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

линк към консултацията

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:

Доклад за състоянието на безопасността на движението по пътищата в Република България - вер. 1.0 | 24.09.2019

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

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 милиционели 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 алтернавни възможности за обучение, с придружител/наставник по професията "водач ан 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/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

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 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 очитане 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. 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.

История

Начало на обществената консултация - 24.09.2019

Приключване на консултацията - 25.10.2019

Справка за получените предложения

Справка или съобщение.