

**КОМЕНТАРИ КЪМ ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ ПРОЕКТ НА НАРЕДБА ЗА
ОРГАНИЗИРАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА, ОТВОРЕНИ ЗА
ОБЩЕСТВЕНО ПОЛЗВАНЕ**

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

Становище от Сдружение "Велоеволюция", част 7Същевременно действащата съдебна практика* показва, че на всички пътища, които не са изрично обозначени като затворени за обществено ползване и собственикът с разпоредба не е определил друго, действат разпоредбите на ЗДвП и контролните органи имат съответните правомощия. Следователно движението по „черните пътища“ също може да бъде организирано като се създадат съответните инструменти.* РЕШЕНИЕ № 62 гр. София, 15 май 2019 г на ВКС – самолетна писта, общинска собственост, има забранителни знаци, че пътят не е отворен за обществено ползване. Въпреки това ВКС приема, че на територията важи ЗДвП, „единствено контролните органи нямат съответната юрисдикция над подобни пътища (които не са отворени за обществено ползване)“. Изключения от ЗДвП може да има само, когато с „други правни разпоредби или от собственика или администрацията, управляваща пътя е определено друго.“РЕШЕНИЕ №18.01.2019 година, СТАРОЗАГОРСКИ РАЙОНЕН СЪД „Следователно, по смисъла на закона в този обхват попадат и всички т.нар. черни пътища, чакълирани и други, или това е всяка земна площ или съоръжение, което може да се приеме, че е предназначено, че може да се използва от пътни превозни средства и пешеходци,“ „Многобройна е съдебната практика, а и е категорична в тази насока, че при управление на МПС, независимо дали на асфалтирана, чакълирана или друга земна повърхност, водачът носи своята наказателна отговорност“РЕШЕНИЕ № 266 град Шумен, 30.11.2018г. на АДМИНИСТРАТИВЕН СЪД – ГРАД ШУМЕН;За път, отворен за обществено ползване, е приет вътрешния двор на предприятие, въпреки заповедите на директора, че това са пътища, затворени за обществено ползване – но не са обозначени като такива. Съдът прави извод и че компетенциите на служителите на МВР се простират и в тези пътища, когато не са изрично обозначени «Тези актове, притежаващи характеристиките на частни документи, не са достатъчно основание да се приеме, че лицето, стопанисващо пътя е обозначило по надлежен начин пътя като неотворен за обществено ползване, изключвайки компетентността на органите за контрол по ЗДвП“Моля, имайте	Радостина Петрова	06.06.2022
---	--------------------------	-------------------

Становище от Сдружение "Велоеволюция", част 68. Наредбата за организиране на движението може да разглежда пешеходните, велосипедни и др. маршрути като форма на организиране на движението, което да реши нормативни и административни въпроси с пешеходната и велосипедна маркировка, също и да организира движението на МПС по „черни пътища“ .Маркирането на маршрути за пешеходно и велосипедно движение е форма на организиране на движението. Макар и незадължителна, тя указва на участниците в движението коя територия е „предназначена или обикновено използвана“ от пешеходци/велосипедисти. Съответно маркираната като маршрут територия става път по смисъла на ЗДвП и поражда задължения по ЗДвП. Текущо има неясноти относно правилата за маркиране на пешеходна маркировка, а нормативна основа за маркиране на велосипедни маршрути изцяло липсва. Създаването на велосипедни маршрути повдига въпроси като „под каква юридическа форма съществува велосипедния маршрут“, „кой съхранява информацията за пешеходните/велосипедните маршрути“, кой има право да маркира, как се поддържат и др. Отговорът на тези въпроси е особено важен, за да могат да се ползват разнообразни източници на финансиране за изпълнение на пешеходни/велосипедни маршрути. Към момента тези въпроси стоят пред междуведомствена работна група към Министерство на туризма за създаване на национален велосипеден план на РБългария.	Радостина Петрова	06.06.2022
---	--------------------------	-------------------

