

Изменено с Решение за одобряване на обявление за изменение или допълнителна информация

Образец № 2

**ТЕХНИЧЕСКО ПРЕДЛОЖЕНИЕ  
ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПОРЪЧКАТА С ПРЕДМЕТ:**

**„Повишаване нивото на пътната безопасност чрез разработване на нови методики за изследване на психологическа годност на водачи на моторни превозни средства /МПС/“.**

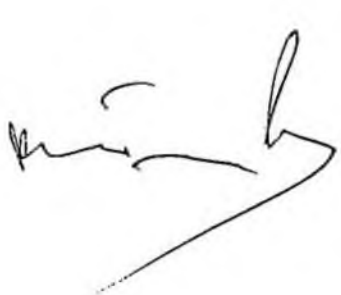
*На осн. чл.2, ал.1 от ЗЗЛД*

Долуподписаната Автоанета Христова,  
в качеството си на Директор

на Институт за изследване на населението и човека – БАН,  
със седалище и адрес на управление гр. София 1113, ул. „Акад. Георги Бончев“, бл.6,  
ет.5/6, тел.: +359 /2/ 870 53 03, 870 32 17, с ЕИК/БУЛСТАТ 175905531


**УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА,**

С настоящото представяме нашето техническо предложение за изпълнение на обществената поръчка по обявената от Вас процедура с предмет: „Повишаване нивото на пътната безопасност чрез разработване на нови методики за изследване на психологическа годност на водачи на моторни превозни средства /МПС/“.







Съдържание:



1. Въведение.....	3
2. Представяне на организацията и екипа.....	6
3. Обосновка на необходимостта от проекта.....	10
4. Обвързаност на предложението с базови документи в сферата на пътната безопасност.....	29
5. Обхват и изпълнение на поръчката - цели и задачи .....	42
6. Дейности по обхвата и изпълнението на поръчката.....	44
А. Обзор на актуалната научна литература по темата ( <i>предложен брой на държавите за обзор на прилаганите методики за оценка на психологическата годност</i> ) .....	44
Б. Подбор и проучване на методики за изследване на психологическата годност на водачи.....	46
В. Провеждане на научно изследване за валидизация и стандартизация на подбраните тестове и групирането им в методики ( <i>брой на лицата, включени в извадката и брой на предложените за използване на статистически методи</i> )..	48
Г. Разработване на писмени методически указания .....	53
Д. Представяне на получените резултати пред експерти и разработване на кампания за разясняване на ролята на човешкия фактор за опазване на пътната безопасност.....	54
7. Етапи и срокове за изпълнение .....	60
8. Очаквани резултати.....	61
9. Стандарти и техники за осигуряване качеството на процесите при изпълнение на поръчката и на получените резултати.....	63
10. Заключение.....	68



## 1. Въведение

Темата за пътната безопасност набира все по-широка популярност през последните години. Това се дължи от една страна на „черната“ статистика за броя на пътнотранспортните произшествия (ПТП) и на броя на загиналите и ранените в тях и от друга страна на критичността на обществото към „неразумното“ шофиране. Актуалните тенденции в тази посока са тревожни. Те показват, че заложените стратегически направления в националната стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на България не водят до реализирането на целта на стратегията, а именно намаляване на последствията от пътнотранспортните произшествия спрямо 2010г. Последните данни сочат, че към 2015 година има повишение на броя на ПТП и броя на ранените в ПТП спрямо 2010г., както и че има покачване на броя на жертвите през 2015 спрямо предходните три години. Изследванията и данните в национален и световен мащаб показват, че основният фактор за възникване на ПТП е човешка грешка. Една от регламентираниите добри практики насочени към превенция на рисковото поведение на водачите е свързана с изследване на тяхната психологическа годност. Тази оценка дава възможност за идентифициране на потенциално опасно поведение на пътя и риска от допускане на ПТП чрез оценяването на комплекс от психологически качества необходими и важни за управлението на моторни превозни средства (МПС).

Във връзка с обявената процедура с предмет: *„Повишаване нивото на пътната безопасност чрез разработване на нови методики за изследване на психологическа годност на водачи на моторни превозни средства /МПС/“* от МТИТС, Институт за изследване на населението и човека – БАН заявява готовността си за осъществяване на обявената обществена поръчка на базата на следната експертиза, с която разполага екипа на департамент Психология:

- Департаментът по психология към ИИНЧ-БАН, има дългогодишен опит в изследователската работа в четири основни подобласти на психологията – психология на личността, социална психология, трудова психология и психологични методи. Психологичното измерване е силно застъпено във всички звена на департамента. През годините изследователите в департамента по психология са конструирали, адаптирали и стандартизирали множество методики за оценка на познавателната и личностната

сфера, някои, от които се използват по настоящем при оценка на психологичната  
годност на водачи на МПС.

- През 70-те години започва тясно сътрудничество между Института по психология  
и Транспортния медицински институт под ръководството на Христо Бонев, а по-късно  
с Научно-приложния център по транспортна психология под ръководството на Никола  
Божков. Съвместно са разработени психологични методики за оценка на  
професионални шофьори. В тази връзка по отношение на пътната безопасност,  
институтът има съществен принос към въвеждането и адаптирането на част от  
методологията за оценка на психологическата годност на професионалните шофьори,  
която се използва в практиката и към настоящият момент.


- Към настоящия момент в Департамента по психология екип от учени разработва  
стратегия за научни изследвания в сферата на транспортната психология. Сред  
основните предпоставки за планиране на дейности в тази посока са нарастващата  
необходимост от добри практики, насочени към повишаване на нивата на пътната  
безопасност и готовността на обществото да участва в тези процеси. Елемент от тази  
стратегия е осъществяването и поддържането на контакт с учени от различни страни по  
света с цел обмяна на опит в сферата на пътната безопасност. Екипът на Департамента  
по Психология колаборира тясно с международни експерти, които представляват  
големите организации в сферата на пътната безопасност и транспортната психология:  
Traffic Psychology International (TPI); Traffic and road safety research group (TARS);  
Global road safety partnership (GRSP); International Council of Alcohol, Drugs and Traffic  
Safety (ICADTS); International commission for driver testing (CIECA), European Road  
Safety Charter (ERSCharter), International Road Federation и др.

- В секция „Психология на личността и методология на психологичното  
измерване” към Департамента по Психология се работи по планова тема в сферата на  
транспортната психология. Към настоящия момент е изработен анализ на личностните  
характеристики, които определят рисковото поведение на пътя. Това дава значително  
предимство на изследователите от института, които вече имат натрупано познание за  
характеристиките, индикативни за водачите, склонни към рисково поведение на пътя.

- В ИИНЧ работят изследователи с богат практически опит в сферата на научните  
изследвания, което е ключова предпоставка за успешното изпълнение на обявената  
процедура. Планирането и провеждането на изследвания, обработката на данните и  
популяризирането на получените резултати са сред дейностите с които учените в  
института са ангажирани ежедневно. Ето защо изработването на методики за

Pa

изследването на психологическата годност на водачи на МПС е задача, която екипа на ИИНЧ може да изпълни професионално.



Във връзка с установената необходимост от разработване на нови методики за изследване на психологическата годност на водачи на МПС, Институт за изследване на населението и човека при БАН представя настоящото предложение.

*Резултатите от дейностите, свързани с изпълнение на обявената процедура ще осигурят информация за дейността на транспортния сектор и свързаните с него социално-икономически показатели, в обем и качество, необходими за разработването и вземането на оперативни и стратегически решения и по-конкретно в сферата на пътната безопасност.*







## 2. Представяне на организацията и екипа

*Институтът за изследване на населението и човека при БАН, с директор проф. д-р Антоанета Христова, е научно звено за теоретични и научно-приложни изследвания и за подготовка на научни кадри в областта на демографията и психологията. Неговата история започва на 01.07.2010 г. с обединението на две звена на БАН – Институт по психология и Център за изследване на населението. Изследователската стратегия на института е насочена към подпомагане на институциите при решаването на проблеми с обществен характер. Институтът по психология за кратко време се утвърждава като водещо научноизследователско звено в страната в областта на психологията. След 1980 г. част от усилията му са насочени и към подпомагане на психологичната практика. В тази връзка системно се организират конференции „Психология и практика“ (1983, 1985, 1988, 1996). Институтът е в сътрудничество със сродни звена и университети в страната и чужбина. След 2004 г. на всеки две години Институтът по психология провежда школи за млади учени и докторанти. През 1998 г. Институтът започва издаването на собствено списание „Психологични изследвания“, което е и първото академично издание в областта на психологията в България.*

*Департамент по психология е първото академично звено по психология – Лаборатория по психология, създадена на 11 март 1973 г. През 1980 г. тя е преобразувана в Централна лаборатория по психология, която на 1 май 1990 г. прераства в Институт по психология. Изследователската работа на звеното първоначално е фокусирана върху четири основни подобласти на психологията - психология на личността, социална психология, трудова психология и психологични методи. По настоящем са формирани три секции: „Психология на личността и методология на психологичното измерване“, „Социална, трудова и консултативна психология“ и „Психология на развитието и здравето“.*

*Научноизследователската дейност на института е пряко свързана с разработването на методи, като неразделна част от провеждане на качествено научно изследване. Основна част от работата на Департамента по психология се състои в конструирането, адаптирането, валидизацията, стандартизацията и нормирането на психологични методики. Част от разработените в Департамента методики са представени по-долу:*

- 
- 
- Индикатор на професионален стрес на К. Купър - адаптиран и валидизиран за български условия от доц. д-р В.Русинова, доц. д-р Л. Василева, спец.С. Жильова;
  - Тест за изследване локализацията на контрола в професионалната дейност по П. Спектър -валидизиран и адаптиран за български условия от доц. д-р В.Русинова, доц. д-р Л. Василева, спец. С. Жильова;
  - Тест за изследване на компонентите на психичното състояние на О.Микшик - адаптиран за български условия от доц. д-р В. Русинова;
  - Тест за изследване на мотивацията за постижение - автори: доц. д-р В. Русинова, спец. С. Жильова
  - въпросник за изследване на стила на ръководство - автори: доц. д-р В.Русинова, доц. д-р Л. Василева;
  - Тест за изследване на контактност, общителност, убедителност, толерантност - автори: доц. д-р В.Русинова, спец. С. Жильова;
  - Тест за изследване на енергичност, активност, работоспособност - автори: доц. д-р В.Русинова, спец. С. Жильова;
  - Тест за изследване на адаптивност и устойчивост на стрес - автори: доц. д-р В.Русинова, спец. С. Жильова;
  - Въпросник за изследване на мотивацията за труд -автор: доц. д-р В. Русинова;
  - Тест за изследване на педантичност - автори: доц. д-р В.Русинова, спец. С. Жильова;
  - Въпросник за анализ на работата и организацията ѝ - автори: доц. д-р В.Русинова, Пл. Петров, С. Жильова;
  - Въпросник за изследване на удовлетвореността от организацията на работното място- автори: доц. д-р В.Русинова, Пл. Петров, С. Жильова;
  - Въпросник за оценка на възприет стрес по Кoen, Камарк и Мермелштейн - адаптиран и валидизиран от доц. д-р Г. Карастоянов, доц. д-р А. Русинова-Христова;
  - Въпросник за предпочитани стратегии за справяне със стреса по Карвър, Шейер и Вайнтрауб - адаптиран от доц. д-р Г. Карастоянов, доц. д-р А.Русинова-Христова;
  - Метод за изследване на категориалната и дименционална структура на ценностната система по Шварц и Билски - адаптиран за български условия от доц. д-р К. Байчинска;
  - Въпросник за обективно измерване на статуса на психосоциална идентичност по Адамс и кол - българска адаптация – доц. д-р К.Байчинска, доц. д-р М.Стефанова;

- 
- 
- Комплексна система за подбор и оценка на мениджъри - разработен от доц. Димитър Щетински;
  - Въпросник за измерване стила на вземане на решение по Франкен - българска версия разработена от доц. д-р Р.Божинова, н.с. д-р С. Василева и н.с. Т.Павлов;
  - Тест за изучаване стратегиите на вземане на решение на Каган -приложен в български условия от доц. д-р Р. Божинова;
  - Въпросник за измерване на нагласите към медийно насилие - автор: доц. д-р Р. Божинова;
  - Въпросник за диагностициране на депресивна симптоматика по Цимерман и Кол - адаптиран за български условия от доц. д-р М. Рашева;
  - Тест CF-2A за измерване на флуидна интелигентност на Р. Б. Кетел - стандартизиран от доц. д-р Е.Паспаланова, доц. Д.Щетински;
  - Тестове за творческо мислене на Торънс, вербална и графична А и Б форми - стандартизиран от доц. д-р К. Стойчева;
  - Въпросник за оценка на личността по Х. Айзенк (EPQ)- българска адаптация от доц.д-р Ив.Паспаланов, доц. Д. Щетински;
  - Въпросник за оценка на толерантността към неопределеност по скалата на Р. Нортън - българска адаптация на доц. д-р К.Стойчева, доц. Д. Щетински, Р. Баждекова;
  - Българска скала за индивидуализъм – колективизъм - автори: проф. д-р Е.Герганов, доц. д-р М. Дилова, доц. д-р Е.Паспаланова, доц. д-р К.Петкова;
  - Въпросник на Кирси за определяне на темперамента ( The Keirsey Temperament Sorter) - адаптиран за български условия от доц. д-р Георги Карастоянов, доц. д-р Елиана Пенчева и ас. Димитър Димитров.

ИИНЧ е водеща организация в страната при подготовката на научни кадри в областта на психологията. Сътрудниците на Института преподават във всички университети в страната и са членове на международни организации като: Европейска асоциация по трудова и организационна психология, Международна организация за изучаване на поведенческо развитие, Международната асоциация по училищна психология, Европейската асоциация по психология на здравето, Международната мрежа „Поведение и здраве при деца в училищна възраст“, Международната организация по психофизиология, Международното общество по политическа психология и др.



РФ

През годините институтът е сътрудничил успешно с национални и международни партньори по проекти с приложна насоченост, чиито краен бенефициент е широката общественост. Голяма част от тези проекти получават широк публичен отзвук и допринасят за промяна на обществените нагласите и на политиките и практиките в съответните сфери. Институтът е в сътрудничество със сродни звена и университети в страната и чужбина. Множеството проекти, изпълнени успешно от ИИНЧ през последните години е благодарение на висококвалифицираните кадри в института. Департамента по психология разполага с ръководители, които са с дългогодишен опит в управлението на проекти както на национално, така и на международно ниво. В департамента работят специалисти с опит в изпълнението на научно-изследователски дейности в областта на провеждането на научни изследвания и успешното адаптиране и конструиране на методики; психологичното измерване и експерименталната психология, както и в професионалния подбор. Основни дейности за кадрите в ИИНЧ са свързани с планиране и провеждане на научни изследвания, адаптиране, конструиране, стандартизиране, валидизиране и нормиране на психологични методики; статистическа обработка и анализ на данни от психологични изследвания, интерпретация на получените резултати и извеждането на основни препоръки и насоки за бъдеща работа по изследвания проблем.



### 3. Обосновка на необходимостта от проекта

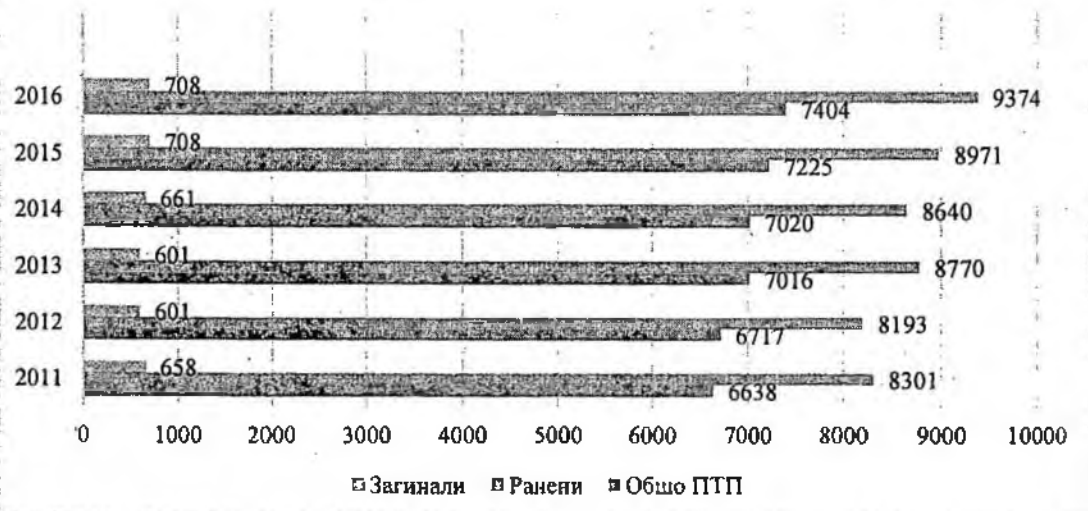
Пътнотранспортните произшествия и последствията, свързани с тях са сред най-актуалните проблеми в световен мащаб. По данни на Световната Здравна Организация (СЗО), всяка година около 1.2 милиона души загиват при ПТП в света, а цената за справяне с последствията от инцидентите на пътя достига милиарди долари. Актуалните тенденции сочат, че ако не се предприемат спешни мерки, до 2030 година смъртните случаи, свързани с инциденти на пътя ще са петата основна причина за смъртност в света. Въпреки, че има стратегии, които доказано намаляват броя на ранените при ПТП и че редица страни успешно използват тези стратегии, за да намалят смъртните случаи в резултат от ПТП, съществуват фактори, като постоянно увеличаващия се брой на превозните средства на пътя, които възпрепятстват установяването на трайна тенденция за намаляване на "черната" статистика. През 2010г. общото събрание на Организацията на Обединените Нации (ООН) приема резолюция, която определя периода 2011-2020 за Десетилетие на действия за пътна безопасност 2011-2020. Тази инициатива включва предоставяне на информация от всички страни, относно безопасността на пътя и осигурява допълнителни данни в редица важни сфери. Събраната информация служи като основа за мониторинг на ефективността на стратегиите за пътна безопасност, приложени в рамките на десетилетието. Във връзка с тази инициатива, получените до тук данни за състоянието на безопасността на пътищата в България, очертават следните тревожни тенденции:

- повишение на броя на ПТП и броя на ранените в ПТП през 2016г. спрямо 2010г.;
- нарастване на броя на загиналите през 2016г. в сравнение с предходните години.

