

МИНИСТЕРСТВО НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ
НАУЧНОИЗСЛЕДОВАТЕЛСКИ ИНСТИТУТ
ПО КРИМИНАЛИСТИКА И КРИМИНОЛОГИЯ
ЦЕНТЪР ЗА ПОЛИЦЕЙСКИ ИЗСЛЕДВАНИЯ

МАРИЯ АНГЕЛОВА

**ОРГАНИЗИРАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО,
СПЕЦИАЛНО ПОЛЗВАНЕ НА ПЪТИЩАТА
И ДЕЙНОСТ НА ПЪТНАТА ПОЛИЦИЯ**



СОФИЯ
2009

В монографията са представени някои основни положения от две важни направления – планиране на териториите, обвързано с организирането на движението, и “специално ползване на пъщата”. Отделен аспект от този сложен, многостранен процес е ролята на заинтересованите органи и организации в отделните етапи, каквато е пътната полиция.

Идентифицираните проблеми се основават на настоящата нормативна уредба и наложилите се практически действия. Те са установени след анализ на документите, регламентиращи посочените дейности, и на мнения по изследваната проблематика на представители на полицейската институция и на администрациите, управляващи пътищата. Дейността на полицията се разглежда като допълваща основната – тази на администрациите, управляващи пътищата или на техните стопани. Направените препоръки са адресирани към две министерства – МВР и МРРБ, и са диференцирани в две групи.

Разработката е предназначена основно за служители от пътната полиция, отговарящи за организация на движението. Тя представлява интерес и за представители на администрациите, управляващи пътищата и за всички специалисти, имащи отношение към безопасността на пътното движение.

Авторът изказва своята благодарност на отделите “Пътна полиция” към ГД “Охранителна полиция” и СДВР, както и на интервюираните полицейски служители и представителите на администрациите, управляващи пътищата за оказаната помощ при изясняване на съществуващата практика и проблеми.

Авторът специално благодари на рецензентите инж. Живко Недев, директор на ОПУ – София и инсп. инж. Георги Маринков, и-р ОД към ПП – ОД МВР – София, както и на всички участници в обсъждането на разработката за компетентните бележки и препоръки.

СЪДЪРЖАНИЕ

ВЪВЕДЕНИЕ	12
ГЛАВА ПЪРВА	15
ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА И УЛИЦИТЕ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ	15
§1. Етапи при планиране на териториите и място на организирането на движението в тях	17
1. Устройствени схеми.....	19
2. Общи устройствени планове.....	23
3. План-схеми на комуникационно-транспортните системи към общите устройствени планове.....	27
4. Подробни устройствени планове.....	30
§2. Организиране на движението по пътищата	37
1. Възлагане проектирането на организирането на движението.....	38
2. Планове и проекти за организиране на движението по пътищата.....	39
3. Подробни планове и проекти за организация на движението.....	45
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ И ИЗВОДИ	61
ГЛАВА ВТОРА	67
СПЕЦИАЛНО ПОЛЗВАНЕ НА ПЪТИЩАТА	67
§1. Разрешения за “специално ползване на пътищата”	70
1. Органи и лица, упълномощени да издават разрешения за “специално ползване на пътищата”.....	71
2. Отказ за издаване на разрешения за “специално ползване на пътищата”.....	73
3. Специфични нужди при издаване на	

разрешения за “специално ползване на пътищата”	74
4. Промяна на заинтересованото лице, срокове за издаване и валидност на разрешенията.....	76
5. Отнемане на издадени разрешения за “специално ползване на пътищата” и контрол....	77
§2. Изграждане и експлоатация на “търговски крайпътни обекти и на пътни връзки към тях в обхвата на пътя и в обслужващите зони”.....	82
1. Документи за получаване на разрешение за “специално ползване на пътищата” чрез изграждане на обектите.....	82
2. Изисквания за издаване на разрешения за „специално ползване на пътищата” чрез “изграждане на търговски крайпътни обекти и на пътни връзки към тях”.....	84
3. Издаване на разрешения за “специално ползване на пътищата” чрез “експлоатация на търговски крайпътни обекти и на пътни връзки към тях”...86	
§3. Изграждане и експлоатация на рекламни съоръжения в обхвата на пътя и в обслужващите зони.....	87
1. Документи за получаване на разрешение за “специално ползване на пътищата” чрез “изграждане на рекламни съоръжения”.....	87
2. Изисквания за издаване на разрешения за “специално ползване на пътищата” чрез изграждане на съоръженията.....	89
3. Отказ за издаване на разрешения за “специално ползване на пътищата” чрез “изграждане на рекламни съоръжения”.....	92
4. Издаване на разрешения за “специално ползване на пътищата” чрез “експлоатация на рекламни съоръжения”.....	93
5. Санкции при “специално ползване на	

пътищата” чрез изграждане и експлоатация на съоръженията.....	94
§4. Изграждане и експлоатация на нови и ремонт на съществуващи подземни и надземни линейни или отделно стоящи съоръжения в обхвата на пътя.....	95
1. Документи за получаване на разрешение за “специално ползване на пътищата” чрез изграждане на съоръженията.....	95
2. Специфични възможности при получаване на разрешения за “специално ползване на пътищата” чрез изграждане на “линейни или отделно стоящи съоръжения в обхвата на пътя”.....	97
3. Изисквания за издаване на разрешения за “специално ползване на пътищата” чрез изграждане на съоръженията”.....	99
4. Издаване на разрешения за “специално ползване на пътищата” чрез експлоатация на “линейни и отделно стоящи съоръжения в обхвата на пътя”.....	100
§5. Временно ползване на части от пътното платно и на земи в обхвата на пътя.....	100
1. Разрешение за този вид “специално ползване на пътищата”	100
2. Необходимост от “специално ползване на пътищата” чрез “временно ползване на части от пътното платно и на земи в обхвата на пътя”.....	101
3. Документи за получаване на разрешения за “временно ползване на части от пътното платно и на земи в обхвата на пътя”.....	102

§6. Движение на извънгабаритни и тежки пътни превозни средства по пътното платно или банкетите.....	104
1. Разрешение за “специално ползване на пътищата” чрез движение на извънгабаритни и тежки пътни превозни средства.....	105
2. Съпровождане на тежки и извънгабаритни пътни превозни средства.....	110
3. Контрол над извънгабаритните пътни превозни средства при тяхното движение и налагане на санкции.....	113
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ И ИЗВОДИ.....	116
ПРЕПОРЪКИ.....	122
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	130
ЕКСПОЗЕ.....	140
ЛИТЕРАТУРА.....	145

CONTENTS

INTRODUCTION.....	12
CHAPTER I.....	15
ORGANIZATION OF ROAD TRAFFIC IN REPUBLIC OF BULGARIA.....	15
§1. Stages of territory planning and places for organization of road traffic.....	17
1. Organizational schemes.....	19
1. General organizational plans.....	23
2. Plans of the communicational and transport schemes.....	27
3. Detailed organizational plans.....	30
§2. Organization of road traffic.....	37
1. Assignment of projects for organization of road traffic.....	38
1. Plans and projects for organization of road traffic.....	39
2. Detailed plans and projects for organization of road traffic.....	45
GENERAL PRINCIPLES AND CONCLUSIONS.....	61
CHAPTER II.....	67
SPECIAL USE OF ROADS.....	67
§1. Permits for “special use of roads”.....	70
1. Organizations and persons, authorized for issuing permits for “special use of roads”.....	71
2. Rejection for issuing permits for “special use of roads”.....	73
1. Specific requirements for issuing permits for “special use of roads”.....	74
3. Change of the holder, terms for issuing and validity of the permit.....	76

4. Suspension of a permit for “special use of roads” and control.....	77
§2. Development and commercial exploitation of roadside attractions and road links to them.....	82
1. Documents for obtaining permits for “special use of roads” by “development and commercial exploitation of roadside attractions and road links to them”	82
1. Requirements for issuing permits for “special use of roads” by “development and commercial exploitation of roadside attractions and road links to them”	84
2. Issuing of permits for “special use of roads” by “commercial exploitation of roadside attractions and road links to them”	86
§3. Development and use of roadside advertising facilities.....	87
1. Documents for obtaining permits for “special use of roads” by “development and use of roadside advertising facilities”	87
2. Requirements for issuing permits for “special use of roads” by “development and use of roadside advertising facilities”	89
3. Rejection for issuing permits for “special use of roads” by “development and use of roadside advertising facilities”	92
4. Issuing permits for “special use of roads” by “exploitation of roadside advertising facilities”	93
5. Sanctions in cases of “special use of roads” by “development and use of roadside advertising facilities”	94
§4. Construction of new and repair of existing underground and ground linear or separate facilities.....	95
1. Documents for obtaining permits for “special use of roads” by “construction of new and repair of existing underground and ground linear	

or separate facilities”.....	95
2. Specific possibilities for obtaining a permit for “special use of roads” by “construction of new and repair of existing underground and ground linear or separate facilities”.....	97
3. Requirements for issuing permits for “special use of roads” by “construction of new and repair of existing underground and ground linear or separate facilities”.....	99
4. Issuing permits for “special use of roads” by “construction of new and repair of existing underground and ground linear or separate facilities”.....	100
§5. Temporary use of parts of the roadway and the lands within the road.....	100
1. Permission for this type “special use of roads”...	100
2. Necessity for “special use of roads” by “temporary use of parts of the roadway and the lands within the road”.....	101
3. Documents for obtaining permits for “special use of roads” by “temporary use of parts of the roadway and the lands within the road”.....	102
§6. Movement of oversized and heavy vehicles on the roadbed and the road shoulders.....	104
1. Permission for “special use of roads” by “movement of oversized and heavy vehicles on the roadbed and the road shoulders”.....	105
2. Escort of oversized and heavy vehicles.....	110
3. Control and sanctions of the movement of oversized and heavy vehicles.....	113
GENERAL PRINCIPLES AND CONCLUSIONS.....	116
RECOMMENDATIONS.....	122
APPLICATIONS.....	130
REFERENCES.....	140

ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

- АМ – автомагистрала;
- БД – безопасност на движението;
- ВОД – временна организация на движението;
- ГДОП – Главна дирекция “Охранителна полиция”;
- ГДПБС – Главна дирекция “Пожарна безопасност и спасяване”;
- ГПК – Граждански процесуален кодекс;
- ГПОД – Генерален план за организация на движението;
- ДПМ – държавна пътна мрежа;
- ЗАНН – Закон за административните нарушения и наказания;
- ЗДвП – Закон за движението по пътищата;
- ЗУТ – Закон за устройство на територията;
- ЗМВР – Закон за Министерството на вътрешните работи;
- МВР – Министерство на вътрешните работи;
- МОПТ – масов обществен пътнически транспорт;
- МПС – моторни превозни средства;
- МРРБ – Министерство на регионалното развитие и благоустройството;
- НАПИ – Национална агенция “Пътна инфраструктура”^{*};
- НИКК – Научноизследователски институт по криминалистика и криминология;
- НК – Наказателен кодекс;
- НСПАБ – Национална служба “Пожарна и аварийна безопасност”;
- ОД – организация на движението;

* По време на предпечатната подготовка на настоящата фотография, НАПИ беше преименована в АПИ – Агенция “Пътна инфраструктура”.

- ОДМВР – Областна дирекция на Министерство на вътрешните работи;
- ОПП – Отдел “Пътна полиция”;
- ОПУ – Областно пътно управление;
- ОУП – общ устройствен план;
- ОУПО – общ устройствен план на община;
- ПЗ – план за застрояване;
- ПОД – проект за организация на движението;
- ПП – пътна полиция;
- ПП_л – парцеларен план;
- ППС – пътни превозни средства;
- ПР – план за регулация на улици и поземлени имоти без режим на застрояване;
- ПРЗ – план за регулация и застрояване;
- ПУП – подробен устройствен план;
- ПУР – план за регулация само на улици и на поземлени имоти за обекти – публична собственост;
- РДНСК – Районна дирекция за национален строителен контрол;
- РС – рекламно съоръжение;
- РУП – работен устройствен план;
- РУС – районни устройствени схеми;
- СДВР – Столична дирекция на вътрешните работи;
- СО – Столична община;
- СРР – строителни и ремонтни работи;
- СУС – специализирани устройствени схеми;
- УКПП – участък с концентрация на пътнотранспортните произшествия;
- УС – устройствена схема;
- РИОКОЗ – Регионални инспекции за опазване и контрол на общественото здраве.

ВЪВЕДЕНИЕ

Безопасността на движението е комплексен проблем, свързан с дейността на редица държавни, обществени и други органи и организации. Част от тях имат задачата да осигурят оптимална организация на движението (ОД) по пътищата и улиците. Чрез подходящо проектирана и изпълнена ОД се цели обезпечаване на по-голяма безопасност за участниците в движението.

Организирането на движението е неразделна част от устройствените схеми и планове и от инвестиционните проекти. Тези проектни решения обхващат територии с различна площ и административно подчинение. Възприетият при устройственото проектиране принцип на йерархията осигурява възможности за решаване на транспортно-комуникационните проблеми чрез постепенната им детайлизация в посока “отгоре-надолу”.

Организацията на движението е в пряка зависимост от съществуващото положение – “геометрия”, “автомобилно натоварване” и планиране на конкретната територия, а целта е подходящо провеждане по вид, време и място на автомобилните и пешеходни потоци. Детайлизираните проекти за организация на движението в населените места се изработват в съответствие с предвижданията на Генералните планове за организация на движението (ГПОД), а тези за извън населените места – с основните проекти за строителство на нови или за реконструкция на съществуващи пътища.

Изпълнението на проектите става след тяхното обсъждане, съгласуване и одобряване от експертни съвети на различни нива. Според вида на проектите, при обсъжданията им се координират мненията на различни институции. Към тях се присъединяват и тези на компетентните органи на Министерството на вътрешните работи (МВР). Необходимостта от становищата на пътната полиция (ПП)

определя актуалността и значимостта на нейната съгласувателна дейност. Тя не може да бъде дефинирана като типично полицейска, но безспорно има съществен принос за сигурността на гражданите при движението им по пътищата и улиците на страната ни.

Организацията на движението в отделните елементи на пътно-уличната мрежа може да бъде постоянна и временна. Временната организация на движението (ВОД) се “въвежда” при извършване на строителни и ремонтни работи при строителството на нови и/или ремонт на съществуващите пътища, както и при възникване на аварии на наличната техническа инфраструктура. Реализирането на т.нар. “специално ползване на пътищата” също предполага промяна в организацията на движението. Неслучайно при издаване на разрешения за част от различните видове “специално ползване на пътищата” се отразява мнението на компетентните органи на пътната полиция. Проблемите, възникващи при този вид експлоатация на пътищата, и техният обхват са свързани с настоящата нормативна база и практика.

Идентифицирането на проблемите в двете направления – съгласуване на устройствени схеми, планове и инвестиционни проекти и на разрешенията за различните видове “специално ползване на пътищата”, е важно за оптимизиране на дейностите, свързани с тяхното реализиране, включително тези на пътната полиция. Това налага изучаване и подобряване на нормативната уредба, регламентираща отговорностите на съответните институции в общия процес. В него се включват проектирането, обсъждането, приемането и контрола на вече одобрените организации на движението и на разрешенията за “специално ползване на пътищата” и техният обхват. За постигане на посочените цели, отдел “Пътна полиция” (ОПП) при ГД “Охранителна и пътна полиция” (ГДОП) възложи на Центъра за полицейски изследвания (ЦПИ) при Научноизследователския институт по криминалистика и криминология (НИКК) към МВР научно-приложно изследване на тема **“Организиране на движението, “специално ползване на пътищата” и дейност на пътната полиция”**.

В разработката е отразен фактът, че организирането на движението във всичките му разновидности е комплексна дейност, надхвърляща компетенциите на Министерството на вът-

решните работи. Поради това е обхваната дейността на администрациите, управляващи пътищата, и/или на техните стопани и допълващата я дейност на пътната полиция.

За изясняване потребностите на практиката са изпълнени следните задачи:

- проучена е нормативната уредба, регламентираща проектирането, обсъждането и приемането на представяните проектни решения в тяхното многообразие – устройствени схеми и планове, и инвестиционни проекти;
- проучена е нормативната база, свързана с издаването на разрешения за т.нар. “специално ползване” на пътищата и улиците;
- изучени са мнения на представители на полицейската институция по изследваната проблематика, както и на администрациите, управляващи пътищата.

За събиране на необходимата информация са използвани методите на:

- проучване и анализиране на документи – методът е приложен за изучаване и анализиране на съществуващата нормативна база, на наличните разпореждания и доклади, отнасящи се до изследването;
- интервюиране – този метод е използван за изучаване мнението на полицаи от пътната полиция и служители от МРРБ.

Информацията е събрана с помощта на въпросник за програмирано интервю със служители от ПП и от останалите институции, отговорни за управлението на пътищата – НАПИ, ОПУ и общините. В проучването са включени служители от централните нива и част от областните – от София и Ямбол и от град София.

