

**КОМЕНТАРИ КЪМ ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ ДОКЛАД ЗА
СЪСТОЯНИЕТО НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА В
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**

Коментар	Автор	Дата
Нека всеки да си гледа работатаВодят безмислен дебат за квалификацията на българските водачи на МПС по между си , хора с претенции за експерти, които дори не са в състояние да прочетат правилно опита на страните постигнали най-добри резултати в пътната безопасност. Вместо по-добро функционално обучение по пътна безопасност, изпити оценка годността на кандидатите за водачи на МПС, предлагат повече часове, контрол броя на часовете, защото държавата е казала така? Какво е държавата, някакви пенсионирани милиционери на ключови места, пенсионирани бюрократи без нужната специалност в МОН? Защо след толкова години "пазарна икономика" все още няма отделна документация ,Наредба№37 за обучение в частни фирми и алтернативни възможности за обучение, с придружител/наставник по професията "водач на МПС?Когато обучавания купува определен от него брой часове , следи всичко до секундата, няма нужда от проверяващи. Ако изпитите са качествени, всеки ще си купува колкото му трябват часове за да покрият изискванията. Потребителите са най-неподкупните и точни инспектори.	Георги Тимнев	23.10.2019

Становище на ИПБНаправеният извод, че АНП е неефективен, не е подплатен с никаква конкретна информация.Изводът, че съществуващите статистически бази данни съдържат пропуски, свързани с причините за произшествието и ефекта върху участниците, не е достатъчен ако не се конкретизира какви са пропуските.При анализа на състоянието на републиканската пътна мрежа (РПМ) не са предоставени анализи, а само изводи. Направените изводи или заключения не са съобразени с Директива на ЕС 2008/96/СЕ, а в същото време се правят препоръки от рода интегриране, разработване, категоризиране. Няма коментар, анализ или извод от предоставените данни от МВР, че за 2018 година са загинали само 5 човека поради лоша инфраструктура. Само във Своге загинаха 20 човека.На стр. 137 се казва „Оптимизиране на законодателството в посока ефективност на контролната дейност, в т.ч. подобряване на събираемостта на глобите, чрез обособяване на три отделни закона - Закон за движението по пътищата, Закон за пътните превозни средства и Закон за водачите на МПС“ – само човек, който никога не имал нищо общо с БДП може да напише такава глупост.В същото време в доклада се казва на стр. 45 „Ефектът от разделянето на материята, уредена в ЗДвП в три самостоятелни закона, в случай че бъде възприет, следва тепърва да бъде оценен. Възможно е да се окаже, че кодифицирането на материята е по-подходящ способ за уреждане на тези обществени отношения“ - отново няма анализ защо може да се окаже по-добре.Посочените примери са само една малка част от неадекватни, силно противоречащи си текстове в целия доклад.Експертите на Института за пътна безопасност предлагат Доклада да бъде изцяло преработен, като се даде ясен и еднозначен отговор на следните въпроси:- Кога ще бъде налице за обществено ползване цялата информация, касаеща БДП?- Кога ще бъдат предприети мерки за обследване на всички места с концентрация на ПТП?- Кой и кога ще извърши одит/инспекция на републиканската пътна мрежа за отстраняване на дефицити на пътна безопасност?- Кога ще бъдат създадени механизми за координация и надзор върху дейността на отговорните институции за БДП?- Кой и кога ще изготви адекватно на предизвикателствата законодателство, третиращо БДП? Екип на Института за пътна безопасност	Емил Марков	23.10.2019
---	--------------------	-------------------