Р

Handwritten signature

### Статистика на КАТ за периода 2011-2016



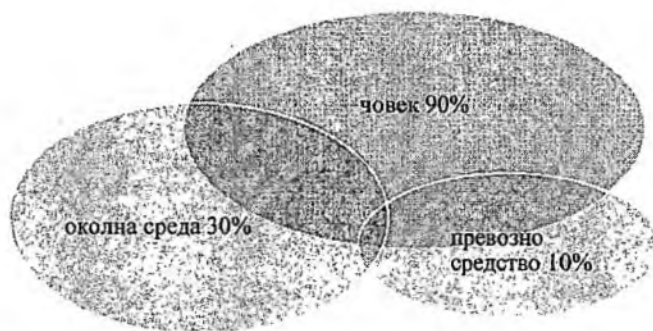
Фигура 1: Статистика на КАТ за ПТП, загинали и ранени в периода 2011-2016г.

Тези тенденции ясно показват, че предлаганите до този момент стратегии за повишаване на пътната безопасност не водят до постигане на поставените цели. Въпреки, че всички идентифицирани от ООН рискови фактори, свързани с движението по пътищата (шофиране с превишена скорост, шофиране в нетрезво състояние, неизползване на: каски, предпазни колани и детски столчета) са свързани с поведението на водачите на МПС, нито една от стратегиите не адресира промяната на механизмите за работа с тях, като възможен начин за повишаване на безопасността по пътищата.

Факторите, които допринасят за пътнотранспортни произшествия често се групират в три категории – свързани с околната среда; свързани с превозното средство; свързани с водачите на МПС. Анализите показват, че в около 30% от случаите, допринасящи за ПТП са фактори от околната среда (хлъзгави пътища, лоша видимост и т.н.), а в 10% случаите, допринасящи за ПТП са фактори, свързани с превозните средства (спукана гума, лоша поддръжка и др.). Въпреки това, в 90% от случаите основен фактор, допринасящ за пътнотранспортно произшествие е човешката грешка. Значителна част от произшествията са причинени от комбинация от трите категории (например, бавна реакция на водача по време на неблагоприятни атмосферни условия или несъобразена скорост, когато видимостта е ниска), (European accident research and safety report, 2013).

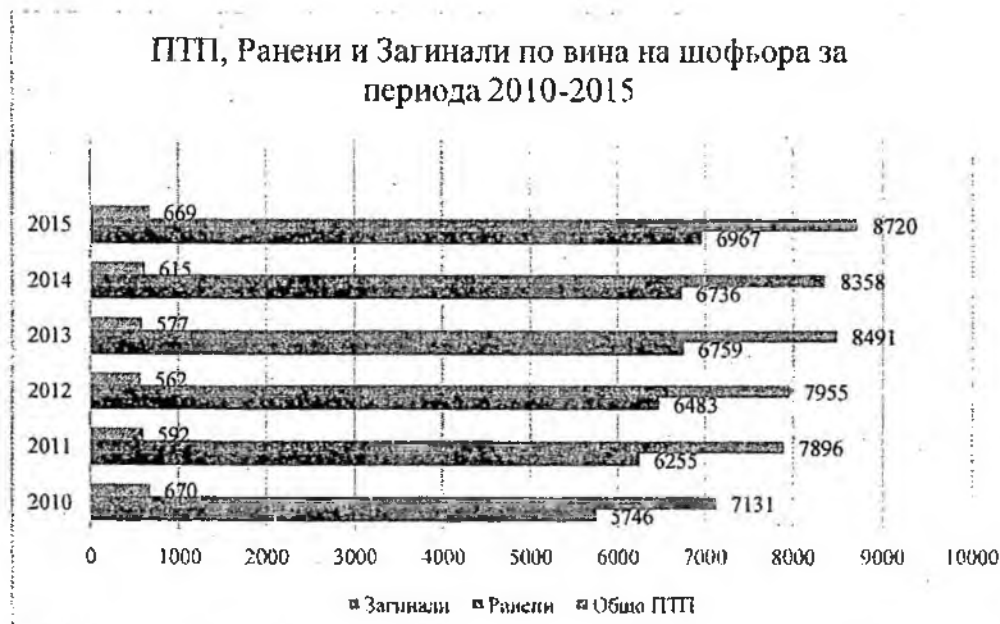
Handwritten signature

Handwritten signature





Фигура 2: Европейски доклад за изследване на инциденти и безопасност на пътя (Volvo TRUCKS 2013)

Обобщените резултати се обединяват около твърдението, че грешка от страна на водачите на МПС (невнимание, несъобразена скорост, употреба на алкохол, грешка във възприятието и при взимане на решение) е най-честата причина за възникване на ПТП. Това сочи и статистиката на КАТ в България за периода 2010-2015г. Графиката по долу дава обобщена картина на ПТП, ранени и загинали по вина на шофьора за същия период.



Фигура 3: Статистика на КАТ за ПТП. Ранени и Загинали по вина на водача за периода 2010-2015

Данните показват, че в над 93% от случаите вина за ПТП, както и за загиналите и ранените в тях, има шофьора на МПС. Ето защо, въпреки че средата и техническото състояние на превозното средство имат отношение към възникване на ПТП, именно





поведението на водача е от ключово значение за изхода от възникналата рискова ситуация на пътя. Според анализите на МВР, основните причини за настъпването на ПТП е неспазването на правилата за движение, липсата на дисциплина и ниското ниво на квалификация на водачите и нетолерантното и агресивно поведение, които задържат нивото на пътнотранспортния травматизъм през периода.

Поведението на водачите по време на управлението трябва да се разглежда като многостранно детерминирано от индивидуалните психични особености, придобитите по време на подготовката знания, умения и навици за управление на моторното превозно средство, функционалното и психично състояние по време на кормуване и други фактори. Научно е установено, че от всички изброени фактори, психологическите са най-важните.

Ролята на психологичните процеси за безопасното управление на автомобила обуславя необходимостта от установяване на психологическата годност на водачи за управление на МПС, чрез диагностиката на определени характеристики. Навременното откриване на потенциално опасните водачи и недопускането им до движението по пътищата значително намалява риска тези водачи да допуснат ПТП. Възможността към системните нарушители на пътя да бъдат насочени определени интервенции, включително работа с психолози, също е част от нужната превенция.

В подкрепа на готовността на ИИНЧ-БАН за изпълнение на обявената поръчка са направените до този момент анализи върху изследванията, практиките и законодателството по темата в различни държави – както членки на ЕС, така и страни извън Съюза.

Изследванията в сферата на пътната безопасност често се свързват с различни демографски, психологични или социални фактори като възраст, полово различие, когнитивни процеси, личностни характеристики, мотивация, умения, навици, надценяване, и други. Изследователи от различни страни идентифицират различни фактори, които се свързват с прояви на рисково поведение на пътя. Сред тях се открояват: стрес, употреба на алкохол, разсейване, умора, високи нива на агресия и враждебност, конкурентоспособност, импулсивност, извънредна самоувереност, чувството за независимост, нетърпимост към забележки, неуважението и недостатъчната чувствителност към другите хора по-малко загриженост за другите, лоши шофьорски



нагласи и др. Подобни характеристики в различни съчетания, заедно с емоционална неуравновесеност създават най-благоприятна среда за възникване на ПТП. Наблюдават се и някои вторични фактори като: взаимодействието на водача с автомобила и с околната среда; процесите, свързани с вземане на решение; липсата на опит; времето за реакция; реакцията при непредвидени обстоятелства; разговорите по мобилен телефон по време на шофиране и др., които в голяма степен оказват влияние върху рисковото поведение на пътя от страна на водачите.

В различните страни се провеждат проучвания върху характеристики свързани с рисковото поведение на пътя. В текста по-долу са представени тенденции, които се очертават в някои от тези страни.

В съвместно проучване на Великобритания, Австрия и Полша около 55% от шофьорите признават, че когато са провокирани или раздразнени на пътя от друг шофьор са по-склонни да предприемат по-рисково шофиране и дори да си изкарат гнева върху някой друг участник в движението. Проучването показва, че избраното поведение от едни шофьори рефлектира върху поведението на другите. Агресивното поведение по пътищата и агресивното шофиране на едни често подтиква други да правят същото, дори и ако по принцип те не могат да бъдат определени като рискови и агресивни шофьори. От друга страна, учтивото поведение може да повлияе положително на другите, като 87% от водачите на ИПС се съгласяват, че когато някой е внимателен на пътя и се отнася толерантно към останалите участници в движението това ги успокоява и ги кара да бъдат по-внимателни. Тези резултати отново опират до психологията и това, че решаването на проблема, въпреки предприетите мерки и предвидените санкции, до голяма степен е зависимо от човешкия фактор.

Друго проучване, върху личностните характеристики на агресивните шофьори, проведено в Латвия, откроява дванадесет фактора, които влияят върху водача по време на шофиране, а именно:

- ✓ Представяне в определена светлина- водачът изпитва желанието да изпъкне пред околните, което вероятно е свързано с някакви вътрешни личностни комплекси
- ✓ Емоционално състояние

- Р
- 35
- ✓ Личностни характеристики- ниво на амбиции, личностни особености на шофьора, възприемане на живота, ценностите, негативно отношение към околните
  - ✓ Негативни обстоятелства от околната среда
  - ✓ Условия на околната среда
  - ✓ Условия за живот
  - ✓ Липса на време
  - ✓ Теоретични и практически познания за движението по пътищата
  - ✓ Работата на полицията
  - ✓ Система от наказания и нарушения и съблюдаване на принципа за неотменност на наказанието
  - ✓ Отношението към живота
  - ✓ Ниво на култура на водача

В този многокомпонентен модел ясно се очертава факта, че личността на водача е един от най-важните компоненти за причините за агресивното шофиране.

Някои проучвания поставят акцент върху взаимовръзката между различните фактори, обуславящи рисковото поведение на пътя. Според изследване на Gallup Еигоре например, проведено сред 13673 водачи на ППС, културата е ключов елемент що се отнася до агресията по пътищата, както и това какво шофьорите разират под приемлива форма на поведение на пътя. Проучването установява също, че има пряка връзка между агресивното поведение и това дали съответният водач е бил участник в пътен инцидент. Според статистиката най-склонни да бъдат ядосани на другите шофьори са в Русия, Австралия, ЕС, САЩ, Япония и Аржентина. Друг важен извод е този, че има силна връзка между това какво поведение проявяващ спрямо останалите и какво получаваш в замяна.

Наблюденията на учените сочат, че мнозинството от шофьорите не се замислят, че в превозните средства наоколо, както и по заобикалящите улици, има други човешки същества, което се явява сериозен проблем. Тук отново нещата опират до психология и това, че решаването на проблема, въпреки предприетите мерки и предвидените санкции до голяма степен е зависимо от човешкия фактор, тъй като, както и проучването сочи, агресивното поведение на един може да предизвика верижна реакция и да доведе до фатални последици.

КС

Резултатите от проведените научни изследвания в страни в и извън ЕС служат като основа за формиране на добри практики в сферата на пътната безопасност в съответните страни.

Една от добрите, сравнително нови практики във Великобритания, например, е въведената част от практическия изпит за придобиване на правоспособност за управление на МПС в продължение на 10 минути кандидат-шофьора да кара по свое усмотрение, без наставления. По този начин се стимулира мисълта на водача, освобождава се от допълнителния стрес от това постоянно да му се дават инструкции и се дава възможност на изпитващия да проследи как се справя при независимо управление на автомобила.

Друга добра практика приложена в Австрия е въвеждането на обучение чрез използване на симулатори за развиване на реакциите и психиката на бъдещите водачи. Специално внимание по време на практическото обучение на водачите се отделя на шофирането в т.нар. „високо рискови участъци“ - тунели, остри завои, надлези, подлези, кръгови кръстовища и при по сложните маневри (изпреварвания, престроявания, отбивания от пътя), с цел да се повишат познанията на водачите за стратегиите за избягване на инциденти. Въведена е и система за периодични проверки на способностите на водачите чрез симулатори и периодични курсове по пътна безопасност. В Дания пък важна част от съдържанието на първоначалното обучение на водачи е темата за защитното шофиране и осъзнаването на рисковете.

Редица държави минават отвъд принципа на добрите практики и изграждат цели концепции за пътна безопасност, които включват комплекс от мерки. В Дания например през 2013г. е разработен план за действие за пътната безопасност със слоган "Every accident is one too many-a shared responsibility" от Комисията за безопасност на пътя. Основната отправна точка на действащия към момента план за сигурност и безопасност по пътищата се съсредоточава върху индивидуалната отговорност на всеки водач на МПС. Съгласно проучване на Датското бюро за разследване на пътните инциденти около 44% от всички ПТП се дължат на фактори в поведението на шофьорите. При една част от тях се забелязва тенденция към липса на умисъл за извършване на съответното нарушение, наличие на разсеяност или дори собствена интерпретация за правилата за движение по пътищата, често съчетана с несъобразителност. Другата, по-малка група от нарушители, включва тези, които преднамерено излагат себе си и останалите участници в движението на риск поради неразумно шофиране, като са „готови“ да приемат



Рс

последните от рисковото си поведение на пътя. Като причини за агресивното поведение по пътищата често се посочват две групи фактори – персонални, свързани със способностите на конкретната личност, и тези, свързани с условията на трафика. Не на последно място, като фактор, отключващ агресията по пътищата, може да се посочи анонимността, която предоставят съвременните моторни превозни средства.

Друг емблематичен пример за цялостна концепция насочена към пътната безопасност е „Визия НУЛА“, приета от шведския парламент. Тя се основава на четири принципа:

- морал - човешкият живот и здравето са най-важни: те имат приоритет пред мобилността и другите цели на пътнотранспортната система
- верига на отговорността- доставчиците, професионалните организации, и професионалните участници в движението са отговорни за безопасността на системата. Участниците в движението отговарят за спазването на правилника и разпоредбите.
- философия на безопасността: хората правят грешки; пътнотранспортните системи трябва да намалят до минимум възможността за грешка и за причинените щети, когато бъдат допуснати грешки
- промяна на действащите механизми: доставчиците и контролните органи на пътнотранспортната система трябва да положат максимални усилия, за да осигурят безопасността на всички граждани и всеки от участниците трябва да е готов да се промени, за да се постигне безопасност

„Визия НУЛА“ е в основата на повечето стратегически документи и изследвания за пътна безопасност в международен план. Интерпретациите на базите данни, спецификата на дадената култура и нормативна уредба, както и имплементирането на амбициозните цели за драстично намаляване броя на жертвите и пострадалите при ПТП, са в полето на действие на законодатели и експерти.

Белгия също има своята история на приложение на цялостна политика в сферата на пътната безопасност. Държавата създава Европейска програма за пътна оценка (Euro RAP- [www.eurorap.org/partner-countries/belgium](http://www.eurorap.org/partner-countries/belgium)). EuroRAP е юридическо лице с нестопанска цел, което има за цел да намали смъртните случаи и сериозните инциденти по пътищата чрез програма за системна оценка на риска, определяйки основните недостатъци, които могат да бъдат преодолени чрез практически мерки за подобряване

Рс

на пътищата. Организацията приема, че оценката на риска е в основата на стратегическите решения за подобрения на пътната инфраструктура, повишаването на стандартите за управление на МПС и намаляването на катастрофите.

По отношение на възрастта, изследователите отбелязват, че от една страна, младите хора показват желание за себеизява, желание да съответстват на състоянието на един истински мъж, който се проявява в тях, тъй като е трудно и рисковано когато управляваш автомобил. От друга страна, те са под контрола на различни социални институции и тяхната изява е ограничена. Превозното средство в този случай е символично изпълнение на свобода и себеизразяване.

В Полша едно от основните направления на проекта на ЕС CAST е насочено към това да се извършват психологични изследвания на участниците в движението и на базата на тях да се изграждат теоретични и психологични профили, които да спомагат работата на психолозите. В бъдеще всички кампании за привличане на общественото внимание към нуждите на пътната безопасност трябва да бъдат базирани на тази методология. CAST включва:

- промяна на поведенческите модели на водачите на МПС
- извършване на тестове с лица от таргет- групите, при които те биват поставяни в рискови ситуации и се следят реакциите им
- сравнения преди и след извършване на съответните изследвания на резултатите при вземане под внимание на всички обстоятелства- поведение, отношение, реакции и т.н.
- задълбочен анализ на постигнатите подобрения след провеждане на съответната кампания

Проектът "Close-To", подкрепен от Европейската комисия, сред участниците в който са Австралия и Полша, има за цел да открие инициативни хора, готови да провеждат обучения в сферата на пътната безопасност и психологията на участниците в движението в рамките на ЕС.

