

| |
|--|
| 11.06.2011 3:32 P1 |
| МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪБЩЕНИЯТА |
| София 1300, ул. Дяковският № 9, тел. 9409/603, 568, 662, 650 |
| 29.06.2011 Дата: 01.07.11 MV |



ТЕХНИЧЕСКИ УНИВЕРСИТЕТ - С О Ф И Я
ФАКУЛТЕТ И КОЛЕЖ - С Л И В Е Н

СЛИВЕН 8800, бул. "Бургаско шосе" 59 п. к. 121 тел. 044/66-77-10; 66-71-32; 66-71-28

| |
|---|
| ТУ - СОФИЯ ФАКУЛТЕТ И КОЛЕЖ - СЛИВЕН |
| Изм. № 412, 01.07.11 г. |

ДО
Г-Н МИНИСТЪРА
НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И
СЪБЩЕНИЯТА
СОФИЯ

СТ А Н О В И Щ Е

на "ФАКУЛТЕТ и КОЛЕЖ – гр. Сливен" към ТУ-София

ОТНОСНО: Подобряване безопасността и сигурността при извършване на автобусни превози

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МИНИСТЪР,

Във връзка с проведената кръгла маса на 23.06.2011 г. относно подобряване безопасността и сигурността при извършване на автобусни превози обща работна група от преподаватели на Инженерно – педагогически Факултет - Сливен и Колеж - Сливен към ТУ-София си позволява да внесе някои предложения. Те са съобразени с опита и практиките на развитите страни в Европа и са следните:

1. Да се въведе срок на експлоатация за отделните класове автобуси по аналогия на таксиметрови превози;

Мотив: Поддържането и контролът на старите автобуси не са достатъчни мерки за доброто им техническо състояние, поради корозията и умората на материалите в шаси, рама, отговорни опорни възли, носещи елементи и др.

2. Да се въведат задължителни изисквания за наличие на колани за автобуси с извънградски маршрут;

Мотив: Условието е въведено в страните от Европейския съюз.

3. Да се въведе нормативна уредба за задължителна смяна на отговорни детайли и възли, пряко свързани с безопасността, поради изтекъл срок (пробег или период време);

Мотив: Условието съществува в Европейската практика. Визуалната проверка не е достатъчно действие за установяване на качеството на техническото състояние (например – спирачен барабан, спирачен маркуч, ангренажен ремък, въздушна възглавница и др.).

4. Повишен контрол на ДАИ;
5. Задължително изискване към Председателите на комисии за извършване на периодични технически прегледи за III и IV категория да бъдат с висше образование;

Мотив: Средното образование не е достатъчно за оценка на техническото състояние на автобусите и товарните автомобили.

6. По възможност да се въведат контролни технически пунктове към ДАИ или нормативна уредба за контрол на автобусите извън лицензираните частни технически пунктове;

Мотив: В страната има занижен контрол от комисииите за технически прегледи с цел по-висока производителност на труда и икономически интереси.

7. Да се извърши промяна в законодателството към отговорността на членовете на комисииите за техническите прегледи;

8. По възможност да се въведе допълнително финансово стимулиране на инспекторите от ДАИ;

9. Да се въведе постоянно действаща работна група за анализ на статистически данни относно техническите причини на ПТП, свързани с превози на пътници и товари;

Мотив: В страната няма орган, ползващ данните от МВР, Министерството на транспорта и Министерството на правосъдието, който адекватно да следи динамичния процес на разнообразните ПТП, причинени от техническа неизправност на транспортните средства;

Мотив: Ефективно да се спазва чл.165, ал.1, т.5 от ЗДП.

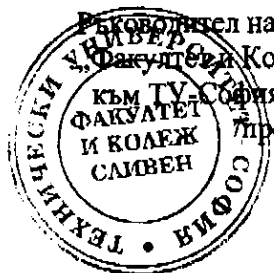
10. Водачите на автобуси с маршрути над 250 км да преминават задължително допълнителна квалификация по „Безопасност на движението” и действия в екстремни и опасни ситуации.

Мотив: Статистиката в страната показва, че при повечето възникнали в страната ПТП с автобуси и товарни автомобили те са били предотвратими от

водачите при технически правилни действия - човешката грешка се оказва доминиращ фактор.

11. Да се въведе допълнително обучение по дисциплините „Анализ на ППГ“, „Психология и етика на водача“.

Мотив: В страната правната култура на водачите е сравнително ниска и същите нямат необходимите умения и навици за технически правилни действия в екстремни ситуации.



РЕКОВИТЕЛ НА
ФАКУЛТЕТА КОЛЕЖ - СЛИВЕН

КЪМ ТУ-СОФИЯ:

ФАКУЛТЕТ И КОЛЕЖ
СЛИВЕН

проф.д-р Ст.Карапетков/