

**КОМЕНТАРИ КЪМ ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ ПРОЕКТ НА
ПОСТАНОВЛЕНИЕ НА МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ ЗА СЪЗДАВАНЕ НА
ДЪРЖАВНА АГЕНЦИЯ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ**

Коментар	Автор	Дата
ДАПБПриветствам идеята за създаване на Държавна агенция за пътна безопасност (ДАПБ), защото: „войната“ по българските пътища тече с пълна сила; компетентните органи (много често) само си прехвърлят топката; голяма част от мерките за повишаване на пътната безопасност у нас са със съмнителна ефективност и ефикасност. Според мен бъдещата агенция трябва да бъде: национален координационен център (с достатъчно правомощия) в областта на пътната безопасност; своеобразен „мозъчен тръст“ – генератор на идеи за научно обоснована (в най-добрия смисъл на думата) държавна политика за повишаване на пътната безопасност (предвиденото в Глава 6 от проекта на Устройствен правилник на ДАПБ е особено обнадеждаващо в това отношение); катализатор на сътрудничеството на българската държава с международните институции и организации в проблемната област. Проф. д-р Р. Брусарски, УНСС	Румен Брусарски	21.11.2018

Позиция по отношение на предложениятаПостиженията или по-скоро достиженията на МВР, а и на цялата държава в областта на пътна безопасност са показателни и се измерват не в качествени, а в количествени критерии, а именно средно около 600 загинали на година. Отричането на проблема в сектора на пътната безопасност и отчитането на спорно вярна статистика от страна на МВР прилича по-скоро на потушаване на проблема, отколкото на реални мерки за справяне с високата смъртност по пътищата. Нашето общество в следствие на действията и бездействията на МВР и държавата ни е платило най-високата цена. Крайно време е да спрем да отричаме проблема и да си признаем, че всички мерки, които сме предлагали до момента, не работят. Крайно време е да предложим и да опитаем нещо различно, защото хилядите загинали до момента са прякото доказателство, че ние сме се провалили в опитите си да овладеем пътната безопасност.Намираме се в ситуация, която политиката в сферата на пътната безопасност по отношение на нормативните актове е достигнала до ниво, при което водачите на МПС трябва да спазват ЗДвП, приет и влязал в сила 1999 г. В същото време ППЗДвП е онзи правилник , който се отнася до закона, влязал в сила 1996 г. и отменен 1999 г. В параграф 80 на предходните и заключителни разпоредни на ЗДвП пише, че е трябвало да се изработи нов правилник до шест месеца от влизане в сила на закона, но такъв така и не е било изработен. Нормативната уредба е достигнала до върховното постижение да отмени текстовете, които регламентират къде точно водачът на МПС, при наличие на знак STOP, трябва да спре. Ясно е, че при наличието на такъв знак трябва да се спре, но не е ясно къде. Организацията на движението по пътищата и улиците на България се намира в състояние на което, не отговаря на действащата нормативна уредба и не е ясно нито кой носи отговорност за това, нито кой трябва да го коригира и преведе в изправност. Пътната безопасност в България е достигнала до ниво на колективната безотговорност. Именно заради това е резонно да се отдели необходимото внимание и да се подходи експертно, когато на дневен ред се предлага звено, което да поеме цялата

Диана
Мехмедали

16.11.2018

СМИСЛЕНО ЕВРОПЕЙСКО РЕШЕНИЕ ЗА СПИРАНЕ НА ВОЙНАТА ПО ПЪТИЩАТА Обявената Държавна агенция за пътна безопасност е по своята същност реализиране на предписанията на ООН и Световната банка за един отделен и независим орган, чиито приоритети да бъдат в намаляване на жертвите и пострадалите по пътищата чрез мониторинг-наблюдение, анализ и коригиращи действия. Ще издава предписания, а и ще налага административни санкции при неизпълнение, за да се знае кой носи отговорност. Така няма как да се получат повече случаи от типа на катастрофата край Своге, в която отговорността за лошото състояние на пътното платно се разми между общини, АПИ, Пътна полиция и Министерство на транспорта. Дори днес, 3 месеца по-късно, пътят още не е въведен в приличен и безопасен вид. Очевидно е, че сегашното положение, в което имаме колективна и споделена (без)отговорност на практика не дава очаквания резултат и не можем да очакваме Пътна полиция, АПИ или друга отговорна институция да се справят, без да им бъде помогнато чрез новоизграждащата се ДАПБ. Добре е записана възможността да се работи с външни експерти със сериозна експертиза от гражданския и неправителствен сектор. Само така ще имаме задоволителен резултат, чрез общи действия. Надявам се искрено, че чрез създаването на тази агенция ще е ясно, че държавата трябва да носи общата отговорност на пътя, обединявайки структурите, касаещи пътната безопасност, в една агенция, която няма е просто допълнителна бюрокрация, а ще успее да въздейства сериозно на политиките на безопасност на движението по пътищата (БДП). Ако политическата воля това да се случи е сериозна, съм сигурен че заедно можем да постигнем много- държавните и независимите експерти. Абсолютно правилно Агенцията е изведена от контрола на МВР, чийто министър е ръководител на неработещата от години- ДЪРЖАВНО ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАТИВНА КОМИСИЯ ПО ПРОБЛЕМИТЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА, която би трябвало да се занимава с координацията между 11-те отговорни институции по пътната безопасност. За последните 7 години Комисията дори не беше разисквала и приемала годишните си доклади, свързани с БДП, и това се случи едвам тази година	Емил Марков	14.11.2018
--	--------------------	-------------------