Редица дейности, свързани с детайлно проучване на картината, обуславяща факторите свързани с безопасността на движението и тяхната взаимовръзка с психологичната оценка на водачите на МПС предстои да бъдат реализирани. Сред тях са задълбоченото изследване на добрите практики и стратегии в сферата на пътната

Р5

безопасност на редица международни институции и техни документи, база данни, препоръки и декларации като:

- World Report on Road Traffic Injury Preventions, Data Systems ( World Health Organization, FIA Foundation, Global Road Safety Partnership, The World bank)
- Насоки на ЕС за пътна безопасност 2011г.- 2020г.
- IRTAD database( The International Traffic Safety Data and Analysis Group- данни от повече от 70 организации от над 38 държави)
- FERSI ( The forum of European Road Safety Research Institutes)
- Road Injuries in 18 countries ( Harvard School of Public Health; Global Road Safety Facility)
- ROSEBUD ( Road Safety and Environmental Benefit-Cost and Cost-Effectiveness Analysis for Use in Decision- Making; Examples of assessed road safety measures)

От особено значение за извеждането на стратегии за научно-изследователската дейност в България е и анализът на правораздавателните органи във връзка с пътнотранспортните произшествия. Корелацията между нагласите на участниците в движението, честотата и вида на нарушенията им и съответната санкция от страна на контролните органи е от значение както за статистически анализ и съотнасянето му към психологическата специфика на водачите, така и за изготвянето на аргументирана и ефективна превенция. В тази връзка ИИНЧ-БАН изследва обстойно предоставеното от Прокуратурата на Република България изследване на практиката и резултатите по наказателни производства за престъпления по транспорта в периода 2010-2014г.


Главен компонент на комплекса „транспортна безопасност“ е водачът на пътното превозно средство. Той трябва да притежава високи професионални качества, развито чувство за дълг и отговорност, добре да познава правилата за движение. Според статистиката, в 90% от случаите източник на опасността е субективният фактор (човек), който неправилно борави с техниката.

За пътнотранспортните произшествия и престъпления способстват и различни обективни фактори, които могат да бъдат разделени на технически, организационно-управленски и организационно-правни.

Към групата на техническите условия можем да отнесем наличието или липсата на достатъчно съвременни пътища, качеството на пътната настилка, осветеност и др. Под

Рс

организационно-управленски условия се разбират различните пропуски в организацията на пътното движение, в обучението на водачите, недостатъци в техническото обслужване и др. Организационно-правните фактори включват организацията на мерките за контрол на пътното движение, ефективността на правните механизми, чрез които то се регулира и чрез които държавата реализира отговорността на нарушители и извършители на престъпления.





По исторически причини, у нас е особено изразен символният статус на автомобила като белег на благосъстояние и критерий за определяне на социалното положение на неговия собственик. В младежката субкултура притежаването и експлоатацията на автомобила обозначават принадлежност и се използват като средство за себедоказване, отграничаване и дори противопоставяне на общоприети ценности. Това неминуемо се отразява върху криминогенните фактори, от които се влияят престъпленията по транспорта.

От гледна точка на наказателното право, защитата на обществените отношения, свързани с транспорта и безопасността на движението, е уредена в НК, Глава единадесета „Общопасни престъпления“, Раздел II „Престъпления по транспорта и съобщенията“, чл. 340 – 346б.

За изследвания петгодишен период (2010г.-2014г.), са били направени съществени изменения и допълнения на чл. 343 НК (ДВ, 60 от 2012 г., в сила от 08.09.2012 г.) в посока засилване на наказателно-правната защита по основни и квалифицирани състави на резултатните престъпления против транспорта, като:

- е завишено наказанието за причиняване на смърт по непредпазливост по основния състав на чл. 343, ал.1 б „в“ НК и е уреден особено тежък случай при това престъпление, наказуем с лишаване от свобода от три до десет години;
- обстоятелство, обуславящо по-тежка квалификация по чл. 343, ал.3 НК е предвидено управлението на МПС без необходимата правоспособност или на пешеходна пътека.
- е увеличен минимумът на наказанието за причиняване на средна или тежка телесна повреда при по-тежко квалифицирания състав на чл. 343, ал.3 НК.



Съгласно мотивите на вносителите на законопроекта, с него се реагира на необходимостта „наказателното законодателство, свързано с пътните инциденти, да бъде максимално адекватно на реалната пътна обстановка и сериозните последици (както в имуществен, така и в неимуществен план) при причиняване на тежки пътнотранспортни произшествия“. Изрично е отбелязано, че расте броят на пешеходците, голяма част от които деца, намерили смъртта си на пешеходна пътека. Изводът на законотворците е, че за да бъде сведен до минимум броят на подобни пътнотранспортни произшествия, трябва да бъде завишена отговорността на водачите на МПС, като бъдат създадени по-строги наказателно-правни разпоредби, регламентиращи наказанията за нарушителите, с цел извършителите на тези престъпления да получат наказание, адекватно на тежестта на извършеното от тях. Специално е изтъкнато, че управлението на МПС без необходимата подготовка и квалификация е една от основните причини за тежки пътнотранспортни произшествия. Що се отнася до пътнотранспортните произшествия на пешеходна пътека, макар според статистиката тези престъпления да не бележат изключително висок ръст, законодателят е приел, че те заслужават по-силен наказателно-правен отпор заради тежкия си резултат и изключително негативния ефект върху общественото мнение.

Изрично е посочено (в мотивите към законопроекта), че „предложените промени в Наказателния кодекс имат най-вече превантивен характер, а също така и целият постигане на по-голяма адекватност на наказанието, спрямо резултата от деянието и обществената му опасност.“

Всъщност, превенцията на противоправно поведение, засягащо обществените отношения по транспортната безопасност, основно се осъществява с административно-наказателните санкции и едва на следващо място, със средствата на наказателното правораздаване.

Затова е необходим критичен анализ на ЗДВП, и по-конкретно на неговата Глава VII „Административно-наказателна отговорност“, чиито резултати водят до негативни, а в някои конкретни хипотези и до абсурдни констатации.

В рамките на изследвания период от време, в целия нормативен акт са правени много изменения и допълнения. От гледна точка на целения превантивен ефект, най-съществено внимание е отделено именно на санкционните административни разпоредби.

РБ

Тъй като и в тази си част законът е изменян и допълван многократно (някои текстове по няколко пъти), не е възможно, а и не е необходимо да се обсъждат и коментират всички конкретни изменения и допълнения. Резонно е очакването, че при тенденцията за увеличаване на санкциите в част на наказателно-правните норми, такава тенденция следва да е проявена и в административно-наказателните разпоредби. Общото впечатление е, че това се прави хаотично, при видима липса на системност и логичен подход.

Известна част от предвидените санкции са в размер, неадекватно малък, предвид ефекта, който бива предизвикван от конкретното нарушение, особено когато е масово. Добра илюстрация дава съпоставката между подхода, с който наказателният и отрасловият (административният) закон третират пешеходните пътеки – като място, на което участниците в пътното движение са уязвими и е необходима превенция срещу потенциално тежки последици от неспазване на правилата. От една страна е дадена специална наказателно-правна защита срещу причиняването на пътнотранспортни произшествия със съставомерен резултат. От друга страна обаче, спирането и паркирането върху и на разстояние под 5 м. пред и зад пешеходна пътека, което е съществена предпоставка за ПТП, се санкционира по административен ред твърде леко. Подобни примери за неспособни да постигнат превантивен ефект административни санкции са налице и в случаите на:

- нарушаване на правилата за движение по обособено платно за движение на релсово пътно превозно средство, правилата за преминаване през железопътен прелез или паркиране на спирките на превозните средства от редовните линии за обществен превоз на пътници
- неправилно паркиране върху тротоара или при навлизане след знак, забраняващ влизането на съответното пътно превозно средство, в забранената посока на еднопосочен път или движение в тази забранена посока
- движение с несъобразена скорост, неспазване на дистанция или нарушение, довело до пътнотранспортно произшествие

Става ясно, че за постигане на превантивен ефект и намаляване на броя на пътнотранспортните произшествия, включително и тези със съставомерен резултат по НК, би следвало да се постави акцент върху административно-наказателните разпоредби и тяхното своевременно и точно прилагане. Хаотичните и несинхронизирани промени, включително увеличаването на санкциите в отделни разпоредби нарушава баланса и

25

логиката на закона и пречи на адекватното му прилагане. Такъв подход не може да доведе до реализиране на основната цел – намаляване на броя на пътнотранспортните произшествия, чрез възпитаване на по-отговорно поведение и по-висока култура на движение по пътищата на всички участници в него.

Анализът на данните за състоянието на пътната безопасност в по-общ план и преценяване на степента на защита на обществените отношения, свързани с транспорта и безопасността на движението, следва да се съобразява с обстоятелството, че това е сложен комплекс от обществени отношения. Те се повлияват от няколко основни компонента – участниците в движението и тяхното поведение (хора), пътна инфраструктура и нейната безопасност (пътища) и автомобилен парк и техническото му състояние (автомобили). След като настъпи пътното произшествие, фактор се оказва възможността за получаване на навременна и качествена медицинска помощ (здравеопазване).

Интересна част от изследването е сравнение на статистиката 2010г./2014г. През 2010 г. от нарушенията, които пряко влияят върху безопасността на движението (като се абстрахираме от установените нередности на пътните документи, шофиране без валидна застраховка „Гражданска отговорност“ и др.), най-голям е броят на неспазване на скоростта – 23,75% от всички установени нарушения на водачите на МПС. От 48 942 ПТП, причинени по вина на водачите, шофирането с несъобразена скорост е причина за 28,14% от тях. Макар че броят на ПТП, причинени поради движение на водачите на МПС с несъобразена с конкретната обстановка или превишена скорост е под 1/3 от общия брой, при тези ПТП са загинали 380 от общо 775 (което представлява 49,03% от всички загинали), ранени – 3100 от общо 8080 (което е 38,37%). По тази причина са загинали 76 пешеходци, 202 лица – вследствие блъскане в дървета, стълбове, преобръщане и други видове единични ПТП и 80 – при сблъскване между МПС.

Друга основна причина за настъпили ПТП е неспазването на предимство, знаци и сигнали – 10,03% от всички нарушения на водачите, в резултат на което са причинени 12 145 ПТП по вина на водачите на МПС (което е 24,82% от всички ПТП по тяхна вина). При тези ПТП са загинали 58 човека (7,48% от всички загинали) и са ранени 1171 (14,49%).

През 2010 г. са установени и санкционирани 126 182 нарушения (11,99%) за неправилни маневри, неправилно спиране и паркиране и при тях са настъпили 8 640 ПТП (17,65% от всички ПТП, причинени от водачи). При тези произшествия са загинали 101 човека (13,03%) и са ранени – 640 (7,92%). От загиналите 70 (69,3%) са при челен удар между МПС, 18 са загинали при страничен удар под ъгъл, 5 са загинали при страничен удар.

Употреба на алкохол (до и над 1,2 промила) от водачите на МПС е установена в 19 198 случая (1,82%), а това е причина за настъпването на 1 423 ПТП (2,91%). При тези ПТП са загинали 25 човека (3,23%), а са ранени – 313 (3,87%). Над 63% от тези ПТП са регистрирани през тъмната част от денонощието. От загиналите, 15 са пътници, 6 – водачи, 3 – пешеходци и 1 – работник при ремонт на пътя.

Установени са и 3 259 (0,31%) случая, когато водач на МПС отнема предимството на пешеходец, в резултат на което са причинени 419 ПТП (0,86%). При тези ПТП са загинали 28 човека (3,61%), а са ранени – 236 (2,92%).

През 2014 г. са установени общо 756 340 нарушения на ЗДвП, от които 735 184 (97,21%) са извършени от водачите на МПС, 11 989 (1,58%) – от пешеходци и 9 167 (1,21%) – от водачи на други пътни превозни средства и други лица, чиито действия имат отношение към безопасността на движението. От установените по-горе нарушения, 45 483 са довели до настъпване на произшествия (ПТП), от които 45 073 (99,10%) са по вина на водачите на МПС, 65 (0,14%) – по вина на пешеходци и 345 (0,76%) – по вина на други участници или имащи отношение към безопасността на движението. От регистрираните 45 483 ПТП, при 7 015 (което представлява 15,42%) е причинена смъртта на 660 човека и са ранени 8 635.

От нарушенията, които пряко влияят върху безопасността на движението и през 2014 г. най-голям е броят на неспазване на скоростта – 123067 (което е 16,74% от всички установени нарушения на водачите на МПС). От 45 073 ПТП, причинени по вина на водачите, шофирането с несъобразена скорост е причина за 10 914 от тях (което е 24,21%). Макар че тези нарушения са под 1/6 от общия брой, те са причина за 38,11 % от тежките ПТП със загинали и ранени граждани.

Друга основна причина за настъпили ПТП е неспазването на предимство, знаци и сигнали – установени са 69 964 такива нарушения (което е 9,52 % от всички нарушения



Р 5

на водачите), в резултат на което са причинени 10 067 ПТП по вина на водачите на МПС (което е 22,33% от всички ПТП по тяхна вина). От тази категория са и установените 5678 (0,77%) случая, когато водач на МПС отнема предимството на пешеходец, в резултат на което са причинени 588 ПТП (1,30%). Общо поради отнемане предимството на МПС и на пешеходци са настъпили 34,38% от тежките ПТП през 2014 г.

През 2014 г. са установени и санкционирани 79 784 нарушения (10,85%) за неправилни маневри, неправилно спиране и паркиране и при тях са настъпили 7 754 ПТП (17,20% от всички ПТП, причинени от водачи). Това нарушение е причина за 16,44% от тежките ПТП.


Изложените по-горе основни нарушения през 2014 г. са констатираны в 311 174 случая (42,33%) и са причина за 33 622 ПТП (74,59% от всички, причинени от водачи на МПС). МВР е направило анализ на причините за настъпване на ПТП и броя на жертвите от тези произшествия. Въз основа на него, се уточнява, че всички ПТП, при които са загинали или ранени хора, може да се разпределят в три групи (при тях са загинали 91,97% от всички загинали в ПТП).

- ПТП при сблъскване между две МПС, при които са пострадали най-много граждани.
- ПТП с едно МПС, които основно са в резултат на недооценяване от страна на водача на моментните пътни условия, интензивността на движението, на собствените възможности и тези на автомобила, поради което се движат с несъобразена скорост.
- Блъскане на участник в движението извън МПС, най-вече пешеходци. При този вид ПТП са загинали 150 граждани, което е 22,73% от всички загинали 660 граждани през 2014 г. по пътищата на страната.

С Постановление № 220/03.10.2003 г. на МС е определен съставът и дейността на Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата (Комисията). Тя се председателства от министъра на вътрешните работи, а нейни членове са и зам.-министрите, които имат някакво отношение към движението по пътищата и здравето на гражданите.

Рс

На сайта на Комисията е публикуван протокол от заседанието ѝ от 20.01.2015 г. и Насоки за разработване на Закон за движение по пътищата, с цел ограничаване на загиналите и ранени граждани от пътнотранспортни произшествия през 2015 г. В тези Насоки много подробно са анализирани причините за ПТП с последвала смърт и травми на гражданите, като са набелязани конкретни текстове в бъдещия нов Закон за движение по пътищата. Подготвен е и План за работа по създаване на този нов Закон за движение по пътищата.




Налагането на наказание „лишаване от свобода, чието изпълнение не е отложено по реда на чл. 66 НК” (лишаване от свобода – ефективно) е най-рядко налаганото наказание за престъпления по транспорта. Средно за петте изследвани години, то е наложено при едва 4,5% от лицата, осъдени за ПТ.

Наказанието „лишаване от свобода, чието изпълнение е отложено по реда на чл. 66 НК” (лишаване от свобода – условно) е второто по честота на налагане наказание за престъпления по транспорта след пробацията. Това наказание средно през периода е наложено по отношение на 25,8% от санкционираните лица за ПТ. Най-голям е дялът на този вид наказание през 2011 г. – 27,5%. Оттогава в периода 2011 г.–2014 г. се наблюдава спад, за да достигне най-нисък дял на налагане през 2014 г. – 24,1%. При броя на лицата, на които е наложено наказание „лишаване от свобода – условно”, се наблюдава тенденция на постоянно намаляване в петгодишния период.

Наказанието „пробация“ е най-често налаганото наказание за престъпления по транспорта. Средно през изследвания период, то е наложено по отношение на 54,2 % от осъдените лица. В абсолютен брой, осъдените лица постоянно намаляват след 2010 г. Дялът на осъдените лица на наказание „пробация“, спрямо общо осъдените лица за ПТ, бележи спад през три поредни години от изследвания период (2010 г.–2012 г.), за да покаже увеличение през 2013 г. През последната 2014 г. дялът се връща до нивата от 2012 г., когато е 53,6%.

Глобата е третото по честота на налагане наказание/санкция за престъпления по транспорта след пробацията и лишаването от свобода – условно (14,4% от санкционираните лица за ПТ).

В Наказателния кодекс на Република България са предвидени тринадесет състава на престъпления, които имат като резултат създаване на опасност за живота и здравето



на друго или причинена смърт, тежка или средна телесна повреда. Това са текстовете на чл. 342, ал. 1, ал. 2 и ал. 3, б. „б“ и б. „в“, чл. 343, ал. 1, б. „б“ и „в“, ал. 3 на този текст, б. „а“ и „б“, чл. 343, ал. 4 и чл. 343а, ал. 1, б. „а“, „б“, „в“ и „г“.



През изследвания период са приключени 4126 дела с влязла в сила присъда по посочените текстове с предмет престъпления по транспорта, при които е причинена смърт, тежка или средна телесна повреда. Оправдателни присъди са произнесени в 98 случая. По години, присъдите се разпределят по следния начин: 2010 г. – 967 присъди, от тях 23 оправдателни; 2011 г. – 919, от тях 25 оправдателни; 2012 г. – 818, от тях 22 оправдателни; 2013 г. – 785, от тях 12 оправдателни; 2014 г. – 637, от тях 16 оправдателни.

Известно е, че сročността на разследване на този вид престъпления силно се влияе от бързината на изготвяне и от качеството на автотехническите, медицинските и комплексните експертизи, които се извършват по делата. Качеството на експертизите влияе на бързината на процеса и в съдебната фаза.

Всяко отделно престъпление възниква вследствие взаимодействието на две групи фактори – от една страна, индивидуалните особености на личността на дееца и от друга – фактори на средата: физически, обществени и икономически.