Становище от Сдружение "Велоеволюция", част 57. В Проекта на наредбата класът на улицата не е включен като фактор при проектиране на ПОБДНМ. Когато проектният по ОУП клас а улицата не може да бъде постигнат, обикновено се използва действащия клас на улицата. Схеми с действителния клас на уличната мрежа се поддържат от общините, но реално не са описани в нормативната уредба, а гражданите нямат достъп до тях. Необходимо е да има работна схема с действащия клас на уличната мрежа – самостоятелно или в ГПОД. Когато е необходима промяната на класа на улица, но все още не може да бъде постигнат класа от ОУП и няма ГПОД, то не е добре това да става единствено с проекта за ОБД. Трябва да има решение на ОС или друг административен акт. В противен случай хомогеността на уличната мрежа и пропускателната способност за различните видове участници в движението (пешеходци, обществен транспорт, велосипедисти, автомобили) може да бъде нарушена при проектиране на различни улични участъци.Предложение: Създаване на нов чл., който да опише задължителното поддържане на схема/списък с действащия клас на улиците и правила за неговото изменение. Подробен текст – в т.8 на приложеното становище.В чл.63 да бъде създадена нова точка след т.1 „действащия/проектния клас на улицата“В чл.63, т.6 текстът „изисквания по отношение изработването на новия ПОБД „ да бъде заменен със „задание за проектиране на ПОБДНМ“. Вероятно ще е необходим и допълнителен член относно изготвянето на заданието и кой го одобрява.p { margin-bottom: 0.21cm; direction: ltr; line-height: 115%; text-align: justify; orphans: 2; widows: 2; background: transparent }p.western { font-family: "Calibri", sans-serif; font-size: 11pt; so-language: bg-BG }p.cjk { font-family: "Times New Roman"; font-size: 11pt }p.cit { font-family: "Calibri"; font-size: 11pt; so-language: ar-SA }a:link { color: #0000ff; text-decoration: underline }	Радостина Петрова	06.06.2022
---	--------------------------	-------------------

Становище от Сдружение "Велоеволюция", част 4 Също така трябва да стане ясно, че инвестиционните проекти за транспортни обекти трябва да бъдат придружавани от отделен ПОБДНМ, каквото е и посланието в чл.1, ал.4 на Наредба 4/2001 за обхвата и съдържанието на инвестиционните проекти, а не да бъдат разработвани части „ОБД“ или част „Пътни работи“/чертеж „Организация и безопасност на движението“. Предложение: да бъде премахната частта „Организация и безопасност на движението“ и чертеж „Организация и безопасност на движението“ от част „Пътни работи“ към инвестиционен проект (необходима промяна в Наредба № 4 от 21 май 2001 г. за обхвата и съдържанието на инвестиционните проекти). Ако все пак тези промени в Наредба 4 не се извършат и проектните части за ОБД се запазят, тогава за тях в Наредбата за организиране на движението трябва да бъдат разписани процедури по съгласуване, въвеждане и контрол на ОД.6. В проекта на наредбата не е изяснена ситуацията около нелегалното въвеждане на постоянната организация при нови обекти, за които все още не е издадено разрешение за ползване. В настоящата практика съществува следния противоречив казус – при изпълнение на транспортен обект, за който има издадено разрешение за строеж, след изпълнение на постоянната организация на движение пътят се отваря за ППС, макар за обекта да няма издадено разрешение за ползване. Това е пряко нарушение на чл.178 на ЗУТ, тъй като пускането на постоянната организация на движението на практика е ползване на обекта. Предложение: Вариант 1: Организацията на движението към инвестиционен обект да става само с ПОБДН/ ПОБДИНМ, процедиран по Наредбата за организиране на движението и да бъде премахната частта „Организация и безопасност на движението“ към инвестиционен проект или чертеж „Организация и безопасност на движението“ от част „Пътни работи“/ (необходима промяна в Наредба № 4 от 21 май 2001 г. за обхвата и съдържанието на инвестиционните проекти) , т.е. ОБД да бъде процедирана единствено по ЗДвП, а не по ЗУТ. Вариант 2: Създаване на нов член с текст „Пускането на движението при строежи, за които е издадено разрешение за строеж, но все още не са въведени	Радостина Петрова	06.06.2022
---	--------------------------	-------------------

