



Проект на Наредба за сигнализация на пътищата с пътни знаци

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 17.11.2022 г. - 19.12.2022 г. Неактивна

Номер на консултация: #7193-K

Област на политика: Архив - Регионална политика

Тип консултация: Акт на министър

Вносител: Министерство на регионалното развитие и благоустройството

Тип носител: Национално

С проекта на Наредба за сигнализация на пътищата с пътни знаци се цели по-добра информираност на водачите при промяна на средата, в която се движат, прецизират се текстове, значения и кореспонденции с други нормативни актове с цел отстраняване на несъответствия и уточняване на съществуващи изисквания, нееднозначно тълкувани и прилагани в проектантската практика.

С приемането на Наредба за сигнализация на пътищата с пътни знаци и въвеждането на нови пътни знаци ще се подобри качеството на действащата сигнализация с пътни знаци по пътищата и улиците, информирането на участниците в движението и по специално на уязвимите участници - велосипедистите и пешеходците и ще се уеднакви проектантската практика, с което ще се постигне повишаване на безопасността на движението по пътищата.

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 | 17.11.2022](#)

[Мотиви - вер. 1.0 | 17.11.2022](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 16.05.2023](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: Дамян Войновски (19.12.2022 16:52)

Становище на Българска ИТС Асоциация

Във връзка с публикувания за публично обсъждане проект на Наредба за сигнализация на пътищата с пътни знаци, експертите от Българска ИТС Асоциация изразяват следното становище:

Като цяло проекта за нова наредба повтаря почти изцяло действащата наредба, към която освен няколкото знака и няколко текста предимно в раздела с техническите изисквания, е добавена глава пета с „Пътни знаци с променящи се съобщения“.

В същото време трябва да се отчете факта, че има известни разминавания в терминологията и графичните изображения на част от значите и табелите в действащата нормативна уредба и предложениия проект.

При осъществяването на преписа са повторени и значителна част от някои доста стари текстове. Следва да се прецизират част от текстовете и техните определения, като се уеднаквят с използваната терминология в ЗДвП, Виенската конвенция за пътните знаци и сигнали (ВКПЗС) и подзаконовата нормативна рамка.

Положително е желанието за уеднаквяване на табелите в цялата страна и предложението за нова табела Т17.2. Считаме, че подобна табела трябва да се въведе и за ограниченията предвидени за Закона за чистотата на атмосферния въздух или по-точно за ниско емисионни зони, където ще има ограничение за движение на определени групи автомобили за определен период от време, каквито Столична община ще въведе от 2024 г., а други общини също заявяват, че ще въведат.

В заключение, нашето становище е, че трябва да бъде сформирана работна група от експерти, която следва да разгледа засегнатите проблеми в нормативната уредба и да изготви предложения за промени в ЗДвП, ЗП и нов проект на Наредба за сигнализация на пътищата с пътни знаци.

Цялото становище на Българска ИТС Асоциация е обемно и съдържа изображения, за това може да се запознаете с целия текст на посочените линкове:

<https://bitsa.bg/wp-content/uploads/2022/12/stanovishte-BITSA.docx>

<https://bitsa.bg/wp-content/uploads/2022/12/BITSA.pdf>

Автор: Елица Буенова (06.12.2022 19:24)

предложение 14

14. Мисля, че е време да се предвидят административно-наказателни разпоредби за стопаните на пътищата, които не спазват изискванията на Наредбата, които не следят за липсващи пътни знаци, когато не реагират, когато някой си сложи пътен знак, защото така му харесва и които при подмяна на пътните знаци често-често забравят да премахнат старите.

Докато държавните служители не започнат да носят персонална отговорност, всичко, което си пишем и си говорим, остава пожелателно и не се изпълнява.

Автор: Елица Буенова (06.12.2022 19:24)

предложение 13

13. Чл.68, ал.3 предвижда, че „Въведена забрана с пътни знаци B20, B24, B25, B26, B27, B28 и B30 е в сила до следващото кръстовище.“

Съгласно §6 от ЗДвП обаче

8. "Кръстовище" е място, където два или повече пътя се пресичат, разделят се или се събират на едно ниво.

1. "Път" е всяка земна площ или съоръжение, предназначени или обикновено използвани за движение на пътни превозни средства или на пешеходци. Към пътищата се приравняват и улиците.