Успешно решение по пътя за справяне с тежката война по пътищата. Обявената Държавна агенция за пътна безопасност е по своята същност реализиране на предписанията на ООН и Световната банка за един отделен и независим орган, чиито приоритети да бъдат в намаляване на жертвите и пострадалите по пътищата чрез мониторинг-наблюдение, анализ и коригиращи действия. Ще издава предписания, а и ще налага административни санкции при неизпълнение, за да се знае кой носи отговорност. Така няма как да се получат повече случаи от типа на катастрофата край Своге, в която отговорността за лошото състояние на пътното платно се разми между общини, АПИ, Пътна полиция и Министерство на транспорта. Дори днес, 3 месеца по-късно, пътят още не е въведен в приличен и безопасен вид. Очевидно е, че сегашното положение, в което имаме колективна и споделена (без)отговорност на практика не дава очаквания резултат и не можем да очакваме Пътна полиция, АПИ или друга отговорна институция да се справят, без да им бъде помогнато чрез новоизграждащата се ДАПБ. Добре е записана възможността да се работи с външни експерти със сериозна експертиза от гражданския и неправителствен сектор. Само така ще имаме задоволителен резултат, чрез общи действия. Надявам се искрено, че чрез създаването на тази агенция ще е ясно, че държавата трябва да носи общата отговорност на пътя, обединявайки структурите, касаещи пътната безопасност, в една агенция, която няма е просто допълнителна бюрокрация, а ще успее да въздейства сериозно на политиките на безопасност на движението по пътищата (БДП). Ако политическата воля това да се случи е сериозна, съм сигурен че заедно можем да постигнем много- държавните и независимите експерти. Абсолютно правилно Агенцията е изведена от контрола на МВР, чийто министър е ръководител на неработещата от години- ДЪРЖАВНО ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАТИВНА КОМИСИЯ ПО ПРОБЛЕМИТЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА, която би трябвало да се занимава с координацията между 11-те отговорни институции по пътната безопасност. За последните 7 години Комисията дори не беше разисквала и приемала годишните си доклади, свързани с БДП, и това се случи едвам тази година

Емил
Марков

14.11.2018

ЗАКОНЪТ НА ПАРКИНСОНПоредната безмислена структура. Всички изброени функции в Устройствения правилник на ДАПБ се покриват на 80% от структури на Пътна полиция, а останалите 20% - от Институт по пътищата, административни звена в АПИ, министерства и т.н. Част от функциите са в ресора на неправителствени организации. Новата администрация по-скоро е проектирана като тихо пристанище за компрометирани държавни служители и ще поглъща голям ресурс без никаква полза. Целия мониторинг и сега се осъществява от Пътна полиция но нейните доклади се игнорират. На ПП се пречи да упражнява законовите си правомощия като например да затваря негодни за движение пътища. Нормотворческата инициатива пък съвсем не приляга функционално на държавна агенция. Самите функции както са разписани в проекта указват, че съчинителя им просто е бил принуден нещо да измисли без да има капацитет. Не се отчита и от дирекцията по модернизацията, че има и вариант наличните служби по темата да се активизират и координират. В краткия списък на лицата и органите на които по закон са вменени функции по пътна безопасност са МВР /с поне 3 звена/, АПИ, МТИТС, ДНСК, МРРБ, Камара на инженерите-проектанти /и КТК/, Камара на строителите, Лицата за строителен надзор, консултантите по пътна безопасност, общините с поне 3 органа. Въз основа на изложеното считам, че създаването на нов орган е безмислица, която ще отшуми след 2-3 години след похарчени колосални суми. Вместо това следва да се даде ресурс и подкрепа на Пътна полиция да упражнява аналитични и контролни функции и всички други органи и лица да изпълняват техните разпореждания. Борис Кумпиков, УправителСдружение "ГРАЖДАНИ ЗА ПЪТЕН КОНТРОЛ"	Борис Кумпиков	08.11.2018
---	-----------------------	-------------------