В литературата се изтъква по-непосредствената връзка, която се констатира между пътнотранспортните произшествия и определен стил на живот и поведение, светогледа и културата на дееца, спазването на реда и общото ниво на дисциплина в обществото. В този смисъл, ако присъдата може да въздейства предупредително при рационално замислени и планирани престъпления, при импулсивно осъществявани престъпления това въздействие е незначително. При непредпазливите престъпления, а такива са повечето престъпления по транспорта, извършителите често не мислят за възможните последици, тъй като са настроени твърде оптимистично.

Промените от нормативен порядък следва да бъдат съпътствани от широк кръг мерки, с цел повишаване на информираността, превенцията и обучението на цялото население за спазване на правилата, осигуряващи транспортната безопасност и предотвратяване на рисковото шофиране. Тук следва да се отнесат модернизиранието на методите на преподаване в курсовете за шофиране, въвеждане на учебни дисциплини за




информираност за безопасността на движението още от началния курс на образование, завишаване контрола над собствениците на нощни заведения, действия срещу шофирането без автомобилна застраховка, въвеждане на ранно обучение за управление на МПС.

Предприемането на мерки в посочените направления неминуемо би довело до намаляване броя на пострадалите и общите неблагоприятни последици за страната от този вид престъпност.

Анализът на научната литература по темите, свързани с пътната безопасност, прегледът на добрите практики и стратегии за подобряването ѝ, както и познаването на актуалната ситуация и законовите уредби у нас са необходима предпоставка за извеждането на адекватни превантивни мерки, свързани с намаляването на рисковете по пътищата. Необходимостта от изработване на нови методики за изследване на психологическата годност на водачи на МПС несъмнено е една от тези превантивни мерки, които биха могли да ограничат рисковите ситуации по пътищата на страната ни.

Р5

4. **Обвързаност на предложението с базови документи в сферата на пътната безопасност**

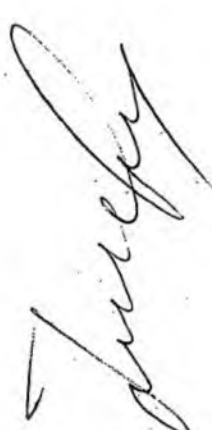



Направеното предложение от ИИНЧ-БАН във връзка с обявена процедура с предмет: „Повишаване нивото на пътната безопасност чрез разработване на нови методики за изследване на психологическа годност на водачи на моторни превозни средства /МПС/“ на МТИТС е в съответствие с националните и стратегически политики за транспортния сектор, основано на базови документи в областта на пътната безопасност в национален и международен мащаб. Документите, на които се базира цялостното предложение са:

- А. Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на република България за периода 2011 - 2020 г.**
- Б. 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.**
- В. Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 година.**
- Г. Бяла книга: „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“.**

За база на изследванията, анализите и насоките на действие в настоящото предложение, експертите от ИИНЧ-БАН взимат основните направления от:

**А. Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата в Република България 2011-2020 година.** Причина за това е, че този стратегически политически рамков документ задава насоките за изпълнение на политиката за подобряване условията за движение по пътищата и намаляване на жертвите при пътнотранспортни инциденти в съответствие с някои от най-важните концепции в сектора (напр. Стратегията за национална сигурност на Република България 2011-2020г.) и, в същото време, имплементира концепцията за развитие на европейските



Р5

политики в областта на безопасността на движението и обявеното от ООН „Десетилетие на активни действия за безопасност на движението по пътищата 2011-2020г.“



Отправна точка за авторите на предложението са именно обществените отношения, факти и обстоятелства, оказващи неблагоприятно влияние върху безопасността на движението, предмет и на Националната стратегия. Обща е и философията за повишаване нивото на пътната безопасност и концентриране върху ролята на човешкия фактор в нея, изразени чрез следните принципи в Стратегията:

- Принцип на ограничените човешки възможности - за осигуряване безопасността на движението е нужно грешките, допускани от човека да се открият, систематизират и анализират и да се приложат подходи за тяхното предотвратяване, елиминирание и смекчаване на действието им.
- Безопасността на движението е споделена отговорност - безопасността на транспортната система е функция от отговорното поведение на участниците в движението, съчетано с експертните качества и усърдие на проектантите и инженерите на пътната инфраструктура, безопасността на автомобилния парк, качеството на долекарската и специализирана медицинска помощ.

Безопасното участие в движението е съвместна отговорност на неговите създатели, организатори и потребители. Споделената отговорност изисква конкретни действия на държавните институции, регионалните и общински власти, неправителствените организации, частния сектор и гражданското общество.

Аргумент за добавена стойност в потенциала за ефективност и продължаващо устойчиво развитие на предложението на ИИНЧ-БАН е, че то отговаря безусловно на основните стратегически направления за осигуряване на безопасността на движението, а именно:

- Насърчаване провеждането на научноизследователска и развойна дейност по проблемите на безопасността на движението, както и изучаването и внедряването на положителните европейски и световни практики в тази насока. чрез предвидените в предложението анализи на системите за психологична оценка на водачите на превозни средства, както и системата на работа със системните нарушители в редица европейски и извън европейски държави.



Основните дейности на проектното предложение на ИИНЧ, а именно разработването на нови, актуализирани психологични методи за оценка на водачи на МПС и определяне профила на рисковия шофьор се отнасят директно до т.5.2. от Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата в Република България 2011-2020 година:

- Подобряване на образованието и уменията на участниците в движението – образованието, обучението и контролът по спазване правилата за движение са от съществено значение и следва да се осъществяват през всичките етапи на човешкия живот чрез конкретни действия едно, от които в *системата за подготовка на нови водачи на МПС*. В тази посока се предлагат следните действия:

- разработване на стратегия за усъвършенстване на системата за обучение и подготовка на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС въз основа на най-добрите европейски практики и директивите на ЕС;
- усъвършенстване на системата от програми за обучение на кандидатите на водачи и поетапното придобиване на пълни права за управление на МПС;
- усъвършенстване и обективизиране на процеса за провеждане на теоретичния и практическия изпит на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС. Необходими са по-широки познания и умения за оценка и избягване на рисковете в движението, за не агресивно, икономично и екологично шофиране;
- създаване на система за повишаване знанията и уменията на новите водачи след придобиване на правоспособност;
- създаване на система от критерии за оценка качеството на подготовката на водачите на МПС;
- Усъвършенстване на системата за обучение на преподавателите, които извършват обучението на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС

Друго конкретно действие е *продължаващо обучение*. То се състои в следните мерки:

- поощряване повишаването на уменията на водачите за, управление при сложни условия и критични ситуации;
- усъвършенстване на системата за обучение на водачите, загубили правата си и



част от контролните си точки;

- въвеждане на система за обучение на водачите през определен период от време;
- усъвършенстване на системата на проверочния изпит.



Чрез популяризирането на резултатите по проекта и достигането им до максимално широк кръг от хора, които са участници в движението, проектът, представен от ИИНЧ се свързва и със следните точки от отбелязаната стратегия: Кампании ( т. 5.2.7.) и Медии (т. 5.2.8.). Действията в тази посока предвиждат:

- провеждане на кампании за повишаване знанията и отговорността на участниците в движението.
- поощряване създаването на коалиции на базата на публично-частното партньорство за провеждане на тематични кампании по безопасност на движението.
- целенасочена медийна политика за отразяване на опасностите по пътищата, повишаване познанията на участниците в движението и отговорността на отделните институции и организации за безопасно движение по пътищата;
- обобщаване и разпространение на положителните практики по отразяване на опасностите по пътищата и изясняване на причините за тежките ПТП със загинали и ранени хора;
- поощряване създаването на специализирани предавания по електронните и на поредици в печатните медии.

Включените в проекта дейности, свързани с изработването на предложение за законодателна промяна по отношение на системата за прилагане и условията за провеждане на психологичното тестиране се отнася до точка 5.3. Повишаване на контрола по спазване правилата за движение и по-точно:

- o усъвършенстване на системата и законодателството с цел ограничаване на случаите на разсейване на водачите на МПС - ограничаване ползването на мобилни устройства по време на движение, пушене, хранене, пиене и други действия, разсейващи водача на МПС;
- o подобряване на координацията и повишаване на ефективността от взаимодействието между структурите на контролните органи на различните институции.





Стратегията залага и Насърчаване провеждането на научноизследователска и развойна дейност по проблемите на безопасността на движението, както и изучаването и внедряването на положителните европейски и световни практики в тази насока (т. 5.1.11.). В тази връзка проекта си поставя за цел да открие и анализира възможно повече източни, даващи информация за положителните практики в сферата на пътната безопасност. Разширяването на научните изследвания и прилагане на положителните световни практики чрез: Поощряване на научните изследвания и разработки в областта на усъвършенстване на системата от мерки, свързани с нараняванията при ПТП и Повишаване осведомеността на обществото относно видовете травми и последствията за хората, пострадали от ПТП, и отговорността на участниците в пътното движение.

Предвидените в Предложението дейности и резултати са ориентирани изключително към ключовите фактори на Стратегията:

- Ограничаване влиянието на превишената и несъобразена скорост
- Намаляване броя на водачите, управляващи под въздействие на алкохол, наркотици или други упойващи вещества
- Повишаване ползваемостта на обезопасителните колани, каски и детските обезопасителни системи
- Ограничаване на разсейването по време на шофиране
- Ограничаване влиянието на умората върху тежките ПТП
- Ограничаване на агресията по пътищата

Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата в Република България 2011-2020 година, както и всички други национални и международни базови документи и статистики в сферата на пътната безопасност ясно показват ключовата роля на транспортната психология и насърчават научноизследователската дейност в тази насока, давайки широки възможности за иновации. Неотложната нужда от такива се доказва от постоянната в последните години негативна статистика на пътнотранспортните произшествия и очевидната липса на резултати на действащите в момента правила и методи на превенция.

PS

Настоящото предложение е изцяло в синхрон и с целта на:

**Б. Стратегия на МТИТС за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г. за реализиране на дългосрочна политика, насочена към намаляване на броя и последствията от пътнотранспортните произшествия както следва:**

- ✓ Намаляване броя на загиналите при ПТП с 50% спрямо показателите за 2010г. – през 2020г. техният брой не следва да надвишава 388
- ✓ Намаляване на броя на тежко ранените при ПТП с 20% спрямо показателите за 2010г. – през 2020г. техният брой не следва да надвишава 6363

В стратегията на МТИТС се казва, че автомобилният транспорт, предназначен или не за обществен превоз на пътници и товари е с висока степен на обществена опасност. Предизвиканите 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. Предложението на ИИНЧ-БАН е следва визията за безопасно движение по пътищата на България за периода 2011-2020г. от стратегията на МТИТС: „Безопасността на движението е право и отговорност на всички“. 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, както и състоянието на долекарската и специализираната медицинска помощ. 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 поддържане на нискоконфликтна пътна инфраструктура, даваща ясни послания към участниците в движението и осигуряваща им защитата им при фатални грешки, автомобилен парк с висока степен на техническа изправност, активна и пасивна безопасност. В този смисъл особено важен предмет на изследване и анализиране са 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.



РБ

В основата на формиране на политиката по безопасността на движението в обществения превоз на пътници и товари е тезата за предотвратимостта на голяма част от пътните произшествия, както и че намаляването на загубите от ПТП 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, проектното предложение на ИИНЧ-БАН е разработен изцяло в духа на принципите на стратегията на МТИТС, които приемат:

- Ограничените човешки възможности – поради ограничените човешки възможности участниците в движението е възможно да допускат грешки, поради което е необходимо всеки участник 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;
- Безопасността на движението е споделена отговорност – безопасността на транспортната система е функция на отговорното поведение на участниците в движението, в съчетание с качествена работа на експертите по пътната инфраструктура и безопасността на автомобилния парк, качеството на долекарската и специализираната медицинска помощ.

Експертите от екипа подкрепят тезата, че всеки гражданин притежава право и същевременно е отговорен пред другите за осигуряване на безопасно движение по пътищата и именно индивидуалните действия на всяка личност стоят в основата на адекватната и резултатна превенция. Това е свързано директно с личностните особености на водача на МПС, които подлежат на психологическа оценка.

Предложението е изцяло подчинено на визията за развитието на транспортния сектор в България: към 2020 г. България да притежава модерна, безопасна и сигурна транспортна система, която да удовлетворява потребностите за качествен транспорт и да предоставя много по-големи възможности за избор на населението и бизнеса. Отправна точка е:





В. Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 година. Според нея, транспортният сектор на страната е от изключителна значимост за повишаване конкурентоспособността на националната икономика и за обслужване на населението. Добре изготвената и успешно прилагана транспортна политика допринася за повишаване качеството на човешкия живот. Стъпка в правилната посока е изготвянето на механизми за повишаване ефективността на транспорта, при съблюдаване на принципите за неговото устойчиво, сигурно и безопасно развитие, отговарящо на изискванията на потребителите. Изпълнението на обявената процедура се имплементира в Европейския основен принцип за поставяне на потребителите в центъра на вниманието на политиката. Същият принцип е припознат и възприет и в Стратегията за развитието на транспортната система – документ, съобразен с Лисабонската стратегия, чиято стратегическа цел е постигането на по-динамична и конкурентоспособна икономика.

В разработването на предложението експертите от ИИНЧ-БАН се придържат стриктно към стратегическата рамка за планиране, а именно:

- ✓ Насоченост към нуждите на потребителите;
- ✓ Ефективно използване на наличните ресурси;
- ✓ Опазване на здравето на населението и повишаване на безопасността на транспорта и качеството на живот.

Това отговоря и на една от основните цели на политиката в сектора – осигуряване на висока степен на безопасност и сигурност на транспортната система. Реализирането на проекта от ИИНЧ-БАН ще даде възможност на МТИТС ефективно и резултатно да реализира задълженията на държавата спрямо Стратегията относно:

- ✓ Разработване, съгласуване и провеждане на политика за повишаване на безопасността и сигурността във всички видове транспорт и на транспортната система като цяло;
- ✓ Разработване на националното транспортно законодателство, съобразно европейските норми и изисквания;
- ✓ Реорганизация и модернизация на институционалната система в сектора;
- ✓ Управление на човешките ресурси в транспортния сектор, включително въвеждането на европейските стандарти за подготовка на кадри.





В Стратегията изрично се подчертава, че безопасният превоз на пътници и товари е основна задача на транспортния процес.

Направеният SWOT анализ на българския транспортен сектор показва, че след излизане от кризата ще продължат относително високите темпове на растеж, водещи до повишаване на личните доходи, а от там и на броя на личните автомобили и мобилността. Това предполага силно увеличаване на транспортната дейност за превоз на пътници във вътрешно и международно съобщение, въпреки негативните прогнози за намаляване броя на населението на България. Особено високи темпове ще отбележат превозите с лични автомобили. Това се вижда ясно от сравнителен анализ за изменението на относителните тегла на отделните видове транспорт, в общата пътническа превозна дейност във вътрешно съобщение, за страните-членки на ЕС. Така за периода 2000 – 2007 г., средно за ЕС, относителното тегло на превозите с лични автомобили (реализирани п/км.) от 84,6% е спаднало до 84,1%, докато за България е отбелязано увеличение от 56% на 71,3%, с тенденция на продължаващо нарастване. Може да се очаква, че към 2020 г. този дял ще стигне до около 80%. Това отново води до темата за безопасността на участниците в движението, психологическите причини за настъпването на ПТП и възможностите за тяхното анализиране и предотвратяване. Анализът на транспортната система на Република България представлява основа за оценка на силните и слабите ѝ страни към момента и на възможностите и заплахите за бъдещото ѝ развитие. Те следва да бъдат отчитани при формулирането на стратегическите приоритети и мерките на транспортната политика.

Експерти от ИИНЧ-БАН изследваха детайлно SWOT анализа на българския транспортен сектор, чиито слаби страни ясно доказват необходимостта от задълбочаване работата на отговорните институции, в това число МТИТС, в посока на пътната безопасност:

- Недостиг на финансови средства за стандартно поддържане, модернизация и развитие на наличната транспортна инфраструктура, както и за развитие на научно-изследователската и развойната дейност
- Относително ниско ниво на безопасността и сигурността на транспортната система и услуги
- Изоставане в научните изследвания в транспортния сектор и приложението им в практиката в резултат на ниското финансиране.



Изхождайки от формулираните мисия, визия и стратегически цели на българския транспортен сектор и при отчитане на ролята на държавата, институционалната рамка, тенденциите за развитие и SWOT анализа са определени стратегическите приоритети на транспортния сектор за периода до 2020 г. Сериозна част от тях се припокриват с целите и задачите на направеното предложение, а именно със следните приоритети и конкретни текстове от мерките към тях:

✓ Приоритет 4: Осигуряване на адекватно финансиране за функциониране и развитие на транспортния сектор. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове и по-точно:


- Финансирането на транспортния сектор има няколко основни насоки: Научни и приложни изследвания и проучвания в областта на транспорта.

✓ Приоритет 6: Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта.

Анализът на българския транспортен сектор показва, че развитието на устойчива транспортна система и осигуряването на необходимото качество на транспортните услуги не може да бъде ефективно осъществено без адекватна държавна политика, насочена към повишаване на безопасността и сигурността на всички видове транспорт. Тази политика съответства на поетите от Република България задължения по линия на международните организации в съответните видове транспорт, в които страната ни членува, както и на политиката и целите на Европейския съюз, за повишаване на безопасността и сигурността в транспорта. Държавната политика на Република България, по отношение на безопасността и сигурността на транспортната дейност, цели въвеждането, чрез съответна нормативна база, на международните и европейските стандарти за безопасност и сигурност в отделните видове транспорт и следва да доведе до повишаване на доверието на потребителите на транспортни услуги, както и на всички участници в дейността на транспортната ни система. Чрез разработването на държавни програми за безопасност във видовете транспорт ще се определи институционалната рамка от изисквания по отношение на гарантиране на безопасността и сигурността, задълженията на всички органи и организации от транспортния сектор за обезпечаване на безопасни и сигурни превози на хора и товари и държавната система за контрол за спазването на тези изисквания. Важен елемент от реализирането на държавната политика

Р5

в транспортния сектор е упражняването на ефективен контрол за спазване на международните, европейските и националните стандарти за безопасност и сигурност.