ГЛАВА ПЪРВА

ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА И УЛИЦИТЕ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Оптималната организация на движението (ОД) по пътищата и улиците е условие за осигуряване на по-голяма безопасност за участващите в движението. Избраните начини за провеждане на автомобилните и пешеходни потоци трябва да допринасят за бързината, икономичността и удобството на транспорта. За тази цел пропускателната способност на изградената пътна мрежа следва да се използва ефективно, като водачите, пешеходците и пътниците получават пълна и точна информация относно възможностите за придвижване при конкретната пътнотранспортна обстановка [12, чл. 2, ал. 1]. Чрез т.нар. “организация на движението” транспортните и пешеходните потоци се разделят и разпределят по вид, място и време, канализират се “...по предназначение и цели чрез пътеуказателна сигнализация”, регламентира се достъпът на превозни средства и пешеходци до притегателни обекти и центрове, урежда се режимът за паркиране на пътните превозни средства (ППС) [12, чл. 2, ал. 2]. Според продължителността на периода, за който се прилага, организацията на движението (ОД) по пътищата и улиците може да се раздели на постоянна и временна, а временната – на краткотрайна и дълготрайна.

Основните нормативни документи, с които се регламентира проектирането и прилагането на различните устройствени схеми, планове и проекти, касаещи организацията на движението, са Наредбата за организиране на движението по пътищата [12], Наредбата

за обема и съдържанието на устройствените схеми и планове [10], Наредбите за организация на движението по общини [11] и Наредбата за временна организация на движението при извършване на строителство и ремонт по пътищата и улиците [7]. Голяма част от техните разпоредби се базират на изисквания, въведени със Закона за пътищата [4] и Закона за устройство на територията (ЗУТ) [5]. Други се допълват и/или конкретизират чрез нормативни положения от Наредбата за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии [13], Наредбата за сигнализация на пътищата с пътна маркировка [16], Наредбата за регулиране движението по пътищата със светлинни сигнали [9] и Наредбата за сигнализация на пътищата с пътни знаци [15].

Организирането на движението участва като **съставна част в редица проектни решения**, отнасящи се до територии с различен обхват – от части от квартали на населени места до терени, включващи няколко общини и техните землища. Тези проектни решения най-често се представят в две части – предварителни и окончателни. Техните обекти се различават помежду си по елементи, характеристики, значимост, сложност и рискове при експлоатацията на изградените вече строежи. За по-ясно диференциране на изискванията към проектирането и “въвеждането” на обектите в действие, пътищата и улиците се групират в четири категории [5, чл. 137, ал. 1]:

- първа категория – автомагистрала (АМ) и пътища от I и II клас от държаната пътна мрежа (ДПМ)¹ [5, чл. 137, ал. 1, т. 1];
- втора категория – пътища от III клас от държавната пътна мрежа, първостепенната улична мрежа² от I и II клас и съоръ-

1

Според Закона за пътищата [4] **държавната пътна мрежа** включва автомагистралите и пътищата от първи, втори и трети клас [4, чл. 3, ал. 2]. Те се определят още като “републикански пътища” и осигуряват транспортни връзки от национално значение. Част от тях са и елементи от трансевропейската пътна мрежа.

² Съгласно Закона за устройство на територията [5] и Наредбата за планиране и проектиране на комуникационно-транспортни системи на урбанизираните територии [13], **първостепенната улична мрежа** включва скоростните градски

женията към тях³ [5, чл. 137, ал. 1, т. 2];

– трета категория – общински пътища и улици от първостепенната улична мрежа от III и IV клас и техните съоръжения [5, чл. 137, ал. 1, т. 3];

– четвърта категория – частни пътища и улици от второстепенната улична мрежа⁴ от V и VI клас и съоръженията към тях [5, чл. 137, ал. 1, т. 4].

За урбанизираните територии първостепенната улична мрежа се конкретизира чрез техния общ устройствен план (ОУП), а когато такъв не е изработен или не е възложен – чрез подробния устройствен план (ПУП). Класовете на улиците се определят само с подробния устройствен план [5, чл. 77, ал. 2].

§1. Етапи при планиране на териториите и място на организирането на движението в тях

Развитието на териториите се планира след комплексни проучвания, които са основа за съставянето на т.нар. **Национална комплексна устройствена схема**. Тя е базата за планиране на **районните устройствени схеми (РУС) и общите устройствени планове (ОУП)**

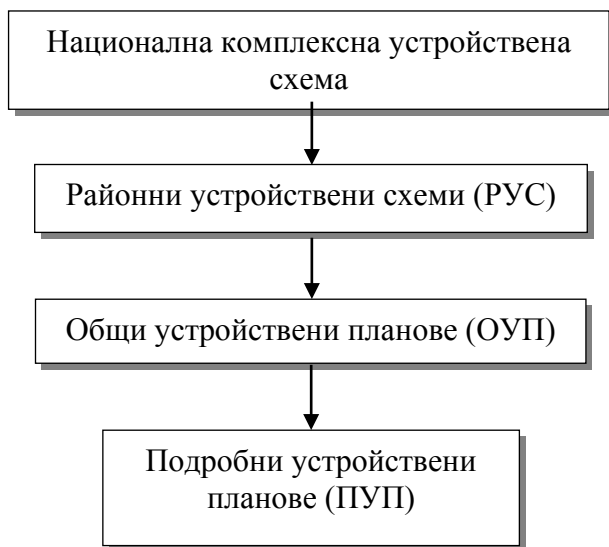
магистрала (улицы I клас), градските магистрала (улицы II клас), районните артерии (улицы III клас) и главните улици (улицы IV клас) [5, чл. 77, ал. 1, т. 1; 13, приложение 1].

³ Чрез понятието “**пътни съоръжения**” се обединяват водостоците, мостовете, виадуктите, надлезите, подлезите, подпорните и декоративните стени, отводнителните и водоотвеждащи устройства и пречиствателните съоръжения [4, §1, т. 3].

⁴ Според Закона за устройство на територията [5] Наредбата за планиране и проектиране на комуникационно-транспортни системи на урбанизираните територии [13], **второстепенната улична мрежа** се състои от събирателните улици (улицы V клас) и обслужващите улици (улицы VI клас) [5, чл. 77, ал. 1, т. 2; 13, приложение 1].

(вж. фиг. 1). **Подробните устройствени планове (ПУП)** са продължение на общите устройствени планове, като към предварителните проекти на ПУП се представят план-схеми на комуникационно-транспортните системи в населените места и проекти за организация на движението извън населените места.

За устройствените схеми и планове е установен важен йерархичен принцип – независимо от вида си, те се съобразяват с предвижданията на устройствените схеми и на плановете от по-високо ниво. Така устройствените планове представляват “...по-пълна, по-подробна и конкретна разработка” по отношение на предхождащите ги схеми или планове [10, чл. 103, ал. 4].



Фиг. 1. *Етапи от устройственото планиране на териториите*

Целите на устройствените схеми и планове са многопосочни, като чрез тях се създава “...планова основа за дългосрочно, устойчиво устройствено развитие на урбанизираните територии и на терито-

риите извън тях⁵, обвързано с Националната стратегия за регионално развитие и с областните и общинските планове за развитие” [10, чл. 3, ал. 1, т. 1; 5, чл. 7 и 10]. Една от основните им цели е предвиждане на подходящо развитие на техническата инфраструктура⁶ и връзката на националните инфраструктурни коридори с европейските. Пътната мрежа представлява част от техническата инфраструктура, а за нейното развитие чрез устройствените схеми и планове се “решава” устройството на поземлените имоти чрез определяне на конкретното им предназначение [10, чл. 3, ал. 1, т. 7 и 8].

1. Устройствени схеми

Най-общата характеристика на устройствените схеми е, че те са определящи за развитието на регионите в Република България. Чрез тях се правят анализи и прогнози, дефинират се “...цели, мерки и подходи за социално, икономическо, инженерно-техническо и териториално развитие на регионите...” [10, чл. 6, ал. 1].

Според своя териториален обхват и съдържание устройствените схеми се разделят на видове (вж. фиг.1). Обхватът им предполага създаване на схеми на две основни нива – национално и районно. Схемата на национално ниво е **Националната комплексна устройствена схема**, а **районните устройствени схеми (РУС)** представляват следващото, по-ниско ниво [10, чл. 6, ал. 2]. Районните устройствени схеми могат да бъдат предназначени както за една или за повече области, така и за група от съседни общини [5, чл. 99, ал. 2]. Според своето съдържание устройствените схеми се разделят на два вида –

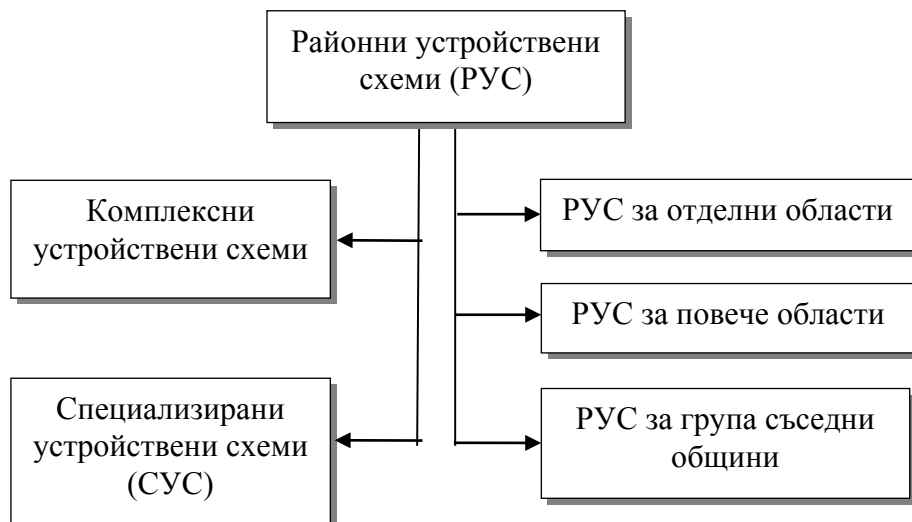
⁵ Развитието на пътната мрежа се съобразява с “...транспортните и социалните потребности на обществото, инфраструктурата на населените места и **изискванията в нормативните актове, свързани с националната сигурност, опазването на околната среда и безопасността на движението**” [4, чл. 2, ал. 2].

⁶ Техническата инфраструктура представлява “...система от сгради, съоръжения и **линейни инженерни мрежи на транспорта**, водоснабдяването и канализацията, електроснабдяването, топлоснабдяването, газоснабдяването, електронните съобщения, хидромелиорациите, третирането на отпадъците и геозащитната дейност” [5, §5, т. 31].

комплексни и специализирани (СУС) [10, чл. 6, ал. 3] (вж. фиг. 2).

↔↘ ↔↙ Съдържание и функции на устройствените схеми (УС)

➤ **Националната комплексна устройствена схема** определя устройството на територията на национално ниво, като страната се



Фиг. 2. Видове районни устройствени схеми (PUS)

зонира по типове територии⁷ за съответния прогнозен период⁸. На това първо ниво на планиране се предвижда перспективното развитие на националната транспортна мрежа и транспортната техничес-

⁷ Съгласно Закона за устройство на териториите [5], типовете територии у нас са урбанизирани, земеделски, горски, защитени и нарушени [5, чл. 7].

⁸ □ Когато се говори за устройство на територията, се има предвид нейното многостранно развитие. Отражават се прогнозите за демографското развитие и преодоляването на демографския дисбаланс, създава се основа за елементите на социалната инфраструктура и различните видове обслужване на населението и гостите на страната. Националната комплексна устройствена схема

ка инфраструктура⁹, обвързани с европейските транспортни коридори [10, чл. 7, ал. 3]. Това важи и за останалите видове “преносни” мрежи на страната. Предвиждайки развитието “отгоре-надолу” се осигуряват възможности за функционално-йерархично развитие на пътната мрежа в населените места и регионите, вземайки под внимание предвиденото за нея на различни териториални нива [10, чл. 7, ал. 4] и отчитайки тяхното местоположение.

► Приетото за устройството на територията чрез Националната устройствена схема определя съдържанието се в Районните устройствени схеми (РУС) [5, чл. 101, ал. 1].

Районните устройствени схеми представляват второто ниво на проучвания, свързани с бъдещото развитие на териториите. В тях, освен най-общото предназначение на териториите, се показва и разположението на обектите, мрежите и съоръженията на техническата инфраструктура, отразяващи отново предвижданията за трите нива – национално, регионално и местно. РУС включват в себе си и мерките за опазване и подобряване на околната среда, общественото обслужване на населението и жилищните проблеми, както и тези на вече нарушените територии [10, чл. 12].

Чрез **специализираните устройствени схеми (СУС)** се дават решения на проблеми от Националната комплексна устройствена схема по основните направления, определени от нея. Едно от тях е националната транспортна система, разгледана като съвкупност от

включва устройството и развитието на територии със специфична проблеми, екологични проблеми и граничните зони, както и тези на защитените територии [5, чл. 7].

Националната комплексна устройствена схема се разработва в **една фаза, за период от 15-20 години**, и представлява основание за актуализация на Националната стратегия за регионално развитие [10, чл. 8].

⁹ Съгласно Закона за устройство на територията [5], “Елементите на транспортната техническа инфраструктура се изграждат въз основа на предвижданията на специализираните устройствени схеми, общите и подробните устройствени планове, обвързано със структурата на територията” [5, чл. 75, ал. 1].

петте вида транспортни мрежи – пътна, железопътна, въздушна, морска и речна [10, чл. 10].

Независимо от вида си, **устройствените схеми нямат пряко инвестиционно приложение, но приетите с тях предвиждания са задължителни за следващите ги устройствени планове.** Освен това, одобрените устройствени схеми са основание, съгласно което областните и общинските администрации кандидатстват за субсидии от държавния бюджет, насочвани към определени устройствени дейности [5, чл. 102]. Решенията за отпускане на исканите средства се вземат от Министерския съвет [5, чл. 2]. Върху предвижданията на районните устройствени схеми може да се базира актуализацията на областния план за регионално развитие [10, чл. 13, ал. 3].

1.1. Възлагане и финансиране на устройствените схеми (УС)

Устройствените схеми се възлагат за изработване от органите и лицата, компетентни да ги одобряват [10, чл. 4; 5, чл. 118]. За Националната устройствена схема това е министърът на регионалното развитие и благоустройството със съдействието и участието на централните и териториалните администрации [10, чл. 4; 5, чл. 118, ал. 1]. За районните устройствени схеми, засягащи територията на една област, това е областният управител [5, чл. 122, ал. 3]. Специализираните РУС, както и РУС, отнасящи се до територията на повече области, се възлагат от министъра на регионалното развитие и благоустройството [5, чл. 122, ал. 2].

Средствата за изработване на устройствените схеми се осигуряват от държавния и/или от общинските бюджети [5, чл. 118, ал. 2]. Тяхното проучване и проектиране се възлага съгласно Закона за обществените поръчки [5, чл. 118, ал. 3], като изпълнението им се осигурява от технически правоспособни лица¹⁰ [5, чл. 120, 229 и 230].

¹⁰ **Проучвателни, проектантски, контролни, строителни и надзорни дейности** могат да се извършват от лица, притежаващи техническа правоспособност съобразно придобитата им специалност и образователно-квалификационна степен. Тези дейности могат да се осъществяват и **от юридически лица, като се изисква в състава им да бъдат включени физически лица със съответната техническа правоспособност** [5, чл. 229].

Устройствените схеми, устройствените планове и инвестиционни проекти се изработват само от физически лица – проектанти, които освен техническа пра-

Проектите на всички видове устройствени схеми се утвърждават след тяхното обсъждане на специализирани експертни съвети по устройство на територията [5, чл. 121, ал. 5] и съгласуване. Съобразно обхвата на проектните решения се провеждат заседания на раз-

лични видове съвети – национален, областен, общински¹¹. Това става по установен ред след реализирано обществено обсъждане на съответната устройствена схема¹² [5, чл. 121, ал. 1]. **Съставът на експертните съвети може да включва “...и специалисти извън администрацията, към която са създадени”** [5, чл. 6, ал. 2], като в него непременно присъстват **“...представители на специализираните контролни и съгласувателни органи, когато тяхното становище, решение или разрешение се изисква по закон [5, чл. 6, ал. 4]”**.

2. Общи устройствени планове

С устройствените планове се детайлизират устройствените схе-

воспособност имат и пълна проектантска способност. Нейното признаване се регламентира със закон [5, чл. 230].

¹¹ Националният специализиран експертен съвет по устройство на територията се назначава от министъра на регионалното развитие и благоустройството [5, чл. 3, ал. 2], областните съвети – от областните управители [5, чл. 4, ал. 2], а общинските съвети – от кметовете на общини [5, чл. 5, ал. 4]. Това са лицата, пряко отговорни за осъществяването на държавната политика по устройство на територията [5, чл. 3, ал.1; чл. 4, ал.1, чл. 5, ал. 1].