Становище от Сдружение "Велоеволюция", част 34. Проектът на наредбата затвърждава разделението на транспортните проекти на „проекти на Зам.кмета по транспорт“ и проекти на „Главния архитект“. Ставаме свидетели на нееднородност на транспортните политики, провеждани двете звена, което е в ущърб на пътната безопасност и създаването на разпознаваеми пътни ситуации. Използваните инструменти за транспортни мерки от зам.кметовете по транспорт се свеждат често само до средствата за организация на движението. Същевременно виждаме процедирани ПУП, с които се заделя мястото за нова транспортна инфраструктура, но без да е ясно колко ленти има една улица, дали мястото на кръстовищата е достатъчно и с неясно прехвърляне на отговорност напр. велосипедното трасе да му бъде намерено място впоследствие чрез проекта за организация на движението (има конкретен такъв казус). Изключително важен за качеството на градската среда е подходът „complete streets“ – всички елементи на улицата да се предвиждат с проекта за нея. Затова предлагаме всички транспортните схеми, планове и проекти, касаещи организацията на движението, да бъдат обект на съгласуване и одобряване по наредбата за организиране на движението и да минават през една и съща комисия – в т.ч. план-схеми за КТС към ПУП, комуникационно-транспортна схема на части от населено място, ПКТП, част „ОБД“ към инвестиционни проекти с масов достъп на хора и както е включено сега в проекта на наредбата ПОБДНМ, придружаващ инвестиционен проект по чл.10, ал.1. Считаме, че това не влиза в конфликт със ЗУТ и Наредба 8/2001 за обема и съдържанието на устройствените планове, тъй като план-схемите за КТС към ПУП само го придружават, но не подлежат на съгласуване или одобрение по ЗУТ. Съществува и юридически казус с валидността на два вида планове, касаещи организацията на движението в един и същи обхват – веднъж с ПУП по ЗУТ и втори път с ПОБДНМ по ЗДвП. Наличието на единия, не отменя действието на другия.Предложение: в чл.6, ал.1 да се допълни списъка с планове за организация на движението с план-схеми за КТС към ПУП, комуникационно-транспортна схема на части от населено място, ПКТП и да се приемат правила за тяхното съгласуване и одобряване по реда на наредбата за

Радостина
Петрова

06.06.2022

Становище от Сдружение "Велоеволюция", част 22. В проекта на Наредбата за организиране на движението липсват правила за изпълнение, приемане и контрол на постоянната организация на движението! Проектът на наредбата касае само проектирането на ОД и липсват изисквания за изпълнената маркировка – липсват препратки към Наредба № 2 от 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка, Наредба № 18 от 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци, Наредба № 17 от 2001 г. за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали. Изключително важно е да бъдат приети изисквания относно необходимите процедури по приемане на постоянната организация на движението и пускането на движението. Поглеждайки към Наредба № 3 от 16 август 2010 г. за временната организация и безопасността на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътищата и улиците виждаме много ясно разписани текстове, правила, действащи лица и отговорности. Така нормативната рамка за временната организация на движението се явява много по-добре уредена от тази за постоянната. Липсата на разписани правила за приемане на ПОД е предпоставка за занижен контрол, случайни или умишлени пропуски в сигурността на пътя. Предложение: Създаване на нова глава за изпълнение, приемане на изпълнението на мерки за организиране на движението и пускане на движението (виж т.1. от приложеното Становище)3. Не е ясно с какъв вид административен акт завършва одобряването на ПОБДНМ, а неправилно процедираните ПОБДНМ могат да доведат до отпадане на отговорност на участниците в движението! В настоящата практика на няколко града проектите за организация на движението се разглеждат на постоянна комисия по ОБД, които се съгласуват с общ протокол, а протоколът се „утвърждава“ от зам.кмета по транспорт. Утвърждаването на протокол обаче не може да се счита за административен акт на Кмета, което поставя под въпрос доколко ПОБД са коректно процедирани. Неправилно процедираните ПОБД могат да доведат до юридически казуси по отпадане на глоби или отговорности на участници в движението или до санкциониране на общинската администрация. Предложение: В чл.11 думите „се одобрява от кмета на съответната	Радостина Петрова	06.06.2022
--	--------------------------	-------------------

