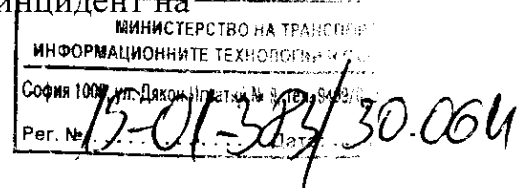


ДО
ГОСПОДИН ИВАЙЛО МОСКОВСКИ –
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА

От Александър Михайлов Александров
живуц в гр. Пловдив, ул. „Балкан” № 3
Тел.: +32 660914; 0886 866 566
e-mail: alalia@mail.bg

ОТНОСНО: Сформиране на консултативен съвет за взимане спешни
мерки за подобряване качеството на контрола на пътничес-
ките автобуси в България, след тежкият инцидент на
автомагистрала „Тракия”.



УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МИНИСТЪР,

Много бих желал да се включа активно в експертната комисия, която
Ви свиквате след 01.07.2011 година, във връзка с повишаването на
качеството и ефективността на държавния контрол върху сигурността на
автобусния транспорт в България.

За потвърждаване на компетентността ми прилагам 5 бр.
сертификати за завършено обучение, относно диагностика и ремонт на
електронните системи на съвременните автобуси. Освен това 6 години
активно съм работил точно в тази област – в „Хеброс бус” ООД – Пловдив,
което също мога да удостоверя документално.

Миналата сряда – 22.07.2011, бях много любезно приет и изслушан
от служител на Агенция „Автомобилен транспорт”, заместващ господин
Румен Таслаков, отсъстващ по болест, който записа и обърна много
сериозно внимание на направените от мен предложения, относно
последващите проверки и законови промени.

На следващият ден от Вашето изявление по Нова телевизия разбрах,
че моите препоръки са стигнали до Вас. Това много ме обнадежди и Ви
пиша по тази причина, за да потвърдя желанието си да съдействам в тази
посока. Предлагам Ви най-важните според мен осъществими промени,
които касаят нормативните документи и възможностите на превозвачите.
Вероятно в процес на работа ще възникнат и други, но за сега предлагам
следното:

1. Промяна на нормативната уредба за явяване на автобусите на ГТП и
УТГ. Предлагам да се изисква актуална распечатка от диагностичен
преглед на автобуса за най-важните електронни системи,
гарантиращи

сигурността на движение, а именно: ABS и ASR, E-Cas, Cruise control и може би други, които бихме могли да обсъдим с Ваши експерти.

При сега действащото законодателство и нормативни разпоредби, състоянието на тези системи не се контролира от Вашите органи.

2. Да се потърси форма и начин за контрол на марките автобуси, за които няма оторизирани сервизи в България, разполагащи с апаратура и кадри за съответните диагностични проверки. За пример – марка „Рено” няма такъв сервиз в България. Има само за камиони, но не и за автобуси.
3. Контролът на максималната скорост и ефективността на скоростоограничителите е абсолютно невъзможен, особено за съвременните марки автобуси, произведени след 2003 година. Само специалисти с подходяща апаратура и професионална подготовка, могат да го осъществяват. Вашите служители от Агенция „Автомобилен транспорт” – ДАИ не са в състояние да проверят тези параметри, защото нормативните документи не ги задължават да го правят, а от там и липсата на апаратура и подходяща квалификация. Предлагам много сериозно да се помисли в тази насока.
4. Не се упражнява контрол върху много важните допълнителни системи за спиране на автобусите – Retarder, Intarder, Telma, по причините, посочени в точка 3-та. Предлагам нормативни промени и в това направление.

Бих могъл да направя още много предложения, произтичащи от натрупаният опит и обучение през тези шест години работа, но ще навлезна в конкретика, на която местото е в Консултативния съвет, който Вие смятате на сформирате.

Надявам се да ми бъде дадена възможност да споделя опита и знанията си и да работя по тази проблематика.

С УВАЖЕНИЕ:

/Александър Александров/

29.06.2011 година

Гр. Пловдив