По междуградските артерии на България има множество черни пътища без настилка, предназначени за влизане и излизане от земеделски имоти. Всяко едно кръстовище с такъв път съгласно действащите разпоредби прекъсва действието на забраняващите пътни знаци. Това се явява особен проблем при знаците забраняващи изпреварване и ограничаващи скоростта на движение в съответния пътен участък. По тази причина и тъй като считам това за нередно, предлагам в разпоредбата на чл.68, ал.3 изрично да бъде записано, че „не се считат за кръстовища по смисъла на тази разпоредба местата, на които единият от пътищата, които се пресичат е селскостопански път и/или път без настилка.“ Едно такова изменение ще е в синхрон и с разпоредбата на чл.43, т.2 от ЗДвП, съгласно която „Изпреварването на моторни превозни средства, с изключение на мотопеди и мотоциклети без кош, е забранено 2. на кръстовище **на равнозначни пътища;**“

Всеки ден съм по пътищата на страната и с категоричност смея да твърдя, че собствениците на пътя също имат проблем с тълкуването на тези разпоредби.

Ако законодателят държи действието на тези знаци да се прекъсва и от тези кръстовища, то тогава моля да бъде записано, че на такива задължително се поставя знак A26, A27 или A28, а на селския/земен път се слага знак B1 или B2.

Четейки обаче разпоредбата на чл.156, ал.2, т.1 виждаме, че същата задължава извън границите на населени места на 50м преди всеки пътен знак A25, A26, A27, A28 и A29 да се поставя знак Ж1. Както и сами може да се досетите, би било твърде нелепо селските пътища да бъдат обозначени по този начин. Поради това считам, че и в разпоредбата на чл.38 от Наредбата тези пътища също трябва да бъдат изключени. Освен ако не приемем, че чл.156, ал.2, т.1 не задължава винаги преди пътен знак A25, A26, A27, A28 и A29 да има знак Ж1. Но и това не става ясно от текстовете в наредбата – дали поставянето на пътен знак Ж1 е винаги или не.

Добро решение би било също така да се предвиди, че под B26 задължително се поставя знак T2.

Автор: Елица Буенова (06.12.2022 19:24)

предложение 12

12. По идентичен начин е регламентирано правилото за пътен знак А12 в разпоредбата на чл.28, ал.2, което гласи „Когато неравностите на пътната настилка налагат намаляване на допустимата максимална скорост с 20 или повече от 20 km/h, ограничението се сигнализира с пътен знак В26.

Автор: Елица Буенова (06.12.2022 19:23)

предложение 11

11. Искам да Ви питам дали от разпоредбата на чл.24, ал.1, т.2 изхожда правило, че когато водачите видят знак А1 или А2 те трябва да намалят скоростта си на движение с 20км./ч. от разрешената за съответния пътен участък?

Защото на мен ми звучи като нещо такова, но не ми става ясно дали това задължение възниква автоматично или се изисква за целта заедно със знак А1 и А2 да се слага и знак В26. Считам, че разпоредбата е неясна и неприложима на практика.

Чл. 24. (1) Пътни знаци А1 "Опасен завой надясно" и А2 "Опасен завой наляво" се използват за сигнализиране на:

1. крива, в която не е осигурено разстоянието за видимост при спиране, съгласно приложение № 9 към чл. 45 и Приложение № 10 към чл. 46 от Наредба № РД-02-20-2 от 2018 г. за проектиране на пътища (Наредба № РД-02-20-2 от 2018 г.);
2. крива, в която е необходимо скоростта на движение да се намали с повече от 20 km/h спрямо скоростта от предходния пътен участък;

Мисля, че каквото и правило да се иска да се въведе с помощта на тази разпоредба, то трябва да бъде записано ясно, точно и лесно разбираемо.

Или да се запише, че при наличието на тези пътни знаци водачите са длъжни да намалят своята скорост на движение с 20км./ч., или това задължение да бъде вменено на собственика на пътя, който да бъде задължен заедно с тези знаци да поставя и знак В26.

Автор: Елица Буенова (06.12.2022 19:23)

предложение 10

10. Под номер 10 съм направила предложение във връзка с обратния завой, но текстът е много дълъг и включва снимки, което не позволява да бъде поместен тук. Изпращам предложенията и до съответните министерства и се надявам да бъдат прочетени от там

Автор: Елица Буенова (06.12.2022 19:21)

предложение 9

9. Във връзка с разпоредбата на чл.145, ал.1, т.4 моля да имате предвид, че в момента се подготвя изменение на ЗДвП, съгласно което максимално разрешената скорост за движение на магистрала може да бъде намалена на 130км./ч.

