

**КОМЕНТАРИ КЪМ ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ ПРОЕКТ НА
ПОСТАНОВЛЕНИЕ НА МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ ЗА ПРИЕМАНЕ НА НАРЕДБА
ЗА ПРОЦЕДУРИТЕ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЪТНАТА
ИНФРАСТРУКТУРА**

Коментар	Автор	Дата
----------	-------	------

Становище ББАПБЧаст 6 Становище относно ПРОЕКТ НА НАРЕДБА ЗА ПРОЦЕДУРИТЕ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА.Чл. 36. Въз основа на резултатите от процедурите по чл. 2, ал. 1, т. 1 и 4, администрациите, управляващи пътя, изготвят планове за изпълнение на преки коригиращи действия, чиято ефективност подлежи на оценка не по-късно от две години, считано от датата на изпълнението им. Чл. 37. (1) Въз основа на констатациите от цялостната оценка на безопасността на пътната мрежа по чл. 3, ал. 1 и от инспекциите по чл. 27, ал. 1, както и при необходимост, администрациите, управляващи пътя, предприемат преки коригиращи действия, осигуряващи безопасност на движението по пътищата.Коментар: Получава се неяснота. Съгласуването на текстовете на чл.36 и чл. 37 с тези на чл. 5 и чл. 6 ал. 1 би било в полза на еднозначното тълкуване на отговорността по административните дейности и процедури.Чл.37, ал.5 – Има ли данни за интензивността на движение по местните /общински/ пътища?Чл.37, ал.6 – Не е ли прекалено дълъг срок за преки коригиращи действия?Чл.44 - Застрахователният договор за застраховката по чл. 36ж, ал. 1 от Закона за пътищата се сключва най-малко при лимитите за отговорност по чл. 45 и за срок, не по-малък от една година, като следва да се сключва и/или подновява ежегодно, по съгласие с лицензиран застраховател, с право да извършва дейност на територията на Република България.Коментар: При условие че се възлагат малко на брой одити за пътна безопасност и голямата част от одиторите по пътна безопасност нямат възможност да извършват тази дейност /не по тяхно желание/ застраховане за една година не е логично. Застраховането трябва да бъде за обект. Така, както е възможно при строителството. Застраховката „Професионална отговорност“ на проектантите, които са и одитори по пътна безопасност ще бъдат ли валидни или е необходимо да се сключва нова застраховка	„Българска Браншова Асоциация Пътна Безопасно	16.04.2022
--	--	-------------------

Становище ББАПБЧаст 5 Становище относно ПРОЕКТ НА НАРЕДБА ЗА ПРОЦЕДУРИТЕ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА.Чл.31 (3) Инспекциите за републикански пътища в границите на урбанизирани територии и селищни образувания се извършват съвместно от съответната община и администрацията, управляваща пътя, вкл. Приложение № 7 към чл. 31, ал. 4.Предложение: Да се добави към Раздел VII Периодична инспекция за пътна безопасност нов член, подобен на чл. 29, а именно, че инспекцията се извършва от екип, като най-малко един от членовете на екипа трябва да е одитор по пътна безопасност или поне транспортен инженер.Мотиви: В общинските администрации в преобладаващата част на страната липсват компетентни специалисти по транспортна инфраструктура, а именно транспортни инженери. Дългосрочната политика по посока на пътната безопасност трябва да се осъществява постоянно, планирано и контролирано. Транспортен инженер трябва да има към всяка община, независимо дали е назначен на постоянен договор или извършва работа, възложена по друг начин.. Такъв експерт трябва задължително да изпълнява или ръководи дейностите по пътна безопасност. Неправилно е да се обучават неспециалисти да разпознават проектни характеристики на пътя, пътни принадлежности, светлоотразителност на пътни знаци, видимост на пътната маркировка, наличие на съгласуваност между пътна маркировка, пътни знаци, светлинни сигнали и други средства за сигнализиране, ограничителни системи за пътища, наличие на необезопасен насип с височина, повече от 3 метра, и откоси, по-стръмни от нормативните, видимост и пр., лица, които дори не са запознати със специфичната терминология..Чл. 33. (1) Въз основа на резултатите от цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа и с оглед на определяне на нуждите от последващи коригиращи действия, всички участъци от	„Българска Браншова Асоциация Пътна Безопасно	16.04.2022
--	--	-------------------