Становище на ИПБСТАНОВИЩЕ на Института за пътна безопасност

Относно: Доклад за състоянието на безопасността на движението по пътищата на Р. България – 2019. Докладът се състои от две части: аналитична – 117 страници и обобщен план за действие – 41 страници. Аналитичната част на доклада се отличава с повърхностни заключения, както и липса на системен анализ на управление на безопасността на движението по пътищата (БДП). Основен акцент в доклада е поставен на системата човек-път-автомобил. По-голямата част от изводите са направени без анализ на данни. Още в самото начало на страница 1, авторът на този доклад казва „Докладът няма претенции на разработка, която на този встъпителен етап представя цялата релевантна информация по темата и съответно в пълна степен отразява настоящата ситуация на БДП.“ Причините за това според автора са „налице са дефицити в наличните данни, което на места води до обективна невъзможност за извеждане на тенденции и причинно-следствени връзки“. Дефицитът в наличните данни е доказателство за липсата на експертиза и политическа воля за обективно публично представяне на състоянието на БДП в България. Опитът на автора на доклада да обясни дефицита на данни със сгрешена методология и пропуски в нормативните документи е циничен, защото България е член на ЕС повече от 12 години и отдавна е приела европейски директиви за събиране и прочитане на данни за травматизма от ПТП. В доклада се казва на страница 8 „Мисията на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ е да координира провеждането на националната политика в областта, защитавайки ефективно националните приоритети.“ За изпълнение на мисията са необходими обективни данни за БДП. В така нареченият план за действие се отличава липсата на конкретни и ясно формулирани задачи. Пример: „Пълноценно интегриране на политиката по БДП във всички секторни политики, имащи отношение към БДП“ или „Преосмисляне на методологията за провеждане на образователни инициативи в посока включване на практическото упражняване като доминиращата форма“ В целият доклад се използват думите оптимизиране, подобряване, повишаване, интегриране, изучаване, прецизиране, усъвършенстване, преосмисляне, интегриране, разширяване, завишаване – общо над 400 пъти в

Емил
Марков

23.10.2019

Образование , професия "водач на МПС" трябва да е при останалите професии в МОН Положително е , че със закъснение от 10-20 години , най-сетне заговориха за образование по пътна безопасност в училищата, оборудване на училищата с учебни материали, ситуационно обучение и изпити на кандидатите за водачи на МПС. Парадокс е професията "водач на моторно превозно средство" , нейните компоненти - обучение и изпити да е отговорност на пенсионери доказали своята некомпетентност чрез липсата на ефективност на своята работа. Цялата работа на ИААА-София и МОН, на правителство и парламент е в свирката на локомотива, без движение , около 50 жертви всеки месец по пътищата? Некомпетентност и безхаберие е твърдението на случайно попаднали в агенцията и МОН служители, че "водач на моторно превозно средство категория В" не е професия ? Нахалство и арогатност , защото професиите са отговорност на МОН, Закон за професионалното образование и обучение, няма необходимост от нов Закон за водачите или ако има трябва да се основава на Закона за професионалното образование и обучение. Вредна е практиката за професията на шофьора да отговарят пенсионери, чиято агенция всяка година е в медиите и прокурорските папки за корупция.	Георги Тимнев	03.10.2019
Коментар Да се обърне внимание на правописа. Само един пример, на стр. 16, "Необходимо е:", тире 7, вместо "своевременно", е изписано "воевременно".	Иван Михалев	24.09.2019

КоментарСтраница 21, цел 10: Защо се забранява само използването на мобилни телефони по време на шофиране? Тютюнопушенето отвлича в същата степен както телефоните вниманието на водачите от пътната обстановка. Нещастията се случват за секунди, дори части от секундата, а едно запалване на цигара, изтръскване на пепел, изпускане върху тялото или в салона на запалена цигара, загасяне на цигара, всичко това е съществено отвличане на вниманието на водача. Освен това, цигарите нямат функция "свободни ръце", за разлика от телефоните.Предлагам да се помисли върху въвеждане на ограничения и в горната посока, а защо не, без да се прекалява, и за други действия на водачите, водещи до отвличане на вниманието (пиене на течности и хранене например).Друго на което според мен би следвало да се обърне внимание, е управлението на ППС с поставени на главата качулки или други предмети, които ограничават/намаляват визуалното поле на водача и/или слуховите му възприятия. Представете си ситуация на пътя, с автомобил със специален режим на движение, с включени светлинен и звуков сигнали, и водач на друг автомобил, със скрита дълбоко в качулката/ите глава. Нито ще види, нито ще чуе, поне не навреме, сигналите.Предлагам да се помисли върху ограничителен режим за облекло/предмети, ограничаващи сетивата на водачите.	Иван Михалев	24.09.2019
---	-------------------------	-------------------