Автор: Елица Буенова (06.12.2022 19:20)

предложения 8

8. Във връзка с предложението за връщането на разпоредбата на чл.124, ал.3, която вместо да бъде променена в предложения от Вас смисъл, беше отменена с ДВ. бр.35 от 15 Май 2015г. и която сега предлагате да гласи „(3) Пешеходна пътека извън границите на населени места, сигнализирана с пътен знак Д17, задължително се сигнализира предварително с пътен знак А18.“ искам да насоча Вашето внимание към следното предложение:

Тъй като в големите градове движението е много натоварено. Вниманието на водачите е ангажирано с десетки неща – паркирани коли, пешеходци, кофи за боклук, спрели автобуси, движещи се пред колите камиони, рекламни билбордове и още и още, често водачите не могат, дори и да искат, да забележат своевременно пътен знак Д17, за да повишат вниманието си и своевременно да намалят скоростта, с която се движат. Поради това считам, че пътен знак А18 трябва да се поставя преди всеки пътен знак Д17 преди всяка пешеходна пътека, включително и тези в населените места.

По този начин водачите ще бъдат информирани предварително, че приближават пешеходна пътека и своевременно биха повишили своето внимание и биха намалили скоростта си на движение.

Автор: Елица Буенова (06.12.2022 19:20)

предложение 7

7. В чл.124, ал.2 е записано, че „Пътният знак Д17 задължително се повтаря от лявата страна на платното за движение, а при липса на видимост на знака - и над платното за движение.“

Така записано, бидейки специална по отношение на общите правила, разпоредбата би следвало да се тълкува в смисъл, че знак Д17 се поставя само от лявата страна вместо, а не заедно със знак, поставен от дясно.

Тъй като всички пътни знаци се поставят задължително от дясната страна, а само се дублират от лявата, то мисля, че е време тази разпоредба да бъде променена като пред „лявата“ се добави едно „и“ и разпоредбата да придобие следния вид -

„Пътният знак Д17 задължително се повтаря И от лявата страна на платното за движение, а при липса на видимост на знака - и над платното за движение.“

Автор: Елица Буенова (06.12.2022 19:20)

предложение 6

6. В разпоредбите на **Чл. 119.** (1) Пътен знак Д11 "Начало на населено място и **Чл. 120.** (1) Пътен знак Д12 "Край на населеното място – при изтриването на текста сте изтрили и кавичките.

Автор: Елица Буенова (06.12.2022 19:19)

предложение 5

5. Трябва да се промени и разпоредбата на чл.100, ал.2 „Пътен знак Г15 не се използва за сигнализиране на тротоари.“ като се запише само **Г15а** или Пътните знаци Г15а и Г15б, тъй като знак Г15 след влизане в сила на тази Наредба вече няма да съществува.

Автор: Елица Буенова (06.12.2022 19:19)

предложение 4

4. Не мога да разбера кое налага промяната в чл.73 ал.2, така че ПОД да стане В символите на съответните пътни превозни средства на пътни знаци В4, В5 и В6 може да се указва с число допустимата максимална маса в тонове.

Това ще наложи подмяната на огромен брой вече монтирани пътни знаци, без промяната да има никаква логика. Ще се изразходва един огромен паричен ресурс, който може да бъде похарчен за неща, които наистина ще подобрят пътната безопасност, а не за безполезна и безсмислена подмяна на пътни знаци.

Освен това промяната не е отразена в изображенията на тези знаци в Приложения №3 от Наредбата.

Автор: Елица Буенова (06.12.2022 19:19)

предложение 3

3. Чл.61, ал.5 предвижда „Пътен знак Б3 не може да се поставя на входовете на кръгово кръстовище.“

По тази причина в чл.98, ал.2 знакът Б3 е премахнат. Новата разпоредба гласи: „Когато на входовете на кръговото кръстовище има поставени пътни знаци относно предимството Б1 и Б2, пътен знак Г12 се поставя под тях.“

В тази връзка бих искала да Ви обърна особено внимание на факта, че е време правилата за движение в кръгово да бъдат изрично регламентирани в отделен раздел в ЗДвП. Считам за задължително да се въведе правило, съобразно което движещите се в кръговото винаги са с предимство, а включващите се в кръга са без предимство?

