



**Проект на Наредба за организиране на движението по пътищата,
отворени за обществено ползване**

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 05.05.2022 г. - 06.06.2022 г. Неактивна

Номер на консултация: #6751-K

Област на политика: Архив - Регионална политика

Тип консултация: Акт на министър

Вносител: Министерство на регионалното развитие и благоустройството

Тип носител: Национално

Проектът на нормативния акт е разработен въз основа на възложена от Министерство на регионалното развитие и благоустройството обществена поръчка за изготвяне на правила и нормативи с оглед изменение и допълнение на Наредбата № 1 от 2001 г. за организиране на движението по пътищата (обн., ДВ, бр. 13 от 2001 г.; изм. и доп., бр. 20 от 2019 г.) (Наредба № 1 от 2001 г.). Поради големия брой съществени изменения и допълнения в действащата Наредба № 1 от 2001 г. проектът е разработен като нова наредба и е разгледан от работна група, създадена със заповед на министъра на регионалното развитие и благоустройството.

С проекта на Наредба за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване се отстраняват допуснати пропуски в Наредба № 1 от 2001 г., които касаят: обхвата и съдържанието на видовете планове и проекти за организация на движението; реда за възлагане, изработване и приемане на плановете и проектите за организация на движението; обхвата на специфична изходна информация, която възложителят следва да предостави за проектиране на плановете и проектите; както и несъответствия с разпоредби на Наредба № РД-02-20-2 от 2018 г. за проектиране на пътища (ДВ, бр. 79 от 2018 г.) и Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии (ДВ, бр. 7 от 2018 г.).

В изготвения проект на нормативен акт са определени редът и условията за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване. Разписани са подробно правила за подготовка, одобряване, съгласуване и прилагане

на плановете и проектите от органите по реда на Закона за устройство на територията и органите на Министерство на вътрешните работи, съгласно определените им компетенции. Определени са критерии и срокове за актуализация на плановете и проектите, изготвени в съответствие с изискванията на наредбата.

Отговорна институция

Отговорна институция

Министерство на регионалното развитие и благоустройството

Адрес: София, ул. Св. Св. Кирил и Методий 17-19

Електронна поща: e-mrrb@mrrb.government.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.

Полезни връзки

„Раздел „Проекти на нормативни актове“ - <https://www.mrrb.bg/bg/normativni-aktove/proekti-na-normativni-aktove/>

Документи

Пакет основни документи:

[Проект на наредба - вер. 1.0 | 05.05.2022](#)

[Мотиви - вер. 1.0 | 05.05.2022](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Мотиви за направеното предложение.

До момента в Р. България не се отчита никъде доколко може да се повишава пропускливостта на пътя. Пропускливостта на пътя, зависи от броя на пътните ленти, спирачния път, дистанцията между пътните превозни средства по време на движение, наклонът на пътя, сцеплението на движението на превозните средства спрямо пътната настилка, видът на пътната настилка(павеа, асфалт, чакъл), състоянието на пътната настилка(лед, сняг, дъжд, прах), кривите на пътя(дължина и радиус на кривите), скоростта на движение на превозните средства. Именно изброените от мен причини са основните за произтичане на ПТП. Въвеждането на подобно понятие е свързано с безопасността на движение по пътищата и то се изучава в транспортните училища в Европа.

Автор: Любомир Секулов (04.06.2022 12:36)

Л. С .

Да се въведе в ДР понятието “безопасна пропускливост”.

Безопасната пропускливост на пътя е максималната пропускливост , която гарантира безаварийно спиране на превозното средство пътя от максимално разрешената скорост за участъка и е свързана с безопасната дистанция на движение между две превозни средства.

Навсякъде в наредбата където има думата автомобили да се добави “и електромобили” Чл. 17 . Чл. 19 и т.н.