¹² Възложителят на съответната устройствена схема обявява мястото, датата и часа на общественото обсъждане, като се изисква съобщаване “...в един национален всекидневник и поне в една местна медия” [5, чл. 121, ал. 1]. **Проектите се съгласуват със “...заинтересованите централни и териториални администрации, а при необходимост – и със специализираните контролни органи и експлоатационни дружества...”** Това става чрез **участие на техни представители на заседанието на съответния специализиран експертен съвет** по устройство на територията и **представяне на писмено оформени становища** както при подкрепа на проекта, така и при отказ за съгласуването му [5, чл. 121, ал. 2].

ми. Според своя обхват те биват общи устройствени планове (ОУП) и подробни устройствени планове (ПУП) [5, чл. 103, ал. 1] (вж. фиг. 1). С общите устройствени планове се определят "...преобладаващото предназначение и начин на устройство на отделните структурни части на териториите, обхванати от плана" [5, чл. 103, ал. 2].

Териториите, включени в общите устройствени планове, са по-ограничени от тези, които се планират чрез устройствените схеми. Обхванатите с ОУП площи могат да бъдат в границите на определена област. Общите устройствени планове се разработват за:

- община с нейните населени места и землищата им;
- част от община, включваща група от населени места с техните землища;
- град с неговото землище, като е възможно границите на проучваната и планирана територия да не съвпадат с тези на неговото землище;
- селищни образувания с национално значение, определени със Закона за административно-териториално устройство на Република България [5, чл. 105; 20, чл. 15] (вж. фиг. 3).

2.1. Съдържание на общите устройствени планове в двете им фази

С общия устройствен план на конкретна община (ОУПО) се определят: общата структура на нейната територия; устройството на всяка от видовете територии¹³, включително на тези с предвидими природни бедствия и на нуждаещите се от ландшафтноустройствени мероприятия; **разположението на мрежите, съоръженията и обектите на техническата инфраструктура и на нейните връзки с националната инфраструктура и с тази на съседните общини** [10, чл. 16].

► Общите устройствени планове на общини се разработват в две фази - предварителен проект и окончателен проект, като основа за тяхното изготвяне е заданието¹⁴, както и допълнителната информация,

¹³ Съгласно Закона за устройство на териториите (ЗУТ) [5], териториите се подразделят на урбанизирани, земеделски, горски, защитени и нарушени. Към урбанизираните територии спадат териториите на населените места и селищните образувания [5, чл. 7].

¹⁴

□ Заданието се изготвя от възложителя и включва т.нар. "опорен план",

предоставена на изпълнителя от възложителя [10, чл. 17, ал. 1 и 2].

► Съгласно изискванията на Наредбата за обема и съдържанието на устройствените схеми и планове [10], задължителните графични материали на ОУП¹⁵ във фаза **предварителен проект** са опорният план, вариантите за териториално развитие през прогнозния период и след него, същинският общ устройствен план и няколко вида схеми. Всички схеми, които следва да се представят като части на ОУП, са важни за развитието на общината – това са схеми за инженерно-геоложките и хидроложки условия, за водоснабдяването и канализацията, за енергоснабдяването, за топлоснабдяването и газоснабдяването, за далекосъобщителните мрежи и съоръжения и на зелената система. Общият устройствен план трябва да съдържа всички видове територии с техните настоящи и бъдещи граници, **трасетата на първостепенната улична мрежа с класификацията на улиците, начина на тяхното пресичане (на едно или на няколко нива), съоръженията, площадите, пешеходните пространства и т.н.** Освен това се представят и данни за ветровия режим, за баланса на територията в сегашния и съответния бъдещ момент и за устройствените показатели по проекта, както и **план-схема на комуникационно-транспортната система** [10, чл. 23]. Както се вижда, с предварителния проект на общия устройствен план се разглежда и транспортната техническа инфраструктура, като предвижданията са по-детай-

както и допълнителна информация, свързана с устройството на съответната територия. Тя се осигурява най-често от общините, Агенцията по геодезия, картография и кадастър, централните и териториалните администрации и дружества, изработващи специализирани карти, поддържащи специализирани регистри и информационни системи. Машабът на опорния план съответства на машаба на възлагания устройствен план и съдържа кадастрални и специализирани данни за територията.

Със заданието се уточняват териториалният обхват, сроковете и етапите на изработване на ОУП, изпълнителят се информира за съществуващото положение и действащите в момента устройствени схеми и планове [5, чл. 125, ал. 1, 2 и 3].

¹⁵ Към предварителния проект на ОУП могат да се разработят и допълнителни графични материали, които нямат задължителен характер. Те се посочват в заданието или се предоставят по преценка на изпълнителя [10, чл. 23, ал. 4].

лизиращи в сравнение с тези от устройствените схеми.

► **Окончателният проект** на общия устройствен план се изпълнява въз основа на вече изготвения предварителен проект, **на решенията на експертните съвети, на становищата на заинтересованите централни и териториални администрации и препоръките от обществените обсъждания** [5, чл. 127, ал. 1 и 2]. Той съдържа текстовите, графичните и табличните материали от предварителния проект в оригинал, преработените според направените препоръки графични материали и допълнителни текстови материали. Текстовите материали включват доклада за изпълнението на направените препоръки от проведените експертни съвети и обществени обсъждания, преработения текстови материал от предварителния проект, стандартните и специфични правила и нормативи за прилагане на ОУП, ако такива са представени с предварителния проект [10, чл. 24].

2.2. Възлагане, финансиране и одобряване на общите устройствени планове

Устройствените планове, както и устройствените схеми, се възлагат за изработване от органите и лицата, упълномощени да ги одобряват и конкретизирани със Закона за устройство на териториите и Наредбата за обема и съдържанието на устройствените схеми и планове [5, чл. 124; 10, чл. 4]. Прогнозният период на общите устройствени планове на общини е 15–20 години [10, чл. 17, ал. 3].

► В зависимост от органа, финансиращ проектирането, възлаганията могат да се извършват от кмета на общината или от министъра на регионалното развитие и благоустройството. Ако ОУП се осигурява с общински средства, възлагането се прави от кмета на общината, като това негово действие се предхожда от решение на общинския съвет. Ако изготвяните общи устройствени планове се заплащат със средства от държавния бюджет, ОУП се възлага от министъра на регионалното развитие и благоустройството [5, чл. 124, ал. 1].

► Възлагането се прави от различни лица и според обхвата на територията, за която се изготвя устройственият план. Ако проектирането засяга територии, попадащи в границите на повече от една община, или чрез него се предвижда изграждането на обекти с областно значение, възложител е областният управител. Ако чрез ОУП се планира изграждането на обекти с национално значение, както и

ако устройственият план се отнася за селищни образувания с национално значение, възложител е министърът на регионалното развитие и благоустройство [5, чл. 124, ал. 4].

Изяснявайки органите и лицата възложители, следва да се има предвид, че министърът на регионалното развитие и благоустройството има правото да предостави тази своя функция на заместниците си или на други длъжностни лица от системата на министерството. Аналогично областният управител може да вземе същото решение, а кметът на общината може да предостави възлагането на главния архитект на общината. Това “отстъпване” на дейности се осъществява само по отношение функциите на изброените служители на ръководни постове по Закона за устройство на територията [5, §1, т. 1, 2, 3 и 4].

► Проектите на общите устройствени планове, аналогично на тези на устройствените схеми, се утвърждават след тяхното обсъждане на заседания на общинските експертни съвети по устройство на територията [5, чл. 127, ал. 3] и съгласуване. Преди това и за тях се организира обществено обсъждане [5, чл. 127, ал. 1], като то се провежда така, както обсъжданията на устройствените схеми [5, чл. 121, ал. 1]. Общите устройствени планове се съгласуват “със заинтересованите централни и териториални администрации, а при необходимост – и със специализираните контролни органи и експлоатационните дружества...” [5, чл. 127, ал. 2]. **В състава на общинските експертни съвети може да се включват и специалисти извън общината, като негови членове са и представители на “...специализираните контролни и съгласувателни органи, когато тяхното становище, решение или разрешение се изисква по закон”** [5, чл. 6, ал. 4; чл. 127, ал. 2, чл. 121, ал. 2].

3. План-схеми на комуникационно-транспортните системи към общите устройствени планове

3.1. Принадлежност на план-схемите

Още в първата фаза на изработване на общия устройствен план (ОУП) се изисква представяне на план-схема на комуникационно-транспортната система. За схемите за населените места, норматив-

ната уредба у нас отделя специално внимание чрез Закона за устройство на територията [5] и Наредбата за обема и съдържанието на устройствените схеми и планове [10].

Проектирането и одобряването на план-схемата на комуникационно-транспортната система и на общия устройствен план се извършват едновременно, като схемата представлява неразделна част от плана [10, чл. 27, ал. 1]. В редките случаи, когато ОУП е одобрен без план-схема, се изисква тя да се разработи като самостоятелен проект и да се съпътства от проект за изменение на общия устройствен план, ако със схемата се предлагат решения, различни от тези, отразени с плана [10, чл. 27, ал. 2]. Последното недвусмислено показва **задължителния характер на план-схемата на комуникационно-транспортната система**¹⁶.

3.2. Съдържание на план-схемите

на комуникационно-транспортните системи в градовете

План-схемата на комуникационно-транспортната система на градовете, подобно на общия устройствен план, се разработва в две фази – предварителен и окончателен проект. За тази цел възложителят е длъжен да предостави на проектанта определени изходни данни и материали¹⁷, и специфични анкети и преброявания, определени чрез за-

¹⁶ Съгласно Наредбата за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии [13], тези системи обхващат "...уличната мрежа, обществения транспорт за превоз на пътници, пешеходното движение, паркирането и гарирането, съоръженията за обслужване на транспорта, както и средствата за регулиране и управление на движението" [13, чл. 2, ал. 1].

Проектирането на комуникационно-транспортната система се извършва в пряка връзка със структурата на урбанизираната територия, с тази на прилежащата територия и с извънселищните транспортни системи [13, чл. 2, ал. 2].

¹⁷

□ Съгласно Наредбата за обема и съдържанието на устройствените плано-ве и схеми [10], изходните данни и материали включват: съществуващата комуникационна система в градовете; маршрути на масовия обществен пътнически транспорт (МОПТ) и техните характеристики; данни за различните видове извънградски транспорт, включително обема на свършената от него работа по години и направления, схема на напречните профили и надлъжните наклони на първостепенната улична мрежа; схема за вида и състоянието на настилките; схема за паркирането; интензивност на движението по първостепенната улична мрежа

данието за общия устройствен план (ОУП). На практика първичната обработка на анкетите и преброяванията се извършва от възложителя [10, чл. 28, ал. 2].

► **Предварителният проект** на план-схемата на комуникационно-транспортната система включва текстови и графични материали [10, чл. 30].

Изискваните текстови материали от своя страна могат да се разделят на два вида. Първият от тях съдържа анализ на съществуващото положение, а вторият – данни за прогнозното развитие. Анализът на настоящото състояние включва всеки елемент от действащата комуникационно-транспортна система¹⁸. Перспективното развитие на града, представено като текстове, се разработва в пет части, както следва:

1. комуникационно-транспортна система, обвързана като структура и потенциал с предвижданията на общия устройствен план;
2. първостепенна улична мрежа и паркиране на ППС с обосновка на представените прогнози по параметри и показатели;
3. масов обществен пътнически транспорт (МОПТ) и неговия вид;
4. пешеходно и велосипедно движение;

или в нейни възлови места по години, месеци, дни, часове; нарастване на автомобилния парк по години и по видове ППС; скорости на движение на МПС по първостепенната улична мрежа; местоположение на бензиностанциите, газостанциите и автомобилните сервиси; обема и разпределението на транзитното, входящото и изходящото движение; местоположение и брой на настъпилите пътно-транспортни произшествия [10, чл. 28, ал. 1].

¹⁸ Елементите на комуникационно-транспортната система на градовете са свързани с първостепенната и второстепенна улична мрежа. При първостепенната улична мрежа това са нейните класификация и плътност, вид и състояние, функционални качества и недостатъци, МОПТ, организацията на движението, степента на моторизация, пешеходното движение, паркирането, междуселищната пътна мрежа, входящото, изходящото и транзитното движение, товарният транспорт, проучванията за железопътен, воден и въздушен транспорт, натоварването и пропускателната способност на първостепенната улична мрежа, подвижността на населението [10, чл. 31, ал. 2].

5. поетапно разработена програма за реализиране на плана [10, чл. 31].

Графичните материали включват различни схеми, картограми и етапен план за изпълнение на план-схемата на комуникационно-транспортната система на града. Схемите и картограмите отразяват съществуващото и перспективното положение. Изискваните схеми за **настоящата система** на града са: **на първостепенната улична мрежа, на пешеходното движение и паркирането, на организацията на движението**, на транспортното райониране и транспортните потенциали, на междурайонните връзки и разпределението на пътническото и товарно движение между районите, на маршрутите на масовия обществен пътнически транспорт (МОПТ). Схемите за **прогнозната система** изобразяват първостепенната улична мрежа с класификация и оразмеряване на нейните основни елементи (брой на пътните ленти, начин на пресичане на отделните класове улици от първостепенната улична мрежа с принципни решения на кръстовищата на едно или на няколко нива, пешеходното движение и паркирането), показват трасетата и вида на МОПТ, както и тяхната достъпност, замърсяването на градската среда с вредни газове и шум. Картограмите, аналогично на схемите, също показват настоящото и проектното положение, като техният обект са първостепенната улична мрежа с нейното транзитно, входящо и изходящо движение, транспортното натоварване и пропускателна способност, достъп и обслужване с МОПТ [10, чл. 32].

План-схемата на комуникационно-транспортната система е част от съответния общ устройствен план. Това предполага широко представено обсъждане и на предварителния проект на схемата на специализирани експертни съвети и отразяване на направените препоръки в следващата фаза.

➤ **Окончателният проект** на план-схемата на комуникационно-транспортната система се изготвя на **базата на предварителния проект и на предписанията на експертните съвети**. Той съдържа обяснителна записка, отразяваща направените препоръки, текстовите и графичните материали от предварителния проект както в оригинал, така и в преработен вид, а също и **окончателния план на първостепенната улична мрежа** [10, чл. 33].

4. Подробни устройствени планове

Наименованието на подробните устройствени планове (ПУП) подсказва, че тяхната роля е конкретизираща, като се изработват в съответствие с ОУП. С тях се прецизира "...устройството и застрояването на териториите на населените места и землищата им, както и на селищните образувания" [5, чл. 108, ал. 1]. **Предвиденото чрез ПУП е задължително за инвестиционното проектиране.**

4.1. Видове подробни устройствени планове

Подробните устройствени планове се разделят на видове според изпълняваните от тях устройствени цели и задачи [10, чл. 45]. Те биват:

- **план за регулация и застрояване (ПРЗ)**¹⁹ – това е план за регулиране на улици и на поземлени имоти²⁰ при режим на застрояване;
- **план за регулация (ПР)** – чрез този план се регулират улици и поземлени имоти, но без това да става в режим на застрояване²¹;
- **план за улична регулация (ПУР)**²² – този план регулира само

¹⁹ ПРЗ е задължителен за територии с неурегулирани поземлени имоти и за такива, за които не е приложена първа регулация, но са включени в строителни граници по предходен устройствен план [10, чл. 46, ал. 2].

²⁰ По смисъла на Закона за устройство на територията [5] "урегулиран поземлен имот" или "урегулиран имот" е "...поземлен имот, за който с подробен устройствен план са определени граници, достъп от улица, път или алея, конкретно предназначение и режим на устройство." [5, §5, т. 11]. Поземленият имот представлява част от територия, включително покрита с вода, която е нечия собственост [5, §5, т. 2].

²¹ ПР се проектират без планове за застрояване, когато "...значителна част от територията е застроена и е целесъобразно запазването на сградния фонд, не се увеличават устройствените параметри и показатели на територията, общественото обслужване, техническата инфраструктура..." [10, чл. 54, ал. 2].

²² ПУР се изработват както ПР, но в тях не се определят вътрешните ре-

улицы и поземлени имоти за обекти, чиято собственост е публична;

- план за застрояване (ПЗ)²³;
- работен устройствен план (РУП)²⁴ – чрез него се планира за-строяването и т.нар. “силуетно оформяне” за определена строителна единица;
- парцеларен план (ПП1) – това е план за елементите на техническата инфраструктура извън границите на урбанизираните територии. Тези елементи се изграждат въз основа на предвиденото чрез специализираните устройствени схеми (СУС), общите и подробните устройствени планове (ОУП и ПУП).

Специален интерес представляват плановете за регулация и застрояване. Те се изработват в две фази – предварителен и окончателен проект, като още в **предварителните им проекти се изискват материали, свързани с организацията на движението и неговата безопасност.**

4.2. Подробни комуникационно-транспортни планове към ПУП

Предварителният проект на плана за регулация и застрояване (ПРЗ) съдържа текстови и графични материали [10, чл. 48]. Представяните графични материали са пет вида:

1. проект за ПРЗ, съдържащ настоящите и проектните строителни граници и землищни граници на територията;
2. опорен план на ПРЗ в мащаба на плана за регулация и застрояване;

гулационни линии на имотите, които не се предвиждат и отреждат за обектите – публична собственост [10, чл. 58].

