага изрична самостоятелна отговорност за координиращия.

На политическо ниво в годините се наблюдават нестабилност, кадрови промени и забава в нормотворчеството, което забави сериозно постигането на стратегическите цели. На институционално ниво БДП на места все още се възприема като тежест и е на заден план. На административно ниво администрации пречупват задълженията към безопасността на пътя през призмата на субективна преценка и моментна нагласа често в разрез с публичния интерес и нуждите на обществото. На експертно ниво липсват подготвени кадри.

Цялостната рамка за работа на ДАБДП съгласно законоустановените правомощия е силно ограничена, а прилагането на политиката - ошетено от слабости. Когато Агенцията отчита в годишните си оценки, обективирани в публични доклади, тя посочва слабостите, за да подпомогне МС да вземе информирани управленски решения. Затова е важно в името на професионалното познание да се разбира какъв е генезисът на проблемите и къде точно те възникват преди да се проявят видно.

В решенията на Министерския съвет за приемане на ежегодните доклади за БДП, които ДАБДП подготвя, се възлага на ведомствата, в рамките на компетенции им, въз основа на отчетените тенденции, направените констатации и изводи, и дадените препоръки, да предприемат съответните действия за отчитането им в дейността си и в подготовката на плановите документи в изпълнение на Стратегия 2021-2030. Това остава формално. Липсата на изпълнение на решение на този висш орган на изпълнителната власт не се адресира подходящо.

Голяма част от планираните мерки по БДП са затруднени. Това не означава, че за БДП не се работи, а че работата твърде много зависи от субективната воля на работещите в администрациите и тяхната преценка. ДАБДП не може да изпълни/гарантира секторни мерки вместо/от името на други отговорни ведомства. Агенцията няма суверенни правомощия, не разполага с контролни и санкциониращи функции, няма възможност да ангажира отговорността на други институции, която не се търси, адресира и в крайна сметка санира при нейния източник.

Налице е нормативно-изпълнителски разрыв - ситуация, при която правни актове (например решения на МС за приемане на стратегия, годишен доклад за БДП с препоръки или план за действие с обвързващи мерки) съществуват, но не пораждат реално управленско действие при задължени администрации, нито има реакция при неизпълнение. На практика: нормативна и стратегическа рамка съществуват; компетентностите са определени; целите са установени; задачите са възложени. Системата обаче не успява поради ниска изпълнителска способност и липса на връзка на мерки по БДП с програмните бюджети в ущърб на доброто планиране.

Ерозира общественото доверие към добрата грижа на държавата - несъответствието между стратегически за БДП приоритети, бюджетните възможности и реални резултати в статистиката поставя в контраст Стратегия 2021-2030 и ситуацията на практика, което създава усещане за формализъм вместо за ефективност. ДАБДП става най-лесен източник на виновност - обществото очаква постигане на резултати с пряк ефект върху статистиката, без Агенцията обаче обективно да може и да следва да произведе секторните мерки, необходими за успеха, защото нейната функция по презумпция е резонно друга. Така се изкривява обществената перспектива с незаслужени репутационни щети.

Резултати - на практика:

Затруднения пред
нормативните
промени

Бавното процедиране на законодателни промени е пречка пред ефективната регулация на обществените отношения. Отчита се, че я някои от случаите са налице обективни причини за забавата - например действията на дадено ведомство са зависими от тези на друго.

Слабости
в работата с данни

Проблем при анализа на ПТП и БДП са все още липсващи данни, несъответствия и фрагментация на информацията, както и ниска обща цифровизация на централно ниво на фона на напредъка в работата с данни, характерен за общините и методически подпомаган от ДАБДП. Вследствие на това е налична предимно информация за поведението на водача, без да се взема под внимание влиянието на други фактори (път, автомобил, среда).

Продължаващи
опасности по
пътищата

На централно ниво моделът на управление на републиканските пътища не се променя съществено въпреки проблемите с ефективността. Налице са критични инфраструктурни дефицити. Липсват данни за начина за приоритизиране на мерките. Инвестиционните решения не се базират на единна база данни, което пречи на информираното управление на ресурсите. Проверките на характеристиките и недостатъците на републиканските пътища с оглед извършване на дейности за обезопасяване биха могли да бъдат многократно по-ефективни, ако почиват на съвременна методология. Към момента липсата на документиране на резултатите от проверки в единна и електронизирана база данни на основата на ГИС, която да позволява бърз достъп до справки за аналитични и инвестиционни цели, е сериозна пречка. При липса на обоснован анализ на рисковете инвестициите в безопасност може да не се насочват там, където са най-необходими, което води до ниска възвръщаемост и пропуснати ползи. Иновативни решения като интелигентни транспортни системи и дигитален мониторинг остават слабо развити. Осигуряването на всички дейности чрез външни фирми без критерии за качество в договорите създава рискове за сроковете и изпълнението. Ориентацията е към пълен възлагателен процес с всичките съпътстващи това рискове за качеството, а развитие на вътрешен капацитет не се осигурява. Данните по Областни пътни управления показват сериозни диспропорции и разлики в нивата на поддържане. Капиталовите инвестиции по пътища и по региони също не са пропорционални на нуждите. Това води до дисбаланси и ощетяване на определени територии от страната, в които нуждите остават критични.

Така влошеното общо качество на пътната инфраструктура и несъответствията с нормативни изисквания са червен флаг за слабости в проектирането, строителството, основния ремонт и поддържането на РП. Сигнализацията, видимостта и разпознаваемостта на пътя са определящи за безопасността и се свързват именно с пътните знаци и маркировка, ограничителните системи за пътища и крайпътното пространство. Необходими са структурни промени, развиване на вътрешен капацитет, въвеждане на критерии за качество в договорите с пътноподдържащите фирми, ефективно използване на аналитични данни и ясно дефиниране на приоритети, за да се адресира пряко продължаващото влошаване.

