



Проект на Наредба за условията и реда за използване на ограничителни системи за пътища и изискванията към тях

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 13.03.2023 г. - 12.04.2023 г. Неактивна

Номер на консултация: #7422-К

Област на политика: Архив - Регионална политика

Тип консултация: Акт на министър

Вносител: Министерство на регионалното развитие и благоустройството

Тип носител: Национално

Съгласно разпоредбата на чл. 14, ал. 3 от Закона за движението по пътищата (ЗДвП), за осигуряване на безопасността на участниците в движението се използват ограничителни системи за пътища при условия и по ред, определени с наредба на министъра на регионалното развитие и благоустройството, в която се определят и изискванията към тях.

Целта, която се поставя с приемането на нормативния акт, е повишаване на безопасността на пътната инфраструктура чрез:

1. предотвратяване навлизането в лента или платно за насрещно движение на моторно превозно средство (МПС);
2. предотвратяване излизането на МПС от платното му за движение;
3. намаляването на броя възникващи ПТП и тяхната тежест;
4. обезопасяването на опасните места и участъци от пътя;
5. предпазването на трети лица, неучастващи в движението, намиращи се в обекти и съоръжения встрани от платното за движение на пътя.

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 | 13.03.2023](#)

[Мотиви - вер. 1.0 | 13.03.2023](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 31.07.2023](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: profi profi (12.04.2023 21:38)

Европейската и световна практика по прилагане на ОСП се води от принципите на икономичност и следва строга процедура при избора на ОСП, за всяка конкретна ситуация. Първо се анализират възможностите за премахване, отдалечаване или модификация на препятствието, като се остойността всяка една от възможностите. Второ могат да се предприемат и действия по отместване на трасето на пътя, разбира се отново се остойността. Трето предвижда се ОСП и то се остойността. Прави се анализ на риска на всички възможности, след което се прави сравнителен анализ по стойността на всички възможни решения изброени по-горе и едва след анализ разходи - ползи се избира най-икономически изгодния вариант. Всички остойността се правят, като се включват не само преките разходи за прилагането на съответната мярка (отместване, премахване, модифициране на препятствието), но и тези за поддържането за 20 години напред. Това разбира се е сложен процес, но има разработени софтуери, които успешно се използват. В 90 % от случаите се предприема действие по премахване, отдалечаване или модификация на препятствието, защото анализаът сочи това. За изместване на трасето или монтиране на ОСП остават едва 10 %. Проектът на наредбата е далеч от този световен и европейски опит на водещите в пътната безопасност държави. Тук целта е да се поставят ОСП на всяка цена, в много случаи без обоснована причина и без да се отчита, че те сами по себе си представляват опасност. Видно от мотивите и изложените в тях финансови средства за реализация на ОСП в съответствие с проекта на наредбата, може да се прецени колко ще спечели частния бизнес от приемането на наредбата в този вид. Всеки може да провери колко са производителите на ОСП в България, а те са известни на всички от пътния бранш, да раздели финансовия ресурс на броя на производителите и да пресметне приходите за всеки от тях. Цифрите сами говорят за лобистките текстове на наредбата и сочат, че целта е да се обогатят определени лица.

Прощаващите пътища са тези, които са конструирани така, че да създадат безопасни условия за движение и да предпазят във възможно най-висока степен водачите от човешката грешка, като всеки елемент от пътя е проектиран съобразно нормативните изисквания. Когато сцеплението на настилката е причина за излизане от пътя, то трябва да се подобри, а не да се монтира ОСП. За почти всички опасни елементи от крайпътното пространство има друго решение - премахване, отместване, модифициране, няма необходимост да се монтира ОСП за стоици хиляди левове, след като е възможно препятствието да се премахне, отмести или модифицира за десет пъти по-ниска стойност.