В ДР § 1. Т 5 да се промени съществуващото

5. „Интермодалност“ е координиране и обвързано развитие на четирите вида транспорт - автомобилен, железопътен, въздушен и воден;

Да се промени на

5. „Интермодалност“ е координиране и обвързано развитие на четирите вида транспорт - сухопътен, железопътен, въздушен и воден;

Чл 3 ал. 6 да се замени думата “оптимална” с думата “безопасна” съществуващата

6. оптимална пропускателна способност на пътищата, улиците или отделни участъци от тях чрез прилагане на методите за организиране на движението;

да се промени на

6 безопасна пропускателна способност на пътищата, улиците или отделни участъци от тях чрез прилагане на методите за организиране на движението;

Да се добави в чл 23 т.28

28 данни за безопасната пропускливост на пътя съобразно посоката на движение.

Към Чл. 24. (1) т 3 да се добави буква "к"

Да се обозначи безопасната пропускливост на улиците и пътищата съобразно посоката на движение.

Чл 28 ал 1 не е ясно за какви "преброявания" става въпрос

Към Чл. 36. (1) се добавя още една точка

7 безопасната пропускливост на пътя.

Към Чл. 59. (2) се добавя т.6

При надвишаване безопасната пропускливост на пътя

Автор: Драгомир Гелев (03.06.2022 21:54)

Предложения за промени в текстове на проекта за наредба

Предложение 1:

Чл. 59 ал 1. след последните суми да се сопълни с - ", съблюдавайки нормите по чл. 22 ал. 1. т. 3 от Закона за защита от шума в околната среда

Мотиви: Съблюдаване на целите за Закона за защита от от шума в околната среда

Предложение 2: чл. 59 ал. 1 да се добави следната подточка към точката "Скоростта на движение се ограничава в следните случаи:", а именно "Превишени норми на шум в околната среда"

Мотиви: Съблюдаване на целите за Закона за защита от от шума в околната среда

Предложение 3: В проекта за наредба се споменава дулмата "улица", но липсва легална дефиниция за нея. Разписването е наложително, тъй като по смисъла на ЗДвП улиците са приравнени към пътищата, а в наредбата на места има различни хипотези за пътища и улици.

Предложение 4:

Раздел VI - Ограничения в режима на престой и паркиране - разделът следва да отпадне или да се преосмисли така, че текстовете да не противоречат смислово на Закона за защита от шума в околната среда. Тези, които не противоречат на ЗЗШОС пък имат своите съществуващи аналози, вече разписани като забрани в ЗДвП, като "Престоят и паркирането се забраняват по двупосочни улици с широчина на лентата за движение, по-малка от 5,5m и забрана за изпреварване"

Мотиви: С текстовете се цели повишаване на пропускливостта, като не се отчита завишаването на шумовото замърсяване, до което то води. Съгласно ЗЗШОС и издадените във връзка с него подзаконови нормативни актове, шума от превозните средства е функция на скоростта на превозното средство, съответно по-високата скорост, чрез пропускливост, водят до по-високи нива на шум, като това не е отчетено в предложените текстове. Като противоречащи на ЗЗШОС следва да променени или премахнати.

Автор: Драгомир Гелев (03.06.2022 21:53)

Предложения за промени в прокета за наредба

Предложение 1:

Чл. 59 ал. 1. след последните суми да се сопълни с - ", съблюдавайки нормите по чл. 22 ал. 1. т. 3 от Закона за защита от шума в околната среда

Мотиви: Съблюдаване на целите за Закона за защита от шума в околната среда

Предложение 2: чл. 59 ал. 1 да се добави следната подточка към точката "Скоростта на движение се ограничава в следните случаи:", а именно "Превишени норми на шум в околната среда"

Мотиви: Съблюдаване на целите за Закона за защита от шума в околната среда

Предложение 3: В проекта за наредба се споменава дулмата "улица", но липсва легална дефиниция за нея. Разписването е наложително, тъй като по смисъла на ЗДвП улиците са приравнени към пътищата, а в наредбата на места има различни хипотези за пътища и улици.