За общинските пътища/улици се полагат големи усилия за обследване и документиране на пространствени данни за състоянието, които пък са възпрепятствани от системен недостиг на средства за базови дейности, порочна зависимост от бюджетните цикли и повсеместна липса на инженерни/технически кадри. Така по места липсват цялостни концепции за устойчива градска мобилност и генерални планове за организация на движението, където човекът и неговите нужди са поставени в центъра. В страната се регистрират едновременно общини с висок индекс на безопасност и такива с трайни дефицити. По улици само 2% от общините попадат в категорията „много висок“ индекс на безопасност. С „висок“ индекс са 27%, 35% са със „среден“ индекс, 16% са с „нисък“ индекс, а 21% от общините са с „критичен“ индекс. По пътища само 8% от общините са с „много висок“ индекс на безопасност, а 37% са с „висок“. Със „среден“ индекс на безопасност са 35% от общините. Само 4% от общините са с „нисък“ индекс, а с „критичен“ са 15% от общините. Почти една пета от общините са в критичен индекс, което изисква приоритетни инвестиции и нови управленски политики. Общините с много висок индекс на безопасност (2% по улици и 8% по пътища) показват, че използването на интегрирания подход за превенция по отношение на всички елементи от инфраструктурата води до устойчиви резултати. Обратно - при общините с по-нисък индекс е видно, че повечето проблеми са комплексни. При всички случаи без централизирана подкрепа и целево финансиране общините нямат реална възможност да осигурят БДП самостоятелно и трайно. Липсата на средства подкопава ефективността, устойчивостта и справедливостта в усилията на общините, които реално се полагат все по-отговорно и по-видимо.

Ниско общо ниво
на БДП културата

Всяко придвижване е невъзможно без активното участие на ума и мисленето. Тъй като участниците в движението са индивиди с уникални личностни характеристики, важно е да се разберат онези процеси, които възпрепятстват или подпомагат безопасното ни поведение на пътя. Емоциите играят огромна роля в постъпките, често надделявайки над логиката. Тогава, когато вредните модели на поведение се осъзнаят и им се отдаде нужното внимание, могат да се осмислят и трансформират. Това е ключов процес за емоционална интелигентност и личностно развитие. За тази цел е необходимо целенасочено въздействие чрез възпитание, образование и информираност през целия живот. Социалната отговорност на работодателите - публични и частни, също е ключова. Те имат огромен потенциал за въздействие върху поведението на служителите. Чрез въвеждане на режим за контрол по разработената от ДАБДП стандартизирана система от мерки могат да проследяват как служителите им изпълняват своите ангажменти към безопасността на пътя в действията и поведението си и при отклонения - да се търси съответната отговорност. Подкрепата за поведение на осъзнатост, отговорност, добронамереност, етичност, дисциплина и толерантност на много хора едновременно е потенциал, който не следва да остава неизползван. Политиката на национално ниво определя целите, но практическата ѝ реализация е по места чрез системна грижа и полагане на ежедневни усилия от работещите в териториалните администрации.

Потенциалът по места е ключов за цялата политика:

От ДАБДП се осигурява ежедневна методическа подкрепа, която следва да бъде съчетана и със съответния ресурс. Без целево подпомагане на база единни правила и условия общините ще действат нехомогенно и фрагментарно не защото така преценяват, а защото обективно не са в състояние да осигурят повече. Не бива да се допуска демотивация, формализъм и оттам влошено качество на изпълнението като цяло, защото това би довело до разпад на единния характер на политиката. В същото време общинските ръководства и администрации показват ангажираност към темата за БДП и отговорност към местните общности чрез стремеж да развият териториите и да предоставят грижа. Справедливо и ефективно е демонстрираният от местните власти ангажимент да кореспондира с осигурени подходящи условия, които съответстват на поставените към общините сериозни изисквания за БДП.

Рамковата политика по БДП в страната е стратегически ресурс:

Тя е създавала ясна система за дългосрочно подобрене дори когато реалното изпълнение все още среща трудности. Ето защо рамката е стратегически ресурс, който следва да се подсилва и подкрепя, така че да кореспондира с желаните резултати. Чрез новия Тригодишен план за действие 2027-2029 и всеки годишен оперативен план могат да се адресират слабости, така че държавата и обществото да бъдат ефективен тандем за борба с травматизма на пътя, стига всяка ангажирана страна да осигури необходимия принос, а при установено отклонение от задължение – да се задейства механизъм за подходящо саниране на най-високо държавно ниво.

В структурата на ДАБДП е последователно развиван съзнателен и систематичен аналитичен капацитет, който да подпомага държавната политика по безопасност на движението по пътищата. Следните три силни страни (възможности и потенциал) са вече осигурени като предпоставки и представляват най-адекватната база за канализиране на последващите усилия на ДАБДП: единство на стратегическата рамка; методическо подпомагане на общините; подкрепа за безопасността на пътната инфраструктура.

Логично и целесъобразно е бъдещото развитие на модела за управление на политиката по БДП да стъпи върху вече изградените и доказани силни страни на ДАБДП, при които Агенцията притежава натрупан практически опит, разбиране за проблематиката, аналитичен капацитет, установено тясно взаимодействие с международни партньори (Европейска комисия, Европейски съвет за транспортна безопасност, Форум на европейските институти за изследване на безопасността на движението, Международна пътна федерация, др.) и реален потенциал. Следва ресурсът и усилията да бъдат насочени приоритетно към дейности, в които ДАБДП може да осигури най-висока ефективност и устойчив резултат – стратегическа координация, аналитична и методическа дейност, интегриране на политиката на териториално ниво, управление на риска, оценка на безопасността на пътната инфраструктура, подпомагане на общините и развитие на национални системи за данни и мониторинг.