²³ ПЗ се изпълняват съгласно със задание и въз основа на действащите планове за регулация на улици и поземлени имоти и на улици и поземлени имоти за обекти, чиято собственост е публична [10, чл. 59, ал. 1].

²⁴ □ РУП се изработва при наличието на ПРЗ или ПР и ПЗ. Допустимо е работните устройствени планове да се проектират едновременно с подробните устройствени планове [10, чл. 60].

3. план-схема за вертикално планиране, изработена в съответствие с Инструкцията за изработване, прилагане и поддържане на плановете за вертикално планиране;
4. определени в заданието план-схеми и допълнителните проучвания;
5. макет по преценка на възложителя в обхват и мащаб, определени със заданието.

В проекта за регулация и застрояване се изисква отразяване на редица устройствени елементи. **Част от тях са уличнорегулационните и вътрешните регулационни линии на урегулираните поземлени имоти, очертаванията и видът на уличната мрежа** [10, чл. 48, ал. 2]. **В плана се показва положението на бордюрните линии и тротоарите, транспортните съоръжения, откритите паркинги, площадите, пешеходните зони, велосипедните алеи и т.н.** Всичко това се прецизира чрез подробните комуникационно-транспортни плановете, причисляващи се към план-схемите и допълнителните проучвания на плана за регулация и застрояване.

Съдържащото се в окончателния проект на ПРЗ²⁵ се изготвя въз основа на "...предварителния проект, становищата на централните и териториални администрации, контролните органи и експлоатационните дружества и решението на експертните съвети..." [10, чл. 49].

А. Основа и цели

на подробните комуникационно-транспортни плановете на населените места

Изготвянето на подробните комуникационно-транспортни плановете на населените места става въз основа на действащи общ устройствен план (ОУП) и план-схема на комуникационно-транспортната система [10, чл. 51]. Съгласно нормативните изисквания, тяхното проектиране следва да бъде двуфазно – предварителен и оконча-

²⁵ Окончателният проект на ПРЗ съдържа:

- план за застрояване;
- план за улична регулация на улици и поземлени имоти;
- графични и други материали – преработени и допълнени в съответствие с окончателния проект на ПРЗ;
- обяснителна записка.

телен проект (вж. фиг. 3).

Целите, поставени пред **подробните комуникационно-транспортни планове**, са свързани с проучването на редица характеристики на движението и определяне местоположението и класификацията на улиците, обслужващите ги съоръжения и пространства. Изследват се и се конкретизират параметри на:

- “ – първостепенната и второстепенната улична мрежа;
- кръстовищата²⁶ и възлите²⁷ от първостепенната улична мрежа;
- надземните и подземните съоръжения (надлези и подлези);
- велосипедните алеи;
- пешеходните пространства и алеи;
- паркингите и паркинг-гаражите;
- автогарите, бензиностанциите и газостанциите, когато има заявено намерение за тяхното изграждане” [10, чл. 51, ал. 1].

Всички изброени по-горе елементи са съставни части от уличната мрежа и влияят пряко върху организацията на движението на автомобилните, пешеходните и велосипедните потоци.

Б. Съдържание на

подробните комуникационно-транспортни планове

► **Предварителният проект** на комуникационно-транспортните планове включва:

- проектно решение в мащаба на подробния устройствен план;
- типови напречни профили и напречни профили в характерни места;
- надлъжни профили на новите трасета от първостепенната улична мрежа;
- схема за обслужване с масов обществен пътнически транспорт (МОПТ);
- обяснителна записка [10, чл. 51, ал. 4].

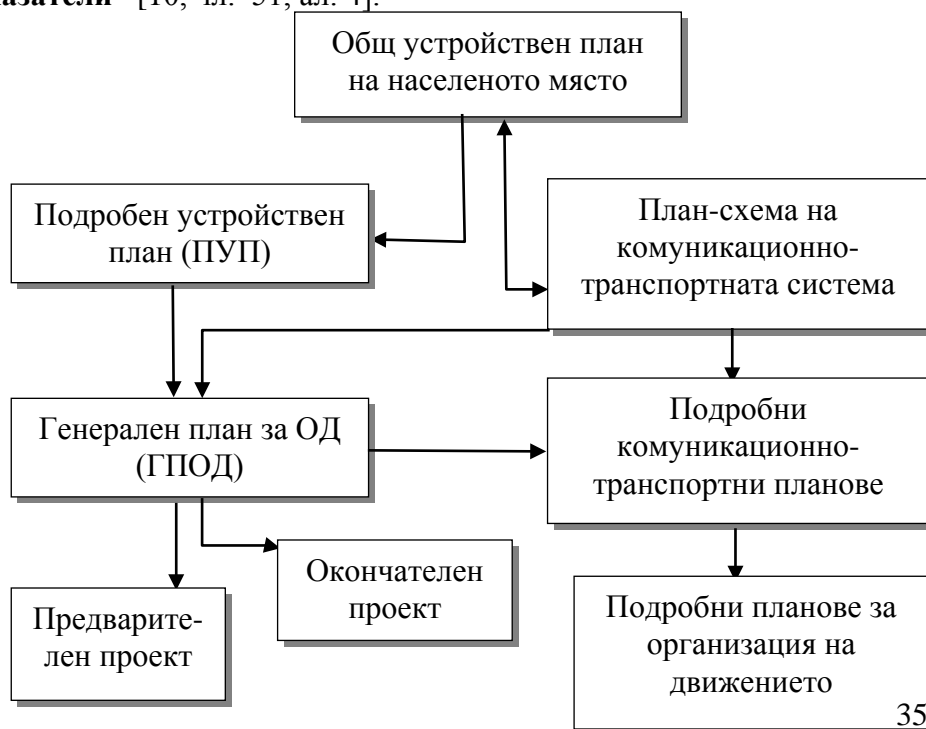
²⁶ Кръстовището е място, в което два или повече пътя се пресичат, разделят или събират, като това се осъществява на едно ниво [16, §1, т. 5].

²⁷ □ При пътният възел, както и в кръстовището, два или повече пътя се пресичат. За разлика от кръстовището, при възела това става на различни нива (две и повече), като има възможност за преминаване от един в друг път [16, §1, т. 6].

С проектното решение на предварителния проект се уточнява разположението на основните и на локалните платна за движение, на кръстовищата (на едно или няколко нива), на бордюрните линии и на тротоарите, на разделителните ивици (независимо от техния вид), на броя на лентите в пътните платна, на предвижданите места за пресичане на пешеходци (на ниво платно, под или над него), на спирките на МОПТ, на велосипедните алеи, пешеходните зони и зоните за паркиране.

На схемите за обслужване на територията с масов обществен пътнически транспорт (МОПТ) се показват не само местата на спирките, но и трасетата на предвижданите линии, както и тяхната достъпност и обслужване на центровете на населените места с МОПТ.

Изисква се обяснителната записка да съдържа анализ на "...устройствената и транспортната обстановка, транспортните и пешеходните потоци, пътнотранспортните произшествия, настилките, бордюрите, тротоарите, разделителните ивици, описание на проектното решение, количествена сметка по уедрени показатели" [10, чл. 51, ал. 4].



Фиг. 3. *Общ устройствен план на населено място*

Съдържанията на проектното решение и на обяснителната записка на предварителния проект на подробните комуникационно-транспортни планове предполагат отразяване мнението на пътната полиция за проекта. Основание за това е фактът, че на тях се базира бъдеща организация на движението и за проектирането им се анализират вече настъпилите пътнотранспортни произшествия. Полицейското становище би било полезно за проекта и в двете направления, като то би следвало да се представи пред експертния съвет за приемане на предварителния проект на ПУП, чиято част е подробният комуникационно-транспортен план.

► За изготвянето на **окончателния проект** на подробните комуникационно-транспортни планове на населените места се използват предварителният им проект и предписанията на експертния съвет. Окончателният проект се състои от три части – същински окончателен проект, графични и текстови материали от предварителния проект, допълнени и преработени според окончателното проектно решение, и обяснителна записка, в която са отразени препоръките на експертния съвет [10, чл. 51, ал. 5].

► **Подробните комуникационно-транспортни планове за населените места се допълват с такива за градски магистрали, артерии, улици, кръстовища и възли, паркинги, паркинг-гаражи, площадки за автогари, бензиностанции и др., както и с подробни планове за организация на движението** [10, чл. 51, ал. 6, 7 и 8].

Изброените допълващи комуникационно-устройствени планове също се изработват в две фази, като това са техните предварителни и окончателни проекти. Те задължително съдържат ситуационно решение, с което се уточняват редица геометрични и технически характеристики. Ситуационните решения на улиците от различни класове и кръстовищата конкретизират "...основните и локалните платна за движение, бордюрните линии, разделителните и изолационните зелени ивици, броят на пътните ленти, местата на пешеходните пресичания (на едно или повече нива), спирките на МОПТ, начинът на

обслужване на прилежащата територия, входовете на прилежащите обекти с масов достъп на хора...” [10, чл. 51, ал. 6]. Ситуационните решения на паркинги, бензиностанции, автогари и др. подобни задължително показват начините за поддръждане на превозните средства (на едно или няколко нива), за “заустване” на паркинга, автогарата, бензиностанцията или друга площадка към съответната улица [10, чл. 51, ал. 7].

► **Ситуационните решения** на описаните по-горе обекти изискват проучване и определяне на “...формите и начините на организация на движението, хоризонталната маркировка, вертикалната сигнализация” [10, чл. 51, ал. 8]. За тази цел се изработват **подробни планове за организация на движението**, като за тяхна основа служат кадастрални планове с нанесени върху тях *съществуващи ситуационни решения*. Подробните планове за организация на движението се изготвят във всяка от фазите на подробните комуникационно-транспортни планове, допълващи основния (вж. фиг. 3) – за градски магистрали, артерии, улици, кръстовища и възли, паркинги, паркинг-гаражи, площадки за автогари, бензиностанции, газостанции и др.

Подробните планове за организация на движението съдържат три части:

1. ситуационен план на пътната маркировка и пътните знаци;
2. спецификация на хоризонталната маркировка и вертикалната сигнализация;
3. обяснителна записка.

Детайлизацията, която се постига чрез подробните планове за организация на движението, предполага използване на “по-видими” мащаби за ситуационните планове. В зависимост от големината на площта, която обхващат, те се представят в М1:1000, в М1:500 или в М1:250. Със спецификацията на маркировката и пътните знаци се описват количеството знаци от всеки вид, видът и количеството на светофарните уредби, цветът на маркировъчната боя, както и други средства. Към обяснителната записка се представя количествена сметка на използваните материали [10, чл. 51, ал. 8, т. 4].

§2. Организиране на движението по пътищата

Целта на т.нар. “организиране на движението” е разпределяне на транспортните и пешеходни потоци по място, вид и време след предварителното им насочване към определени цели (канализиране). Наред с това, трябва да се регламентира достъпът до различните обекти по пътищата (цели), като се предвиждат оптимални места и режими за паркиране. В случай, че изброените задачи са решени сполучливо, движението става бързо, удобно и икономично [12, чл. 2, ал. 1 и 2].

Организирането на движението е комплексен процес, който в много случаи е твърде сложен и зависи най-вече от реалната ситуация и от планирането на съответната територия – урбанизирана или извън населените места. Организирането на движението по пътищата се постига чрез използване на пътна маркировка, пътни знаци, светлинни сигнали и други средства за сигнализиране и обзавеждане на пътя. В зависимост от конкретния случай, те могат да се прилагат самостоятелно или в съчетание помежду тях [12, чл. 2, ал. 3].

1. Възлагане проектирането на организацията на движението

Проектирането на организацията на движението по пътищата, отворени за обществено ползване²⁸, се възлага от администрациите, управляващи пътищата, или от техните стопани [12, чл. 4] и от стопаните на крайпътните обекти за обслужване на пътници [18, чл. 5]. Това става по реда на Закона за обществените поръчки [12, чл. 10].

Органите и лицата възложители са различни според конкретните случаи, но са същите, които чрез Закона за устройство на териториите [5] са упълномощени да възлагат проектирането на устройствените схеми и планове [5, чл. 118 и 124] (вж. §1, т. 1.2 и 2.2). Това е така, тъй като подробните планове за организация на движение-

²⁸ Съгласно Закона за пътищата [4], пътищата са отворени за обществено ползване “...при спазване на реда и правилата, установени със Закона за движението по пътищата” [4, чл. 9, ал. 1].

то са елемент от подробните комуникационно-устройствени планове, които пък са част от подробните устройствени планове (ПУП) и са резултат от план-схемите на комуникационно-транспортните системи (вж. фиг. 4).

Според Наредбата за организиране на движението по пътищата [12], **техните стопани не само имат правото да възлагат проектите за организация на движението, но и отговарят за нейното изпълнение и поддържане в съответствие с проекта** [12, чл. 4, ал. 1]. Тази разпоредба е във връзка със законовото задължение на стопаните на пътя да поддържат в изправност пътищата, сигнализацията и маркировката по тях, както и да организират по оптимален начин движението [4, ал. 29, 30; ЗДвП, чл. 3, ал. 1]. Когато на едно ниво се пресичат, разделят или събират пътища с различни стопани, то собственикът на пътя, който е основното направление на движение, поема описаните по-горе функции по отношение на кръстовището [12, чл. 4, ал. 2].

2. Планове и проекти за организиране на движението по пътищата

Организирането на движението по пътищата се осигурява чрез изпълнение на специализирани планове и проекти. В зависимост от вида на територията, в която е ситуиран пътят, те се подразделят на:

➤ генерални планове за организация на движението (ГПОД) в населените места;

➤ проекти за организация на движението (ПОД) по пътищата извън населените места [12, чл. 6].

2.1. Генерални планове за организация на движението в населени места

Генералният план за организация на движението в населени места се изработва с цел изпълнение на етапите, предвидени чрез транспортно-комуникационната система на населеното място [12, чл. 7, ал. 1] (вж. фиг. 3). Той е в пряка връзка с подробните комуникационно-транспортни планове. Предвижда се, че в някои случаи за населеното

място може да не е изработена или да не е приета схема на комуникационно-транспортната система. Тогава генералният план за организация на движението (ГПОД) се поръчва като самостоятелен проект от администрацията, управляваща пътя, или неговия стопанин. За Столична община ГПОД се възлага от кмета на общината на специализирано звено към общинската администрация на столицата [11, чл. 4, ал. 4].

➤ Генералният план за организация на движението обхваща различни по големина територии от населеното място. Той се разработва или за цялата негова територия или за части от нея – район, зона, жилищен комплекс, комбинация от тях, като срокът му на валидност е до 5 години [12, чл. 9, ал. 3]. ГПОД отразява перспективното развитие на всички площи, отредени за:

- движение на пътните превозни средства (ППС);
- движение на превозните средства от линиите на масовия обществен пътнически транспорт (МОПТ);
- движение на велосипеди;
- движение на пешеходци;
- паркиране на превозни средства [12, чл. 9, ал. 1].

➤ Както се вижда от предназначението на ГПОД, за всички участници в движението се предвиждат определени пространства. Ето защо за проектирането са необходими:

- схемите за движение по първостепенната улична мрежа, включително на кръстовищата и възлите, надземните и подземни съоръжения, режимът за паркиране по нея и други нейни характеристики;
- утвърдените основни притегателни цели и обекти за населението;
- прогнозният обем на транзитното и товарно движение в населеното място.

За целите, поставени пред генералния план за организация на движението, изброените схеми и данни трябва да обхващат територията на цялото населено място [12, чл. 9, ал. 2].

➤ Както повечето устройствени схеми и планове, ГПОД се разработва в две фази – предварителен и окончателен проект [12, чл. 11, ал. 1].

Предварителният проект на генералния план за организация на движението включва текстови и графични материали.

Нормативно изискваните текстови материали са обяснителната записка, предварителните проучвания, в т.ч. и анализи и списък на организационните и инженерно-технически мероприятия. Реализирането на инженерно-техническите мероприятия, посочени в ГПОД, става чрез проекти, които се възлагат и проектират отделно [12, чл. 12, ал. 3].

Представяните графични материали са под формата на **схеми**, като те представляват проектни решения за движението на водачите на ППС и пешеходците. Предвижда се да се предоставят схеми за:

- “транспортно райониране на населеното място;
- организация на транзитното движение;
- режимите за движение за определени видове пътни превозни средства;
- режимите за движение на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници;
- режимите за движение на пешеходци и велосипедисти;
- посочност и предимство на движение;
- режимите за престой, паркиране и изпреварване;
- скоростните режими на движение” [12, чл. 12, ал. 1, т. 3].

Окончателният проект на ГПОД се изготвя **на базата на предварителния проект** [5, чл. 141, ал. 9] и на **предписанията на експертните съвети**. Той съдържа всички части на предварителния проект и **обобщена схема на основните пътни знаци**, които са необходими за реализиране на изброените по-горе схеми [12, чл. 12, ал. 1].

