



Фондация "Безопасни улици от Валя"

E-mail: office@safetyonthestreets.com

Гр.Бургас, к-с "Славейков" бл.34/4

Въпреки двойното намаление на жертвите от ПТП за година, през последните 4 години, за миналата 2012г. имаме около три пъти повече жертви на милион жители от Холандия/5 пъти по-малко администрация/, Дания или Великобритания!? У нас се сменят шефовете, правителствата, но "специалистите" са си същите?

На база гражданско предложение миналата година се започна една серия от кръгли маси, които щяха да продължат и тази година, но следствие на политическата обстановка в страната, това не можа да се случи.

До сега се е работило „на парче“, а така винаги ще останем в дъното на Европа по пътна безопасност и затова трябва да се промени политиката на държавата. Ние настояваме спешно да се направят следните 4 кръгли маси, които са от особено значение за намаляване на инцидентите:

1. Връчването и събираемостта на санкциите... Промени в ЗАНН и принудителните административни мерки

Едно много слабо звено...

Събираемостта на санкциите е под 50%. Колкото и да увеличаваме глобите, след като държавата позволява те да не се плащат, дали има сметка от вдигането им? Така само ще се увеличи процента на неплащащите.

Разликата между България и държавите с най-малко инциденти на глава от населението е, че тук държавата издирва и буквално се моли на нарушителя, а в чужбина нарушителя търси държавата за да си плати.

2. Системните нарушители, както и промяна на психологията на ЗДП, който в момента не стимулира участниците в движението да спазват правилата.

В България системните нарушители по никакъв начин не търпят по-сериозни санкции от останалите нарушители. В чужбина се отнемат книжки, автомобили, полагат обществено полезен труд...

Системните нарушители трябва да се задължават да се явяват повторно на изпити.

Системните нарушители, алкохолиците, наркоманите и агресивните водачи на МПС своевременно трябва да се насочват към групи за психологическа подкрепа, преди да са убили себе си или повече хора!

3. Шофьорските курсове- (Възприемане на опасностите, последствията от неспазването на правилата)

Невъзможно е да изискваме от водачите на МПС да умеят да прогнозират и да не попадат в ПТП, щом изпитът не проверява това! Обучението и изпитите за придобиване на правоспособност за управление на МПС не изследват и не тренират поведението на кандидата при различни потенциално опасни пътни ситуации. Невъзможно е да очакваме от получилите свидетелство за управление на МПС да имат формирано мислене за избягване на последиците от нарушение на правилата и забраните, за уважение към хората, щом подготовката и атестацията не са насочени към това? Невъзможно е да очакваме уважение към полицията, щом забраните и принудителните мерки не са представени като профилактика на ПТП!

Колко от шофьорите знаят и разбират какво се случва при дори най-малкото нарушение на правилата? Ако курсовете за шофьори обучаваха шофьорите и на последствията, следствие на неспазването на правилата и ако имаше изпит за възприемане на опасностите щеше да има много по-малко нарушаващи правилата шофьори.

Защо държавните служители на ИААА-София контролират една образователна услуга, като обучението на водачи на МПС, след като специалистите по образованието са в МОН? Всяка година България губи от ПТП над един милиард лева? МВР посочва в своята статистика, че над 90% от ПТП са поради слаба квалификация на водачите на МПС, а свидетелствата и критериите на които трябва да отговарят водачите на МПС за да ги получат, се определят от министъра на транспорта.

Изпитът по теория тук няма тест за разбиране, за агресия, за мотивация да спазват правилата и забраните, няма втора част за тестване- умението на изпитваните да реагират и избягват ПТП?

Повечето страни от ЕС са регламентирали обучението с придружител и управлението с придружител, за да имат повече стаж хората желаещи да се явят на изпит по практика!

4. Транспортната политика и пътната инфраструктура в градовете – (презастрояването, основни пешеходни маршрути, алтернативния транспорт и придвижване)

Според транспортна стратегия на ЕС, Европейската комисия планира да засили борбата си срещу автомобилите, задвижвани от петролни деривати и природен газ и изготвя строги цели да намали наполовина градската им употреба до 2030 г. и да я преустанови до 2050г.

Има ли подведени под отговорност за неспазване на Чл. 3. (1) от ЗДП(Доп. - ДВ, бр. 85 от 2004 г.) ? „Лицата, които стопанисват пътищата, ги поддържат изправни с необходимата маркировка и сигнализация за съответния клас път, организират движението по тях така, че да осигурят условия за бързо и сигурно придвижване и за опазване на околната среда от наднормен шум и от замърсяване от моторните превозни средства.“

Заради презастрояването прекалено малко обществени пространства са останали за пешеходците. Крайно наложително е да се променят наредбите, свързани с разрешителните за строеж, отстоянията между сградите и безопасността около тях и най-вече около търговските обекти!

Всичко в населените места е отредено за автомобилите. Колко тротоара има незаети от автомобили? Има ли пешеходни пътеки на всяко кръстовище, на всяка спирка за градския транспорт и на всички места, където преминават основни пешеходни маршрути? Колко време свети на светофара зеленото за пешеходците и колко за автомобилите? А не е ли нормално в едно НАСЕЛЕНО МЯСТО пешеходците(хората) да имат повече права и възможности от автомобилите?

Затова е крайно време и при нас да се направят Зони 30(ЦГЧ и жилищните комплекси), където пешеходците да са с предимство навсякъде! Знаете ли, че в чужбина навсякъде, след създаването на тези зони, в тях инцидентите са спаднали почти до нула? А при нас между блоковете се кара със висока скорост.

Не се работи достатъчно за алтернативните начини на придвижване. В почти всички населени места няма проекти за подобряване на градския транспорт и за велоалеи. Няма как след като инфраструктурата предразполага само към използване на автомобила и дори стимулира използването на автомобила, хората да предпочетат алтернативните начини за придвижване!

По всяка една точка, по която искаме да се организират тези кръгли маси, ние имаме конкретни предложения, които са доказали ефективността си в държавите с най-малко инциденти по улиците на глава от населението.

И няколко предложения извън тези, които трябва да се приемат на всяка цена:

Глоба, налагана от държавата за причинителите на смърт или телесна повреда- (фонд за пострадалите от катастрофи) !!!

Ние сме единствената държава в света , в която няма такава санкция и такъв фонд.

За последните 20-на години държавата е загубила над 10 млрд. заради липсата на такъв член в НК. А пострадалите от катастрофи са принудени да се молят за да осигурят лечението си.

Да се промени наредбата за ползване на мобилните камери!

В нея трябва да се посочи, че могат да бъдат поставяни на места, без необходимото обозначение, както и да бъдат използвани различни методи за прикриване на тези камери, за да могат да се използват и в населените места! Основните нарушители на ограниченията на скоростта са служебните автомобили(автомобили за доставки, таксита...), които си предават един на друг местоположението на камерите, а на останалите места не спазват ограниченията, а по този начин увеличат останалите участници в движението.