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

Силните страни на ресурса

През 2019 г. във въвеждащ аналитичен доклад са определени основните проблеми на БДП.

През 2020 г. МС прие с Решение № 775/26 октомври 2020 г. Националната стратегия за БДП в Република България 2021-2030-възложено е изпълнението и отчитането на мерки по планове за действие на компетентните органи на национално, областно и общинско ниво, а на ДАБДП – координацията, наблюдението, оценката и докладването.

В процеса на подготовка на Стратегия 2021-2030 взеха участие всички заинтересовани институции и организации, което допринесе за консенсусния характер на рамката, подготвена чрез партньорски дебат.

Стратегия 2021-2030 почива на разбирането, че влиянието на всички фактори за настъпване на ПТП е комплексно и се подлага на системен анализ, както и че БДП може да се управлява с инструментите на правовата държава.

Поставени са визията и целите, които да направляват работата на ангажираните институции, позиционирана е ролята на ДАБДП като специализирана структура, която да бъде координатор на общонационалните усилия.

Определени и документално отразени са секторните ангажименти на държавните структури, отговорни за строителството и поддържането на пътната инфраструктура, контрола на движението, образованието и обучението, дейността на Единната спасителна система.

Установени са механизмите за документиран обмен на информация между задължените администрации.

Изпълнението на Стратегия 2021-2030 г. се актуализира на годишна база чрез оперативни планове за действие.

През 2020 г. ДАБДП разработи, а Министерският съвет прие с Решение №7 от 07.01.2021 г. Концепция за обучение по БДП.

Текущо се издават методически указания на ДАБДП по прилагане на политиката на всички нива – централно, областно и общинско.

Подготвени са стандартизирани правила за дейността на областните и общинските комисии по БДП, като се осъществява системен мониторинг; провеждат се регулярни обучения за повишаване на административния капацитет на служителите, ангажирани с БДП в общините.

Разработени са детайлни наръчници за: управление на БДП на областно ниво; управление на БДП на общинско ниво; БДП като грижа за децата в семейната среда; БДП като форма на социална отговорност на работодателите; културата за БДП с практики и предложения за подобряване на персоналната ангажираност към темата, повишаване на разбирането на предизвикателствата и насърчаване изграждането на устойчива култура за БДП.

Ежегодно ДАБДП прави задълбочен анализ и оценка на изпълнението с критичност и конструктивност, като предлага и планира коригиращи мерки за аспекти, за които се наблюдава незадоволителен темп на напредъка. Ежегодно се съставя доклад за състоянието и изпълнението за съответната година, с изводи и препоръки за последващи действия.

През 2024 г. ДАБДП подготви нов Правилник за състава, финансирането, функциите, задачите и реда за осъществяване на дейността на Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на БДП за оптимизиране на процедурите за ефективност, ясно разпределени права и задължения на страните и етичен ангажимент за защита на обществения интерес.

Отчетено е, че извършването на управлението на риска е инструмент от първостепенна необходимост - ДАБДП е анализирала, определила и документално обективирала всички необходими за това предпоставки.

Аналитичната дейност се осъществява без прекъсване, като: информира за факти и обстоятелства по важни въпроси, за да се ускорят действията за преодоляване на слабости; повишава осведомеността по проблеми, които неминуемо засягат обществото; очертава важността на ролята на отделните заинтересовани страни; подпомага вземането на управленски решения в подкрепа на БДП; насърчава превенцията във всичките ѝ форми като доказан най-добър инструмент.

ДАБДП настоява за прилагане на методика за планиране и управление на дейностите по републикански пътища, събиране на пълни данни, огледи на състоянието и целенасочени инвестиции в участъци с най-висок потенциал за намаляване на риска от ПТП, приоритизация в обезопасяването на УКПТП.

ДАБДП заложи в общинските годишни програми по БДП изрична задължителна мярка за извършване на обходи и огледи на общинската пътна и улична мрежа с документиране на констатациите от тях.

Без прецедент до момента е интегрирана оценката на риска за пътната безопасност в дейността на общините чрез разработените в периода 2023-2025: методология за обследване на общинската пътна и улична мрежа; технология в ГИС за събиране на пространствени геореферирани данни за състоянието; модел за оценка на риска, благодарение на който в общините е налична информация за степента на риск в различните пътни и улични участъци като основа за приоритизация на мерки за пътна безопасност; в резултат на взаимодействието на ДАБДП с общинските администрации делът на обследваните улични участъци с документиран ГИС-базирани пространствени данни вече е 90%, а на пътните - 80%.

През 2025 г. ДАБДП подготви Доклад за състоянието на пътната инфраструктура и управление на пътната безопасност: преглед, проблеми, препоръки. Документът се базира на факти и изводи, съдържащи се в три разработки: класифициране на безопасността на пътната инфраструктура; експертна оценка за 32 рискови участъка по 46 републикански пътя; състояние на пътната безопасност в общините.

През 2025 г. ДАБДП разработи и предложи на МФ Концепция за подпомагане на общините с оглед вменените им в Закона за движението по пътищата функции. В проектобюджет 2026 г. с Решение на МС беше одобрен нов стандарт като делегирана от държавата дейност за изпълнението на дейности по БДП в общините с разчетени средства в размер на 4.8 млн. евро (възнаграждение и осигуровки за отговорния служител, информационно-превантивни дейности, гориво за извършване на обходи, софтуерни лицензи за документиране на пространствени данни в ГИС-базирано приложение, мобилно устройство за обследване от терен и компютър). Въведено е стандартизиране на изискванията към служителите по БДП в общините с единна длъжностна характеристика, за да се осигури унифицираност на дейността. Политическата обстановка и свързаните с нея бюджетни процеси възпрепятстваха реализацията на приетия стандарт за делегирана от държавата дейност по БДП в общините съгласно планираното.