Становище ББАПБЧаст 4 Становище относно ПРОЕКТ НА НАРЕДБА ЗА ПРОЦЕДУРИТЕ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРАII. Конкретни бележкиЧл. 12 (2) Участници в одитния процес са:1. администрацията, управляваща пътя; 2. проектантът; 3. одиторът или одиторите по пътна безопасност. Коментар: Предвид независимия характер на одитната проверка, така заложените участници по чл. 12 е подходяща, но може да възникне противоречие със съществуващи възложени поръчки. В практиката до сега е имало случаи на одити, които са вменени на Консултанта, дори под някаква форма на Изпълнителя. Освен това, да се вземе предвид също, кой би взел под внимание и отстранил евентуално констатирани проблеми при одит на етапи по т. 3. „непосредствено след подписване на констативния акт по чл. 176, ал. 1 от ЗУТ, както и по т. 4 при начална експлоатация на пътя. Чл. 16, ал. 1Предложение: Да се обмисли въпросът за юридическото лице, тъй като то ще определя одитора и ще има възможност да му въздейства.Чл. 17. Одитор по пътна безопасност не може да участва в друго качество при планирането, проектирането, строителството или дейности по поддържане по време на експлоатацията на съответния инфраструктурен проект.Коментар: Когато одитът е възложен на физическо лице, а не на юридическо, но физическото лице има трудова правоотношения с юридическо лице, то възможно ли е да възникне конфликт на интереси при евентуално участие на юридическото лице в останали етапи на инвестиционния проект?Чл. 20. Одиторът носи отговорност за предписаните мерки в одитния доклад пред администрацията, управляваща пътя.Коментар: Предлагаме да се допълни с хипотези, при които, например, одитът е изпълнен от екип от одитори, както и да се конкретизира какво представлява отговорността,Чл. 25Предложение: Текстът да се поясни в случай че одитът ще се извършва от един	„Българска Браншова Асоциация Пътна Безопасно	16.04.2022
---	--	-------------------

Становище ББАПБЧаст 3 Становище относно ПРОЕКТ НА НАРЕДБА ЗА ПРОЦЕДУРИТЕ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРАII. Конкретни бележкиЧл. 5. (2) Оценката води до извършване на целенасочени инспекции или до предприемане на преки коригиращи действия, осигуряващи безопасността на движението, които се изпълняват от администрацията, управляваща пътя. (3) В случаите, когато оценката не води до решение на идентифицираните проблеми, се извършва целенасочена инспекция. (4) В едномесечен срок от изготвяне на оценката за всеки път поотделно, същата се изпраща на администрациите, управляващи пътя, за предприемане на последващи действия – целенасочена инспекция за пътна безопасност или преки коригиращи действия.Коментар: Текстовете по алинеи 2,3 и 4 следва да се прецизират.Ал. 3 Оценката не може да доведе до решение на идентифицираните проблеми. Необходим е анализ с критерии за приоритизация. Кой бюджет ще се използва? Освен това в ал. 2 е записано, че се предвиждат целенасочени инспекции, в ал. 4 също. Ал. 3 би могла да отпадне или да се преформулира. Освен това съществуващите текстове в проекта на Наредбата по чл. 5 водят до неяснота при тълкуването им в контекста на чл. 6.Чл. 6 (2) В срок от три месеца след получаване на оценката, администрациите, управляващи пътя уведомяват Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ за планираните и предприети последващи действия.Коментар: Защо е необходимо администрациите, управляващи пътя, да уведомяват Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ за планирани и предприети действия, след като ДАБДП е дала мотивирано предложение за конкретни действия. Може би да се дефинира срок за изпълнението им според нивото на оценка, съответно степента на "спешност" (приоритет), както и за изпълнени действия с цел актуализиране на цялостната оценка.В самата Директива е записано, че	„Българска Браншова Асоциация Пътна Безопасно	16.04.2022
---	--	-------------------