Таблица 42

Клас на пътя	Скала, неизветряла и слабо изветряла	Скала, силно изветряла, включително едрозърнести почви	Прахов чакъл и пясък	Глинест чакъл и пясък, фин пясък, прахови почви, глинести почви
		група А-1	групи А-2-4, А-2-5	групи А-2-6, А-2-7, А-3, А-4, А-5, А-6, А-7
автомагистралаи и скоростни пътища	10:1 - 5:1	5:1 - 1:1	1:1 - 1:1,5	1:1,5 - 1:1,75
I клас	10:1 - 5:1	5:1 - 1:1	1:1 - 1:1,5	1:1,5 - 1:1,75
II клас	10:1 - 5:1	5:1 - 1:1	1:1 - 1:1,5	1:1,5 - 1:1,75
III клас	90° - 5:1	5:1 - 1,5:1	1:1 - 1:1,3	1:1,5
местни и общински пътища	90° - 5:1	5:1 - 1,5:1	1:1 - 1:1,3	1:1,5

Чл. 74, ал. 5, т. 4 – Предложен е текст, който противоречи на чл. 210, ал. 2 от НПП.

В световната и Европейска практика за прилагането на ОСП на първо място се прави опит за премахване, отдалечаване или замяна на препятствието с деформируемо, второ търси се решение препятствието да се модифицира, така че то да не представлява опасност (например малък канал успореден на пътя се вкарва в тръба под земната повърхност) и съответно няма необходимост от ОСП. За да се стигне до вземане на решение се преминава подробно през въпросник, който оценява степента на риска по различни показатели на конкретни стъпки. В този анализ винаги се отчита, че ОСП само по себе си представлява препятствие. Предлагат се винаги поне две решения – едно с модификация на препятствието и второ с ОСП. Освен това винаги за всяко конкретно решение се изчисляват разходите за прилагането и поддържането му за период от 20 години. В 90% от случаите модифицирането на препятствията е най-малко 10 пъти по-евтино

решение от прилагането на ОСП.

Изменението на съществуващата класификация на опасностите в чл. 74 от НПП цели само и единствено да се поставят възможно навсякъде по пътищата ОСП, без да има обоснована и конкретна причина и независимо че ОСП сами по себе си представляват опасно препятствие.

Автор: profi profi (12.04.2023 21:36)

Становище по проекта на наредбата

Чл. 74, ал. 5, т. 3 - Предложеният текст противоречи на чл. 178, ал. 1 и на чл. 185 от НПП. Написан по този начин предложеният текст, означава, че винаги и на всяка цена се монтира ОСП.

„Чл. 178. (1) Наклоните на откосите на насип с височина до 4,00 m, измерена във външния ръб на банкета от страна на по-ниската част на терена, за райони с изчислително земетръсно ускорение не по-голямо от 0,15 g, при наклон на естествената земна основа не по-голям от 1:5, независимо от вида на изграждащите я почви, могат да се предписват по типови решения в съответствие с данните от таблица 41.“

Таблица 41

Клас на пътя	Едрозърнести, слабо свързани почви и скални материали	Прахов чакъл и пясък	Глинест чакъл и пясък, фин пясък, прахови почви, глинести почви
	група А-1	групи А-2-4, А-2-5	групи А-2-6, А-2-7, А-3, А-4, А-5, А-6, А-7
автомагистрала и скоростни пътища	1:1,50	1:1,75	1:2,00
I клас	1:1,50	1:1,75	1:1,75
II клас	1:1,50	1:1,50	1:1,75
III клас	1:1,50	1:1,50	1:1,50

местни и общински пътища	1:1,50	1:1,50	1:1,50
--------------------------	--------	--------	--------

„Чл. 185. (1) Наклоните на откоси на изкопи с дълбочина до 4,00 m, мерено във външния ръб на банкета от страна на по-високата част на естествената земна основа, за райони с изчислително земетръсно ускорение не по-голямо от 0,15 g, при отсъствие на почвени води на дълбочина до 10,00 m под контурите на напречния профил на изкопа и при еднородност на геоложкия строеж, могат да се предписват по типови решения в съответствие с данните от таблица 42. За случай на нееднороден геоложки строеж на изкопа таблица 42 може да се ползва, като за всяка почвена разновидност се прилага съответният наклон.