За последните 7 години напредъкът в дейностите по БДП на областно и общинско равнище е значителен и ключов.

4 Визия и стратегическа цел

Човешката цена на пътнотранспортните произшествия е опустошителна и представлява още по-непоносим товар при съзнаването, че смъртните случаи и тежките наранявания могат да бъдат предотвратени - основна задача на Стратегия 2021-2030 и нейната актуализация за периода 2026-2030. Хората допускат грешки, когато използват пътищата, което може да доведе до настъпване на пътен инцидент. Човешкото тяло има ограничена способност да понася удара от сблъсък, но съществува съществен потенциал за влияние в положителна посока на всички фактори, свързани с обучение и превенция, проектиране, строеж, управление и използване на пътища, контрол и прилагане нормата на закона, осигуряване на спасителна дейност и много други, за бъдат смекчени последствията. В тази система и не на последно място - поведението на всеки човек и неговият личен избор имат значение.

Визия: универсална безопасна мобилност в устойчива транспортна система

Устойчива транспортна система, защото

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

Универсална, защото:

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

Безопасна, защото:

интегрира жизненоважни знания и умения за опазване живота и здравето на човека при взаимодействие с пътната система; не създава предпоставки за рискови ситуации, породени от средата; толерира човешките грешки, намалява тежестта им и смекчава последиците от тях; не натоварва околната среда и я съхранява за идните поколения.

Стратегическа цел 2030:

Намаляване наполовина на пътнотранспортния травматизъм в Република България

Показатели за изпълнение 2030:

Показател	Базова година 2019	Междинна стойност 2025	Целева стойност 2030	Източник на информация
Общи				
Намаляване на загиналите в пътнотранспортни произшествия	628	456	50% намаляване спрямо 2019 г. или не повече от 314 загинали	МВР
Намаляване на тежко ранените в пътнотранспортни произшествия	1 937	1 850	50% намаляване спрямо 2019 г. или не повече от 967 тежко ранени	МВР
Специфични				
Без загинали деца като пътници	20	16	0	МВР
Намаляване на пострадалите при ПТП деца	1 169	1 269	60% намаляване спрямо 2019 г. или не повече от 468 пострадали деца	МВР
Намаляване на пострадалите при ПТП в населените места пешеходци	1 739	1 630	60% намаляване спрямо 2019 г. или не повече от 696 пострадали пешеходци	МВР

Ключови показатели за въздействие:

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

Принципи:

Отговорност на всички: политиката по БДП се развива като системен ангажимент на институциите и обществото, който поставя човешкия живот и здравето като върховна ценност, а намаляването на последствията от ПТП - като маркер за обществен напредък.

Отговорността е както лична, така и споделена и налага осигуряване на всички условия за подходяща политическа, институционална, експертна, гражданска и финансова подкрепа на политиката.

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

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

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

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

Открито управление: публичност, прозрачност, отчетност и участие на заинтересованите страни.

Оперативни цели: приоритетно въздействие



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

Управление, основано на интегритет

Оперативна цел: Координирано, адаптивно, ангажирано и осигурено управление

Силни страни (постигнат напредък):

- приета е единна визия за БДП „универсална безопасна мобилност“;
- определени са рамковите секторни ангажменти на ведомствата, които годишно се актуализират;
- позиционирана е ролята на ДАБДП като координираща структура с последователно развиван систематичен аналитичен капацитет, който подпомага държавната политика по БДП; силни страни - единство на стратегическата рамка, методическо подпомагане на общините, подкрепа за безопасност на пътната инфраструктура;
- установени са стандартизирани процеси на планиране, докладване и оценка, които се прилагат текущо;
- спазват се утвърдени правилници и правила за дейността на ДОККПБДП, ОКБДП и ОбщКБДП;
- установени са мрежови партньорства за текущо взаимодействие на национално и международни ниво.

Пречки (заплахи):

- ограничения в модела поради секторно изпълнение и невъзможност за влияние от страна на координиращия;
- съпротива срещу промяна в статуквото и предприемане на административна реорганизация, макар и необходима;
- популистки спекулации в публичното пространство с потенциално деструктивен ефект върху държавната политика без коректно разбиране и разграничение между причина и следствие, функции и отговорности.

Възможности (потенциал на Стратегията):

- преосмисляне и адаптиране на модела, като работата на ДАБДП се съсредоточи върху вече развити функции, чрез които Агенцията има най-голяма добавена стойност, имат пряка възвръщаемост и насочват ресурса канализирано, като много ясно се разграничат причинно-следствените връзки, задачите, резултатите и отговорностите; акцент върху единството на стратегическата рамка; методическото подпомагане на общините; подкрепата за безопасността на пътната инфраструктура.

	Приоритет	Акценти	Ангажирани
1.1	Координация, адаптивност и ангажираност	Укрепване ролята на ДАБДП като координиращ орган - адаптиране на законовата, устройствената и функционалната организация към реалния обем, сложност и проблеми на политиката; утвърждаване като аналитичен център; адаптиране на модела с координация, която не се компрометира от отговорност по секторни дейности и се подсилва в областите, в които пряко влияе стратегически, методически и експертно върху ефективността на политиката. Засилване ролята на секторните ведомства по компетентност: осигуряване на съответствие между политически приоритети и действия на администрациите, да не се допуска взето ръководно решение да не се процедира на ниво администрация. Провеждане на редовни срещи при министър-председателя за докладване на общия и секторния напредък; контролиране на изпълнението от МС; своевременно търсене на политическа, управленска и експертна отговорност спрямо ангажименти по БДП при източника.	МС ДАБДП ДОККПБДП
1.2	Осигуряване на ключови дейности по БДП	Осигуреност на Стратегия 2021-2030 с мерки по БДП съгласно общата финансова стратегия, приоритети и възможности за финансиране на публичния сектор. Реализация на делегираната от държавата дейност със стандарт по БДП в общините, така че всички общини да имат служител (координатор) с целеви функции по БДП. Активност и използване на потенциала на Фонд за безопасност на движението в подкрепа на БДП. Координация и комуникация между ведомствата с компетенции по БДП при планиране на бюджетите им и индикаторите към мерките в плановете за действие по БДП с цел синхронизация. Адресиране на обществено важни аспекти от БДП, които до момента не са намерили своето разрешение чрез използване на потенциала и при съобразяване с възможностите на публичния сектор. Планови и системни обучения на ДАБДП за ОА и общините по важни теми, за които има необходимост от подкрепа.	МС МФ ДАБДП МВР Секторни ведомства ОА Общини