► Изработването на окончателния проект на ГПОД зависи от препоръчваните от експертните съвети промени. Задължение на стопанина на пътя е да внесе плана “...във фаза “Предварителен проект” за разглеждане, съгласуване и приемане от общинския (районния) експертен съвет по устройство на територията при съответната община (район).” [12, чл. 14, ал. 1]. Законодателят предвижда към състава на експертния съвет да участват представители на компетентните органи на Министерство на вътрешните работи, на областното пътно управление, на Националната служба “Пожарна и аварийна безопасност” (сега Главна дирекция “Пожарна безопасност и спасяване” – ГДПБС) и на Хигиенно-епидемиологичната инспекция

(сега Регионални инспекции за опазване и контрол на общественото здраве – РИОКОЗ). Всеки от тях има задължението да **изкаже** мотивирано становище, да даде предложение по установения ред и да съгласува проекта [12, чл. 14, ал. 2 и 3]. Прави впечатление, че становището се “изказва”, т.е. наложително е неговото устно представяне. Отчитайки, че това е проект за развитие на населеното място през следващите 5 години, както и факта, че невинаги изказванията се протоколират точно, се предлага становището да се предоставя писмено. Както вече беше посочено, това предложение е факт при процедурата за съгласуване на устройствените схеми и на общите и подробни устройствени планове. За тях разпоредбите на Закона за устройство на територията [5] са категорични – съгласуването им се изразява с представяне на **писмени становища** от заинтересованите централни и териториални администрации, а при необходимост и от специализираните контролни органи и експлоатационните дружества, както и чрез участие на техни представители в заседанието на експертния съвет по устройство на територията. Ако тези две условия не бъдат изпълнени или в 14-дневен срок след заседанието не бъде подписан протоколът на експертния съвет от съответните представители, се счита, че проектът е съгласуван [5, чл. 121, ал. 2; чл. 127, ал. 2; чл. 128, ал. 6]. Аналогично на това законово положение, би следвало да се доуточни и промени изискването на Наредбата за организиране на движението по пътищата [12] – чл. 14, ал. 3, относно съгласуването на предварителните проекти на генералните планове за организация на движението на населените места. С предложението се цели и уеднаквяване на разпоредбите на МРРБ и МВР за една и съща дейност. Чрез допълнителна разпоредба от Закона за движението по пътищата [§3] се изисква становищата от съответните служби на МВР да се предоставят **само писмено**.

Ако експертният съвет предложи значителни промени в предварителния проект на ГПОД на населеното място, той се преработва и за разглеждането и съгласуването му се назначава ново заседание на специализирания експертен съвет [12, чл. 14, ал. 4].

Окончателният проект на ГПОД се одобрява от кмета на съответната община или район [12, чл. 15; 11, чл. 4, ал. 7].

2.2. Проекти за организация на движението

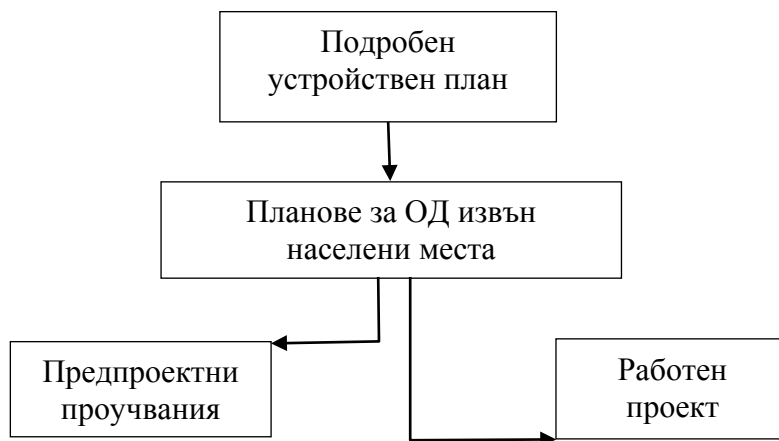
извън границите на населените места

Проектът за организация на движението извън населените места (ПОД) се изработва за детайлизиране на подробния устройствен план (ПУП) на съответната територия (вж. фиг. 4). Той представлява “...неразделна част от основния проект при строителството на нов или при реконструкция на съществуващ път извън границите на населено място” [12, чл. 7, ал. 2].

► С плана за организация на движението може да се обхваща различна дължина от пътя в зависимост от вида на строителството. При строителство на нов път, ПОД се изготвя за целия път, т.е. цялостно, а при реконструкцията – за участък от него, т.е. частично [12, чл. 9, ал. 4].

► Както генералните планове за организация на движението в населените места (ГПОД), така и плановете за организация на движението (ПОД) извън населените места се разработват двуфазно. При първата фаза се изготвят т.нар. “предпроектни проучвания”, а при втората – работният проект [12, чл. 11, ал. 2].

Предпроектните проучвания към проектите за организация на движението включват *текстови материали*. Това са обяснителната записка и тяхната същинска част – анализи на пътните елементи, на целите, на интензивността на движението и на пътнотранспортната аварийност при съществуващ път [12, чл. 13, ал. 1].



Фиг. 4. Подробен устройствен план извън населено място

Основа за **работния проект на ПОД** са реализираните вече предпроектни проучвания. Той съдържа обяснителна записка и **графични материали**. При строителството на нови и ремонт на съществуващи пътища те са представяни от:

- проекта за сигнализация на пътя с пътни знаци и маркировка;
- проекта за временна организация на движението [12, чл. 13, ал. 2].

Проектът за сигнализация на пътя всъщност представлява проект за постоянна организация на движението.

➤ Стопанинът на пътя²⁹ е упълномощен да внесе проекта за организация на движението извън населените места пред експертния съвет за обсъждане, съгласуване и утвърждаване. Експертните съвети се назначават към различни органи в зависимост от класа на пътя:

- за автомагистрала и пътища от I клас, експертният технико-икономически съвет е към Национална агенция “Пътна инфраструктура”;
- за пътища от II и III клас, експертният технико-икономически съвет е към съответното областно пътно управление (ОПУ);
- за местните пътища, общинският експертен съвет по устройство на територията е към съответната община [12, чл. 16, ал. 1].

Проектът за организация на движението по пътя, като неразделна част от проекта за строителство или реконструкция на пътя във фаза “Технически проект” или “Работен проект”, се разглежда, съгласува и приема едновременно с него. Обсъждането, съгласуването и приемането може да се осъществи и самостоятелно в случай, че е налице актуализация на ПОД [12, чл. 16, ал. 5].

Съгласно Наредбата за организиране на движението [12] се

²⁹ Съгласно Наредбата за организиране на движението по пътищата [12], под “стопанин на пътя” се разбира администрацията, която управлява пътя, или неговия собственик [12, §1, т. 1]. Републиканските пътища се управляват от Национална агенция “Пътна инфраструктура”, общинските пътища – от кметовете на съответните общини, а частните пътища – от техните собственици [4, чл. 19, ал. 1]. Управлението на пътищата включва редица дейности, като част от тях са свързани с проектирането и изграждането на пътищата [4, чл. 19, ал. 2, т. 3].

предвижда в съставите на технико-икономическите съвети или към общинския експертен съвет по устройство на територията да се поканват за участие представители на компетентните органи на Министерство на вътрешните работи, на Националната служба “Пожарна и аварийна безопасност” (сега Главна дирекция “Пожарна безопасност и спасяване” – ГДПБС) и на Хигиенно-епидемиологичната инспекция (сега Регионални инспекции за опазване и контрол на общественото здраве – РИОКОЗ). При обсъждане на проект за местен път се кани и представител на областното пътно управление (ОПУ). Участващите в съветите упълномощени лица от МВР, ГДПБС и РИОКОЗ **изказват мотивирани становища** за проекта и правят предложения по реда, определен от съвета [12, чл. 16, ал. 2 и 3]. Отново прави впечатление (както и при провеждане на експертните съвети за обсъждане на ГПОД), че е задължително становищата да се представят устно. Аналогично на съгласуването на предварителните проекти на генералните планове за организация на движението в населените места се предлага становището и предложенията да се представят **писмено**. Съображенията за това са свързани с вече изискваните писмени становища при съгласуване на устройствените схеми и планове, с важността на проекта и с неточното и непълно протоколиране на обсъжданията в някои експертни съвети, както и с несъответствие с нормативната уредба на МВР за същата дейност.

Ако направените предложения са съществени и водят до значителни промени в проекта за организация на движението за път извън населените места, той се преработва и се съгласува отново при повторно определено заседание на експертния съвет [12, чл. 16, ал. 4].

3. Подробни планове и проекти за организация на движението

Подробните планове за организация на движението в населените места и проектите за ОД извън населените места съдържат ситуационен план/проект на пътната маркировка и пътните знаци (вж. §1, т. 4.2.Б и §2, т. 2.2).

Основа за проектирането на плана/проекта за сигнализация на пътя са Наредбата за сигнализация на пътищата с пътна маркировка

[16], Наредбата за сигнализация на пътищата с пътни знаци [15] и Наредбата за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии [13]. Използването на светофарни уредби при регулиране на движението се базира на Наредбата за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали [9], като времетраенето на цикъла и на т.нар. “зелени”, “червени” и “междинни” времена се определят съобразно транспортното натоварване, пропускателната способност на лентата според нейния вид и търсените посоки на движение за всеки клон от кръстовищата.

Плановите/проектите за организацията на движението се разделят на два вида в зависимост от периода, за който са проектирани. Тези от тях, чрез които ОД се организира за продължителен период, са известните в практиката под наименованието “постоянни организации на движението”. Предвижданата сигнализация на пътя за сравнително кратък период (при авария, ремонтни дейности и др.) се нарича “временна организация на движението (ВОД)”.

3.1. Постоянни организации на движението

При проектирането на постоянните организации на движението се вземат предвид разпорежданията на цитираните по-горе наредби. Независимо от сравнително добрата масова информираност за съдържанието на част от тях, ще бъдат представени някои техни основни положения и изисквания.

А. Сигнализиране на пътищата с пътна маркировка

Сигнализирането на пътищата с пътна маркировка се регламентира чрез Наредбата за сигнализиране на пътищата с пътна маркировка [16]. Утвърдените чрез нея нормативни положения определят видовете пътна маркировка, условията, реда и правилата за нейното прилагане [16, чл. 1].

В населените места тя се нанася върху пътя **в изпълнение на проект, съобразен с генералния план за организация на движението (ГПОД), а за пътищата извън населените места – въз основа на проекта за организация на движението** [16, ал. 3, чл. 3].

➤ В зависимост от конкретния случай, пътната маркировка се използва самостоятелно или в комбинация с други средства за сигнализация – пътни знаци, светлинни сигнали и др. [16, чл. 3, ал. 2]. Нейните функции са организационни и информационни. Тя се из-

ползва за:

- организиране на движението чрез разделяне на пътното платно³⁰ на отделни ленти;
- обозначаване на пътните съоръжения³¹;
- информирание на участниците в движението за предстоящите им възможности – например за направлението на пътя, за възможния избор на посоки и т.н. [16, чл. 3, ал. 1].

► Пътната маркировка се разделя на видове според три основни показателя – предвиждано време за действието ѝ, използвана сигнатура и местоположение на сигнализирания участък.

- Според периода на нейното приложение, пътната маркировка бива постоянна и временна [16, чл. 4]. Временната маркировка се изпълнява при въвеждане на временна организация на движението (ВОД), регламентирана в специална наредба.

- Според своята сигнатура, пътната маркировка може да бъде изпълнена като линии, стрелки, символи и надписи, изписани с боя върху пътната настилка или съоръженията [16, чл. 2]. Надлъжните линии биват единични или двойни, прекъснати или непрекъснати и смесени, като осигуряват различна информация за водачите [16, чл. 10 до чл. 20]. Към напречната пътна маркировка се включват разновидностите на стоплиниите и на пешеходните пътеки, както и разположените напречно на оста на пътя велосипедни пътеки [16, чл. 21 до чл. 26]. Прилага се и маркировка, обозначена със стрелки и линии, различни от основно използваните [16, чл. 27 до чл. 37]. Линиите, разположени под ъгъл спрямо оста на пътя и нееднакви като оформление с тези на обичайната надлъжна и напречна маркировка, са предназначени за посоч-

³⁰ Съгласно Наредбата за сигнализация на пътищата с пътна маркировка [16], пътното платно обхваща общата ширина на пътните ленти. Пътят може да включва няколко платна за движение, отделени помежду си по определен начин [16, §1, т. 3].

³¹ По смисъла на Наредбата за сигнализация на пътищата с пътна маркировка [16], пътните съоръжения са изкуствени конструкции, чрез които пътят преодолява различни препятствия. Такива са водосточите, мостовете, виадуктите, естакадите, надлезите, подлезите, тунелите, укрепителните и подпорните стени и др. [16, §1, т. 11].

ване местата:

- за паркиране или за неговата забрана;
- на площ, забранена за движение;
- на препятствия по пътя;
- на съоръженията и габаритите, ограничени от тях;
- на изкуствени неравности по пътя и др.

Символите, буквите и цифрите, нанесени върху платното за движение, се използват за регулиране на движението и за насочване или предупреждаване на участниците в движението [16, чл. 38 до чл. 42].

• Използваният вид на пътната маркировка и/или комбинациите от нейните разновидности зависят главно от местоположението на участъка, върху който се нанася. Мястото на пътния участък според неговото ситуиране налага специфични изисквания за маркировката. Ето защо тя се обособява в групи според разположението на участъка. Съгласно Наредбата, той може да бъде:

- в права линия с осигурена видимост и в двете посоки за движение [16, чл. 43 до чл. 46];
- в изпъкнала вертикална крива [16, чл. 52 до чл. 56];
- в хоризонтална крива [16, чл. 57 до чл. 61];
- в обхвата на кръстовище [16, чл. 68 до чл. 72].

Възможно е мястото на пътния участък по отношение на останалите елементи от пътната мрежа да налага:

- промяна броя на пътните ленти [16, чл. 51];
- оформяне на “шлюзове”³² за забавяне и ускоряване на движението [16, чл. 62 и 63];
- добавяне на пътни ленти за изкачване, за движение на автобуси, тролейбуси, трамваи и бавнодвижещи се пътни превозни средства и за принудително спиране [16, чл. 47 до чл. 50];
- предвиждане на площи със специално предназначение –

³² По смисъла на Наредбата за сигнализация на пътищата с пътна маркировка [16], шлюзът представлява допълнителна лента за движение в зоната на кръстовищата и пътните възли. Оформя се на местата, в които скоростта на “вливане” и “отливане” на движението към/от конкретни направления е по-ниска от скоростта на автомобилите по основните пътни ленти за движение направо. При кръстовища зоните за престрояване и изчакване преди завиване наляво или надясно изпълняват ролята на шлюзове [16, §1, чл. 17].

площадки за принудително спиране и разминаване, спирки на превозните средства от МОПТ, площадки за отдих, бензино-станции, площадки за крайпътни обслужващи обекти и др. [16, чл. 74 до чл. 77].

Предвиждането на маркировката във всички нейни разновидности зависи от конкретните условия за пътния участък, като за проектирането и съгласуването ѝ се изискват специфични умения и знания от съответните лица.

Б. Сигнализиране на пътищата с пътни знаци

С Наредбата за сигнализация на пътищата [15] с пътни знаци се определят видовете на пътните знаци и на други средства за сигнализация на пътищата, а също условията, реда и правилата за тяхното използване [15, чл. 1].

Подобно на пътната маркировка, пътните знаци в населените места се поставят в обхвата на пътя в **изпълнение на проект, съобразен с генералния план за организация на движението (ГПОД) в населените места, а за пътищата извън населените места – въз основа на проекта за организация на движението** [15, ал. 3, чл. 3]. Проектите се възлагат, изработват, съгласуват и одобряват според изискванията на Наредбата за организиране на движението по пътищата [12] и на Закона за устройство на територията [5].

► Пътните знаци, подобно на пътната маркировка, могат да се използват самостоятелно или в комбинация с други средства за сигнализация – маркировка, светофарни уредби и др. [15, чл. 3, ал. 1].

► Навременното възприемане на пътните знаци от водачите на превозни средства трябва да е осигурено [15, чл. 9, ал. 1], което позволява на водачите на превозни средства да предприемат действия за осигуряване безопасността на движението [15, чл. 14, ал. 1]. С тази цел се забранява монтажът в обхвата на пътя на рекламни съоръжения или на други материали, които приличат по форма и цвят на пътните знаци [15, чл. 4]. Необходимостта от своевременно разпознаване на пътните знаци е причината за:

- изработването им в четири типоразмера, като нужният типоразмер се определя съобразно с класа на пътя, проектната му скорост и ширината на пътното платно [15, чл. 7];

- произвеждането им в групи с три вида светлотехнически характеристики, чиято употреба зависи от мястото на монтиране на знака и по-точно от общата осветеност на околната среда от източници на изкуствено осветление [15, чл. 8 и 8а];
- поставянето им не само отдясно на платното за движение, но и “...над или отляво на платното за движение на остров върху платното за движение или на средна разделителна ивица на път с отделни платна за движение” [15, чл. 9, ал. 2];
- условието на едно място да се монтират не повече от два различни знака и две допълнителни табели [15, чл. 11, ал. 1]³³;
- изискването за спазване на минимално разстояние на видимост на пътния знак³⁴, което има различни стойности в зависимост

от проектната скорост на пътя [15, чл. 14]³⁵;

- съобразяване мястото на монтирането им с нормативно определени отстояния от най-близката точка на пътния знак до границата на платното за движение (хоризонтално и вертикално)³⁶, до настилката на “остров” на пътното платно и до повърхността на терена [15, чл. 16].