Предложение 4:

Раздел VI - Ограничения в режима на престой и паркиране - разделът следва да отпадне или да се преосмисли така, че текстовете да не противоречат смислово на Закона за защита от шума в околната среда. Тези, които не противоречат на ЗЗШОС пък имат своите съществуващи аналози, вече разписани като забрани в ЗДвП, като "Престоят и паркирането се забраняват по двупосочни улици с широчина на лентата за движение, по-малка от 5,5m и забрана за изпреварване"

Мотиви: С текстовете се цели повишаване на пропускливостта, като не се отчита завишаването на шумовото замърсяване, до което то води. Съгласно ЗЗШОС и издадените във връзка с него подзаконови нормативни актове, шума от превозните средства е функция на скоростта на превозното средство, съответно по-високата скорост, чрез пропускливост, водят до по-високи нива на шум, като това не е отчетено в предложените текстове. Като противоречащи на ЗЗШОС следва да променени или премахнати.

Автор: Елисавета Новакова (25.05.2022 19:43)

Паркиране в еднопосочна улица

Общините от години използват закона и "липсата на знак" за "едностранно" паркиране в еднопосочна улица, за да си пълнят хазната с глобички. Моля да спрете тази порочна практика и произвол от страна на общините към своите граждани, като регламентирате конкретно кога и къде може да се паркира от двете страни на еднопосочна улица. Моля да се застъпите за въвеждане на нови пояснителни табели, най-вече в сините и зелени зони.

Автор: Kalin Gavrov (11.05.2022 09:59)

Коментар 2

Относно организацията, администрирането и поставянето на хоризонтална, вертикална и светлинна сигнализация за организация на движението (регулиране)

по пътищата

1. Собствениците на пътища, както в проекта за нова наредба, така и в сега действащата Наредба № 1 от 17 януари 2001 г. за организиране на движението по пътищата [Наредба 1/2001], са задължени съгласно чл.36и от Закона за пътищата да планират и осъществяват безопасна организация на движението, съобразена с подзаконовите актове по чл.14, ал.1 от ЗДвП.

Никъде не е въведена административнонаказателна отговорност за длъжностни лица, одобрили организация на движението в нарушение на ЗДвП и подзаконовите му актове.

Ето защо предлагам да се въведе нов член в административнонаказателната част от ЗДвП или в Закона за пътищата, в която длъжностно лице по смисъла на чл.15 и чл.17 от Наредба 1/2001, или по чл. чл. 11, 12 и 13, ал.2 от проекта за нова наредба, което одобри организация на движение в нарушение на ЗДвП и подзаконовите му актове, да му се налага глоба в размер от 200 до 500 лева за всяко едно установено нарушение.

2. Категорично трябва да се премахне даденото право по чл.5, ал.1 от сега действащата наредба на собствениците на крайпътен обект, а да се възложи същото само на собственика на пътя.

В проекта за нова наредба се предвижда това право да остане в чл.7, ал.5 и ал.6.

Освен това, който иска да експлоатира крайпътен обект да бъде задължен да изгради лента за забавяне на скоростта и съответно лента за ускорение.

Не може на всяко крайпътно заведение или сергия да се слага ограничение 50 или 60 км/ч. Това „убива“ поддържането на средна скорост, предпоставка е за ПТП-та и е източник на корупционни доходи за служители на Пътна полиция, като се крият в храстите с радар.

3. Категорично трябва да се премахне каквото и да е съгласуване по Наредба 1/2001, както и предвиденото такова в проекта за нова наредба, специално с органите за контрол на пътното движение (Пътна полиция). Така съгласуването се ползва за „индулгенция“ за неспазване на нормативната уредба по организация на движението.

Работата на Пътна полиция е не само да санкционира нарушенията на участниците в движението по пътищата, а и нарушенията на тези, които го организират в качеството си на собственици на пътна инфраструктура.