Мярка 1: Създаване на нова и актуализиране на действащата нормативна база за въвеждане на международните и европейски стандарти за безопасност и сигурност. Мярката цели по-нататъшно актуализиране и усъвършенстване на националната нормативна база в областта на безопасността и сигурността на транспорта. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:


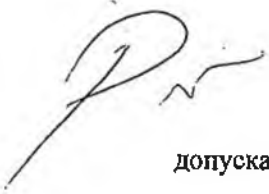
- Постигане на пълно съответствие на националните стандарти за безопасност и сигурност в отделните видове транспорт с тези на международните и европейски специализирани институции
- Разработване и въвеждане на държавни програми по безопасност в отделните видове транспорт с цел обезпечаване на най-високо ниво на безопасност и сигурност на пътническите и товарни превози
- Рязко намаляване броя на пътнотранспортните произшествия и броя на загиналите и ранените при тях.

Мярка 2: Повишаване на административния капацитет по отношение на контрола върху безопасността на транспорта и разследването на транспортни произшествия. Мярката цели повишаване на ефикасността от действията на специализираните, независими държавни звена по контрол и разследване на транспортни произшествия към МТИТС. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- Разработването на програми и създаването на организация за постоянно повишаване на квалификацията на администрациите по съответните видове транспорт

Както в Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на република България за периода 2011 - 2020 г. и в Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020г., така и в повечето анализи и програми за пътна безопасност, се акцентира на факта, че по-голямата част от пътнотранспортните произшествия са предотвратими и намаляването на загубите от тях е преди всичко в грижата за конкретния човек. Участникът в пътното движение е първото звено от веригата на пътната безопасност и при него е най-голяма вероятността от





допускането на грешки. За осигуряване безопасността на движението предстои грешките да се открият, систематизират и анализират и да се разработят и въведат подходи за тяхното елиминиране и смекчаване на тяхното действие.

В този контекст е важно да допълним, че предложението на ИИНЧ-БАН се припокрива и с ангажиментите и заявките за конкурентоспособна и ефективна транспортна система, заложи в:

Г. Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“. Една от основните цели е именно да се доближи до нула броят на загиналите в автомобилния транспорт до 2050г.

Неслучайно в този дух е и една от 10-те основни цели за конкурентоспособна и ефективна транспортна система на Бялата книга:

- ✓ (9) Да се доближи до нула броят на загиналите в автомобилния транспорт до 2050 година.

В съответствие с тази цел, ЕС се стреми да намали наполовина жертвите на пътни произшествия до 2020 г. ЕС да се утвърди като световен лидер в безопасността и сигурността на всички видове транспорт. Като автори на предложението държим да подчертаем, че нововъведенията са от съществено значение за тази стратегия. Според нея изследователската дейност в ЕС трябва да покрива пълния цикъл от изследвания, нововъведения и внедряване, като се съсредоточи върху най-обещаващите технологии и събере заедно всички заинтересовани страни. Нововъведенията, на свой ред, могат да играят роля и за насърчаването на устойчиво поведение. Не бива да се negliжира и решителността сигурността на транспорта, която е от първостепенна важност за ЕС. За нейното постигане трябва да се подобрят методите на Скрининг и така да се гарантират високи нива на сигурност при минимални неудобства. Предложението се базира на идеологията на инициативи на Бялата книга за мерките за безопасност на транспорта и новаторство на бъдещето в този аспект като:

- концепция „нулева смъртност“ за безопасност по пътищата: съсредоточаване върху обучението и образованието на всички участници в движението; да се насърчава използването на оборудване за безопасност (предпазни колани,



Рт

защитно облекло, мерки срещу изменението на превозните средства); да се обръща особено внимание на уязвимите участници в движението като пешеходци, велосипедисти, мотоциклетисти, както чрез по-безопасна инфраструктура, така и чрез нови технологии на превозните средства.

В Бялата книга се посочва, че за тази цел усилията трябва да бъдат насочени към следните групи от мерки:

- да се популяризират европейските стандарти за безопасност, сигурност, защита на личното пространство и опазване на околната среда по целия свят.
- да се засили диалога в областта на транспорта с основните партньори
- да се разчита на изградени партньорства в областта на изследователската дейност и нововъведенията за намиране на общи отговори на предизвикателствата, свързани с оперативната съвместимост на системите за управление на транспорта, устойчивите горива с ниски въглеродни емисии, сигурността и безопасността.

Направеното предложение от ИИНЧ-БАН за актуализиране на методиките за оценка на психологическата годност на водачи на МПС е сред основните мерки, свързани с повишаване на нивото на пътната безопасност. То би създавало условия за редуциране на броя на рискови водачи на пътя и би могло да бъде съставна част на цялостна стратегия насочена към работа с човешкия фактор като елемент с първостепенна важност за пътната безопасност.

Р5

5. Обхват и изпълнение на поръчката - цел и задачи

Е

- ✓ **Цел:** Разработване на нови методики за изследване на психологическата годност на водачи на МПС.

Необходимостта от обновяването на набора от психологични методики в голяма степен е свързана със следните фактори:

- Несъответствието на наличните методики за психологическа оценка с рисковия профил на съвременния водач, който силно се влияе от динамично променящата се социална среда;
- Компрометирането на процедурата за психологическа оценка на водачи, поради популярността и публичността на настоящия набор от методики за оценка на психологичния профил.

*По отношение на обхвата и изпълнението на поръчката, проектът си поставя следните задачи:*

- A. Обзор на актуалната научна литература по темата и прилаганите в страните от Европейския съюз и в други страни методи за оценка на психологическата годност на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, на водачите на МПС и на лицата, временно лишени от правото да управляват МПС или загубили придобитата правоспособност;
- B. Подбор и проучване на методики за изследване на качествата, които представляват психологическата годност на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, на водачите на МПС и на лицата, временно лишени от правото да управляват МПС или загубили придобитата правоспособност за управление на МПС;
- B. Провеждане на научно изследване за валидизация по отношение на пътната безопасност и стандартизация за българска популация на избраните тестове и групирането им в методики за съответните групи лица, съгласно чл.9, ал.1 и ал.2 от Наредба №36 на селектираните методики за изследване на психологическата годност на водачи;
- Г. Разработване на писмени методически указания за всяка от предложените валидизирани и стандартизирани методики, включващи описание на методиката и начина на работа, инструкцията за изследваните лица и начина на

обработка на резултатите и интерпретация на резултатите и нормативни скали, съгласно чл.4 от Наредба №36;

**Д. Представяне на получените резултати пред експерти и разработване на кампания за разясняване на ролята на човешкия фактор за опазване на пътната безопасност и за промяна на обществените нагласи към изследванията за психологическа годност на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, на водачите на МПС и на лицата, временно лишени от правото да управляват МПС или загубили придобитата правоспособност.**

Обхвата и изпълнението на поръчката и описаните по-горе задачи, както и подходите за изпълнението им са подробно разписани в т. 6 Дейности по обхвата и изпълнението на поръчката.

Р5

6. Дейности по обхвата и изпълнението на поръчката

238

Начинът за изпълнение на поръчката и постигане на резултатите от изпълнението, включени в нейния обхват е заложен в планираните дейности, представени по-долу. Дейностите са разписани конкретно за всяка една от изброените задачи. В допълнение подробно са описани всички предвидени на този етап стъпки, които да гарантират в най-голяма степен успешното реализиране на обявената поръчка.



A. Обзор на актуалната научна литература по темата и прилаганите в страните от Европейския съюз и в други страни методи за оценка на психологическата годност на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, на водачите на МПС и на лицата, временно лишени от правото да управляват МПС или загубили придобитата правоспособност;

За реализирането на тази задача са формулирани следните дейности:

- ✓ *Преглед на научната литература и проведените изследвания, насочени към психологическата оценка на водачи*

Добрата основа на едно научно изследване включва представяне на теоретичен модел/теоретична рамка или обзор на основни теории в дадената предметна или проблемна област. Обзорът на литературата проучва научни статии, книги и други източници (дисертации, сборници от конференции и т.н.), които са релевантни на определен въпрос, област на изследване или теория, осигурявайки описание, обобщение и критична оценка на всеки труд. Целта е да се предложи общ поглед върху значимата литература, публикувана по дадена тема като: сравнява и съпоставя становищата на различни автори по даден въпрос; групира авторите, които достигат до сходни заключения; критикува аспекти на методологията; подчертава водещи изследвания; подчертава концептуални неясноти в познанията по даден проблем; завършва с обобщение на разкриваното от литературата. В тази връзка се планира закупуване на чуждестранна литература по транспортна психология, както и абонамент за достъп до електронни издания. Това ще даде възможност за достъп до най-съвременните изследвания в областта на транспортната психология и пътната безопасност, както и до използваните методи за оценка на специфични личностни характеристики, свързани с рисковото поведение на пътя. Планиран обзор на методиките за оценка на

238




психологическата годност на водачи в най-малко 6 държави от ЕС и 5 държави извън ЕС. По този начин до голяма степен се дава възможност за широко и обхватно проучване на проблема в световен мащаб.

- ✓ *Осъществяване на контакти с международни организации и изследователи в сферата на транспортната психология с цел идентифициране на методите за оценка на психологическата годност на водачи в страни в ЕС и извън него.*

За осъществяване на посочената дейност проекта предвижда пътувания и срещи с международни организации и изследователи в сферата на транспортната психология за проучване на добрите практики по отношение на пътната безопасност. Проучването на тези практики са много добра отправна точка в осъществяването и реализирането на научно изследване по проблема. Осъществяването на контакт с организации като: Traffic Psychology International (TPI); Traffic and road safety research group (TARS); Global road safety partnership (GRSP); International Council of Alcohol, Drugs and Traffic Safety (ICADTS); International commission for driver testing (CIECA), European Road Safety Charter (ERSCharter), International Road Federation ще даде възможност за сътрудничество с висококвалифицирани изследователи в сферата на транспортната психология от различни държави. Проучването на политиките и практиките в отделни страни в областта на пътната безопасност е ценен опит, който по линия на научната общност дава възможност за обмяна на конкретен професионален опит в областта. Тези политики и практики са проучени, доказани и наложени като работещи в част от държавите, което в положителен план може да спомогне качествено изпълнение на обявената поръчка.

- ✓ *Извеждане на ключови характеристики, свързани с рисково поведение на пътя*

На базата на теоретичния и емпиричен обзор ще бъдат обобщени и изведени ключовите характеристики на водачи на МПС, свързани с рисково поведение на пътя. Проучването на тези характеристики дава възможност за по-дълбоко изследване на личностните качества на водачите и определянето на значимите качества, отнасящи се до безопасното шофиране. Тази информация ще е полезна с оглед извеждане на актуалните професионално-значими качества на съвременния водач на МПС. На базата на изведените професионално-значими качества ще бъде направен анализ и при необходимост ще бъдат актуализирани съответните критерии в Наредба 36 от 15.05.2006 г. за изискванията за психологическа годност и условията и реда за провеждане на психологическите изследвания на кандидати за придобиване на правоспособност за



Рт

управление на МПС, на водачи на МПС и на председатели на изпитни комисии и за издаване на удостоверения за регистрация за извършване на психологически изследвания (Загл. доп. - ДВ, бр. 89 от 2010 г.).

ES

**Б. Подбор и проучване на методики за изследване на качествата, които представляват психологическата годност на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, на водачите на МПС и на лицата, временно лишени от правото да управляват МПС или загубили придобитата правоспособност за управление на МПС;**

Теоретичният и емпиричен обзор, осъществен в началото на проекта, ще даде възможност за идентифициране на множество аспекти, свързани с човешкия фактор, като част от пътната безопасност.

За реализирането на тази задача са формулирани следните дейности:

- ✓ *Проучване на методиките за изследване на познавателната сфера (възприемане, внимание, памет, мислене и интелект)*
- ✓ *Проучване на методиките за изследване на личностната сфера (агресивност, тревожност, емоционална устойчивост, самоконтрол, склонност към поемане на риск и др.)*
- ✓ *Идентифициране на характеристиките, свързани с рисковото поведение на пътя*
- ✓ *Изработване на батерии от методи за психологична оценка на водачите*

Проучените методики и определянето на характеристиките, свързани с рисковото поведение на пътя са задължителна и неотменна част от етапите за провеждане на научно изследване, базирано на теоретични и емпирични доказателства. В допълнение се предвижда провеждане на критериални и анамнестични интервюта за определяне на значимите психологични характеристики за водачи на МПС, които са ключов елемент от процедурата за изработване на набор от психологични методики за тестиране на психологичната годност на водачи и за определяне на потенциално рисково поведение. Критериалните интервюта са насочени към очертаване на значимите качества, съответно

Janis

РБ

— психологични характеристики, които определят поведението на пътя като безрисково и се провеждат от психолози с експерти, работещи в сферата на пътната безопасност.



Целта на интервюто е да отговори на въпроси като:

- какви са най-често ситуациите, в които настъпва ПТП;
- какво е поведението на шофьорите при среща със служители на КАТ;
- какви са характеристиките, които се наблюдават от служителите към пробационните процедури при срещите с извършили ПТП, изтърпяващи наказателни санкции;
- какви са примерните ситуации, които могат да се определят като критични за поведението на пътя;
- какви са причините довели до ПТП, разказани през наблюдението на конкретни случаи;
- кои са външните фактори, които определят повишаване или намаляване настъпването на ПТП.

Необходимият минимален брой на интервютата е 10. Резултатите ще очертаят как експертите описват индивидуалните и ситуационни особености на безаварийното и сигурно шофиране при различните категории водачи. Анамнестичното интервю се провежда от психолог с две групи водачи – провели 4-5 ПТП-та и такива, които нямат нарушения при шофиране, както и в двете групи – професионални водачи и любители. Общият брой анамнестични интервюта е необходимо да бъде минимум 8. Интервюто трябва да отговори на въпроси като:

- какви са най-често целите на шофиране;
- какви са критичните ситуации, в които най-често се попада;
- какви дейности се извършват в колата извън шофирането;
- какво прави човек преди да се качи в колата;
- как релаксира след дълго шофиране;
- как контролира умората и монотонността при шофиране;
- колко човека обикновено се возят в колата;
- какви са темите на разговор с пътниците в колата;
- каква е самооценката на добрите качества и тези, в които трябва да се работи във връзка с безопасното шофиране.


След провеждане на интервютата, на основата на анализ и след обсъждане се приписва ранг на всеки от определените критерии (професионално значими качества). Този ранг се определя и от интервюираните в началото експерти. Определянето на



профила, т.е. значимите психологични качества на водача без ПТП-та и този с рисково поведение на пътя дава основата за преценка на адекватността на използваните методики за изследване на психологическата годност на водачи до сега и задава параметрите на новите методики, които е необходимо да бъдат изработени, адаптирани и стандартизирани за целите на проекта.

**В. Провеждане на научно изследване за валидизация по отношение на пътната безопасност и стандартизация за българска популация на избраните тестове и групирането им в методики за съответните групи лица, съгласно чл.9, ал.1 и ал.2 от Наредба №36 на селектираните методики за изследване на психологическата годност на водачи.**

За целите на научното изследване следва да се отбележи, че голяма част от методите на емпиричните изследвания се разделят глобално на качествени и количествени. По правило количествените методи предполагат експериментите да обхващат колкото се може по-голяма част от обекта на изследването и обратно – качествените методи обикновено се фокусират върху малка част от него. Количествените методи са предназначени за провеждането на голямо множество експерименти и разчитат на много получени резултати, които впоследствие подлежат на анализ и синтез. Колкото по-машабно е едно количествено изследване, толкова по-лесно резултатите от него се приемат от научната общност за „индуктивно доказателство“. От друга страна, предмет на качествените изследвания не са общите характеристики на различните обекти, а специфичните характеристики на малка група от тях. Това от своя страна позволява много по-задълбочено проникване до първопричините за изследваните явления и извеждане на зависимости, които не биха могли да бъдат видени при обобщените резултати от количествен метод. В този смисъл качествените методи са много по-гъвкави и с възможности за „динамична промяна“ и адаптация към изменение в работната хипотеза. Целта и задачите на количествените и качествените изследвания се различават силно. Докато чрез количествения метод трябва да се зададат предварително определени параметри на експериментите на изследването преди провеждането им, то с качествения метод се търсят и интерпретират самите параметри. В този смисъл може да се каже, че качествените методи обикновено генерират хипотези, а количествените се използват за тяхното потвърждаване. Експериментите на





Р

количественото изследване са строго стандартизирани (с цел да могат да бъдат сравними резултатите), докато при качествените изследвания често стандартизация почти няма. Търсенето в качествените изследвания започва от частното (малката група обекти) и върви към откриване на обща зависимост за целия обект на изследването. В таблица 1 са представени накратко разликите при използването на количествени и качествени методи за провеждане на научно изследване.

Таблица 1: Разлики между количествени и качествени методи

<i>Качествените методи:</i>	<i>Количествените методи:</i>
Изследват специфични свойства на представителна извадка от изследваните обекти	Фиксират общите, повтарящите се свойства на изследваните обекти;
Откриват скрити, вътрешни зависимости между изследваните обекти	Класифицират общи факти за изследваните обекти
Разкриват причинно-следствени връзки за изследваните явления	Сравняват вече фиксирани факти за изследваните обекти
Дефинират параметрите за прилагане на последващи количествени методи на изследване.	Анализират, синтезират и обобщават резултати, които се приемат за валидни за всички обекти на изследването

Именно поради спецификата на качествените и количествени методи се планира в научното изследване да бъдат включени и двата подхода. Това ще даде възможност за постигането на реално качествени резултати, които да послужат като потвърждение на количествените такива.

