



**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:** Архив - Транспорт

**Тип консултация:** ---

**Вносител:** Държавна агенция "Безопасност на движението по пътищата"

**Тип носител:** 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](mailto: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](mailto: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.



- 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 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. 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.