
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 общественя 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, 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. \(419.92 KB\)](#)