(2) При изкопи в неизветрели и слабо изветрели скали типовите решения за наклони на откоса (втора колона на таблица 42) са валидни и за височина над 4,00 m, за райони с изчислително земетръсно ускорение не по-голямо от 0,15 g.

(3) Всички видове почви в таблица 42 се доказват при извършване на инженерно-геоложките проучвания.

(4) Данните от таблица 42 могат да се използват и при високи почвени води, при условие че в инвестиционния проект е предвидено отводняване на откосите.“

Автор: profi profi (12.04.2023 21:34)

Становище по проекта на наредбата

§ 5 от Преходни и заключителните разпоредби.

Промените в НПП

- Въвежда се УШЗБ, което не е мотивирано, от какво се налага, когато има трети лица в зоната за безопасност да се изисква по-широка зона и то увеличена с 4 m. Това е прилагане два пъти на един и същ критерий „обекти с интензивен престой на МПС и пътници“ **чл. 74. ал. 2, т. 1** като необходимост веднъж за поставяне на определен вид ОСП, като опасност първа степен и втори път за разширяване на зоната за безопасност.
- **чл. 74. ал. 2, т. 7, ал. 3, т. 5, ал.4, т. 5, ал. 5, т. 5. „други съотносими опасни места“.**

Не може да се нарече класификация, такава в която има неопределени понятия като „други съотносими“, неопределено и субективно е да се остави определянето на опасността на индивидуалното мнение на всеки проектант. Наличието на такива текстове във всички степени само посочва, че се размива понятието и на практика няма класификация. Предложението е да отпадне текстът „други съотносими опасни места“ от посочените по-горе места, защото същият дава възможност да се слага оОСП без конкретна необходимост.

Автор: profi profi (12.04.2023 21:33)

Становище по проекта на наредбата

Чл. 28, ал. 1, т. 1 – как е определен прагът от 2% мотоциклетисти, няма обосновка защо за толкова нисък процент се предвижда специално ОСП за мотористи.

Чл. 28, ал. 1, т. 3 - Тук са посочени радиуси на криви, които са изключения от НПП за съответните скорости, ако приемем че това е проектната скорост $V_{пр}$. По НПП най-ниската $V_{доп}$ е 90 km/h, а тук са посочени други стойности като 60, 70 и 80. Този критерий също не е обоснован и предлагам да се премахне текста.

Чл. 29, т. 4 - Много неясно и неточно се използва понятието „при граничеши“. Изобщо не става ясно кой трябва да граничи със свободните зони за отдих и игра на деца, за да се поставят ОСП. Това може да се тълкува, че и в една споделена зона, в градска среда, където скоростта на движение е ограничена на 30 km/h, трябва да се монтират ОСП, независимо, че пространството на улицата е споделено между всички участници в движението! Текстът не дава точно правило, само някаква неясна граничност.

В следващият **чл. 30**, продължава тази теза, която поставя ОСП при всички скорости по-ниски от 50 km/h. В ал. 2 на същия член е посочен алгоритъм по който се определя ОСП. В алгоритъма е включена класификация на опасните места съгласно чл. 74 от НПП, което е неприложимо за

населените места, при тях няма дефинирано понятие „зона за безопасност“. Зоната за безопасност е дефинирана в раздел IV на НПП и се отнася за пътища извън урбанизирани територии. Още в чл. 1 на НПП е определено, че те се прилагат за републиканските и местни пътища извън населените места, в този смисъл не може да се говори за зона за безопасност в населените места, а още по-малко да се използва за критерий за изграждане на ОСП.