Подход за изпълнение: целеви групи

политическа воля:

решимостта на политическите лидери да предприемат системни и последователни действия за реализиране на публичната политика, дори когато те изискват повече усилия и присъствие в дневния ред

+

институционална ангажираност:

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

+

административна задълженост:

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

+

експертен капацитет:

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

=

р е з у л т а т и

Социално отговорно поведение

*Оперативна цел: Култура за безопасност на пътя
като ценност и отговорност на всички*

Силни страни (постигнат напредък):

- задълбочено присъствие на темата в системата на образованието с Национална програма по БДП на МОН;
- активно взаимодействие и традиции между МОН, ДАБДП, МВР, БЧК и гражданския сектор за превенция;
- разработени и налични множество образователно-информационни материали за деца, родители и учители на страниците на МОН и ДАБДП;
- регулярен информационен бюлетин на ДАБДП;
- силни традиции в превантивната дейност на МВР/ОДМВР;
- нарастваща активност на ДАБДП, ОКБДП и общините в провеждане на информационни инициативи;
- въведени системи от мерки и режим за контрол на ДАБДП в публични администрации за защита на служителите;
- ресурс на научноизследователски международни проекти за измерване на ключови показатели и за изследване културата за БДП;
- разработени от ДАБДП наръчници по БДП за ОКБДП, общини, родители и работодатели.

Пречки (заплахи):

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

Възможности (потенциал на Стратегията):

- образователен потенциал (изградена система в МОН);
- социален и културен потенциал (общностен);
- организационен потенциал (институции и НПО);
- технологичен потенциал (мрежи и платформи);
- финансов потенциал (фонд за БДП).

	Приоритет	Акценти	Ангажирани
2.1	Подкрепа за обучението по БДП в системата на образованието, адаптирано към нуждите на средата и потенциалът на превенцията	Оценка на ефективността на обучението по БДП по отношение на: материали и ресурси; знания, умения и нагласи на учениците; периодично обучение на педагогическия персонал. Поставяне на акцент върху възприемането на риска и емоционалната интелигентност като основни фактори в поведението на пътя. Структурирано участие на външни експерти при обучението по БДП в контролирана среда. Работа с родителите в отговор на negliжирането на детската безопасност.	МОН ДАБДП МВР БЧК НПО
2.2	Подкрепа за обучението на кандидат-водачите	Допълващо практическо обучение на полигони, симулиращи рискови ситуации. Периодично обучение на инструкторите, отчитащо анализ на тенденциите в пътнотранспортния травматизъм и рисковете.	МТС/ИААА МОН ДАБДП Висши училища
2.3	Въздействие върху системни нарушители и зависимости	Методи и мерки за устойчиво повлияване на поведенческите модели и за психо-социална рехабилитация на зависимости при водачи с експертизата на психолози.	ДАБДП МВР Структури за рехабилитация
2.4	БДП като социална отговорност	БДП като акцент в Националната програма за безопасност и здраве при работа. Въвеждане на системи за предпазване служителите при взаимодействие с пътнотранспортната система при работодателите и режими за контрол. Инициативи за социална отговорност.	МС ДАБДП ДОККПБДП ОА Общини НПО Бизнес
2.5	Ангажиране на медиите за информационно-образователна комуникация	Провеждане на обучения за медии. Създаване на медийни продукти с фокус върху превенцията и БДП културата. Провеждане на партньорски инициативи със създатели на медийно съдържание.	ДАБДП ДОККПБДП ОА Общини Медии
2.6	Превантивна дейност с единни послания на териториалните администрации (общини и ОА)	Методическа помощ на ДАБДП за: - поместване на интернет страниците на разработени от ДАБДП и други партньори информационни ресурси; - ежегодни общински (чрез средства по стандарта за БДП) и областни инициативи най-малко за Деня на БДП, първия учебен ден и Седмицата на мобилността; - текущи информационни дейности, за които не се изисква и налага финансов ресурс: присъствие на темата за БДП в информационните канали на ОА и общините; интегриране на БДП при провеждане на планови масови събития с широко участие на гражданите (фестивали, форуми, празници и много други, които неизменно се реализират по места и по различни поводи); - създаване на мрежа от служители - посланици на БДП (координаторите по места); - предоставяне на готови материали.	ДАБДП ОА Общини

Подход за изпълнение: целеви групи

деца и подрастващи

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

+

родители

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

+

нови водачи

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

+

системни нарушители

профилиране на нарушенията;
устойчиви мерки за превъзпитание

+

работодатели

корпоративни политики за БДП -
обучение, вътрешни мерки и контрол
за интегриране на безопасността като
корпоративна култура

+

администрации

организационни политики за БДП -
обучение, вътрешни мерки и контрол
за интегриране на безопасността като
организационна култура

=

р е з у л т а т и

Ефективен и превантивен контрол

Оперативна цел: Интелигентна и интегрирана контролна система, фокусирана върху превенцията

Силни страни (постигнат напредък):

- увеличаване на АТСС за контрол на скоростта; автоматизирана обработка на данни; създадени възможности за контрол от общините;
- стартирал обмен на данни между НТОЛ и МВР за констатирани нарушения;
- извършване на съвместни контролни действия от служители на МВР, ИААА, АПИ, НАП и АМ;
- възможности за интеграция на системи;
- регламентация на едновременно установяване и налагане на административни наказания по ЗДВП; отнемане на контролни точки с фиш ;
- повишени изисквания към превоза на деца и ученици;
- обучение на служители с контролни функции.