³³ Съгласно Наредбата за сигнализация на пътищата с пътни знаци [15], в населените места на едно място се допуска монтирането “до три различни пътни знака с три допълнителни табели”. Разпоредбата за броя на пътните знаци, поставени на едно и също място, не важи за принадлежащите към група “Ж” [15, чл. 11, ал. 2 и 3].

³⁴ □ Минималното разстояние за видимост на пътния знак, в зависимост от скоростта, е: при V до 30 км/ч – 50 метра; при V до 50 км/ч – 100 метра; при V до 90 км/ч – 150 метра, и при V над 90 км/ч – 250 метра [15, чл. 14, ал. 2].

³⁵ Съгласно Нормите за проектиране на пътища [20], проектната скорост е “...безопасната скорост на движение на единичен автомобил при мокро и чисто пътно покритие, при определени теренни условия. Тя представлява изходна база за оразмеряване на основните геометрични елементи и за установяване на допустимите технически параметри на пътя или на отделни негови участъци” [20, чл. 5, ал. 1].

³⁶

► Основната функция, изпълнявана от пътните знаци, е информационна. Предаваната с тях информация на участниците в движението е с различен характер, в зависимост от групата, към която принадлежат пътните знаци. Знаците:

- от група “А” предупреждават за предстояща опасност;
- от група “Б” указват необходимото поведение при предимство на част от пътните превозни средства;
- от група “В” въвеждат забрана или отменят въведена вече забрана;
- от група “Г” правят „задължителни предписания”;
- от група “Д” информират за специални предписания;
- от група “Е” дават допълнителна информация;
- от група “Ж” указват направления, посоки, обекти;
- от група “Т” информират за условията на действие на съответния знак – време; разстояние до мястото, за което се отнася знакът; дължина на зоната на действие на знака; участници в движението, за които важи монтираният знак.

Другите средства за сигнализиране (направляващите стълбчета, ограничителните табели, табелите с направляващи стрелки и светлоотразители) ограничават визуално платното за движение или сигнализират посоката на движение.

Всеки знак от която и да е от групите се характеризира с определено оформление, значение, случаи и начини на приложение, разяснени чрез Наредбата за сигнализиране на пътищата с пътни знаци [15, чл. 18 до чл. 183]. Тяхното използване се предвижда от проектанта, който е правоспособно лице, и се съгласува с компетентните органи на МВР.

В. Регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали

С Наредбата за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали [9] се определят видовете светлинни сигнали³⁷,

□ Хоризонталното и вертикално отстояние от края на платното за движение до най-близката точка на пътните знаци се различават за пътищата в населените и извън населените места [15, чл.16].

³⁷ Съгласно Наредбата за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали [9], светлинният сигнал е светлина с определен цвят и

които се използват за регулиране движението на пътните превозни средства и на пешеходците, като се установяват условията, редът, начинът на поставяне и изискванията към пътните светофари³⁸ [9, чл. 1].

Както пътната маркировка и пътните знаци, така и пътните светофари в **населените места се поставят съгласно с проект за организация на движението, съобразен с генералния план за организация на движението (ГПОД), а по пътищата извън населените места – въз основа на проекта за организация на движението по пътя** [9, чл. 5, ал. 1].

► Целта на светлинните сигнали е да се осъществи последователно пропускане на транспортни и пешеходни потоци през определено място от пътя [9, чл. 6]. В зависимост от вида на участниците в движението, за които са предназначени светлинните сигнали, се използват немигащи и мигащи сигнали (червени, жълти и зелени), за пътни превозни средства от масовия обществен пътнически транспорт (МОПТ) – немигащи светлини с луннобял цвят, а за пешеходците – немигащи (зелени и червени) и мигащи (зелени) сигнали [9, чл. 7 до чл. 10].

► Според своето предназначение, пътните светофари се разделят на няколко вида:

- “за регулиране на ППС на кръстовища, пешеходни пътеки, стеснени и други участъци от пътя;
- за забраняване и разрешаване на пътните превозни средства да навлизат по пътна лента;
- за забраняване на ППС да преминават през железопътен прелез;
- за регулиране на движението на ПС от редовните линии за обществен превоз на пътници;
- за регулиране движението на пешеходците” [9, чл. 17].

значение, което е задължително за участниците в движението, за които е предназначен [9, чл. 3]. Светлинните сигнали се подават от пътните светофари [9, чл. 4, ал. 1].

³⁸

□ Съгласно цитираната наредба, пътният светофар “...се състои от една или повече отделно обособени светофарни секции, всяка от които излъчва светлина с определен цвят и посока” [9, чл. 4, ал. 2].

Пътните светофари имат определен брой секции, подредени по установен начин, светещите им полета са с утвърдените размери, с нанесени или липсващи символи и се прилагат за регулиране движението на отделни видове участници в него при конкретни случаи [9, чл. 18 до чл. 30].

➤ Поставянето на светофарна уредба се решава след сравнителен анализ по икономически показатели за мястото при два случая – когато няма светофар и когато такъв е въведен в действие [9, чл. 31]. На практика се използват експериментално получени количествени критерии, чрез които са фиксирани гранични стойности за:

- интензивността на автомобилните, пешеходните и велосипедните потоци, както и за съчетанието между тях, а също и “натоварването” от трамвайно или тролейбусно движение;
- броя на пътнотранспортните произшествия, настъпили през последната година [9, чл. 32].

За регулиране на движението на кръстовище, разположено на достъпен маршрут, също се използва пътен светофар³⁹.

➤ Основа за определяне броя на програмите, с които ще работи светофарната уредба, са интензивността на движение на ППС и на пешеходците през денонощието на съответното кръстовище. Чрез изчисления за всяка програма се доказва продължителността на цикъла, броят, последователността и продължителността на отделните фази в цикъла [9, чл. 52]. Продължителността на цикъла е функция от броя и продължителността на фазите, за които са въведени редица изисквания [9, чл. 53 до чл. 56].

“Оразмеряването” на светофарната уредба се подчинява на изискването за безопасно преминаване на конфликтните потоци (автомобилни и пешеходни) през регулираното място. То се извършва от правоспособни специалисти със специфични познания.

➤ За да се осигури видимост на различните видове светофари съгласно тяхното предназначение са въведени регламенти за местата на монтирането им [9, чл. 42 до чл. 50].

В специализираната наредба се посочват и редица изисквания,

³⁹ Според Наредбата за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии, в такива случаи се поставя светофар.

свързани с техническите средства, използвани при регулиране на движението със светлинни сигнали и положения, важни за управлението им [9, чл. 35 до чл. 41].

► В град София на пътната полиция е възложен и контролът при отстраняване на възникналите повреди по светофарните уредби чрез Наредбата за организацията на движението на територията на Столична община [11, чл. 10]. Те се ремонтират от лица, специално ангажирани с поддържането им, като сигналът за повреда се подава от дежурния диспечерски пункт към общината. Вероятно целта на двустранно разпоредения контрол е осигуряване на по-бързи действия в случай на нужда, но от друга страна, така се създава допълнителен ангажимент за полицията, която е достатъчно “натоварена”.

* * *

За използването на пътната маркировка, знаци и светофари за сигнализиране на пътя и регулиране на движението могат да се направят следните обобщения.

➔ Пътната маркировка, пътните знаци и светофарите се поставят в съответствие с проект за организация на движението. В населените места той се съобразява с Генералния план за организация на движението (ГПОД), а извън населените места – с Проекта за организация на движението по пътя (ПОД), които се съгласуват от упълномощените органи на полицията. Въз основа на това положение, което следва непосредствено от връзката между проектите за организация на движението, ГПОД и ПОД, и съгласуващите ги органи, в наредбите за организация на движението за всички общини следва да се запише, че проектите за организация на движението трябва да се съгласуват с общинските власти и с органите на МВР [11, чл. 6, ал. 2]. Специални звена към общините трябва да поддържат регистър на използваната пътна сигнализация, като настъпилите промени се отразяват в едномесечен срок [11, чл. 6, ал. 3].

➔ Според нормативната уредба на МРРБ е задължително становищата на упълномощените органи на МВР пред съответните експертни съвети за обсъждане и одобряване на ГПОД и ПОД да бъдат изказани. Според ЗДвП обаче, становищата, свързани с каквито и да е проекти за организиране на движението, включително за постоянна организация на движението, следва да се представят писмено

[ЗДвП, §3]. Разликата в нормативите е причина на места мнението на полицията да се представя устно, а съгласуването на проектите да се извършва с печат. Тази практика е известна от близкото минало, но в процеса на изследването се оформи мнението, че тя трябва да се преустанови и съгласуването да става само чрез писмено оформени становища. Посочваните причини са свързани най-вече с по-голямата отговорност при съставянето на писмени мнения, с елиминирването на част от условията за фалшифициране на печатите или тяхното неправомерно използване и с осигуряване събираемостта на таксите, полагащи се съгласно нормативната база на МВР [25]. Освен това, писменото представяне на становища се изисква нормативно и се е наложило в практиката при съгласуване на всички видове устройствени схеми и планове.

3.2. Временни организации на движението⁴⁰

Временните организации на движението (ВОД) се изпълняват основно според регламентите на Наредбата за временна организация на движението при извършване на строителство и ремонт на пътища и улици [7], като спомагателни документи са наредбите за сигнализация на пътищата с пътна маркировка [16] и с пътни знаци [15] и Наредбата за регулиране на движението със светлинни сигнали [9].

Временните организации на движението допринасят за обезопасяване на движението по време на строителни, ремонтни и аварийни работи [7, чл. 1]. Извършваните при тях дейности намаляват ширината или нарушават цялостта на настилката, банкетите и/или тротоарите и/или влошават състоянието на тяхната повърхност. Сигнализирането на настъпилите промени за движението има **временен характер** и се прави непосредствено преди започване на “строителните или ремонтните работи или след установяване на авария” [7, чл. 2, ал. 2].

➤ Сигнализацията в изброените по-горе случаи изпълнява информационна, указателна и въвеждаща функция. Чрез нея участни-

⁴⁰ По време на отпечатване на настоящата разработка бяха направени предложения за промяна и допълнения на Наредбата за временна организация на движението при извършване на строителство и ремонт по пътищата и улиците [7]. Това предполага вероятността отпечатаното да отразява Наредбата, действаща от 2001 г. до приемането на допълнената и изменена Наредба.

ците в движението се информират за предстоящите особености и промени по пътното платно, обозначават се границите на участъка с изменени условия и се въвеждат режим или ограничения, чрез които потокът от автомобили и пешеходци да премине безопасно през “нарушения” участък [7, чл. 3]. Сигнализацията се отстранява след приключване на предприетите дейности [7, чл. 2, ал. 3].

► За възлагане на проектите за временни организации на движението са отговорни тези, които осъществяват строителните и ремонтните дейности. Освен това, те трябва да поставят и поддържат сигнализацията в съответствие с проекта, както и да я отстранят, когато вече няма нужда от нея [7, чл. 4, ал. 1]. Към тази разпоредба следва да се добави и тяхното задължение за съгласуването на ВОД. Най-късно 15 дни преди започване на строителството или ремонта, лицата, които ще го реализират, трябва да са съгласували временната организация на движението както следва:

- за автомагистрала и републикански пътища от I клас – с Национална агенция “Пътна инфраструктура” и службите за контрол към Министерство на вътрешните работи;
- за пътищата от II и III клас – със съответното областно пътно управление и компетентните органи на МВР;
- за местни пътища и улици – със съответната общинска администрация и упълномощени звена на МВР [7, чл. 72].

Дейността на изброените съгласувателни органи е пряко свързана с осигуряването на безопасно движение по пътищата и улиците. В определени случаи, собствениците или администрациите, управляващи пътищата, имат правото да “въвеждат” временни забрани при ползване на пътното платно, като ги съгласуват с упълномощените органи на МВР [4, чл. 9, ал. 3 и 5]. От своя страна, възложителят на работи, “...свързани с разкопаване на улични и тротоарни настилки и вътрешно-квартални пространства...” е длъжен да уведоми съответната общинска администрация за предстоящата временна промяна на условията за движение “...след съгласуване с органите по безопасността на движението” [5, чл. 72, ал. 1].

Препятствията по пътя, възникнали вследствие на настъпила авария, се сигнализират от стопаните на пътя и за тях не се изисква изработване на проект за ВОД [7, чл. 4, ал. 3 и 4]. За по-голяма ек-

спедитивност, при ремонт на елементи на техническата инфраструктура, не се изисква "...одобряване на инвестиционни проекти за издаване на разрешение за строеж..." [4, чл. 147, ал. 1 и 6]. Това означава, че за текущ ремонт на посочените елементи не се изисква разрешение за строеж [4, чл. 151, ал. 1 и 5]. Същото е в сила и за "...текущ ремонт на пътища, с който не се променя конструкцията на пътното платно..." [4, чл. 151, ал. 1 и 6]. И в двата случая се налага "въвеждане" на временни ограничения за водачите на ППС.

В настоящата наредба не се предвижда възможност за подобряване на първоначалното сигнализиране при извършването на неотложни аварийни работи. Изразяват се мнения, че особено за аварийни работи с по-голяма продължителност следва да се определи минимален срок за информиране на пътната полиция, която да направи оглед и евентуални препоръки за подобряване на сигнализацията.

► Според нормативните изисквания, проектът за временна организация на движението трябва да съдържа:

- обяснителна записка;
- ситуация на участъка, за който се прилага;
- обозначен обхват на участъка;
- схема на ВОД, която включва:
 - вид и разположение на временната сигнализация с необходимите отстояния и размери (пътна маркировка, пътни знаци, пътни светофари и други средства за сигнализация);
 - схема на обходния маршрут, ако има такъв, и неговата сигнализация;
 - спецификация на техническите средства и материали, необходими за изпълнението на ВОД [7, чл. 70].

Предлага се към схемата за временната организация на движението да се изисква и график за извършване на строителните и ремонтни работи, с който се доказва необходимата продължителност на действие на въведената ВОД.

► Настоящата нормативна уредба подразделя строителните или ремонтните работи в две групи:

- краткотрайни работи;
- дълготрайни работи.

Краткотрайните са онези, които започват и приключват в рамките на едно денонощие. Към дълготрайните спадат дейностите, за чието изпълнение е необходимо време, по-продължително от едно денонощие [7, чл. 5]. Към краткотрайните работи се причисляват и подвижните ремонтни работи, "...които се извършват в движение с ниска скорост и честа смяна на работното място..." [7, чл. 5, ал. 2]. Прави впечатление, че в действащата специализирана наредба не е конкретизирано понятието "аварийни работи" и тяхната принадлежност, както е с подвижните ремонтни работи. Според мнения на специалисти, аварийните работи следва да бъдат не само предизвиканите от аварии на техническата инфраструктура, но и възникналите в резултат от пътнотранспортни произшествия или други подобни екстремни обстоятелства.

► За сигнализиране на временна организация на движението са предвидени различни средства. Използваните пътна маркировка, пътни знаци и пътни светофари следва да отговарят на специални изисквания, отнасящи се не само до тяхното оформление и подвижност [7, чл. 7 до чл. 10].

При сигнализация на ВОД се употребяват и други средства – конуси, бариери, флагчета, въжета, ленти, табели (ограничителни, с направляващи стрелки и затварящи), кабари, светлинни източници, стоп - палки. В практиката все повече навлизат и някои нови средства, чиито функции са твърде важни. Такива са т.нар. "гъвкави ограничители", разпределителите на движението тип "праг", "бордюр" и "стена", както и табелите с променящо се съдържание. Те следва да бъдат допълнени в Наредбата, придружени с изисквания към употребата и оформлението им.

Съгласно нормативната уредба, временна организация с пътна маркировка се прилага при ВОД само в случаите на висока интензивност на движението и при срок за извършване на строителните и ремонтни работи (СРР), по-дълъг от един месец [7, чл. 29]. Преобладава мнението, че по-важен за употребата на специална пътна маркировка е срокът за изпълнение, а не обемът на автомобилния поток.

► Сигнализацията на ВОД като цяло трябва да е "...ясно видима и разбираема от участниците в движението по всяко време на денонощието и при всякакви метеорологични условия..." [7, чл. 25]. С та-

зи цел се поставят редица условия, като:

- се конкретизира мястото на поставяне на пътните знаци и техният максимален брой (до три във вертикален ред и до два в хоризонтален), техният вид [7, чл. 46 до чл. 48] типоразмер и технически характеристики [7, чл. 26 до чл. 29];
- се поставят специфични изисквания за надлъжното, напречното и косото ограждане на засегнатия от строителни и ремонтни работи пътен участък [7, чл. 37 до чл. 44];
- се налага задължението площите, в които се извършват СРР по улиците, да са осветени през тъмната част от денонощието [7, чл. 45].