В 90 % от текстовете на наредбата ясно се вижда лобистката насоченост да се поставят ОСП на всички пътища и във всички случаи, на всяка цена, даже по цялата улична мрежа, независимо от ограничението на скоростта, предвиждат се ОСП и при ограничение от 30 km/h, което е адсурд, това означава, че в безопасната „зона 30“ се обезопасява улицата!!! В българските градове и села не е приложена регулацията на улиците и не са изградени тротоари за пешеходците, но в „зона 30“ ще слагаме ОСП и то навсякъде, където няма бордюри с

височина 8 cm. Такава височина на бордюрите е минимална за улици III и IV клас (нормативно 8 - 12 cm), за V клас е 6 - 10 cm, едва за улици VI клас има изискване бордюрът да е под 6 cm. (Приложение № 13 към чл. 72, чл. 75, ал. 6, т. 1 и 3 и ал. 9 от Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии)

Чл. 33 – Не е обоснован критерия $СДГИ > 500МПС/24h$ на превозни средства с допустима максимална маса над 12 t. Това е обичайната интензивност за тези ППС по автомагистралите и пътищата с разделителна ивица, което означава, че в разделителната ивица задължително се поставя най-високия и най-скъп клас ОСП.

Чл. 37, ал. 3 – не е ясно какъв е видът на тези „допълнителни ограничителни съоръжения“, да се поясни, че това са мрежи, които са предназначени да се предотврати пешеходното пресичане, защото в противен случай тези съоръжения, могат да се причисляват към някой вид от опасностите (чл. 74 от НПП), което отново означава ОСП с по-висока степен на защита и съответно по-скъпа.

Чл. 38, ал. 2 – „с възможна височина на падане по-голяма от 1,0 m“ отново се поставя ограничително условие, което категорично казва, че на всички подпорни стени и мостове се поставят ОСП с определение параметри, изборът им съгласно чл. 12-14 се ограничава, което е видно и от таблица 16.

Допълнителни разпоредби

т. 6 - Дава се определение за зона за безопасност, при положение, че същото е дефинирано в друг нормативен документ – чл. 73 на НПП.

т. 14 - опасно място – неясно и неточно определение, нещо намиращо се някъде встрани от платното за движение, което може да е какъвто и де е предмет на каквото и да е разстояние от платното за движение. Да отпадне текстът – опасностите са дефинирани в чл. 74 на НПП.

Автор: profi profi (12.04.2023 21:31)

Становище по проекта на наредбата

Чл. 24, ал. 2 - „енергопоглъщащи елементи“ – кои елементи са енергопоглъщащи?

Чл. 25, ал. 1 – не е ясно как са избрани тези 100 m дължина за участък без ОСП? Защо например не е 50 m или 20 m минималната дължина на участък без ОСП. Това правило изисква да се поставят ОСП с дължини по 100 m, на места където няма никаква необходимост от тях. Този текст няма никакъв друг смисъл, освен да се увеличи количеството на монтираните по пътищата ОСП, съответно и стойността на разходите за тях и предлагам да отпадне. ОСП се слагат, където има препятствия, представляващи опасност, а не където не са необходими, само защото някой е решил, че не трябва да се прекъсват на разстояние по-малки от 100 m без това да е подкрепено с основателен мотив.

Чл. 25, ал. 2 - „малки радиуси на кривите“ – отново определение без стойност кои радиуси трябва да се смятат за малки?

„подходът е успореден на оста на пътя и предпазната ограда се дублира с друга в съответствие с показаното на фигура 8“ – успоредно включване на път е по принцип в разрез в всички правила за безопасност. Успоредни са само включванията чрез шлюзове при пътните възли, но тук става въпрос за включвания на други пътища – горски, селскостопански. Отново схема за монтиране на възможно по-голямо количество ОСП без обоснована необходимост.

Чл. 26, ал. 3 - „Всички занулявания са под нивото на терена и скосени навън от надлъжната линия на ОСП към отводнителното съоръжение.“ Не винаги има отводнително съоръжение успоредно на пътя, в този смисъл текстът не може да се прилага за всички възможни случаи на напречни профили.

Чл. 26, ал. 4 - Отново текст, който е императивен от една страна да се поставят терминали и буфери, а от друга страна няма точно правило, кога се поставя единичен терминал, кога двоен и кога буфер. Текстът само задължава да се използват елементи за начало, които са в пъти по-скъпи от зануляването със заобляне на стандартна шина за ОСП, без да е доказано че са необходими и без да е доказано, че това решение е най-рентабилно.