Пречки (заплахи):

- слаба дигитализация и недостатъчна техника;
- нормативни ограничения и забава в промените;
- липса на пълно времево покритие на контрола;
- пропуски в анализа при работа с данни.

Възможности (потенциал на Стратегията):

- съществуващи практики в ЕС за интелигентно правоприлагане;
- децентрализация на правомощия и ресурси;
- подкрепа на обществото за реформа предвид нуждата и очакванията за промяна;
- научни изследвания, иновации и технологии в контрола с дигитална информация в реално време;
- развитие на пространства от данни и свързани с това политики.

	Приоритет	Акценти	Ангажирани
3.1	Контрол върху високорискови нарушения с доказана връзка с пътнотранспортния травматизъм	Контрол, основан на данни Съвместни специализирани проверки, насочени към най-рисковите нарушения Регулярна публично достъпна информация за контролната дейност Акцент върху високорисковите нарушения	Органи с контролни функции
3.2	Неотменимост и въздействие на наказанията	75% от фишовете и наказателните постановления са връчени в рамките на един месец от нарушението 75% от връчените фишове и наказателни постановления са платени	НАП МВР МИДТ Общини
3.3	Контрол на претоварване, времена за управление и почивка, техническа изправност на МПС и нерегламентиран превоз	Намаляване с 50% на МПС, които се движат претоварени по пътищата Оборудване на поделенията на ИААА с мобилни лаборатории за контрол Изградени 6 бр. места за безопасно и сигурно паркиране по основните транспортни коридори Осигуряване на 24-часов специализиран контрол 100% увеличаване на проверките за претоварване Осигуряване на 5 мобилни пункта за технически прегледи и контрол на МПС	МТС/ИААА НТУ

Подход за изпълнение: целеви групи

ръководители на структури
с контролни функции

+

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

служители с контролни
функции

+

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

общественост

=

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

р е з у л т а т и

Ефективна комбинация от превантивен, санкциониращ, възпитателен и дисциплиниращ ефект.

Щагяща пътна инфраструктура

Оперативна цел: Риск-ориентирано управление на пътната безопасност

Силни страни (постигнат напредък):

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

Пречки (заплахи):

- липсва цялостна методика за оценка, технология за обследване и анализ на риска от настъпване на ПТП по републиканските пътища, осигуряващи пълно покритие при съпоставяне на факторите настъпили ПТП, състояние на пътя и интензивност на движението, за приоритизация на мерките;
- недостатъчна обвързаност между инвестиции и нужди на база анализ на риска;
- липса на ресурс по места (общини и ОПУ).

Възможности (потенциал на Стратегията):

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

	Приоритет	Акценти	Ангажирани
4.1	Пълноценно интегриране на подхода „безопасна система“ в стопанисването на републиканските пътища при обследване, събиране на данни, аналитичност, оценка на риска, плановост и приоритизация на дейностите за осигуряване на пътната безопасност като водещо съображение в дейността	Структурно и функционално адаптиране в цялостното управление на пътищата въз основа на стратегически подход. Използване на съвременни и надеждни методи за работа с данни. Своевременно обезопасяване на УКПТП и рискови участъци. Засилване ролята на одити и инспекции. Оптимално бързо процедиране и адресиране на установени дефекти по пътната инфраструктура. Предхождане на ремонти от инспекция с установени дефицити и приоритизация на нуждите на база анализ на риска. Въведен стандарт за ниво на услуга за договори за пътно поддържане. 15% от бюджета на АПИ се използва целево за пътна безопасност. Използване на аналитичния ресурс на ДАБДП и отчитане на резултати от извършени проверки. Методика за изчисляване финансирането от АПИ към общините за РПМ в населените места	МРРБ/АПИ ДАБДП (експертно, методически, аналитично)
4.2	Интелигентно управление на трафика и информираност	Внедряване на ИТС системи въз основа на стратегически подход. Създаване на национален център за управление на трафика.	МТС, МРРБ/АПИ МИДТ МВР ДАБДП
4.3	Риск-базирани инвестиции в общинска пътна и улична мрежа с фокус върху човека като приоритет на градската мобилност	Целева подкрепа за общините за осигуряване на пътна безопасност с критерии като население, оценка на риска, дължина на мрежата, интензивност на движението, травматизъм. Подкрепа, в т.ч. и чрез онлайн ресурси, с готови решения, инженерни подходи, методики, експертна помощ и др. Подкрепа за ГПОД и ПУГМ. Отчитане в общинските програми по БДП на оценката на риска. Обвързване на капиталовите разходи на общините за пътни проекти с анализа на риска, наличен в ДАБДП чрез събраните ГИС-базирани пространствени данни и/или извършени инспекции на пътната безопасност преди извършването на капиталовите разходи. Предвиждане в компонентата за изчислението на средствата за поддържане на общинската пътна инфраструктура отчитане на състоянието на пътищата въз основа на наличната в ДАБДП информация.	ДАБДП МРРБ Общини
4.4	Отчетност на стопаните на пътя за пътната безопасност	Система за сигнали от граждани за състоянието на инфраструктурата.	ДАБДП АПИ/общини

Подход за изпълнение: целеви групи

Агенция
„Пътна инфраструктура“

+

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

общини

+

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

Държавна агенция
„Безопасност
на движението
по пътищата“

=

ДАБДП като ресурсен и експертен център; извършване на проверки с предложения; проследяване на изпълнението на одити и целенасочени инспекции; управление на сигнали, свързани с проблеми по пътната инфраструктура; методика и технология за обследване на общинската пътна и улична мрежа, и инструмент за анализ на риска; преглед на общинските план-програми по БДП в частта на приоритизиране на участъците, попадащи в риск; преглед на участъци от републиканските пътища с повишен риск от настъпване на ПТП

р е з у л т а т и

Спасителна верига за опазване на живота

Оперативна цел: Подобряване на реакцията

Силни страни (постигнат напредък):

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

Пречки (заплахи):

- ограничения в инфраструктурата, които влияят на достъпа на екипите на спешната помощ.