За реализирането на тази задача са формулирани следните дейности:

- ✓ *Изработване на дизайн за провеждане на научно изследване и определяне на извадката.*

Научното познание и пътят на научното изследване имат своите постоянни принципни въпроси-проблеми. Техните решения се променят през различните културни епохи. В съвременния свят процесите на синтез и интеграция са особено интензивни в сферата на научното познание – научните изследвания от различните области си обменят идеи, механизми, методи, средства. Самото разработване и осъществяване на научно

изследване поставя винаги нови изисквания пред изследователя, част от които касаят технологията на разработване, описване и презентиране на различни равнища на научния труд като специфичен продукт на научноизследователската дейност. Именно дизайнът не едно научно изследване служи като инструмент при изпълнението на научното изследване и е негова неотменима и задължителна част в процеса на изследователската работа. В този смисъл дизайнът на изследването планира индивидуалната и екипна изследователска дейност при съставяне на изследователската програма. Концепцията за това какъв проблем, как и с какви средства ще бъде изследван, следва да се разработи и опише подробно в изследователския дизайн.

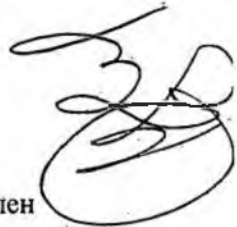

**Важно е да се отбележи, че настоящото изследването планира да обхване по 20 или повече лица за всяка от групите цели съгласно чл. 9, ал. 1, т. 1 и т. 2 от Наредба №36 от 15.05.2006г. и за всяка от възрастовите групи: до 35г., от 36 до 45г., от 46 до 55г., над 55 г. (общо 480 човека или повече).**

Таблица 2: Разпределение на изследваните лица по групи спрямо цели и възраст

чл. 9, ал. 1, т. 1 от Наредба № 36				чл. 9, ал. 1, ал. 2 от Наредба № 36		Цели по чл.1, ал. 1 от Наредба №36  Възрастови групи
С	Д	А	Т	чл. 157 от ЗДвП	чл.171, ал.1, б. А от ЗДвП; чл.174, ал.2 от ЗДвП; чл. 343 от НК	
≥ 20	≥ 20	≥ 20	≥ 20	≥ 20	≥ 20	до 35 г.
≥ 20	≥ 20	≥ 20	≥ 20	≥ 20	≥ 20	от 36 до 45 г.
≥ 20	≥ 20	≥ 20	≥ 20	≥ 20	≥ 20	от 46 до 55 г.
≥ 20	≥ 20	≥ 20	≥ 20	≥ 20	≥ 20	над 55 г.

В рамките на изследването ще бъдат обхванати оптималния брой налични изследвани лица, като при всички случаи общият брой на извадката ще достигне не по-малко от 720 лица.

✓ Провеждане на пилотно изследване за установяване на надеждност и валидност на селектираните методики



Пилотното изследване е ограничено по обем изследване с предварителен характер, което има за цел да провери, уточни възможностите и начините за провеждане на същинското изследване. Използва за обозначаване на пробния, първи експеримент или серия от експерименти. Провеждането на пилотното изследване, позволява да се отстранят грубите грешки свързани с издигането на хипотезата, планирането на изследването, контрола върху променливите и т. н. Възможно е също в хода на работата да се стесни „зоната на търсене“, да се конкретизира хипотезата и да се уточни методиката на провеждане на същинското изследване. Най-важният момент от пилотното изследване е тестване на инструментариума и неговото навременно подобрене.

✓ **Въвеждане и статистическа обработка на данните – за оценка на надеждността на изготвените методики ще бъдат използвани следните статистически методи:**

- Оценка на надеждността чрез разделяне на скалата на две половини. При този метод твърденията от методиката се разделят на две равни половини, например на четни и нечетни номера, след което се създават две нови променливи в матрицата с данни. Надеждността се измерва като се използва коефициентът на Спирмън-Браун (този коефициент е представен по два начина – за четен и за нечетен брой твърдения), който се основава на коригираният коефициент на корелация на Пиърсън.
- Оценка на надеждността чрез използване на коефициент алфа на Кронбах. Методът дава информация за: дескриптивната статистика за всеки айтем; корелация на всеки айтем с всеки друг от скалата/подскалата; как всеки айтем корелира със скалата/подскалата, от която е част; как всеки айтем се отразява на общата надеждност.

По преценка на изследователите и при необходимост могат да бъдат приложени и тест-ретест, корелация с алтернативен метод и факторен анализ. Валидизацията на методиките ще бъде осъществена чрез сравнението им с други методи, които измерват същите характеристики.

✓ **Създаване на окончателен вариант на методиките, които ще бъдат стандартизирани**

РБ

След обработката на резултатите от проведеното пилотно изследване се прилагат всички необходими процедури за оптимизиране на тестваните вече методи. Това води до батарея от методи с висока надеждност, които на такъв етап осигуряват възможност за осъществяване на качествено научно изследване.

✓ *Провеждане на научно изследване, статистически обработка на данните*

Същинското изследване, планирано върху достатъчно голяма извадка предоставя много добра база, върху която да се осъществят следващите процедури по изпълнение на поставената задача.

✓ *Анализ и обсъждане на получените резултати – получените резултати ще бъдат съотнесени с резултатите от научните изследвания, представени при обзора на актуалната научна литература.*



Във връзка с тази дейност, ще бъдат изведени специфичните за страната характеристики, свързани с профила на рисковите водачи и ще бъдат селектирани методиките, които в най-голяма степен разграничават характеристиките, свързани с рисково поведение на пътя.

✓ *Стандартизация на методиките*

За целите на стандартизирането на методиките ще бъдат изведени норми за всяка от групите цели съгласно чл.9, ал. 1, т.1 и т.2 от Наредба №36 от 15.05.2006г. и за всяка от възрастовите групи: до 35г., от 36 до 45г., от 46 до 55г., над 55 г.

✓ *Конструиране на психологична беседа и наблюдение при провеждане на психологичното изследване*

В чл. 26 от наредба № 36 от 15 май 2006 г. за условията и реда на провеждане на психологично изследване на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС и следващи допълнения в нормативните документи по темата ясно са изложени целите и общата процедура за провеждане на неговата трета и заключителна част, която включва психологична беседа и наблюдение. Трябва да се отбележи, че провеждането на психологичната беседа или т.н. „психологично интервю“ не е обикновен разговор, а професионален инструмент с доказани диагностични и прогностични възможности. Тази процедура може да бъде използвана както е посочено в т.1 на чл. 26 за „получаване на допълнителна информация за качествата, необходими за съответната категория или професионална група“. Освен това, тя позволява на




психолога да верифицира достоверността на вече получените от тестовите задания резултати. Направеното допълнение към наредбата (изм. - ДВ, бр. 69 от 2012 г., в сила от 11.09.2012 г.) изискващо предварително запознаване с тези резултати позволява формулиране от психолога на предварителни хипотези и набелязване на „рискови зони“, върху които той да фокусира своето внимание в хода на всяко индивидуално интервю. По този начин последното няма да дублира, а ще обогатява получената информация с данни, които могат да бъдат извлечени само при пряк контакт с кандидатите. Това извежда работата на психолозите от зоната на рутинното и често формално провеждане на беседата, в която те неизбежно попадат при изискване за ежедневно и многократно задаване на едни и същи задължителни стандартни въпроси, включени в професионалната им задача. В тези случаи им се налага да изслушват почти еднакви клиширани отговори на задаваните от тях стандартни въпроси. Ето защо в хода на беседата е добре да бъдат обсъждани казуси, които нямат еднозначни социално желателни отговори и решения. Умело проведеното психологично интервю не прилича на изпит или разпит, а включва кандидата като равноправен участник и партньор в беседата. Така например възможността и кандидатите да задават въпроси на психолога предоставя не по-малко важна информация за тях от рутинните въпроси на интервюиращия. Много ценна допълнителна информация също така предоставя наблюдението върху поведението на кандидатите в хода на психологичното интервю и особено анализа на неговите вербални и невербални индикатори. Тяхната динамика е показател не само за ситуативното състояние на изследваните лица, но и за по-устойчиви техни характерологични и личностни особености. Изводите от психологичното интервю са важен елемент при изготвяне на окончателното заключение на психолога от представянето на кандидата във всички етапи от психологичното изследване.

**Г. Разработване на писмени методически указания за всяка от предложените валидизирани и стандартизирани методики, включващи описание на методиката и начина на работа, инструкция за изследваните лица и начина на обработка на резултатите и интерпретация на резултатите и нормативни скали, съгласно чл.4 от Наредба №36;**

За реализирането на тази задача са формулирани следните дейности:

РБ

✓ *Изработване и отпечатване на методическо ръководство за работа изведените инструменти за оценка на психологическата годност на водачи*




Крайният продукт от проведеното научно изследване се изразява в създаване на методическо ръководство в помощ на работещите в сферата психолози. Ръководството ще включва писмени указания, които описват същността на методиките за изследване на психологическата годност на водачи, начина на работа с тях, инструкции за изследваните лица, начин на обработка на резултатите и норми, както и интерпретация на получените резултати.

✓ *Обучение на обучители за работа със селектираните методики - психолозите в Автомобилна администрация*

Във връзка с тази задача ще бъде приложена методика за обучение на обучители (психолозите, работещи в Автомобилна администрация), които от своя страна да обучат и психолозите в психологичните лаборатории за оценка на годността на водачи в цялата страна. Това ще допринесе за уеднаквяване на начина на провеждане на психологическото изследване във всички лаборатории и до оптимизиране на самия процес.

**Д. Представяне на получените резултати пред експерти и разработване на кампания за разясняване на ролята на човешкия фактор за опазване на пътната безопасност и за промяна на обществените нагласи към изследванията за психологическа годност на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, на водачите на МПС и на лицата, временно лишени от правото да управляват МПС или загубили придобитата правоспособност.**

Важен елемент от изпълнението на проекта несъмнено е и неговото популяризиране в публичното пространство. Ролята на водачите на МПС като участници в движението по пътищата е ключова за повишаване на нивата на пътната безопасност. Ето защо е важно да се обърне внимание на тяхната отговорност като участници в движението от една страна и на всички процедури, свързани с осигуряването на пътната безопасност от друга. Една от тези процедури е оценката на психологическата годност на водачите в автомобилния транспорт. Компрометирането на тази процедура през годините несъмнено отнема от същността и смисъла, който тя носи за пътната



Р

безопасност. Идеята за това, хора с рискови профили да не бъдат допускани като участници в движението е задължително условие за превенция на рискови ситуации на пътя. Ето защо от съществено значение е процедурата по оценка на психологическата годност на водачите да е изключително прецизна и да се спазва стриктно. Информиранието на широката общественост по темата е сред основните механизми чрез които познанието за и значението на човешкия фактор може да промени нагласите на хората и да стимулира тяхното отговорно отношение към пътната ситуация в страната. Неглижирането на личната отговорност, липсата на толерантност, чувството за безнаказаност, невъзможността за реална преценка на заобикалящата среда са специфика на цялата народопсихология, която трябва да бъде променена, за да се преобрази и поведението на личността на пътя. Инструменти за толкова сериозен процес не са в правомощията на законодателните и правораздавателни органи. Тази цел е осъществявана единствено чрез устойчиво дълготрайно обединени усилия на институциите, медиите и неправителствения сектор за промяна на обществените нагласи. България, като държава-членка на Европейския съюз (ЕС), информира своите граждани по най-подходящия начин за помощта, предоставена от фондовете на ЕС, както и за ефекта, който ще има върху страната, даден регион, общност или отделна личност, осъществяването на отделни приоритети, мерки или проекти. Въпроса за културата на участниците в движението е комплексен и затова е нужно да се провеждат обучения и кампании насочени към всички възрастови групи, различните категории шофьори, но и към органите, извършващи контрола по пътищата. По традиция обучението на водачи на МПС поставя акцента върху уменията да се шофира и официалните правила на движението. Важно за начинаещите водачи е и да вникнат в причините, обуславящи необходимостта от осъзнаването на риска, правилата и разпоредбите, например като им се показват физическите и умствени ограничения на човека изобщо и на начинаещия водач в частност, като се запознават с разликите при травмите с различните видове скорост, при наличие и отсъствие на обезопасителен колан и други застрашаващи живота и здравето неблагоприятни, но възможни да бъдат избегнати и предвидени, обстоятелства.

Предвидените дейности обхващат всяка една от следните основни целеви групи-потребители на информация, получена посредством Проекта: Широка общественост; Потенциални бенефициенти; Бенефициенти; Администрация; Медиатори и разпространители на информация.

За реализирането на тази задача са формулирани следните дейности:

✓ **Организиране на пресконференция в началото и края на проекта**

Реализирането на тази задача ще доведе от една страна до задаване на темата в публичното пространство и от друга, до изграждане на конструкт, който задължава изпълнителите да отчетат резултатите от своята дейност по проекта пред широката общественост. Представянето на проекта пред медиите води до един от основните търсени резултати – поставянето на темата за ролята на човешкия фактор като основополагащ за пътната безопасност във фокуса на общественото внимание. Следва да се има предвид, че това ще бъде първият научно обоснован поглед върху този проблем, което предполага широк аспект възможности за медийно позициониране, презентирание, анализиране и разискване. Друг важен елемент от провеждането на встъпителна пресконференция е новаторският подход в темата за превенция на ПТП и отварянето на нова страница от изследванията и практиката в България. Ангажирането на ИИНЧ-БАН като институция-изпълнител на тази дейност открива хоризонти за отварянето на редица публични дебати и дискусии, свързани с транспортната психология и нейното значение за пътната безопасност.

✓ **Организиране на кръгла маса на тема: Ролята на човешкият фактор в пътната безопасност.**

Института за изследване на населението и човека при БАН, ежегодно организира научни форуми в страната, на които се обсъждат актуални обществени проблеми през призмата на психологичната наука. В тази връзка се предвижда организирането на кръгла маса за представяне и обсъждане на проблеми, свързани с човешкия фактор като елемент от пътната безопасност. В допълнение докладите от форума ще бъдат публикувани в отделен брой на сп. Психологични изследвания. Обсъждането на ролята на човешкия фактор в сферата на пътната безопасност в този формат дава пространство, в което ще се срещнат представители на правителствени и неправителствени организации, както и на всички други заинтересовани страни. Широката обществена дискусия по темата има своята добавена стойност както по отношение на достигане до по-широка аудитория, така и по отношение на обмяна на опит и идеи, които могат да послужат при разработване на бъдещи стратегии в тази сфера. Човешкият фактор в пътната безопасност е поле на изследвания, които тепърва не само ще бъдат обект на обществен, институционален и медиен интерес, но е и липсващото парче от траурния





пъзел на черната статистика на жертвите и ранените в пътнотранспортни произшествия. Обвързаността със сферите на вътрешния ред и национална сигурност, социалната и здравна система, законотворчеството и правораздаването, е доказателство за мащабите на интерес и обвързаности, които предстои да се разгръщат.

- ✓ *Представяне на получените резултати пред научни форуми в страната и/или в чужбина.*

Предвидени са участия в конференции на национално и международно ниво както с цел представяне на резултатите от проведеното изследване, така и с цел обмяна на опит в областта на транспортната психология. Този формат ще предостави възможност на учените, включени в изпълнението на проекта „да си сверят часовниците“ с тези на колегите си в страната и в чужбина. Форумите предоставят възможност както за запознаване на по-тясно специализирана аудитория с тенденциите в сферата на транспортната психология, така и за задълбочена дискусия върху дизайна и провеждането на самите изследвания. Възможността България да се присъедини и научно, и практически към страните, които вече имат опит и резултати в това поле на действие, е възможност за демонстриране на зрялост и отговорност в развитието на усилията на институциите за новаторски подход към пътната безопасност и проблемите на участниците в движението. Обмяната на опит и въвеждането на добри чуждестранни практики на пътната психология у нас са незаменим фактор за конструирането на завършена система за контрол и превенция на ПТП.

- ✓ *Представяне на получените резултати пред заинтересовани страни (комисия по транспорт, информационни технологии и съобщения, фонд за безопасност на движението по пътищата и др.), които имат отношение към темата*

Получените резултати ще бъдат представени пред институциите, които имат пряко отношение към регламентирането на правилата, свързани с осигуряване на безопасна пътна обстановка. Идеята на ИИНЧ-БАН е те да бъдат използвани като основание за промяна на законови и нормативни уредби, касаещи поведението на участниците в движението относно регулиране, контрол и санкции. Получените резултати ще дадат, също така, научна база за съставяне и осъвременяване на методите на обучение и проверка на знанията за бъдещите водачи на МПС, възможности за



реализиране на релевантни кампании за превенция, хоризонти за взаимодействие със сходни по направление международни организации за съвместни практики.

✓ ***Комуникиране на значението на психологическата оценка на водачите на МПС в публичното пространство***


Отговорното отношение към психологическата оценка от страна на самите водачи, на структурите, които реализират психологическата оценка, както и на контролиращите институции би могла да бъде резултат от въвеждане на темата за ролята на човешкия фактор в публичната среда, посочването ѝ като ценност и посочване на работещи механизми за гарантирането на тази ценност. Задаването на тази тема в публичното говорене, създава предпоставка за интегрирането ѝ в съзнанието на хората в дългосрочен план. Целта е да се информират българските граждани по най-подходящия начин за помощта и за ефекта, който има проекта върху страната ни, обществото и отделната личност. От първостепенна важност е да се даде публичност на обозримите и разбираеми непосредствени резултати за ежедневиия живот на хората.