Чл. 26, ал. 5 и 6 - Отново има неточни понятия, какво означава „пренасочване на транспортни потоци“. Транспортните потоци се пренасочват и в кръстовище, чрез оформяне на ленти за ляво и дясно завиване, това означава ли, че на всяко кръстовище ще се поставя терминал или буфер.

Автор: profi profi (12.04.2023 21:30)

Становище по проекта на наредбата

Чл. 20, ал. 1 – В алгоритъмът посочен на фиг. 3 има съществени различия със опасните места класифицирани по степен на опасност в чл. 74 от НПП както следва:

Чл. 74 от НПП	Фиг. 3
Опасни места I степен	Опасни места I степен
ал. 2, т. 3 - пътни платна с $V_{доп} \geq 100$ km/h;	3. пътни платна с $V_{доп} \geq 100$ km/h в извън населени места и 70 km/h в населени места. 5. надземни линии на метрополитен. 7. Други съотноситими опасни места.
Опасни места II степен	Опасни места II степен
ал. 3, т. 1. граничещи пешеходни площи, тротоари и велосипедни алеи при $V_{доп} \geq 50$ km/h;	1. $V_{доп} \geq 30$ km/h;

ал. 3, т. 3. граничеши пътища с годишна среднодневна интензивност (СДИ) повече от 500 МПС/24 h;	3..... и други подобни 4. детски площадки 5. Други съотносими опасни места.
Опасни места III степен	Опасни места III степен
ал. 4, т. 2. недеформируеми едностранни препятствия - стълбове на надлези, на билбордове, дървета с диаметър над 10 cm (измерен на 0,30 m над земята) и пълнове с диаметър над 20 cm, стълбове за осветление и за уредби за преброяване на движението, които не са с осигурена пасивна безопасност, и други подобни;	2. недеформируеми единични препятствия – стълбове на надлези, на билбордове, дървета и др. подобни; 5. Други съотносими опасни места.
Опасни места IV степен	Опасни места IV степен
ал. 5, т. 2. откоси в насип с височина на насипа, по-голяма от 3 m, и наклон на откоса, по-стръмен от 1:1,5; 3. откоси в насип с височина на насипа, по-голяма от 5 m, и наклон на откоса, по-стръмен от 1:2; 4. откоси в насип с височина на насипа, по-голяма от 10 m, и наклон на откоса, по-стръмен от 1:3.	3. Откоси в изкоп или в насип с наклон по-голям от 1:3
	4. Пътни окопи с дълбочина по-голяма от 0,30 m и снаклон на откоса по-голям от 1:3.

Тук опасните места следва да се приведат в съответствие с тези от чл. 74 на НПП, след като в чл. 3, ал. 6, т. 2 на настоящата наредба е посочено, че опасностите се категоризират съгласно

чл. 74 от НПП.

Чл. 20, ал. 4 – Не е ясно защо ще се прилага по-висок клас ОСП, от необходимия определен по алгоритъма? По-високият клас ОСП е съответно по-скъп и в този текст, освен да се даде възможност на производителите на ОСП да се обогатят няма друг смисъл. Да отпадне.

Чл. 20, ал. 5 - отново необосновано прилагане на по-висока степен на удара, каква е разликата между лонейно и точково препятствие ако са причислени към една и съща степен на опасност.

Чл. 21, ал. 4 – Текстът казва категорично, че абсолютно по цялата дължина на автомагистралите, в разделителната ивица и в дясно се поставят ОСП. Тогава, защо се определят правилата, по които се прави преценка за необходимостта от монтиране на ОСП в чл. 20?

Чл. 21, ал. 5 и 6 - Текстовете в двете алинеи се повтарят. „.....а в края се изпълнява дълго зануляване, скосено към терена и навън от ръба на настилката.“ Това уточнение е напълно излишно тук, първо, защото е несъотносимо към буферите и второ, защото отново се поставя задължително „дълго зануляване“ с цел по-скъпи ОСП.

Чл. 22, ал. 4 и 5 – „елементите за зануляване“ са елементи за начало и край (виж чл. 7 на настоящата наредба) – неправилно структурирано изречение.