Може би точно това искате да постигнете с тази промяна, но никъде в Наредбата не регламентирате, че на входовете задължително трябва да има знак Б1 или Б2.

Ако бъде въведена само тази промяна, това ще доведе до пълна реорганизация на кръговите кръстовища в кв.Бояна, на Пушкин, на Сточна гара, на изхода на новата отсечка на магистрала Хемус след Ябланица, на кръговото в Търговище и ред други кръгове в страната. Това обаче ще създаде повече смут, отколкото да реши проблемите.

И по този въпрос се водят неописуеми спорове, като 90% от водачите са убедени, че ако на кръговото кръстовище не са налице пътни знаци, регламентиращи предимството /същото е нерегулирано/, с предимство са тези в кръговото, като не зачитат правилото на дясно стоящия. Според доста специалисти, с които съм разговаряла, въпреки че това разбиране противоречи на закона, чисто логически и спрямо правилата за движение в повечето европейски страни, се явява по-правилното. Това е така, защото потокът в дъгата е с най-голяма интензивност. Поради това би трябвало водачите, движещи се в затворената крива в кръговото да са с предимство пред вливащите се в него.

По този начин знаците на кръгово ще станат напълно излишни. Това би било най-доброто решение и от финансова гледна точка, защото е свързано с минимални разходи на средства, труд и време за поддръжка. По този начин ще се избегнат и проблемите, които възникват, след като някой знак изчезне по една или друга причина или изобщо не е бил поставен.

Ако не възприемете това мое виждане, то тогава ви моля да предвидите разпоредба, която задължава на всички входове в кръгово да се слагат пътен знак Б1 или Б2.

Освен това считам, че разпоредбата на чл.98, ал.3 не е написана съвсем коректно. Предлагам същата да бъде променена по следния начин:

„В кръга пътните знаци относно предимството се поставят отдясно по посока на движението, а при необходимост, в зависимост от конфигурацията на кръстовището, могат да се повторят отляво в направляващия или централния остров.“

Само ще отбележа, че горните предложения важат само за кръстовища, обозначени с пътен знак Г12, въпреки че би било добре да се вмени задължение на собственика на пътя задължително да регулира и елипсовидните кръстовища, с каквито страната ни започна да се напълват, които са изключително непрактични и когато биват и нерегулирани, ситуацията става твърде опасна с оглед пътната безопасност.

Автор: Елица Буенова (06.12.2022 19:18)

предложение 2

2. Предлагам да се вмъкне допълнителна разпоредба като чл.60а, чл.61 или ал.6 на чл.61, която да определи по един категоричен начин степенуването между знаци Б1 и Б2, когато същите се намират на различните входи на едно и също кръстовище. Тъй като това са случаи на кръстовища, при които пътят с предимство изменя направлението си, може би най-удачно би било да се добави като ал.6 в чл.61.

За законодателя може да е ясно, но видно от стотиците спорове на тази тема, които се вихрят от години в социалните мрежи, това че двата пътни знака са с една и съща сила един спрямо друг и когато се намират на различните входи на едно и също кръстовище помежду им важи правилото на дясно стоящия е неясно за 99% от водачите.

В чл.48 от ЗДВП е регламентирано, че „на кръстовище на равнозначни пътища водачът на пътно превозно средство е длъжен да пропусне пътните превозни средства, които се намират или приближават от дясната му страна“, но всички асоциират това правило само с т.нар. нерегулирани кръстовища. В случаите, в които обаче имаме пресичане на път с предимство с два пътя без предимство, това вече не е нерегулирано кръстовище и на него не се пресичат само и единствено равнозначни пътища. Да, имаме два равнозначни – тези, на чиито входи имаме знак Б1 и Б2 /на два различни входа два различни знака. Не говорим за случаите, при които двата знака са последователни един след друг на един и същи вход към кръстовището./, но имаме и два, които са с предимство – тези, на които пътя с предимство изменя направлението си.

Смятам, че нормативните актове трябва да са ясни, точни, конкретни и лесно разбираеми, за да не възникват спорове и съмнения, досежно тяхното прилагане. Това особено силно се отнася за най-използваните и от най-голям брой от населението с различни интелектуални способности и умствени възможности закони, какъвто несъмнено е преди всичко ЗДВП и прилежащите му подзаконови нормативни актове.