Съвсем отделен въпрос е ако министерството на регионалното развитие и благоустройството, възложи контролни функции на някакъв специализиран отдел, който да следи за одобрени в нарушение на ЗДвП и подзаконовите му актове, планове и проекти за организиране на движението по пътищата.

Така служителите с контролни функции (най-вече от Пътна полиция), които работят на терен, ще имат възможността при констатиране на нарушение по пътната

сигнализация и организация на движението, да издаде предупреждение или направо да се състави акт за установяване на административно нарушение, а наказващият орган да издаде наказателно постановление, за да се санкционира нарушителя.

МОТИВИ:

В България МАСОВО се слагат маркировка, знаци и светлини за организация на движението в пълно нарушение на ЗДвП и подзаконовите му актове, а административна отговорност на нарушителите не с търси по никакъв начин.

Освен това, излишно се създават „тапи“ и риск от ПТП-та, чрез слагане на ограничения на скоростта поради конюнктурни съображения, за да не кажа корупционни, относно крайпътните обекти (нарочно се цели намаляване на скоростта, за да се предизвика желание за спиране, съответно ще има и консумация, т.е. приход).

Автор: Kalin Gavrov (11.05.2022 09:55)

Коментар 1

Уважаеми дами и господа, публикувам коментари, част от които са споделени в предложения ЗИД на ЗДвП.

И на вас ще го напиша... , за да ме разберете най-добре ще е, а и ви моля, да направите експериментално пътуване от София до Русе и обратно (около 620 км.) или от Пловдив до Варна и обратно (около 720 км.), като спазвате всички ограничения на скоростта! Всички !!!

Тогава ще разберете, защо най-много ПТП-та са станали на първокласни пътища, а не по магистрали, и защо шофьорите карат (истината е, че всички караме!) безумно ...

Ако човек може да планира времето за пътуване от точка А до точка Б, той ще планира и времето си, но сега в България това е абсолютно невъзможно. То за влаковете не може, че уж вървят по разписание и по релси, камо ли за автомобилен транспорт.

Ако се пътува със средна скорост на движение от 80 км/ч, то посочените разстояния ще се взимат за близо 8 часа първото и около 9 часа за второто.

Но ако започнете да спазвате всички безумни (малоумни) ограничения на скоростта, като някои са дори от 30 км/ч, няма да ви стигне и денонощие, за да отидете и да се върнете.

А, времето за целта на пътуването (бизнес среща или друго) е съвсем отделно.

България географски е малка страна и ако не може да се правят пътувания със средна скорост от 80 км/ч то проблемът не е в шофьорите, а в инфраструктурата и организацията на движението по републиканската пътна мрежа.

За данъкоплатците (частния бизнес) времето е изключителен ресурс и то невъзстановим. Всички пък знаем за безвремието и пълната липса към отношение за пестене на време в държавната администрация ...

Ето защо моля всички шефове от АПИ, да направят пробно пътуване до произволно избрана дестинация отдалечена на поне 300 км. в едната посока, като спазват всички наложени ограничения на скоростта. Всички!!! Имайте търпението и ще прогледнете, къде са проблемите с безопасността на движението по българските пътища, а те в частност по темата са:

- инфраструктурни – безобразно състояние на пътната мрежа;
- организационни – незаконосъобразно и безсмислено разположени хоризонтална, вертикална и светлинна сигнализация за организация на движението.

Контролът над участниците в движението по пътищата е необходим, но много повече е необходимо да се преразгледа системата за изготвяне на безопасна организация на движението от собствениците на пътища (главно АПИ и общините), както и нелогичните (безумните) ограничения на скоростта въведени с пътни знаци, които създават „тапи“ и „убиват“ темпото на каране, т.е. средната скорост.

С уважение:

Калин Гавраков

юрист

История

Начало на обществената консултация - 05.05.2022

Приключване на консултацията - 06.06.2022

Справка за получените предложения

Справка или съобщение.