Автор: profi profi (12.04.2023 21:30)

Становище по проекта на наредбата

Чл. 18 ал. 1. Действията които трябва да се предприемат в зоната за безопасност преди да се реши да се постави ОСП се степенуват по следния начин във Европейската и световна практика:

1. Премахване на препятствието;
2. Преместване на препятствието;
3. Модифициране на препятствието;
4. Замяна на препятствието със съответното което отговаря на БДС 12767 – пасивно безопасно;
5. Промяна на пътното платно, откоси, окопи и др., което действие да доведе до елиминиране на препятствието или намаляване на тежестта на въздействие от препятствието.

Чл. 18, ал. 1, т. 7 и 8 – неясни определения, като „безопасна форма и размери“, „полегати“ и „плавни“, които дават възможност за тълкуване. Текстове са напълно излишни, защото това са само част от елементите на пътя и то общо определени без конкретни параметри. В НПП откосите се определят в зависимост от вида и състава на почвите и скалите, от и в които са построени пътищата. В част пета „Земно тяло“ на НПП са ясно и точно регламентирани наклоните на откосите при насип, в зависимост от клас на пътя и почвите, от които същият е изграден.

Смисълът на Чл. 18 трябва да е какви действия се предприемат преди да се наложи да се постави ОСП. ОСП е последното нещо, което се предлага като решение, а тук смисълът е насочен към защита на опасното място със задължително прилагане на ОСП, което също клони към лобизъм.

Чл. 19. Винаги има вероятност за отклоняване от пътя, а какво означава „повишена“, спрямо какво? Това условие не е точно определено и не може да се преценява по една маневра, която зависи 99 % от водача на МПС за необходимостта от монтране на ОСП. Този начин на разсъждение е скрито условие да се постави ОСП навсякъде по пътищата. От Европейската и световната практика за прилагане на ОСП е ясно, че сама по себе си ОСП е препятствие и поставяйки я на места, където няма реална опасност да се случи нещо друго, освен автомобила излизайки от пътя най-много да продължи да се движи още няколко метра и да спре, се създава много по-голяма опасност, ако се постави ОСП и автомобила блъскайки се в него се върща на пътното платно и удря други МПС.

Чл. 19, ал. 1, т. 1 – „*полезната зона*“ – няма такъв термин в НПП. И как се доказва, че ако има съседни криви с радиуси попадащи в зоната на допустим обхват или даже в зоната на обхвата, който трябва да се избягва, че това ще доведе до излизане на ППС извън пътя, за да се обоснове необходимостта от поставяне на ОСП?

Чл. 19, ал. 1, т. 2 – това което е написано „... по-малки от 1,5 пъти допустимия минимален радиус“ е по-принцип изключение то НПП, каквото не се допуска, освен с разрешението на министъра на регионаното развитие и благоустройството, който е издал НПП.

Чл. 19, ал. 1, т. 3 – отново неясни определения и термини, като „необичайно“ и „противоположни хоризонтални криви“, каквито няма в НПП.

Чл. 19, ал. 1, т. 4. – В този случай, може да има много причини, които да довеждат до този вид ПТП – „Излизане от платното за движение“ например като – лошо сцепление на настилката, недостатъчен напречен наклон на кривата, лошо отводняване и образуване на аквапланинг, неправилно сигнализиране на скоростта, с която може да се премине кривата и т.н. Поставянето на ОСП в този случай, няма да подобри пътя и да го направи щадящ. ПТП ще продължат да се случват и няма да се подобри вградената безопасност на пътната инфраструктура.

Чл. 19, ал. 1, т. 5 – Не е ясно какво означава „опасност“ и „в близост“. Винаги съществува някаква възможност да настъпи рискова ситуация на пътя, това означава ли че ще слагаме навсякъде ОСП, защото съществува някакъв риск, неясно какъв и неясно къде в „близост“ – колко метра и от къде и как се мери тази

„близост“?