► Временната организация на движението се разделя на три вида според продължителността на строителните и ремонтните работи, както следва:

- при краткотрайни и подвижни ремонтни работи [7, чл. 48 до чл. 56];
- при дълготрайни СРР без отбиване на движението [7, чл. 57 до чл. 64];
- при дълготрайни строителни и ремонтни работи с отбиване на движението [7, чл. 65 до чл. 67].

В момента подвижните и краткотрайни ремонтни работи са обединени като един вид. Това може да се коригира чрез диференцирането им в текстовете и схемите на Наредбата, като необходимостта от разделянето им се основава на тяхната специфика.

Освен това, при дълготрайни СРР по автомагистрала, с настоящите схеми не се предвиждат възможности за използване на банкетите, при положение, че носимоспособността им е същата като тази на лентите за движение. Те не отразяват и приложението на новите средства за канализиране на движението. Това би могло да се промени след преработка на използваните в момента схеми. При новите схеми задължително следва да се обозначи максималната ширина на получените еднолентови S-образни пренасочвания на движението от лентите за едната посока в лентите за другата посока. Практиката в чужбина показва, че тази стойност е 3,5 метра, като с нея се осигурява достатъчно ширина за товарните МПС и в същото време се ограничава изпреварването на превозните средства.

► Временна организация на движението се “въвежда” в изпълнение чрез заповед, издадена от “...органите, съгласували ВОД, в която се указва временният режим на движение и срокът за действие на ВОД” [7, чл. 74, ал. 1]. За автомагистралите и републиканските пътища от I клас това са Националната агенция “Пътна инфраструктура” и службите за контрол към МВР, за пътищата от II и III клас – областните пътни управления и компетентните органи на МВР, а за местните пътища и улици – общинските администрации и упълномощени звена на МВР [7, чл. 72]. Същите органи издават още една заповед, чрез която се определя длъжностно лице, отговарящо за поставянето и поддържането на сигнализацията в съответствие със съгласувания проект [7, чл. 74, ал. 2]. Към настоящия момент, при възникнали проблеми неговите данни биха могли да се предоставят на съответните контролни звена към МВР и на стопаните на пътищата. Представители на пътната полиция са на мнение, че отговарящото за сигнализацията лице задължително трябва да присъства при въвеждането на ВОД в действие. Това следва да се добави към съответната разпоредба от Наредбата за временна организация на движението при извършване на строителство и ремонт по пътищата и улиците [7].

► В действащата специализирана наредба не се изяснява контролът *при “въвеждането” на ВОД и по време на строителните и ремонтни работи (СРР)*. Всеобщо е мнението, че независимо от наличните текстове в ЗУТ, ще бъде изключително полезно контролът да бъде коментиран и в Наредбата за временна организация на движението.

Предлага се контролът върху състоянието на сигнализацията да бъде осъществяван от съгласуващите органи, т.е. от съответните пътни администрации, собственика на пътя и контролните служби на МВР. Това вече е направено чрез част от наредбите за организация на движението на съответните общини, между които и Столична община [11, чл. 58]. Горепосоченото логично задължение следва да бъде записано още в Закона за устройство на територията [5]. Предложението е да бъде допълнен текст, съгласно който “министърът на вътрешните работи или упълномощени от него длъжностни лица трябва да упражняват контрол по спазване изискванията...” на

приетата организация на движението [към чл. 122 от ЗУТ]. Освен това, назначеното длъжностно лице, отговарящо за сигнализацията на конкретния обект, би трябвало да проверява състоянието ѝ поне един път седмично. При констатиране на нередности не бива да се допуска започване или продължаване на строителните и ремонтни работи.

Друго предложение се отнася до “въвеждането” в действие на ВОД по пътищата от всички класове. Според него, това би следвало да става след съвместен оглед на монтираната сигнализация от представители на администрацията, управляваща пътя, и упълномощените органи на МВР в присъствието на лице, представляващо строителя, и съставяне на констативен протокол. Същото важи и за “въвеждането” в действие на постоянната организация на движението след отпадане на необходимостта от временна. **Тези две предложения трябва да се допълнят в Наредбата за организиране на движението по пътищата и в Наредбите за организацията на движението на територията на всички общини.**

** ** *

→ Както се вижда, за изработването и оценяването на проектите за организация на движението – постоянна или временна, се изискват специфични знания и умения, както и комплексност при тяхното приложение. Съгласуването на проектите е отговорност, с която би следвало да са натоварени подходящи служители от полицията. Под “подходящи” се разбират лица, които са изучавали подробно или отчасти планиране на територията, градоустройство и улици.

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ И ИЗВОДИ

1. Основната цел на т.нар. “организация на движението” е осигуряване на възможно най-голяма безопасност за всички участници в движението чрез оптимално избрани начини за провеждане на автомобилните и пешеходни потоци.

2. Организирането на движението е съставен елемент от **редица проектни решения**. Такива са устройствените схеми, плановете и проектите, като те обхващат територии с различна големина и

административно подчинение и в повечето случаи се проектират в две фази – предварителна и окончателна.

3. При проектирането на устройствените схеми и планове се спазва принципът на йерархията, съгласно който предвижданията на всеки от тях са подчинени на тези на схемите и плановете от по-високо ниво. Най-важните основни положения са следните.

⇒ Развитието на териториите се планира въз основа на **Националната комплексна устройствена схема**, върху която се базират районните устройствени схеми (РУС) и общите устройствени планове (ОУП). Продължение на ОУП са подробните устройствени планове (ПУП), като към тях се представят **планове-схеми на транспортно-комуникационните системи в населените места и проекти за организация на движението извън населените места**.

⇒ С **Националната устройствена схема** се предвижда развитието на територията на национално ниво, като още на този първи етап се планира развитието на националната транспортна мрежа и транспортната техническа инфраструктура във връзка с европейските коридори.

Различните видове устройствени системи са определящи за развитието на регионите в Република България.

Устройствените схеми нямат пряко инвестиционно значение, но предвиденото с тях е задължително за следващите ги устройствени планове и е основание за кандидатстване за държавно субсидиране.

⇒ Проектирането на **устройствените схеми** се възлага от органите и лицата, компетентни да ги одобряват, според Закона за устройство на територията и Наредбата за обема и съдържанието на устройствените схеми и планове.

⇒ С **устройствените планове** се постига детайлизация на устройствените схеми. Те биват общи устройствени планове (ОУП) и подробни устройствени планове (ПУП). **Предвиденото с ПУП развитие на територията е задължително за инвестиционното проектиране, като към тях се проектират подробни комуникационно-транспортни планове.**

Окончателният проект на общия устройствен план се изработва въз основа на предварителния проект, на решенията на експерт-

ните съвети и препоръките от обществените допитвания. Същото може да се каже и за окончателния проект на план-схемата на комуникационно-транспортната система, който съпътства този на ОУП. С нормативните разпоредби не се уточняват заинтересованите централни администрации, чиито представители вземат участие при обсъжданията в експертните съвети.

Упълномощените да възлагат и одобряват общите устройствени планове лица са диференцирани според органа, финансиращ проекта и според обхвата на територията, за която се изготвя планът.

⇒ Проектирането на **план-схема на комуникационно-транспортните системи** на населените места е задължително още в **предварителния проект на общия устройствен план**, като то се извършва в пряка връзка със структурата на урбанизираната територия, с тази на прилежащата територия и с извънселищните транспортни системи.

⇒ Проектирането на **подробните комуникационно-транспортни планове** става въз основа на общия устройствен план и на план-схемата на комуникационно-транспортната система. С тях се прецизира отразеното в подробните устройствени планове (ПУП), по-точно **параметрите на първостепенната и на второстепенната улична мрежа, на съоръженията, на паркирането, на пешеходните и велосипедни пространства и др.**

Подробните комуникационно-транспортни планове за градски магистрали, артерии, улици, кръстовища и възли, паркинги, паркинг-гаражи, площадки за автогари, бензиностанции и др., както и подробните планове за организация на движението допълват комуникационно-транспортни планове за населените места.

Съдържащото се в графичните части и в обяснителната записка на предварителните проекти на комуникационно-транспортните планове предполага отразяване мнението на пътната полиция за проекта, което не е категорично регламентирано в нормативната база.

4. Организирането на движението е сложен и комплексен за решаване проблем, който зависи най-вече от съществуващото положение и планирането на конкретната територия.

⇒ **Генералните планове за организация на движението (ГПОД)**

в населените места и проектите за организация на движението (ПОД) за пътищата извън населените места са специализираните планове и проекти, осигуряващи организирането на движението по пътищата в детайли.

⇒ **Проектирането на организацията на движение по пътищата** се възлага от администрациите, управляващи пътищата, или от техните стопани по реда на Закона за обществени поръчки. Същите са отговорни за реалното изпълнение на организациите на движение и за поддържането им в съответствие с предвиденото с проектите.

5. Генералният план за организация на движението в населени места е в пряка връзка с подробните комуникационно-транспортни планове и с него се предвиждат етапите на изпълнение на транспортно-комуникационната система на урбанизираната територия. Той може да обхваща цялата територия на населеното място или части от нея.

⇒ Окончателният проект на ГПОД се изработва въз основа на предварителния проект и на предписанията, дадени от експертните съвети, като съдържа обобщена схема на основните пътни знаци, необходими за изискваните схеми.

⇒ В експертните съвети за обсъждане и приемане на ГПОД се предвижда участие на представители на Министерството на вътрешните работи. Те са задължени **да изкажат** мотивирано становище, да внесат предложения по установения ред и да съгласуват проекта. За елиминиране на възможността от непълен запис и неточно тълкуване на становищата се предлага те да се представят писмено, както се изисква от ЗДВП. Промяната следва да се отрази в съответната разпоредба от Наредбата за организиране на движението, като така се синхронизират уредбите на МРРБ и МВР, и се осигурява съответствие с фактическото положение за представяне на становищата при съгласуване на устройствени схеми и планове.

6. С проекта за организация на движението извън населените места (ПОД) се детайлизира подробният устройствен план (ПУП), като той е част от основния проект за строителството на нов или реконструкцията на съществуващ път извън границите на урбанизираните територии.

⇒ Както при експертните съвети за обсъждане и приемане на ГПОД, така и при тези за ПОД, задължителното участие на представители на Министерството на вътрешните работи е регламентирано. Според разпоредбите на МРРБ, те трябва да **изкажат** своето становище, да внесат предложения, ако имат такива, и да съгласуват проекта. Би следвало становищата да се представят в писмена форма, както се изисква от ЗДвП и както се практикува при съгласуване на устройствените схеми и планове, като промяната се запише в съответния регламент от Наредбата за организиране на движението.

7. Подробните планове за организация на движението в населените места и проектите за ОД извън населените места съдържат ситуационен план/проект на пътната маркировка и пътните знаци. За тяхното проектиране е създадена солидна основа от нормативни документи.

⇒ Най-често използваните подзаконови актове за проектиране на постоянните организации на движението са четири наредби. Те се отнасят до пътната маркировка, пътните знаци, регулирането на движението със светлинни сигнали и планирането и проектирането на урбанизираните територии. Проблематиката във всяка от тях е специфична и специализирана и допълва тази на останалите.

⇒ Пътната маркировка, пътните знаци и пътните светофари в населените места се поставят в изпълнение на проект за организация на движението, съобразен с Генералния план за организация на движението (ГПОД), а по пътищата извън населените места – с проекта за организация на движението по пътя (ПОД).

Контролът за своевременно отстраняване на повредите по светофарните уредби в Столична община е възложен не само на общината, но и на полицията, чрез Наредбата за организация на движението на територията на Столична община. Този ангажимент се оценява с противоположни мнения.

⇒ Нормативната уредба на МРРБ изисква становищата на упълномощените органи на МВР пред съответните експертни съвети за обсъждане и одобряване на ГПОД и ПОД да се изказват. Логично е същото задължение да се спазва и за проектите за постоянна организация на движението, които са “продължение” на ГПОД и ПОД. От

друга страна, ЗДвП регламентира писмено представяне на становищата, свързани с каквито и да е проекти за организиране на движението. Разликата в нормативите създава условия на места полицията да изразява мнението си устно, а проектите да се съгласуват с печат.

8. Най-важните положения, свързани с временните организации на движението (ВОД), са следните.

⇒ Сигнализацията на ВОД има за цел да информира участниците в движението за промените, да укаже дължината и мястото на “работния” участък и да въведе режим за безопасно преминаване през него.

⇒ Проектите за временни организации на движението се възлагат от лицата, осъществяващи строителните и ремонтните дейности. Тяхно задължение са и съгласуването на ВОД, поставянето и поддържането на проектната сигнализация и нейното отстраняване. Нормативно се регламентира съгласуването на ВОД да става с пътните администрации (в зависимост от класа на пътя) и с контролните органи на МВР.

⇒ Строителните и ремонтните работи основно се разделят на краткотрайни и дълготрайни.

⇒ За изпълнение на временната организация на движението се предвиждат различни средства за сигнализиране. Временната пътна маркировка се прилага в два случая – при голям обем на автомобилния поток и при срок за извършване на строителните и ремонтни работи, по-дълъг от един месец.

⇒ Според нормативните разпоредби, сигнализацията на ВОД трябва да е ясно видима и разбираема за участниците в движението. За реализацията на тази цел се поставят редица условия.

⇒ Временната организация на движението се разделя на три вида, според продължителността на СРР – при краткотрайни и подвижни ремонтни работи, при дълготрайни СРР без отбиване на движението и при дълготрайни строителни и ремонтни работи с отбиване на движението.;

⇒ Временната организация на движението **се въвежда в изпълнение чрез заповед от органите, съгласували ВОД**. Чрез друга тяхна заповед се определя длъжностно лице, пряко отговарящо за

поставянето и поддържането на сигнализацията в съответствие с предвидената с проекта.

9. Забелязват се някои пропуски в Наредбата за временна организация на движението при извършване на строителство и ремонт на пътищата и улиците:

⇒ не се конкретизира понятието “аварийни работи”;

⇒ не се предвижда контрол на първоначалното сигнализиране при **неотложни аварийни работи**, чийто резултат при по-продължителни работи да е подобряването на ВОД;

⇒ с регламентираното съдържание на проекта за временна организация на движението в него не се включват граfiците за извършване на строителните и ремонтни работи;

⇒ всред средствата, изброени в Наредбата за сигнализиране на ВОД, липсват наскоро навлезлите в практиката;

⇒ не се изяснява контролът както при въвеждането на ВОД, така и по време на изпълнението на строителните и ремонтните работи.

ВТОРА ГЛАВА

СПЕЦИАЛНО ПОЛЗВАНЕ НА ПЪТИЩАТА

Главното предназначение на пътищата/улиците е осъществяване движението на пътни превозни средства (ППС) и на пешеходци [ЗДвП, §6, т. 1; 4, &1, т. 7]. В редица случаи се налага пътищата да бъдат използвани и за други цели. В практиката част от тези случаи са известни с наименованието “специално ползване на пътищата”,

отворени за обществено ползване⁴¹.

Основните нормативни документи, регламентиращи този вид ползване на пътищата, са Законът за пътищата [4], Наредбата за специално ползване на пътищата [17], Наредбата за движение на извънгабаритни и тежки пътни превозни средства [8] и Наредбите за управление на общинските пътища [18], като редица техни постановки се основават и на други документи. Такива са Законът за движението по пътищата [2], Наредбата за сигнализация на пътищата с пътна маркировка [16], Наредбата за сигнализация на пътищата с пътни знаци [15], Нормите за проектиране на пътищата [20], Правилникът за прилагане на Закона за пътищата [21], Законът за устройство на територията [5], Наредбата за планиране и проектиране на комуникационно-транспортни системи на урбанизираните територии [13] и др.

Според законната уредба у нас, специалното ползване на пътищата се разделя на пет вида:

1. движение на тежки и извънгабаритни пътни превозни средства по пътното платно или банкетите;
2. изграждане и експлоатация на търговски крайпътни обек-

ти⁴² и на пътни връзки към тях, както и на площадки за оказ-

⁴¹ Според Закона за движението по пътищата (ЗДвП), условията, адресирани към всички ползватели на пътищата, отворени за обществено ползване, са едникви [ЗДвП, чл. 2, ал. 1], като участниците в движението са длъжни да спазват установените правила за движение [ЗДвП, чл. 2, ал. 2].

⁴² По смисъла на Наредбата за специално ползване на пътищата [17], търговски крайпътни обекти представляват всички сгради и съоръжения, обслужващи пътуващите и пътните превозни средства, заедно с прилежащия им терен. Такива са къмпингите, хотелите, бензиностанциите, газостанциите, заведенията за хранене, магазините, гаражите и паркингите, пунктовете за техническо обслужване на автомобили, пунктовете за ремонт на аварирани по пътя автомобили и т.н. В тях следва да се осъществява търговска дейност по смисъла на Търговския закон [17, чл. 8, т. 1].

ване на пътна помощ с необходимите пътни връзки към тях;

3. изграждане и експлоатация на рекламни съоръжения;

4. изграждане на нови и ремонт на съществуващи подземни и надземни линейни или отделно стоящи съоръжения и тяхната експлоатация в обхвата на пътя⁴³;

5. временно ползване на части от пътното платно и земи в обхвата на пътя от други лица” [4, §8].