След като в практиката този спор между водачите се е утвърдил през годините като буквално нерешим, защото никой не приема тезата на другия и не поправя своето виждане по въпроса, това трябва да е ясен знак, че е време да бъде регламентиран по един категоричен и безспорен начин.

Предлагам да се добави ал.6 в чл.61, която да гласи следното: „Знак Б1 и Б2 са с еднаква сила един спрямо друг. Когато на различните входи на едно и също кръстовище има едновременно знак Б1 и Б2, водачите на пътни превозни средства са длъжни, след като пропуснат движещите се по пътя с предимство пътните превозни средства, да пропуснат и тези, които се намират или приближават от дясната им страна, без значение за кой от тях има знак Б1 и за кой има знак Б2.“

Автор: Елица Буенова (06.12.2022 19:18)

предложение 1

1. В чл.9, ал.1, б.а има правописна грешка, като в думата Типорамер А е изпусната буквата З

Автор: Елица Буенова (06.12.2022 19:17)

предложения

1. В чл.9, ал.1, б.а има правописна грешка, като в думата Типорамер А е изпусната буквата З. Предлагам да се вмъкне допълнителна разпоредба като чл.60а, чл.61 или ал.6 на чл.61, която да определи по един категоричен начин степенуването между знаци Б1 и Б2, когато същите се намират на различните входове на едно и също кръстовище. Тъй като това са случаи на кръстовища, при които пътят с предимство изменя направлението си, може би най-удачно би било да се добави като ал.6 в чл.61.

За законодателя може да е ясно, но видно от стотиците спорове на тази тема, които се вихрят от години в социалните мрежи, това че двата пътни знака са с една и съща сила един спрямо друг и когато се намират на различните входове на едно и също кръстовище помежду им важи правилото на дясно стоящия е неясно за 99% от водачите.

В чл.48 от ЗДвП е регламентирано, че „на кръстовище на равнозначни пътища водачът на пътно превозно средство е длъжен да пропусне пътните превозни средства, които се намират или приближават от дясната му страна“, но всички асоциират това правило само с т.нар. нерегулирани кръстовища. В случаите, в които обаче имаме пресичане на път с предимство с два пътя без предимство, това вече не е нерегулирано кръстовище и на него не се пресичат само и единствено равнозначни пътища. Да, имаме два равнозначни – тези, на чиито входове имаме знак Б1 и Б2 /на два различни входа два различни знака. Не говорим за случаите, при които двата знака са последователни един след друг на един и същи вход към кръстовището./, но имаме и два, които са с предимство – тези, на които пътя с предимство изменя направлението си.

Смятам, че нормативните актове трябва да са ясни, точни, конкретни и лесно разбираеми, за да не възникват спорове и съмнения, досежно тяхното прилагане. Това особено силно се отнася за най-използваните и от най-голям брой от населението с различни интелектуални способности и умствени възможности закони, какъвто несъмнено е преди всичко ЗДвП и прилежащите му подзаконови нормативни актове.

След като в практиката този спор между водачите се е утвърдил през годините като буквално нерешим, защото никой не приема тезата на другия и не поправя своето виждане по въпроса, това трябва да е ясен знак, че е време да бъде регламентиран по един категоричен и безспорен начин.

Предлагам да се добави ал.6 в чл.61, която да гласи следното: „Знак Б1 и Б2 са с еднаква сила един спрямо друг. Когато на различните входове на едно и също кръстовище има едновременно знак Б1 и Б2, водачите на пътни превозни средства са длъжни, след като пропуснат движещите се по пътя с предимство пътните превозни средства, да пропуснат и тези, които се намират или

Мотиви:

Липсата на конкретни санкции за неспазването на наредбата означава, че тя остава препоръчителна, както дефакто е била до момента. Доклад 91-м-62/30.11.2021 до министъра на РРБ, изготвен след фаталната катастрофа на магистрала Струма, в която изгоряха граждани на Република Северна Македония, показва фрапиращи несъответствия на хоризонталната маркировка и сигнализацията с пътни знаци от страна на стопанина на пътя, който дълги години е negliжирал действащата нормативна база. Липсата на разписани санкции за стопанина на пътя гарантира, че трудът по подобяването на тази наредба отново остава безмислен и гарантира нови преки или косвени жертви на пътя от лошо стопанисване на знаковото стопнаство.

История

Начало на обществената консултация - 17.11.2022

Приключване на консултацията - 19.12.2022

Справка за получените предложения - 16.05.2023

[Справка за отразяване на предложенията и становищата](#)