Автор: profi profi (12.04.2023 21:29)

Становище по проекта на наредбата

Чл. 10, ал. 1 – *„за разделяне на транспортни потоци и при препятствие в близост до платното за движение“* - Много неясно и неточно определяне на местоположението на буферите. Разделянето на транспортните потоци се извършва и в обхвата на кръстостовище посредством пътна маркировка, като се канализират потоците, например за ляво завиване. Как точно се определя, че препятствието е „близо“, за един близо е един метър за друг близо са 10 метра, това е относително и неточно понятие за да се определя с него кога се поставя буфер, който е един от най-скъпите елементи от ОСП.

чл. 16, ал. 2 – *„.....транспортни, водопреносни или комуникационни съоръжения“* – общо определени понятия без конкретни параметри, такива съоръжения има навсякъде в населените места, това означава, че навсякъде ще се монтират ОСП.

„....и места с постоянен приток на пешеходци.“ – много неточно определяне „постоянен“ – може да се каже за всяка една локация в населено място, че има постоянен приток на пешеходци.

чл. 16, ал. 2 и ал. 3 - Пътища с повече от една лента за движение, с наличие на разделителна ивица в населени места са улиците от I до IV клас. В алинея 3 за недопускане на изграждането на бордюри с височина по-голяма от 8,0 cm е в противоречие с Приложение № 13 към чл. 72, чл. 75, ал. 6, т. 1 и 3 и ал. 9 от Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии. Скоростта е по-висока от 50 km/h само за улици I и II клас, където височината на бордюрите е съответно 15 cm и 10-14 cm.

„Зоната пред и под ОСП за превозни средства се изпълнява така, че да поема натоварване от лек автомобил.“ – това означава, че тротоарната настилка трябва да се оразмерява, като конструкция на пътна настилка за платно за движение, с което се променя концепцията за разпознаваемост на средата за движение на пешеходци, които са най-уязвимите участници в движението.

чл. 16, ал. 4 – Тук определението за заобикаляща среда гласи, че пътищата са заобикаляща среда!!!! На практика няма определение за „заобикаляща среда“. Не е ясно за какво се въвежда ново понятие, което е напълно излишно, след като в чл. 55 от Наредба № РД-02-20-2 от 28 август 2018 г. за проектиране на пътища (НПП) ясно и точно са определени всички елементи включени в обхвата на пътя. Какво означава уплътнение 95 %, например при тротоарна конструкция от стоманобетон на мостово съоръжение? Второто изречение е несъстоятелно.

чл. 16, ал. 5 - В чл. 74, ал. 8 от НПП ясно е дефинирано: „При изграждане на нови пътища и при основни ремонти и реконструкции на съществуващи пътища в ЗБ се избягва проектирането на елементи извън пътното платно и/или поставянето на съоръжения и принадлежности, които могат да се причислят към опасностите съгласно алинеи от 1 до 7.“ Предложеният текст е излишен. Още повече, че в същия член са дефинирани опасностите и няма смисъл тук да се изреждат, без да се обхващат всички възможности.

чл. 16, ал. 6 - отново недомислие, пътният банкет има наклон от 6% (чл. 87, ал. 1 от НПП) и няма как да няма разлика в нивата на настилката и в зоната в която е монтиран буфера.

Чл. 16, ал. 7 - така се нарушава светлият габарит на пътя - *чл. 69. От НПП, който представлява зона за безопасно отстояние на твърди и масивни предмети.*

Чл. 17 - Къде в БДС 1317 е записано, че могат да се изпитват заедно такива системи?

Автор: profi profi (12.04.2023 21:26)

Становище по проекта на наредбата

Чл. 1, ал. 3, т. 3 и т. 4 – текстовете са излишни, защото ОСП се подменя при всеки от ремонтите посочени в т. 2 и обезопасяването на УКПТП също е дейност по поддържането, което е включено в т. 2.

Чл. 3, ал. 6, т. 2 – Изреждането в скобите на елементи (*откоси, портални рамки, пътни знаци, отводнителни окопи, неподвижни препятствия, стълбове и др.*), които се категоризират като опасност съгласно чл. 74 от Наредба № РД-02-20-2 от 2018 г. за проектиране на пътища е излишно и неточно. Излишно е защото те вече са конкретизирани в чл. 74, а неточно е защото са включени и отводнителните окопи, които не представляват опасност по смисъла на чл. 74.