Възможности (потенциал на Стратегията):

- нови достъпни технологии за работа с данни;
- актуализирана Наредба № I-183 от 2002 г. за условията и реда за взаимодействието между контролните органи на МВР и лечебните заведения при оказване на помощ на пострадали при пътнотранспортни произшествия (Държавен вестник, бр. 45 от 15 май 2026 г.);
- наличен ресурс на партньорските организации в ОКБДП за реализация на съвместни регионални учения и други инициативи в подкрепа на капацитета на Единната спасителна система.

	Приоритет	Акценти	Ангажирани
5.1	Постоянно усъвършенстване на спасителната верига	Количествен и качествен анализ на времето за реакция и набелязване на мерки за подобряването му. Анализ на дългосрочните последиствия от ПТП - физически и психологически, при съответното участие на компетентните органи и предвид техните правомощия. Осигуряване на адекватна дублираща инфраструктура за осигуряване на достъп до местопроизшествието и пренасочване на движението при ПТП. Периодични регионални учения на Единната спасителна система за подобряване на реакцията.	Органи на спасителната верига ОКБДП ДАБДП

Подход за изпълнение: целеви групи

ОКБДП

+

Провеждане на учения; Идентифициране на оперативни затруднения с отчитане на фактори, забавящи реакцията (труден достъп до мястото на инцидента, недостиг на ресурс, неблагоприятни пътни условия, натоварено движение и др.); участие в междуведомствени анализи и предложения за оптимизация с конкретни оперативни решения и технологични развития.

Секторни ведомства

=

Осигуряване на първичните данни за произшествията; събиране и валидиране на данни с контрол по въвеждането и качеството на информацията за ПТП; уточняване на механизма на ПТП, участниците, причините и обстоятелствата; документиране на нараняванията; фокус върху дългосрочните последици от ПТП - физически и психологически, със съответното участие на компетентните органи и предвид техните специализирани правомощия.

р е з у л т а т и

Формулиране на устойчиви политики за превенция и управление при оперативна съвместимост между информационните системи.



6 Мониторинг и оценка

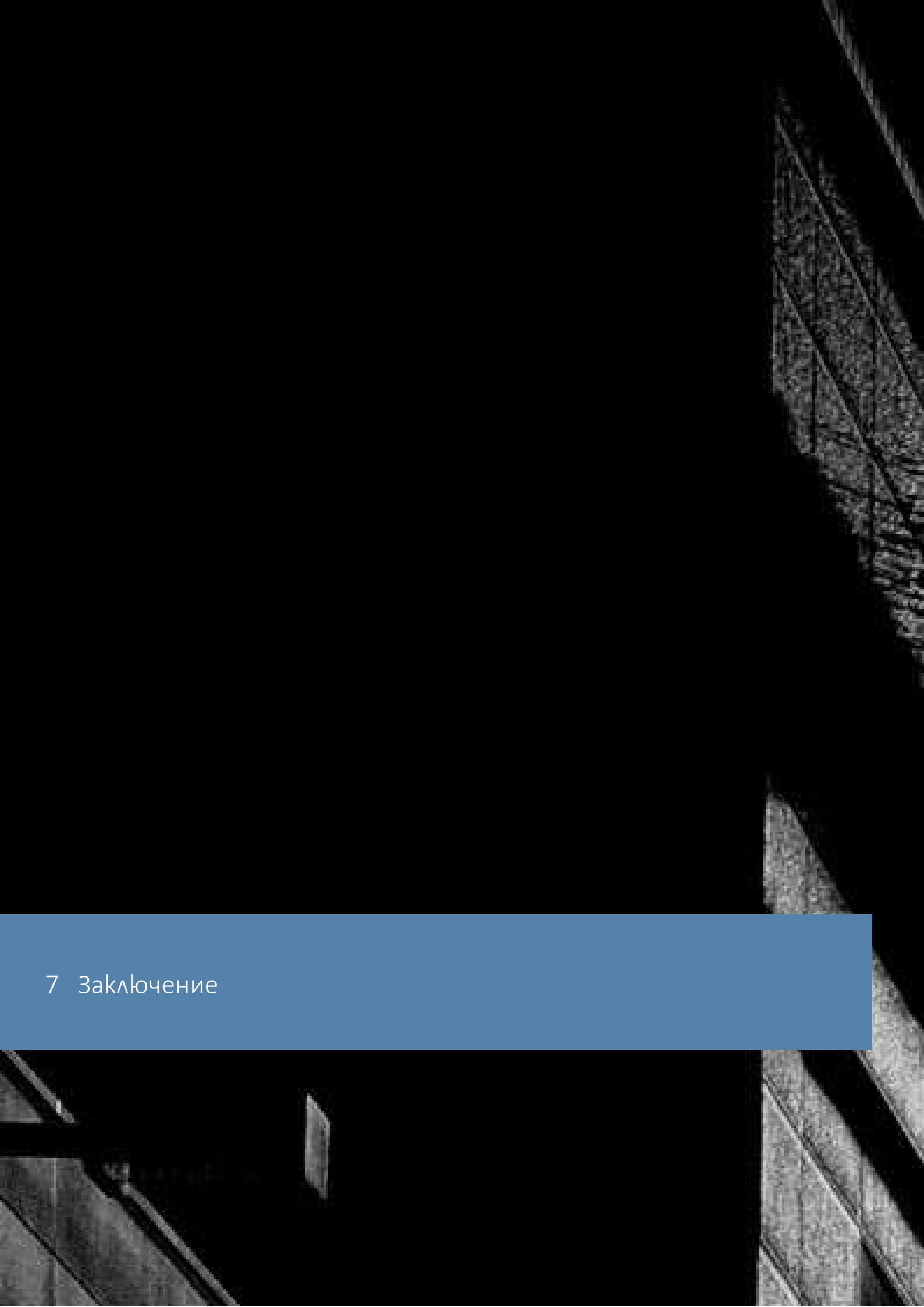
Съгласно Закона за движението по пътищата