Становище ББАПБЧаст 2 Становище относно ПРОЕКТ НА НАРЕДБА ЗА ПРОЦЕДУРИТЕ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРАII. Конкретни бележкиII. Конкретни бележкиЧл. 2 (10) Определянето на риска за безопасността на движението се извършва въз основа на обоснован анализ на интензивността на движението и статистическите данни за пътнотранспортните произшествия, изготвен от Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.Коментар: Ал. 10 стои извън контекста на останалите алинеи на чл. 2. Освен това, не се споменават характеристиките на пътя. Би следвало да се добави „анализ/обследване на проектните и експлоатационни характеристики на пътя“.Чл.3 (1), т. 2 анализ на участъците от пътната мрежа, които са в експлоатация повече от три години и по които е настъпил определен брой пътнотранспортни произшествия, съотнесено към пътния поток, въз основа на събраните данни по т. 1.Коментар: Последното пояснение с препратка към т. 1 създава объркване. Т. 1 от ал. 2 залага „визуален оглед на проектните характеристики на пътя“. Не би следвало анализът на броя ПТП, съотнесен към интензивността на движението (пътния поток) да бъде въз основа на събраните данни от оглед на данни за проектните характеристики. Би могло да бъде „съвместно с анализа/ включително анализа на събраните данни по т.1“ или да отпадне, както е по Директива: “анализ на участъците от пътната мрежа, които са в експлоатация повече от три години и по които са ставали голям брой тежки произшествия, съотнесено към пътното движение“. Би било добре да бъдат заложили и конкретни параметри за определен брой ПТП.Чл.3 (2): Оценката на риска от произшествия е процес, който обхваща анализ и определяне на опасностите, възникващи вследствие характеристиките на пътя и степента на въздействие за настъпване на пътнотранспортни произшествия, и	“Българска Браншова Асоциация Пътна Безопасно	16.04.2022
---	--	-------------------

Становище ББАПБСтановище относно ПРОЕКТ НА НАРЕДБА ЗА ПРОЦЕДУРИТЕ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА В проекта на Наредбата за процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура са обхванати основните проблеми по управлението на безопасността на пътната инфраструктура, произтичащи от Европейските директиви. С цел повишаване нивото на нейното въздействие върху безопасността на пътната инфраструктура Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“ отправя следните бележки: I.Общи бележки. В Наредбата на много места липсва конкретизация на лицата за взаимодействие. Предлагаме да се установят правилата за водене на кореспонденция, като се конкретизират лицата за взаимодействие, представляващи ДАБДП, АПИ и МРРБ. В противен случай ще бъде налице административна неуредица. В Наредбата няма яснота как ще бъдат финансирани дейностите. В Наредбата са разписани различни срокове на възлагане и изпълнение на дейности. Добре би било всичко да бъде съобразено със сега действащата система за планиране и контрол в АПИ и МРРБ или да са предложат съответни корекции. Методиките, заложи в Наредбата, би следвало да съставляват приложения - неразделна част от нея. Без тяхното прилагане към проекта наредбата се явява непълна и не трябва да се придвижва за утвърждаване. В раздел 44 следва да се определи какви рискове покрива посочената задължителна застраховка и кой ще прави оценката за покриване на щетите. В проекта на Наредбата не е описан реда за вписване на одиторите по пътна безопасност, които са придобили сертификат преди създаването на ДАБДП, имайки предвид че в Закона за пътищата параграф 24, ал.2 от преходните и заключителни разпоредби е записано следното: (2) Одиторите по пътна безопасност, на които към датата на влизане в сила на този закон са издадени	„Българска Браншова Асоциация Пътна Безопасно	16.04.2022
--	--	-------------------

Нормативно безобразие! Категории "отлично" и "много добро" за нашите пътища директно могат да се пропуснат. Предложението очевидно е направено самоцелно, от лица които нямат никакво отношение към администрацията, изграждането на пътища а най-вероятно без правоспособност за управление на МВР. В противен случай щяха да са наясно, че всички пътища в България без изключение не съответстват на ТЕХНИЧЕСКИТЕ НОРМАТИВИ, а някои участъци не са въведени в експлоатация по една или няколко от следните причини:- неотчуждени терени;- недовършени процедури по въвеждане в експлоатация;- недовършени пътни съоръжения. Една инвентаризация на пътната сигнализация преди няколко години показва, че поне 1/3 от пътните знаци са поставени неправилно. Въпрос: каква би била ползата от тази категоризация??? Шофирането и транспорта са реални дейности а не компютърна игра. При днешната ситуация пътищата у нас се ползват за "осигуряване на проходимост". В заключение отбелязвам, че както няма инсталации, които да са "отлични" или "лоши" така не може да има съоръжения със звездички като леглова база. Пътищата следва да се експлоатират само ако отговарят на техническите нормативи за изграждане или да бъдат затваряни до по-добри времена. Борис Кумпиков, Управител на Сдружение "Граждани за пътен контрол"	Борис Кумпиков	18.03.2022
--	-----------------------	-------------------