„Ситуация, с нанесено точно местоположение на всички елементи на пътя, които се категоризират като опасност съгласно чл. 74 (откоси,...“ На чертеж ситуация не могат да се нанасят наклоните на откосите. Наклоните на откосите на изкопа или насипа могат да се визуализират само в напречен профил.

Чл. 4, ал. 1 – Избоените компоненти на ОСП не са в съответствие със БДС 1317-1_2010. В т. 4 Термини и определения на цитирания стандарт е посочена точната класификация и след като в

чл. 3 от проекта на наредбата е казано, че: *„Ограничителните системи за пътища трябва да са в съответствие с изискванията на стандарти БДС EN 1317.“*, този текст е напълно излишен.

Чл. 4, ал. 2 - Наредбата за определяне на условията и реда за използване на пътните знаци по

чл. 14, ал. 1 от ЗДвП е ясно коя е: *Наредба № 18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци* и по-правилно е да се цитира самата наредба, а не правното основание, на което е издадена. В чл. 183 на Наредба № 18 е указано как и къде се поставят С14.1 и не смятам, че ако се спазва тази разпоредба те могат да окажат влияние върху правилното функциониране на системата. Предлагам алинеята да отпадне.

Чл. 5, ал. 1 - Отново се цитира какви могат да бъдат ОСП, след като това е описано в стандарта БДС 1317-1_2010.

Чл. 5, ал. 2 – Разделянето на два вида, не е според монтажа, а според това дали са за постоянно монтирани при експлоатация на пътя или са монтирани при временна организация на движение, въведена поради СМР. В точка едно се прави още една класификация – деформируеми и недеформируеми, като не се посочва показателя, по който се класифицират.

Чл. 5, ал. 3 – Във всички точки се повтаря „БДС EN 1317“ по прегледно и изчистено като текст е стандарта да е в текста на алинеята.



Чл. 6, ал. 1 *„Предпазните огради за пътища се изграждат на ограничителната или в средната разделителна ивица по протежението на пътя“* – неправилна терминология – *ограничителната ивица на пътя* е регламентирана в чл. 5, ал. 2 и ал. 4 от Закона за пътищата – *„Обхватът на пътя е площта, върху която са разположени земното платно и ограничителните ивици от двете му страни.“* „Ограничителните ивици по ал. 2 и 3 са с широчина до 2 м всяка.“ ОСП се изграждат в банкета, а не в органичителната ивица на пътя, тя представлява ивица от 2 метра, която се измерва перпендикулярно от последният (най-външен) елемент на земното платно на пътя, който може да бъде и предпазен окоп.

Приложение №1

Т. 3.1.3 _ Как се доказва необходимостта да се поставя терминал, вместо зануляване при точкови препятствия? Това е текст, който е напълно лобистки – да се поставят възможно по-скъпи ОСП. Не е спазен принципа първо да се провери може ли да се премахне, премести или модифицира препятствието. Тук категорично се заявява какво точно трябва да се постави – терминал.

Т. 3.1.4 – В кой случай се поставят за начало и край на ОСП, вдясно по посока на движението се поставят единични терминали. Текстът е напълно безсмислен.

Чл. 10, ал. 1 – *„за разделяне на транспортни потоци и при препятствие в близост до платното за движение“* - Много неясно и неточно определяне на местоположението на буферите. Разделянето на транспортните потоци се извършва и в обхвата на кръстостовище посредством пътна маркировка, като се канализират потоците, например за ляво завиване. Как точно се определя, че препятствието е „близо“, за един близо е един метър за друг близо са 10 метра, това е относително и неточно понятие за да се определя с него кога се поставя буфер, който е един от най-

скъпите елементи от ОСП.

История

Начало на обществената консултация - 13.03.2023

Приключване на консултацията - 12.04.2023

Справка за получените предложения - 31.07.2023

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