- Министерският съвет определя държавната политика по БДП в Република България, която се интегрира в политиките сигурност и вътрешен ред, транспорт, регионално развитие и строителство, промишленост, здравеопазване, туризъм, заетост, образование и наука, електронно управление, селско и горско стопанство.
- В изпълнение на Стратегията Министерският съвет приема тригодишни планове за действие, съдържащи мерки за постигане на целите, лицата, отговорни за изпълнението им, индикаторите, както и сроковете за изпълнение на мерките, които трябва да са финансово осигурени, когато е приложимо.
- Въз основа на тригодишните планове за действие ДАБДП изготвя годишни оперативни планове за действие, като отговорните лица по изпълнението на мерките предоставят необходимата информация за тях съгласно Стратегията и методически указания на ДАБДП. В тази връзка министърът на вътрешните работи, министърът на регионалното развитие и благоустройството, министърът на транспорта и съобщенията, министърът на образованието и науката и министърът на здравеопазването разработват мерките от тяхна компетентност за включване в плановете за действие.
- Областните управители и общините разработват годишни програми и доклади по БДП съгласно методически указанията на ДАБДП и утвърдените правила за работата на областните и общинските комисии по БДП.
- ДАБДП осъществява координация, наблюдение, анализ и оценка при изпълнението на мерките, предвидени в Стратегията и плановете за действие към нея, на всички нива.
- ДАБДП изготвя обобщен годишен доклад до Министерския съвет за състоянието на БДП и за изпълнението на Стратегията, както и изготвя и внася доклад за БДП в Народното събрание.

Ниво	Документ	Срок	Отговорник
Планиране			
централно	Национална стратегия за БДП в Република България 2021-2030	2020 г.	ДАБДП ДОККПБДП МС
	Тригодишни планове за действие	2021-2023: приет 2024-2026: приет 2027-2029: предстои Срок: до края на годината, предхождаща плановата	ДАБДП ДОККПБДП МС
	Оперативни планове за действие по БДП	2021, 2022, 2023, 2024, 2025: приет 2026, 2027, 2028, 2029, 2030: предстои Срок: до края на годината, предхождаща плановата	ДАБДП ДОККПБДП
областно	Областни годишни план-програми по БДП	31 март на плановата година	Областни администрации ДАБДП
общинско	Общински годишни програми по БДП	31 март на плановата година	Общини ДАБДП
Докладване			
централно	Информация за Годишен доклад за състоянието на БДП и изпълнението на Националната стратегия за БДП в Република България	Представяне в ДАБДП: 31 март на годината, следващата отчетната	МТС/ИААА, МРРБ/АПИ, МВР, МОН, МЗ
	Годишен доклад за състоянието на БДП и изпълнението на Националната стратегия за БДП в Република България	Представяне в МС: 30 юни на годината, следващата отчетната	ДАБДП МС
	Доклад за състоянието на пътната безопасност в Република България	Представяне в НС: в едномесечен срок след изтичане на всяко шестмесечие	ДАБДП НС
областно	Областни годишни доклади по БДП	31 януари на годината, следващата отчетната	Областни администрации ДАБДП
общинско	Общински годишни доклади по БДП	31 януари на годината, следващата отчетната	Общини ДАБДП

Матрица на ефективността:

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



7 Заключение

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

Настоящата актуализация следва да позволи:

- политическата воля, институционалната ангажираност, административната мобилизация във ведомствата и участието на обществото, които да съответстват на мащаба и тежестта на БДП като криза в общественото развитие.
- максимално използване на потенциала за въздействие на администрациите и обществото;
- финансово осигуряване на Стратегия 2021-2030, съобразено с общата финансова стратегия и възможностите за финансиране на публичния сектор;
- гарантиране на съвременна информационна система за ПТП и БДП, включваща различните типове данни за аналитичното им управление;
- приоритизиране на безопасността в управлението на пътища с вътрешен капацитет, визия, план и ресурсна ефективност на база оценка на нуждите и анализ на риска; въвеждане на системен подход за приоритизиране на инвестициите в пътна безопасност въз основа на обективни данни за риска - състояние на инфраструктурата, интензивност на движението и ПТП, така че ограничените финансови ресурси да бъдат насочвани към участъци с най-висока обществена значимост и потенциал за предотвратяване на тежки инциденти; инвестиции в местен капацитет и целева подкрепа за общините за пътна безопасност по места;
- подкрепа за БДП културата чрез семейното възпитание, образователната политика, себепознанието и регулацията, кампаниите на институции и НПО, медийното присъствие;
- отговорност и отчетност с ясно разграничаване между координационната, аналитична и експертна функция на ДАБДП и секторните ангажименти на ведомствата;
- укрепване на обществения характер на политиката по БДП чрез публичност на анализите, оценката на риска, резултатите от проверки и напредъка по изпълнение с цел повишаване на общественото доверие, институционалната отчетност и гражданската ангажираност.