Становище от Сдружение "Велоеволюция", част 1С настоящото становище обръща внимание на някои основни слабости в гореописания проект на Наредбата за организиране на движението, които все още създават предпоставки за неясни процедури и пропуски в пътната безопасност. Като част от междуведомствената работна група, създадена със Заповед РД-02-14-512 / 3.06.2019 г. на Министъра на РРБ, сдружение „Велоеволюция“ подаде становище 28.06.2021 г., което отново ще приложим към настоящето становище и изпращаме и по ел.поща.Основните акценти в препоръките в настоящето становище са свързани с:Гореописания проект на Наредба за организиране на движението по пътищата не гарантира спазването на минимални технически параметри в самостоятелните проекти за организация на движението.Липсва недвусмислена обвързаност между Наредбата за организиране на движението по пътищата (подзаконов нормативен акт на ЗДвП) с техническите параметри на наредбите за планиране и проектиране – на улиците в Наредбите РД 02-20-2/2017 за планиране и проектиране на КТС в урбанизираните територии (подзаконов нормативен акт на ЗУТ) и на пътищата в Наредба РД 02-20-2/2018 за проектиране на пътища (подзаконов нормативен акт на Закон за пътищата). Двете наредби за планиране и проектиране касаят планирането и инвестиционното проектиране, а същевременно проектите за организация на движението не се считат за инвестиционни проекти – изисквания за тях има единствено в наредбата за организиране на движението. Докато за нови проекти, за които се изисква разрешение за строеж, двете наредби за планиране и проектиране са задължителни, то при самостоятелните проекти за организация на движението (по чл.10, т.2 от проекта на наредбата за организиране на движението) не е гарантирано спазването на минимални технически параметри, а е оставен избор на проектанта/съгласувателните органи кои параметри да следват. Няма задължение и за спазване на процедурата по §8 от ПРЗ за отклонения от наредба РД 02-20-2/2017 за ППКТСУТ – чрез доказване на технически параметри за пътна безопасност и с мотивирано решение на ОС. Такава е и досегашната практика, заради която можем да открием изпълнена нова организация на движението, без тя да отговаря на	Радостина Петрова	06.06.2022
---	--------------------------	-------------------

Мотиви за направеното предложение в горния коментар 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.	Любомир Секулов	04.06.2022
---	------------------------	-------------------

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 съществуващото5. „Интермодалност“ е координиране и обвързано развитие на четирите вида транспорт - автомобилен, железопътен, въздушен и воден;Да се промени на5. „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 оптимална пропускателна способност на пътищата, улиците или отделни участъци от тях чрез прилагане на методите за организиране на движението;да се промени на6 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.2828 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 въпросКъм Чл. 36. (1) се добавя още една точка7 безопасната пропускливост на пътя. Към Чл. 59. (2) се добавя т.6При надвишаване безопасната пропускливост на пътя	Любомир Секулов	04.06.2022
---	------------------------	-------------------

Предложения за промени в текстовете 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 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 подзаконовни 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.	Драгомир Гелев	03.06.2022
---	-----------------------	-------------------

Предложения за промени в 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 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 подзаконовни 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.	Драгомир Гелев	03.06.2022
--	-----------------------	-------------------

Паркиране в еднопосочна улицаОбщините 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 въведане на нови пояснителни табели, най-вече в сините и зелени зони.	Елисавета Новакова	25.05.2022
---	-------------------------------	-------------------

Коментар 2Относно 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 осъществят 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	Kalin Gavrakov	11.05.2022
---	---------------------------	-------------------

Коментар 1Уважаеми 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

Kalin
Gavrakov

11.05.2022