✓ ***Изработване на рекламни материали с информационна цел в помощ на различни таргет групи.***

Разработването на тези рекламни материали цели да информира определени групи за рисковете, които крие определено поведение за пътната обстановка. В зависимост от получените резултати ще бъдат определени таргет групите, но те по-общо ще включват както самите шофьори, така и представителите на институциите регулиращи и контролиращи поведението им на пътя. Целта е да се даде широка публичност за важността и резултатите от проекта като полза за цялата общественост и необходимо знание за всеки гражданин. Повишаването на значението и познаването на Личността, на индивидуалното поведение и самосъзнание като психологически фактори, определящи статистиката на пътнотранспортните произшествия, е един от най-важните ходове в промяната за поведението на пътя.

✓ ***Изработване на интернет сайт по проекта с информационна цел***

Идеята на тази мярка е всички заинтересовани страни да имат постоянен достъп до фактологическа и конкретна информация, в достъпен и максимално въздействащ вид, адаптиран към различните аудитории. Така тя може да бъде използвана за целите на по-доброто позициониране на темата онлайн, тъй като за все по-голяма част от българското общество това е начин за придобиване на информация. От друга страна това осигурява





директна връзка за комуникация с ръководителите и изпълнителите на проекта и открива възможност за диалог.

✓ **Изработване на телевизионен клип за повишаване на аниманието на водачи по проблемите засегнати в проекта**

Тази дейност ще достигне до най-голям кръг хора, тъй като електронните медии са сред най-популярните източници на информация в България. Чрез нея несъмнено ще се покачи информираността на българските граждани за ролята на човешкия фактор за пътната безопасност. Това от своя страна ще създаде предпоставка за стартиране на процеси на промяна на обществените нагласи по темата. Поставянето на темата за ролята на човешкия фактор като съществен елемент от пътната безопасност по интересен и вълнуващ, но и научно обоснован начин, ще даде нов прочит на проблема и възможните му решения.

В обобщение представените дейности, свързани с обхвата и изпълнението на поръчката, съдържат:

- **Използването на 2 статистически метода за доказване на надеждността на изготвената методика (коэффициентът на Спирмън-Браун и коэффициент алфа на Кронбах). По преценка на изследователите и при необходимост могат да бъдат приложени и тест-ретест, корелация с алтернативен метод и факторен анализ. Валидизацията на методиките ще бъде осъществена чрез сравнението им с други методи, които измерват същите характеристики.**
- **Обхващане на 20 или повече лица за всяка от групите цели съгласно чл.9, ал. 1, т.1 и т.2 от Наредба №36 от 15.05.2006г. и за всяка от възрастовите групи: до 35г., от 36 до 45г., от 46 до 55г., над 55 г. (общо 480 човека или повече). В рамките на изследването ще бъдат обхванати оптималния брой налични изследвани лица, като при всички случаи общият брой на извадката ще достигне не по-малко от 720 лица.**
- **Осъществяване на обзор на прилаганите методи за оценка на психологическата годност на водачи в най-малко 6 държави от ЕС и 5 държави извън ЕС. По този начин до голяма степен се дава възможност за широко и обхватно проучване на проблема в световен мащаб.**





## 7. Етапи и срокове за изпълнение

Посочените дейности в т. 5 гарантират осъществяване на връзка между науката, практиката и политиките в сферата на пътната безопасност. Това налага необходимостта от времева рамка, която може да позволи осъществяването на тези дейности. Разположени във времето, те могат да бъдат реализирани за период от 18 месеца. Отделните етапи посочени в обявлението следва да бъдат изпълнени както е представено в таблица 3.

Таблица 3: Описание на дейностите

Етапи	Описание на дейностите	Начална и крайна дата
<b>Първи етап</b>	Обзор на актуалната научна литература по темата и прилаганите в страните от ЕС и в други страни методи за оценка на психологическата годност на водачи на МПС	До 2 месеца след влизане в сила на договора
<b>Втори етап</b>	Проучване на методиките за изследване на качествата, свързани с уменията за управление на МПС	До 4 месеца след приключване на Първи етап
<b>Трети етап</b>	Провеждане на научно изследване, валидизация и стандартизация на методики за изследване на психологическата годност на водачи на МПС	До 10 месеца след приключване на Втори етап
<b>Четвърти етап</b>	Подготовка на указания за работа с методиките изследване на психологическата годност на водачи на МПС	До 2 месеца след приключване на Трети етап
<b>Пети етап</b>	Разработване на кампания за разясняване на ролята на човешкия фактор за пътна безопасност	През целия период на реализация на проекта

Така разположени във времето, отделните етапи са осъществими с оглед на ясно очертаните по проекта задачи и дейности.



## 8. Очаквани резултати

Очакваните и необходими резултати, както и изискваните документи, представящи резултатите, след приключване на всеки един от етапите са представени в таблица 4 по-долу:



Таблица 4: Очаквани резултати

Етапи	Очаквани резултати	Документ
Първи етап	Информационен доклад за актуалното състояние на научната литература, свързана с оценка на психологическата годност на водачи и на практиките за оценка на водачи в други страни (в или извън ЕС)	Информационен доклад
Втори етап	Наличен набор от тестове за изследване на качествата, определени в глава втора, чл.3, ал.2, 3 и 4 от допълнителните разпоредби в Наредба 36	Информационен доклад и представяне на тестовете
Трети етап	Варианти с методики за изследване на психологическата годност на различни групи шофьори	Набор от валидизирани и стандартизирани методики
Четвърти етап	Писмени указания с описание на методиките, начина на работа с тях и интерпретацията на резултатите, както и количествени критерии за оценка на работата с всеки от тестовете	Писмени указания за работа с методиките
Пети етап	Статистически данни и качествен анализ от процеса на валидизация и стандартизация на методиките при откриване на фактори, значими за пътната безопасност	Изработени материали, свързани с популяризирането на дейностите по проекта

В допълнение, резултатите от предложения проект, ще доведат до следните директни и индиректни ползи в сферата на пътната безопасност:

➤ Директни ползи:

- ✓ актуализирана методология за психологична оценка на водачите, съобразена с добрите европейски практики в тази сфера, с актуална стандартизация за българската популация;
- ✓ идентифицирани характеристики на рисковите водачи на МПС;
- ✓ изработено методическо ръководство за оценка на психологическата годност;

- 
- 
- ✓ изведени предложения (на базата на получените резултати), за промени на нормативната и законова уредба, гарантиращи ефективното прилагане на предлаганите промени;
  - ✓ популяризирани резултати от приложението на проекта.

➤ **Индиректни ползи:** чрез прецизиране на методите за оценка на психологическата годност на водачи се създава предпоставка за:

- ✓ редуциране на рискови водачи на пътя и респективно за намаляване на броя на ПТП и броя на жертвите и ранените в ПТП.
- ✓ актуализиране на съществуващите стратегическите и програмни документи в сферата на пътната безопасност.
- ✓ разработване на допълнителни програми за водачи на МПС с цел по-голяма превенция на рисковото поведение. Въвеждането на превантивни интервенции (основани на доказателства), като елемент от системата за пътната безопасност са широко разпространени в световен мащаб, като акцент се поставя най-вече върху установени рискови групи водачи.

9. **Стандарти и техники за осигуряване качеството на процесите при изпълнение на поръчката и на получените резултати.**



Качеството на процесите, свързани с изпълнението на поръчката и на получените резултати ще бъде гарантирано с приложението на следните стандарти и техники:

✓ **Контрол на качеството**

Институт за изследване на населението и човека като институт в рамките на Българска академия на науките има изработени конкретни правила за контрол на качеството на научно-приложните дейности.

- На първо място този контрол се осъществява от Научния съвет на института, който приема отчета по изпълнение на дейностите по всички проекти.
- На второ място резултатите от отчета заедно с протокол от гласуване при приемане на отчета от страна на научния съвет се представя пред научните секретари и председателя на БАН.
- На трето място проблеми свързани с приемането на отчетите се решават на ниво Управителен съвет на БАН, където процеса се регулира чрез механизъм на поощрение и санкции.

В допълнение през май 2016 г. Европейската Комисия присъди на Института за изследване на населението и човека правото да използва логото "**HR Excellence in Research**". Логото ще способства ИИНЧ да се включи в Европейското изследователско пространство, като осигури по-добри условия за работа и кариерно развитие на изследователите, свободен обмен на знания и отворен пазар на труда. Логото „HR Excellence in Research“ е награда, която идентифицира институции и организации като доставчици и поддръжници на стимулираща и благоприятна работна среда или като финансираща институция, която насърчава предоставянето на такава благоприятна среда чрез правилата си за финансиране. Стратегията за човешките ресурси за изследователи (HRS4R) осигурява подкрепа на работодателите и финансиращите организации на изследователите при практическото прилагане на принципите на Европейската харта за изследователи и Кодекса за поведение при подбора на учени. Това е поетапен процес, който дава възможност на организациите действително да интегрират тези принципи в собствените си политики за човешките ресурси. Целта е да се популяризират привлекателни изследователски кариери и да се подобрят условията на труд и заетост за изследователите в цяла Европа.





Освен описаната йерархия в контрола на качеството Институт за изследване на населението и човека има приети документи от Научния съвет на института, които регламентират правилата за финансово управление и контрол и стратегия за управление на риска.

➤ **Управление на риска**

*Стратегията за управление на риска* в ИИНЧ е разработена на основание на чл.12 ал. 3 от Закона за финансовото управление и контрол в публичния сектор в съответствие със *Стратегията за управление на риска* в БАН. Тя представлява документ, с който се определя рамката за постигане на унифициран подход в управлението на оперативната дейност на Института, чрез използване на интегрирано и ефективно управление на риска в БАН. Стратегията цели прилагане на единен подход за управление на риска, включващ идентифициране, оценка, анализ и реакция на рисковете и осигуряващ изпълнението на целите на ИИНЧ. Извършват се последователни и съгласувани действия за контролиране на рисковете, както и координационен механизъм за отчетност и докладване. Управлението на риска следва да се възприема като инструмент, подпомагащ управлението на ресурсите и успешното реализиране на целите на ИИНЧ - БАН. Неговата ефективност се определя от нивото на организираност, задълбоченост и изчерпателност на прилагания процес, качеството на изпълняваните процедури и подготовката на участващия ръководен и експертен състав. С нея се определя методологията, която следва да се прилага, въвежда се системата за докладване. Стратегията включва:

- Процес на управление на риска
- Описание на процеса
- Фактори, които влияят на процеса на управление на риска
- Цели на ИИНЧ
- Етапи на процеса на управление на риска
- Идентифициране на рисковете
- Анализ и оценка на риска
- Реакция на рисковете
- Видове реакции на риска
- Документиране
- Мониторинг и докладване






Стратегията за управление на риска се осъществява по отношение на: Идентифициране на рисковете в съществуващите и нововъзникващите дейности; Оценка и анализ на рисковете по отношение на влияние и вероятност от настъпване; Реакция на рисковете и набелязване на дейности за покриване на рисковете; Мониторинг и проследяване на процеса на управление на риска. Всяка година до 30 април директорът извършва преоценка на процеса на управление на риска в ИИНЧ и изпраща на председателя на постоянната работна група за управление на риска в БАН (ПРГУР) доклад, таблица на рисковете и риск-регистър. За оперативност, същата информация следва да се изпрати и на секретаря на ПРГУР на служебен електронен адрес.



В допълнение ИИНЧ разполага със *Система за финансово управление и контрол*. Основна цел на стратегията е:

- Да регламентира цялостния процес по осигуряване на разумна увереност, че целите на ИИНЧ-БАН се постигат чрез :
  - Съответствие със законодателството, вътрешните актове и договори;
  - Надеждност и всеобхватност на финансовата оперативна информация;
  - Ефективност, ефикасност и икономичност на дейностите;
  - Опазване на активите и информацията.
- Да създаде условия за:
  - Законосъобразно и целесъобразно разходване на средствата и осигуряване на надеждна информация с оглед поемане на отговорност и вземане на правилни управленски решения;
  - Постигане на прозрачност на процесите, снижаване на разходите, децентрализация на отговорностите;
  - Усъвършенстване на вътрешно нормативната уредба в института (заповеди, работни инструкции, вътрешни наредби, указания, правила и други документи).

Финансовото управление и контрол в ИИНЧ се осъществява чрез системите за финансово управление и контрол, включващи политики и процедури, заповеди, работни инструкции, вътрешни наредби, указания и други. Финансовото управление и контрол се осъществява при спазване на принципите: Законосъобразност; Добро финансово управление; Прозрачност; Своевременност; Икономичност; Конфиденциалност.

Тези правила включват всички елементи на финансовото управление и контрол в института, а именно: Контролна среда; Управление на риска; Контролни дейности; Информация и комуникация; Мониторинг. Дейността по финансовото управление и







контрол в ИИНЧ се регламентира в съответствие със Закона за финансово управление и контрол в публичния сектор, указанията, дадени от министъра на финансите във връзка с прилагането му, Правилника за документооборота, счетоводната политика и сметкоплана на БАН. Стратегията включва:

- Компетентност на персонала
- Условия за управление на риска
- Определяне на рисковите области
- Мониторинг на процеса по управление на риска
- Процедури за разрешаване, одобряване и оторизиране
- Разделение на отговорностите
- Системата на двоен подпис
- Предварителен контрол
- Процедури за пълно, вярно и точно своевременно осчетоводяване на всички операции и контролни дейности
- Ред за изплащане на хонорарни възнаграждения и възнаграждения по сключени договори
- Процедури за наблюдение
- Антикорупционни процедури
- Правила за достъп до активи и информация
- Правила за управление на човешките ресурси
- Процедури по документиране, архивиране и съхраняване на информацията
- Съпоставяне на данните
- Контролни дейности, свързани с информационните технологии
- Комуникация
- Мониторинг

В допълнение Института за изследване на населението и човека разполага с външен финансов контролор на счетоводната дейност. Следващо ниво на одит се осъществява от финансовия отдел на Българска академия на науките. Като краен орган Сметната палата осъществява одит на институтите в Академията на случаен принцип.

✓ **Управление на проекта**

Управлението на проекта ще осигури:



- 
- 
- Координиране на усилията на експертите от страна на Изпълнителя, Възложителя и висока степен на взаимодействие между тях
  - Оптимално използване на ресурсите
  - Текущ контрол по изпълнението на дейностите, предмет на поръчката
  - Навременно разпространяване на необходимата информация до всички участници
  - Начин на взаимодействие между членовете на екипа на Изпълнителя и връзки за взаимодействие с екипа на Възложителя
  - Управление на качеството, управление на рисковете и мониторинг
  - График за изпълнение

Във връзка с описаните насоки за управление на проекта по отношение на обмена на информация всички комуникации и действия между Възложителя и ИИНЧ, свързани с настоящата процедура ще бъдат в писмен вид на български език. Обменът на информация ще се извършва по един от следните начини:

- По пощата чрез препоръчано писмо с обратна разписка
- Чрез куриерска служба
- По факс
- По електронен път при условията и реда на Закона за електронния документ и електронен подпис
- Чрез комбинация от тези средства.

Всички доклади, изготвени във връзка с изпълнението на поръчката и техните приложения ще се представят на хартиен и електронен носител както следва: 1 хартиен оригинал, 2 хартиени копия и 3 копия на цифров носител. Всички документи и таблици ще са в pdf формат.

Във връзка с мерките за информация и публичност, ИИНЧ ще поставя на всеки документ по проекта знамето на ЕС с надписи „Европейски съюз“ и „Европейски фонд за регионално развитие“, както и общото лого на Европейските структурни и инвестиционни фондове в Република България, с надпис „Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура 2014-2020 г.“, спазвайки изискванията за графичен лого стандарт на програмите, финансирани по Европейските структурни и инвестиционни фондове.






## 10. Заключение

Транспортът играе ключова роля за развитието на всяко модерно общество, като средство за икономическо развитие и предварително условие за постигане на социална и регионална кохезия. 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 са 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. Пътнотранспортните инциденти пряко влияят върху смъртността и заболяемостта на населението на страната, водят до огромни социални и икономически загуби и са част от политическия дневен ред. Способността за преценка на пътнотранспортната обстановка, времето за реакция и уменията за управление на МПС са строго индивидуални. В тази връзка, за осигуряване безопасността на движението, следва да се откриват, систематизират и анализират човешките грешки и да се прилагат подходи за тяхното елиминирание и смекчаване на действието им. Обществото трябва да бъде запознато както с реалния принос, така и с потенциалните възможности на транспортната психология за подобряване безопасността на движението. Това е свързано с участието на психолози в дейността на обществени организации и форуми, посветени на пътната безопасност. От гледна точка на безопасното движение по пътищата опознаването на психологичните аспекти на функциите на човека и поведението му в процеса на управление на МПС придобива първостепенно значение. Откриването на психологическите причини, поради които водачите предизвикват ПТП, лежи в основата на политиката за намаляване на пътнотранспортните произшествия.

Настоящото предложение от ИИНЧ-БАН във връзка с обявена процедура с предмет: „Повишаване нивото на пътната безопасност чрез разработване на нови методики за изследване на психологическа годност на водачи на моторни превозни средства /МПС/“ на МТИТС е в съответствие с визията за безопасно движение по пътищата на България за периода 2011-2020г. („Безопасността на движението е право и отговорност на всички“), както и с визията за развитието на транспортния сектор в България до 2020г. (Към 2020 г. България да притежава модерна, безопасна и сигурна



Реш

транспортна система, която да удовлетворява потребностите за качествен транспорт и да предоставя много по-големи възможности за избор на населението и бизнеса). Общественото мнение по проблема с агресивното поведение по пътищата е особено изострен напоследък. Нашето общество е изключително чувствително към случаите на явна проява на агресия по пътищата и поведение, с което открито се уврежда имуществото, живота и здравето на участниците в движението по пътищата. За да се повиши нивото на пътната безопасност и да се осъществи ефективна превенция на нарушенията по пътищата, е необходимо да се предприемат комплекс от мерки, както с цел подобряване на състоянието на условията по пътищата, така и с цел намаляване на агресията на участниците в пътното движение и зачитането на правата на останалите участници в движението. Ролята на съответните качества на психиката за безопасно управление на автомобила обуславя необходимостта от установяване на психичната годност за управление на МПС чрез диагностика в съвременни транспортни психологични изследвания. Навременното откриване на потенциално опасните водачи и недопускането им до движението по пътищата предотвратява риска тези водачи да допуснат ПТП. В последните години сме свидетели на сериозните усилия, които полага българският законодател за противодействие на нарушенията, извършвани от участниците в движението по пътищата. Тези усилия, обаче, в по-голямата си степен са насочени към санкциониране на виновните участници в движението, не и към повишаване на културата им като такива и превенция на агресията и закононарушенията по пътищата. Същевременно, усилията в насока повишаване на културата на участниците в движението, зачитане правата на останалите участници и превенция на нарушенията, биха имали далеч по-дълготраен ефект, и то върху неограничен кръг лица в насока подобряване на пътната безопасност и взаимоотношенията между участниците в движението. В този смисъл, транспортната психология в много по-голяма степен разглежда проблема в зависимост от културата на общуване между участници в движението, отколкото от санкционната политика на държавата.



