

Доклад за състоянието на безопасността на движението по пътищата в Република България

Информация

Откриване / Приключване: 24.09.2019 г. - 25.10.2019 г. Неактивна

Номер на консултация: #4614-K

Област на политика: Транспорт

Тип консултация: ---

Вносител: Държавна агенция "Безопасност на движението по пътищата"

Тип вносител: Национално

Настоящият аналитичен доклад цели да представи състоянието на БДП в България като начална стъпка в процеса на оптимизиране изпълнението на държавната политика в областта.

Предназначението на документа е да предостави информацията в контекста на Националната стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата за периода 2011-2020 г. Разработен като основа на предстоящия нов планов период на националната рамка за БДП, анализът включва стратегически политики, статистика и тенденции на пътнотранспортния травматизъм, влияещи фактори и области за въздействие. Целта на документа е да подпомогне управлението на БДП като комплексна система, която позволява анализ на всички етапи от планирането и изпълнението на политиката, създавайки предпоставки за ясни мониторинг и оценка.

Коментари, предложения и бележки по публикувания доклад, моля да изпращате на: SAE@gov.sars.bg

Отговорна институция

Отговорна институция

Държавна агенция "Безопасност на движението по пътищата"

Адрес: София, площад Света Неделя № 16, ет. 5

Електронна поща: agency@sars.gov.bg

Начини на предоставяне на предложения и становища

- Портала за обществени консултации (изисква се регистрация чрез имейл);
- Електронна поща на посочените адреси;
- Системата за сигурно електронно връчване <https://edelivery.egov.bg/> (изисква се квалифициран електронен подпис или ПИК на НОИ);
- Официалния адрес за кореспонденция.

Документи

Пакет основни документи:

[Становище на Добромир Доков, получено по ел. поща \(23 октомври 2019 г.\) - вер. 1.0 | 23.10.2019](#)

[Доклад за състоянието на безопасността на движението по пътищата в Република България - вер. 1.0 | 24.09.2019](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: Георги Тимнев (23.10.2019 13:39)

Нека всеки да си гледа работата

Водят 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"????? ????????? ?????? ????????? ?? ??? ??? ?????? ,????? ?????? ?? ?????????, ??? ?????? ?? ?????????? ?? ?????????? ,????? ?? ?? ?????? ?????? ?? ?????? ?????? ?? ?? ?????? ???????????. ?????????????? ?? ???-????????????? ? ?????? ??????????.

Автор: Емил Марков (23.10.2019 13:34)

Становище на ИПБ

Направеният 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/CE, 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

Автор: Емил Марков (23.10.2019 13:28)

Становище на ИПБ

СТАНОВИЩЕ

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 въвеждащ 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 упражнение 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 целият доклад.

- Планът за действие не е в състояние да изпълни нито една от поставените задачи, защото не са посочени ресурсите от къде ще дойдат и каква е стойността на всяка една от задачите. Сроковете, които са поставени, не са конкретизирани в по- голямата си част, те са със срок „постоянен“, каквото и да значи това.

Така нареченият доклад за БДП използва единствено анализ на МВР за ПТП за 2018 година. Няма посочена информация от дейността на АПИ, Министерство на транспорта, МЗ, МОН и т.н.

Направеният 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.

Автор: Георги Тимнев (03.10.2019 16:14)

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.

Автор: Иван Михалев (24.09.2019 21:43)

Коментар

Да се обърне внимание на правописа.

Само един пример, на стр. 16, "Необходимо е:", тире 7, вместо "своевременно", е изписано "воевременно".

Автор: Иван Михалев (24.09.2019 21:36)

Коментар

Страница 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. Несъществува 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.

История

Начало на обществената консултация - 24.09.2019

Приключване на консултацията - 25.10.2019

Справка за получените предложения

Справка или съобщение.

Окончателен акт на Министерския съвет