На осн. чл.2, ал.1 от ЗЗЦД

Под  
(Проф. д-р Антоанета Христова)  
Директор на ИИНЧ – БАН

Дата: 15.03.2017 г.

## ЧАСТ II. ТЕХНИЧЕСКА СПЕЦИФИКАЦИЯ

За обществена поръчка с предмет:

**„Повишаване нивото на пътната безопасност чрез разработване на нови методики за изследване на психологическа годност на водачи на МПС“**

### 1. Общи изисквания:

#### **Основания за възлагане на обществената поръчка**

Реализирането на поръчката е свързано с изпълнение на целите на Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България 2011-2020 година и на стратегията на МТИТС до 2020 година за реализиране на дългосрочна политика, насочена към намаляване на броя и последствията от пътнотранспортните произшествия.

Финансирането на дейностите ще се осъществява чрез приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. Бенефициент е Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Предложението за изпълнение на поръчката следва да е основано на базови документи в сферата на пътната безопасност в национален план, като отправна точка е Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България 2011-2020 година. Предложението е нужно да кореспондира и с целта на стратегията на МТИТС до 2020 година за реализиране на дългосрочна политика, насочена към намаляване на броя и последствията от пътнотранспортните произшествия. Предложението да отговаря на стратегическите приоритети на транспортната политика на Република България до 2020 година – постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта като част от развитието на устойчив транспортен сектор. Чрез предложението за изпълнение на поръчката следва да се осигури информация за дейността на транспортния сектор и свързаните с него социално-икономически показатели, в обем и качество, необходими за разработването и взимането на оперативни и стратегически решения.

### 2. Цели на разработката

#### 2.1. Основна цел:

- разработване на нови методики за изследване на психологическа годност на водачи на МПС

#### 2.2. Специфични цели:

- Изработване на информационен доклад за съвременните методи, използвани в страните от Европейския съюз и в трети страни за установяване на психологическата годност на групите лица в автомобилния транспорт и представяне на възможности за прилагането им в България.
- Предлагане на нови методики за изследване на качествата, които отдиференцират лицата с риск от потенциално опасно поведение на пътя.
- Подбор на тестове за надеждно изследване на качествата на кандидатите (съгласно чл. 3, ал. 2 и ал. 4 от Наредба № 36) за придобиване на правоспособност, водачите на МПС и лицата, които са временно лишени от правото да управляват МПС или са загубили придобитата правоспособност.
- Валидизиране на избраните тестове (методики) по отношение на пътната безопасност с използване на целеви и контролни групи, диференцирани по целите за психологическо изследване, определени в чл. 1, ал. 1 от Наредба № 36.

- Стандартизиране на методиките за българска популация, разработване на нормативни скали за оценка по критерии „цел“ и „възраст“, изработване на Методически указания и норми за оценяване на работата с тях (съгласно чл. 4, ал. 3 и ал. 4 от Наредба № 36)
- Кампания с цел разясняване на ролята на човешкия фактор като елемент от пътната безопасност и промяна на обществените нагласи по отношение на психологическите изследвания на кандидатите за придобиване на правоспособност, водачите на МПС и лицата, които са временно лишени от правото да управляват МПС или са загубили придобитата правоспособност.

### **3. Съществуващо положение**

Човешкият фактор е ключов като риск за пътната безопасност. Установено е, че от 77 % до 92 % от пътно-транспортните произшествия в световен мащаб са поради грешки на водачите, 4 – 6 % са поради технически проблеми на превозното средство и около 2 % от произшествията са поради факторите на средата. При анализ на статистиката на пътно-транспортните произшествия в България през последните десет години се вижда, че у нас процентът на произшествията поради грешки на водачите е над 98 %. Регламентираните практики, насочени към превенция на рисковото поведение на водачите на пътя, които директно адресират човека като участник в движението, са свързани с изследване на психологическата годност на три големи групи лица – кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, водачите на МПС, които извършват обществен превоз на товари и пътници и тези, които временно са лишени от правото да управляват МПС или са загубили придобитата правоспособност.

Целта на психологическите изследвания е идентифициране на водачи, склонни към потенциално опасно поведение на пътя и у които рискът от допускане на пътно-транспортни произшествия е висок и недопускането им до участие в движението по пътищата.

Методиките, с които се провеждат изследванията за установяване на психологическата годност на кандидатите за придобиване на правоспособност, на водачите на МПС и на лицата, временно лишени от правото да управляват МПС или са загубили придобитата правоспособност, целят диагностицирането на комплекс от психологически качества, чието функциониране е важно за управлението на моторни превозни средства без риск от допускане на пътно-транспортни произшествия. С течение на времето поради недобросъвестност на лица, заети с организирането и провеждането на психологическите изследвания методиките, които са утвърдени за изследване на психологическата годност в автомобилния транспорт са добили популярност и публичност, което повлиява негативно ефективността им.

Анализът на съществуващото положение ясно очертава необходимостта от разработване на нов инструментариум за психологически изследвания на кандидатите за придобиване на правоспособност, водачите на МПС и лицата, които временно са лишени от правото да управляват МПС или са загубили придобитата правоспособност.

#### **3.1 Осъществяването на тази задача би осигурило възможност за:**

➤ Повишаване на ефикасността на извършваната посредством психологическите изследвания оценка на определените в нормативната уредба (чл. 3, ал. 2 и ал. 4 от Наредба № 36 от 15.05.2006 г.) качества на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, водачи на МПС и на лица, които временно са лишени от правото да управляват МПС или са загубили придобитата правоспособност.

➤ Ефективно недопускане до участие в движението по пътищата на лицата с висок риск от потенциално опасно поведение на пътя.

➤ Разработване на варианти от батерии (набори) с тестове за всяка една от групите лица, определени в чл. 9, ал. 1 от Наредба № 36, което би довело до следните положителни резултати: превенция на заучаването на методиките от лицата, които се явяват на психологически изследвания посредством използването на различни варианти от валидизирани и стандартизирани тестове; повишаване на обективността на експертната оценка; подобряване на качеството на извършвания подбор.

➤ Възможно идентифициране на фактори, показващи повишен риск от допускане на специфични грешки при управление на моторни превозни средства или рисково поведение при участието в движението по пътищата. Това би улеснило психолозите, които извършват психологическите изследвания като насочва вниманието им към по-задълбочено проучване на лицата по време на изследването, давайки стандартизирани насоки за това.

**3.2** Разработването на варианти от батерии с тестове за психологическото изследване ще допринесе за създаването на бариери по отношение на предварителното запознаване на лицата, които ще се явяват на психологическо изследване, със съдържанието на методиките.

#### **4. Обхват и подход за изпълнение на поръчката**

**4.1** Предметът на настоящата обществена поръчка е свързан с разработване на нови психологически методики за изследване на качествата, които са описани в Глава втора, чл. 3 на Наредба № 36, на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, на водачи на МПС и на лицата, временно лишени от правото да управляват МПС или загубили придобитата правоспособност и идентифициране на лицата с потенциално рисково поведение на пътя посредством проект финансиран от приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.

Изследвания върху причините за пътнотранспортните произшествия показват, че най-уязвимият компонент на системата „човек – превозно средство – среда на движение“ е именно човекът и неговите умения за реакция в рискови ситуации на пътя. Ето защо, предложението, свързано с настоящата обществена поръчка трябва да включва следните дейности:

- ❖ Обзор на актуалната научна литература по темата и прилаганите в страните от Европейския съюз и в други страни методи за оценка на психологическата годност на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, на водачите на МПС и на лицата, временно лишени от правото да управляват МПС или загубили придобитата правоспособност;
- ❖ Подбор на методики за изследване на качествата, които представляват психологическата годност на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, на водачите на МПС и на лицата, временно лишени от правото да управляват МПС или загубили придобитата правоспособност за управление на МПС.
- ❖ Валидизация по отношение на пътната безопасност и стандартизация за българска популация на подбраните тестове и групирането им в методики за съответните групи лица съгласно чл. 9, ал. 1 и 2 от Наредба № 36. Разработване на писмени методически указания за всяка от предложените валидизирани и стандартизирани методики, включващи описания на методиката и начина на работа, инструкция за изследваните лица и начина на обработка на резултатите и интерпретация на резултатите и нормативни скали съгласно чл. 4 от Наредба № 36.
- ❖ Представяне на получените резултати пред експерти и разработване на кампания за разясняване на ролята на човешкия фактор за опазване на пътната безопасност и промяна на обществените нагласи по отношение на изследванията на психологическата годност на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, на водачите на МПС и на лицата, временно лишени от правото да управляват МПС или загубили придобитата правоспособност за управление на МПС.



**4.2** Участниците представят своето техническо предложение по Образец № 2, което следва да включва описание и методите, отразяващи вижданията за начина на изпълнение на поръчката и постигане на резултатите от изпълнението, включени в нейния обхват.

Участниците трябва да опишат подхода, приложимите стандарти и техники за осигуряване качеството на процесите при изпълнение на поръчката и на получените резултати.

**Техническото предложение подлежи на оценка.**

## **5. Резултати от изпълнението на поръчката**

### **5.1. Общи изисквания**

Резултатът от работата на Изпълнителя на поръчката ще бъде под формата на доклади, обяснителни записки, таблици, съгласувателни писма от трети лица (при необходимост).

Всички документи се представят на български език, освен ако в договора не е посочено друго.

### **5.2. Комуникация и срещи**

Цялата комуникация между страните се осъществява в писмена форма. Срещи могат да се провеждат при поискване на някои от страните, но не по-често от веднъж месечно.

### **5.3. Етапи на изпълнение**

В рамките на настоящата обществена поръчка Изпълнителят трябва да изпълни всички дейности, следвайки, посочените етапи на изпълнение, като срокът за изпълнение е **18 месеца**, считано от дата на влизане в сила на договора за обществената поръчка:

<b>Етап</b>	<b>Очаквани резултати</b>	<b>Срок</b>	<b>Документ, който се представя в резултат изпълнението на етапа</b>
1. Обзор на актуалната научна литература по темата и прилаганите в страните от Европейския съюз и в други страни методи за оценка на психологическата годност на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, на водачите на МПС и на лицата, временно лишени от правото да управляват МПС или загубили придобитата правоспособност	Информационен доклад за актуалното състояние и представяне на нови и/или различни методи за изследване и оценяване на психологическата годност на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, на водачите на МПС и на лицата, временно лишени от правото да управляват МПС или загубили придобитата правоспособност	До 2 месеца след влизане в сила на договор	Информационен доклад
2. Проучване на методики за изследване на качествата, свързани с уменията за управление на моторни превозни средства, наличието на които намалява	Набор (групи) от тестове за изследване на качествата, определени в Глава втора, чл. 3, ал.ал. 2, 3 и 4 и § 1 от Допълнителните	До 4 месеца след приключване на етап 1	Информационен доклад и представяне на тестове

<p>риска от допускане на грешки при участие в пътното движение и на опасността от предизвикване на пътно-транспортни произшествия</p>	<p>разпоредби от Наредба № 36</p>		
<p>3. Провеждане на научно изследване, валидизация и стандартизация на селектираните методики за изследване на психологическата годност на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, на водачите на МПС и на лицата, временно лишени от правото да управляват МПС или загубили придобитата правоспособност</p>	<p>Варианти от методики (групи от тестове съгласно чл. 9, ал. 1 и ал. 2 от Наредба № 36) за изследване на психологическата годност на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, на водачите на МПС и на лицата, временно лишени от правото да управляват МПС или загубили придобитата правоспособност</p>	<p>До 10 месеца след приключване на етап 2</p>	<p>Набор от валидизирани и стандартизирани методики за изследване на психологическата годност на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, на водачите на МПС и на лицата, временно лишени от правото да управляват МПС или загубили придобитата правоспособност</p>
<p>4. Подготовка на писмени указания за работа с методиките за изследване на психологическата годност на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, на водачите на МПС и на лицата, временно лишени от правото да управляват МПС или загубили придобитата правоспособност</p>	<p>Писмени указания с описание на методиките за изследване на психологическата годност на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, на водачите на МПС и на лицата, временно лишени от правото да управляват МПС или загубили придобитата правоспособност, начина на работа с тях и интерпретация на резултатите, количествени критерии за оценка на работата с всеки от тестове съгласно чл. 4, ал. ал. 1, 2, 3 и 4 от Наредба № 36</p>	<p>До 2 месеца след приключване на етап 3</p>	<p>Писмени указания, съдържащи описания на методиките за изследване на психологическата годност на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, на водачите на МПС и на лицата, временно лишени от правото да управляват МПС или загубили придобитата правоспособност, начина на работа с тях, инструкции за изследваните лица, начин на обработване и интерпретиране на резултатите и норми за оценяване на работа с тях съгласно чл. 4,</p>

			ал.ал. 1, 2, 3 и 4 от Наредба № 36
5.Разработване на кампания за разясняване на ролята на човешкия фактор за пътната безопасност и за промяна на обществените нагласи към изследванията за психологическа годност в автомобилния транспорт.	Статистически данни и качествен анализ от процеса на валидизация и стандартизация на методиките при откриване на фактори, значими за пътната безопасност	През целия период на реализация на проекта	Изработените материали, свързани с популяризирането на дейностите по проекта

#### **5.4. Изисквания за представяне**

Освен ако не е посочено друго, докладите и техните приложения (чертежи, таблици и др.) се представят на хартиен и електронен носител, както следва:

- ❖ 1 хартиен оригинал
- ❖ 2 хартиени копия
- ❖ 3 копия на цифров носител

Всички документи и таблици следва да са в PDF формат.

#### **5.5. Одобряване на документи**

Всички доклади, споменати в тази Техническа спецификация се одобряват от Възложителя писмено.

Работата на Изпълнителя, включително всички доклади, се одобряват в срок до 2 (две) седмици след предаването на преработената им версия (в случай, че има бележки и коментари), ако са спазени всички изисквания, поставени от Възложителя. Изпълнителят е длъжен да отрази коментарите и бележките на Възложителя в срок от 1 (една) седмица след получаването им или в рамките на друг изрично посочен от Възложителя срок.

**Отразяването на коментарите и бележките от Изпълнителя, както и определения от Възложителя едноседмичен или друг срок за добавяне или преработване на някои от докладите не променя договорения график.**

#### **5.6. Мерки за информация и публичност**

Изпълнителят на проекта трябва да спазва изискванията за мерките по информация и публичност, съгласно Регламент 1303/2013 на Европейската комисия и съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 821/2014. Той се задължава да постави на всеки документ по проекта знамето на Европейския съюз с надписи „Европейски съюз“ и „Европейски фонд за регионално развитие“ и общото (единно) лого на Европейските структурни и инвестиционни фондове в Република България, с надпис „Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.“, спазвайки изискванията за графичен лого стандарт на програмите, финансирани по Европейските структурни и инвестиционни фондове. Всички указания за графичен лого стандарт могат да бъдат намерени в Националната комуникационна стратегия, Приложение „Единен наръчник на бенефициента за прилагане на правилата за информация и комуникация 2014-2020 г.“. По отношение на изискванията за

символите на Европейския съюз във връзка с Регламент 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета, подробни указания могат да бъдат намерени в Регламент за изпълнение (ЕС) 821/2014 на Комисията.

До  
Министерството на транспорта,  
информационните технологии и съобщенията  
гр. София 1000, ул. „Дякон Игнатий” № 9

### ЦЕНОВО ПРЕДЛОЖЕНИЕ

за участие в открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Повишаване нивото на пътната безопасност чрез разработване на нови методики за изследване на психологическа годност на водачи на моторни превозни средства /МПС/“

от **Институт за изследване на населението и човека – БАН**,  
представяван от **Антоанета Христова**, *На осн. чл.2, ал.1 от ЗЗЛД*  
в качеството ѝ на **Директор**

#### УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА,

Декларираме, че сме запознати с указанията и условията за участие в обявената от Вас поръчка. Съгласни сме с поставените от Вас условия и ги приемаме без възражения.

Плащането ще бъде съгласно определения начин в проекта на договор.

**Общата цена е 378 000.00 (триста седемдесет и осем хиляди) лева без ДДС.**

**Общата цена е 453 600.00 (четиристотин петдесет и три хиляди и шестстотин) лева с ДДС.**

Тази цена не подлежи на промяна и включва всички разходи за изпълнение на поръчката в т. ч. всички дължими данъци, такси и други плащания съгласно действащото законодателство.

При условие, че бъдем избрани за Изпълнител на обществената поръчка, ние сме съгласни да представим гаранция за изпълнение на задълженията по договора в размер на 5% от стойността на договора, без ДДС.

Декларираме, че сме запознати с указанията и условията за участие в обявената от Вас обществена поръчка. Съгласни сме с поставените от Вас условия и ги приемаме без възражения.

С уважение, *На осн. чл.2, ал.1 от ЗЗЛД*

Подпис и печат

(Проф. д-р Антоанета Христова, Директор)



Дата 15.03.2017 г.