Както се вижда, изброените по-горе групи са обособени в зависимост от вида на превозните средства, ползващи пътя, и от извършването на специфични дейности **в обхвата на пътя и обслужване**

В групата на търговските крайпътни обекти се включват и крайпътните обслужващи комплекси по смисъла на §1, т. 9 от Закона за пътищата [4]. Като такива се определят “...всички земни повърхности в близост до пътя заедно с разположените върху тях сгради и съоръжения за обслужване на пътуващите и на пътните превозни средства, като площадки за отпих, къмпинги, мотели, бензиностанции, заведения за хранене, магазини, пунктове за техническо обслужване на автомобили и пунктове за помощ на аварирани по пътя автомобили”.

⁴³ **Обхватът на пътя** включва площта, върху която са разположени земното платно и ограничителните ивици от двете страни на пътя. Обхватът на пътя е понятие с три измерения, като височината над него се определя с Нормите за про-ектиране на пътища [20]. Разстоянието от ограничителните ивици до пътя извън населените места е **два метра** – при автомагистрала и пътища I и II клас и **един метър** – при всички останали пътища [21, чл. 8, ал. 4].

По смисъла на Правилника за прилагане на Закона за пътищата [21], “**Ограничителните строителни линии** определят границите на крайпътните терени с разрешителен режим за строителство, което **не е пряко свързано с обслужване на движението**” [21, чл. 121 ал. 1]. В урбанизираните територии мястото им се определя с градоустройствените и застроителни планове [21, чл. 4, ал. 3]. Ширината на обхвата на улиците, които са едновременно и участъци от републиканските пътища, се определя с подробния устройствен план (ПУП) на населеното място [21, чл. 8, ал. 7]. Ограничителните линии за републиканските и общинските пътища се разполагат на 50 метра при автомагистралите, на 25 метра при останалите републикански пътища и на 10 метра при общинските пътища, измервани хоризонтално и перпендикулярно на оста на пътя от края на платното за движение или от края на лентата за аварийно спиране [4, чл. 6, ал. 1].

щите го зони⁴⁴. Осъществяваните дейности са предназначени основно за обслужване на участниците в движението и на превозните средства.

Стопаните на пътя имат задължението да поддържат в изправност пътищата, сигнализацията и маркировката по тях⁴⁵, както и да организират по оптимален начин движението [4, чл. 29, 30; ЗДВП, чл. 3, ал. 1], включително за участъците и пътищата, разрешени за специално ползване.

§1. Разрешения за “специално ползване на пътищата”

⁴⁴ Съгласно Закона за пътищата [4], под **обслужваща зона на пътя** се разбира “...земната повърхност встрани от края на обхвата на пътя, в която се въвежда разрешителен режим за ползване на имотите от техните собственици или от лицата с представено право на ползване.” [4, §1, т. 6]. Обслужващите зони обхващат ивица земна площ с определена ширина, която се мери от края на обхвата на пътя. За автомагистралите нейната ширина е 100 метра, а за останалите републикански пътища – 50 метра [4, чл. 7, ал. 2].

⁴⁵ Изискванията за сигнализацията и маркировката по пътищата отговарят на съответните класове пътища [15; 16].

Специалното ползване на пътищата се реализира само след издаване на разрешение от **собственика на пътя** или от **управляващата го администрация**⁴⁶ [4, чл. 18, ал. 1].

Собствеността на пътя може да бъде публична или частна. Публичната собственост бива държавна и общинска, като “републиканските пътища са изключителна държавна собственост”, а “общинските пътища са публична общинска собственост” [4, чл. 8, ал. 2 и 3]. Пътищата, които принадлежат на отделни юридически или физически лица, са частни. Собствеността на пътищата се разпростира върху **техния обхват, пътните съоръжения и пътните принадлежности** [4, чл. 5].

Всички републикански пътища, т.е. автомагистралите и пътищата от I, II и III клас, се управляват от Национална агенция “Пътна инфраструктура” (НАПИ). За общинските пътища това се извършва от кметовете на съответните общини, а за частните – от собствениците им [4, чл. 19].

Администрацията, управляваща пътя, или неговият собственик са адресатите, пред които лицето, заинтересовано от разрешение за “специално ползване” на пътя, подава заявление. То декларира това си намерение при условията и по реда, определен чрез Закона за пъ-

⁴⁶ Съгласно Закона за пътищата [4], в **управлението на пътя** се включват следните дейности: “1. оперативното планиране на изграждането – **проектирането и строителството, и поддържането на пътищата**; 2. осигуряването на проекти и строителство на пътища, включително възлагане на обществени поръчки и предоставяне на концесии за тези дейности; 3. организирането, възлагането, финансирането и **контрола на дейностите, свързани непосредствено с проектирането, изграждането, управлението, ремонта и поддържането на пътищата**; 4. организирането и осъществяването на защитата на пътищата, включително на пътните съоръжения и на принадлежностите на пътя; 5. осигуряването на общественото ползване на пътищата **чрез регулиране и контрол на автомобилното движение, даването на разрешения и въвеждането на забрани за ползване на пътищата**; 6. упражняването на контрол на превозните средства с оглед правилната експлоатация на пътищата и предпазването им от разрушаване; 7. осигуряването на информация и на прогнози за пътния трафик; 8. други дейности, определени с този закон и с правилника за прилагането му, които не са свързани с ползване и разпореждане.” [4, чл. 19, ал. 2]

тищата⁴⁷ [4, чл. 26] и Наредбата за специално ползване на пътищата [17, чл. 5, ал. 1]. Освен заявлението, заинтересованото лице представя на собственика или администрацията, управляваща пътя, и други документи в зависимост от вида на ползването, за което се иска разрешение (вж. Глава II, § 2, 3, 4, 5 и 6).

1. Органи и лица, упълномощени да издават разрешения за “специално ползване на пътищата”

Разрешенията за “специално ползване на пътищата” са типизирани и представляват специализирани образци (вж. приложение 1 и 2), с изключение на тези за “специално ползване на пътищата чрез временно ползване на части от пътното платно и земи в обхвата на пътя”. Те се издават от представители на различни органи в зависимост от класа на пътя и неговата собственост:

► за автомагистралите и републиканските пътища (I, II и III клас) оторизираното лице е изпълнителният директор на Националната агенция “Пътна инфраструктура” (НАПИ) или упълномощен от него служител на НАПИ [4, чл. 26, ал. 3].

► за общинските пътища упълномощеното лице е кметът на съответната община [17, чл. 5, ал. 2, т. 3; 4, чл. 26, ал. 3, 9].

Цитираните по-горе лица, представляващи стопаните на пътя и издаващи разрешенията, съответстват на последните изменения на Закона за пътищата (ДВ, бр. 82 от 2009 г.). Преди тяхното утвърждаване, изпълнителният директор на НАПИ е издавал разрешения само за автомагистралите и пътищата от I клас [17, чл. 5, т. 2, ал. 1]. За второкласните и третокласните пътища това се е извършвало от директорите на областните пътни управления (ОПУ) [17, чл. 5, т. 2, ал. 1]. Последните изменения в Наредбата за специалното ползване на пътищата [17] датират от 2006 год., а тези в Закона за пътищата – от 2009 г. [4]. Все още лицата, управомощени да издават разрешения за

⁴⁷ Съгласно Закона за пътищата [4], са конкретизирани случаите, в които се забраняват определени дейности както извън специалното ползване на пътищата, така и за “специално ползване на пътищата” без разрешение. Забраните се отнасят за обхвата на пътя, обхвата на пътя и обслужващите зони, обхвата на пътя и огра-ничителната строителна линия [4, чл. 26, ал. 1 и 2].

“специално ползване на пътищата” според Закона, не съответстват на тези, посочени в Наредбата. Направените промени съответстват на разпоредбите за собствеността на видовете пътища и те следва да бъдат отразени и в Наредбата като подзаконов нормативен документ. Съответствието е задължително основно заради необходимостта от еднозначна информация на заинтересованите лица.

Мнението на специалистите относно упълномощените лица се разделя на две. Представителите на първата група считат, че старото положение е по-удачно. Техните доводи са свързани най-вече с отличното познаване на пътната обстановка в областите от директорите на областните пътни управления (ОПУ). Отчитайки нормативните изисквания разрешенията да се дават от администрациите, управляващи пътя, или от техните собственици, се предлага за пътищата от II и III клас това да става “отдолу нагоре”. Идеята е заявлението от заинтересованото лице да се подава в съответното ОПУ, откъдето на **първи етап** да се разрешава специалното ползване на пътя след съгласуване с пътната полиция от областната дирекция на МВР (ОДМВР). **Вторият и окончателен етап** да включва изпращане по “вътрешната” поща на типизирания формуляр-разрешение от ОПУ до НАПИ и полагане на електронен печат и подпис от собственика на второкласния или третокласния път, т.е. от НАПИ. В случай на отказ, заинтересованото лице има право да възобнови процедурата, отстранявайки причината за отказване на исканото разрешение.

Представителите на втората група специалисти предпочитат по-голямата степен на централизация, като се надяват на по-безпристрастни решения при даването на разрешения за специалното ползване на пътищата от II и III клас директно от Националната агенция “Пътна инфраструктура”.

Трудно е да се прецени кой от вариантите е по-рационален, още повече, че актуалната разпоредба е в сила едва от 2008 г. и предстои да покаже своите предимства и недостатъци. Преобладават мненията, че “придвижването” на разрешенията “отдолу нагоре” би се оказало по-добро. Доводите за тази оценка са свързани с възможностите за по-бързото “решаване” на конкретните случаи и по-удачната работа на ОПУ. За този вариант се препоръчва да се определи срок за произнасяне на НАПИ, след като разрешението е даде-

но от Областното пътно управление и съгласувано със съответното звено на пътната полиция (ОДМВР).

2. Отказ на издаването на разрешения за “специално ползване на пътищата”

Администрацията, управляваща пътя, отказва издаването на разрешение за “специално ползване” на пътя, ако са налице определени основания.

► **Първото** от тях представлява комплекс условия от различен характер [17, чл. 6, ал. 1, т. 1]. Чрез исканото “специално ползване” на пътя не би следвало да се създават предпоставки, които биха попречили:

- на възможностите за движение на тежко и/или извънгабаритно превозно средство;
- на спазването на Закона за движението по пътищата и на Закона за пътищата, на техните подзаконовни нормативни актове и на нормите за проектиране на пътища;
- на временното ползване на части от пътното платно [4, чл. 26, ал. 7].

► **С второто** основание се защитават интересите на обществото и тези на собствениците на земи около пътя. Специалното ползване на пътя не се разрешава, ако заради него пътят не може да се ползва за “...дейности от обществен интерес” [6, чл. 6, ал. 2], както и когато специалното ползване “...предполага увреждане на собствеността на други лица...” [17, чл. 6, ал. 1].

► **Третото и четвъртото** са пряко свързани с бъдещото развитие на пътната мрежа. Така специалното ползване на пътя не бива да води до промяна на неговото предназначение и характеристики. То не трябва да бъде разрешавано при предстоящо преустройство на пътя, предвидено чрез приет подробен устройствен план (ПУП) [17, чл. 6, ал. 1, т. 3 и 4] (вж. глава I).

В случай, че някое от четирите условия не е изпълнено, то органът, упълномощен да издава разрешения, изготвя писмен и мотивиран отказ. С него се прекратява процедурата по издаване на разрешение за “специално ползване на пътищата” [17, чл. 6, ал. 2].

3. Специфични нужди при издаване на разрешения за “специално ползване на пътищата”

► Съгласно разпоредбите на Закона за пътищата [4], “Изпълнителният директор на агенцията съгласува проекти – пътна част за изграждане на пътни връзки, след представяне на писмено становище за проект за организация на движението от органите на пътната полиция при Министерството на вътрешните работи” [4, чл. 26, ал. 5]. Съгласуването следва да предшества издаването на разрешение за “специално ползване на пътищата” при наличието на пътни връзки и по същество е съгласуване на проект за постоянна организация на движението.

Прави впечатление, че в Наредбата за специално ползване на пътищата [17] не е посочено дали писменото становище или съгласуване с подпис и печат от органите на пътната полиция трябва да е задължително в процедурата по издаване на разрешения за всички видове “специално ползване на пътищата”.

Посоченият регламент от Закона за пътищата [4] може да е причина становището на пътната полиция да се изисква само при издаването на разрешения за “специално ползване” на пътя при задължителен елемент “пътни връзки”. Такива са разрешенията за изграждане и експлоатация на крайпътни търговски обекти. Не само те обаче предполагат съобразяване с мнението на пътната полиция (ПП). Достатъчно основание за това са утвърдените условия, според Закона за пътищата [4], които трябва да са налице, за да не се откаже на заявлението за “специално ползване на пътищата” [4, чл. 26, ал. 7]. С тях се визират изисквания, отнасящи се до осигуряването на “реални възможности за преминаване на тежкото и/или извънгабаритното превозно средство” и до спазването на Закона за движението по пътищата, Закона за пътищата, подзаконовите актове и нормите за проектиране на пътища. Освен това, при временното ползване на части от пътното платно се изисква Законът за пътищата и ЗДвП да не забраняват дейността, свързана с временното ползване на пътя [4, чл. 26, ал. 7, т. 3]. Прави впечатление, че условията, които следва да са изпълнени, са пряко свързани със Закона за движението по пътищата (ЗДвП) и гарантират безопасността на движението, а спазването на ЗДвП е една

от основните задачи на пътната полиция [ЗДвП, чл. 165, ал. 1, т. 1, 2, 3, 7, 8]. Посоченият нормативен пропуск е лесно отстраним, като съответстващото му допълнение би могло да се включи към чл. 26, ал. 5 от Закона за пътищата [4] и в чл. 5 от Наредбата за специално ползване на пътищата [17] и в Наредбите за управление на общинските пътища [18]. По този начин **становището на пътната полиция ще служи като важен коректив** при издаване на разрешенията за “специално ползване на пътищата”.

► В образците – разрешения за “специално ползване на пътищата”, са отбелязани условия, които заинтересованото лице трябва да изпълни, ако неговото искане се удовлетвори. Предлага се към тях да се добави задължението за точно прилагане на проектите/схемите за временна организация на движението по време на строителството (вж. приложение 1) и за постоянната организация на движението по време на експлоатация на обекта (вж. приложение 2). Би било полезно посочването на последващите санкции чрез препратка към Закона за пътищата [4] или към Закона за устройство на териториите [5].

► Специалисти от пътната полиция считат, че към необходимите документи за получаване на разрешения за “специално ползване” на пътя чрез “изграждане на търговски крайпътни обекти и на пътни връзки към тях” и чрез “изграждане на рекламни съоръжения” би следвало да се добави протоколът за предварителен оглед на мястото от специална комисия. Чрез регламента трябва да се изисква присъствието на представители на администрацията, управляваща пътя, на пътната полиция от съответното полицейско звено и инвеститора. Такива огледи се извършват, но те се осъществяват без законова разпоредба, която да е включена в нормативни документи на МРРБ, на МВР или в общи такива. В момента действа указание на НАПИ от 2000 г., в което се конкретизират съставът и действията на комисията, но то не е задължителен норматив за пътните полицаи. Предлага се регламентът да се отрази в Наредбата за специално ползване на пътищата [17], както и в съвместни инструкции на пътната полиция, Националната агенция “Пътна инфраструктура” и общините, и в Наредбите за управление на общинските пътища [18], като по този начин се утвърди участието на пътната полиция при огледите. Из-

ключение трябва да има само при специалното ползване на пътищата чрез “изграждане и експлоатация на нови и ремонт на съществуващи линейни обекти или отделно стоящи съоръжения в обхвата на пътя”.

4. Промяна на заинтересованото лице, срокове за издаване и валидност на разрешението

► Ако исканото разрешение е издадено по предвидения ред и от упълномощения за това орган, но заинтересованото лице се промени, то следва процедура за преиздаване на разрешението [17, чл. 5, ал. 3]. При условие, че за пътя е предоставена концесия, разрешението се издава от упълномощените за това органи и лица, но след съгласуване с концесионера [17, чл. 5, ал. 4].

► Срокът за издаване на разрешенията за “специално ползване на пътищата” е 15 дни [4, чл. 26, ал. 3.3], като за два от случаите е по-дълъг – 30 дни [4, чл. 26, ал. 3.2]. По-продължителният срок се отнася за разрешенията за “изграждане на нови и реконструкция на съществуващи подземни и надземни линейни или отделно стоящи съоръжения” на техническата инфраструктура, както и за изграждането на търговски крайпътни обекти, включително на площадки за оказване на пътна помощ и пътни връзки към тях. В тези случаи законовата възможност за удължаването на срока е продиктувана от необходимостта да бъдат направени допълнителни и специфични проучвания, като е задължително те да приключат най-късно до три месеца след подаване на заявлението. Ако е невъзможно разрешението да бъде издадено до 30 дни след подаване на заявлението, заинтересованото лице се уведомява писмено от разрешаващия орган. Сроковете за издаване на разрешения за “специално ползване на пътищата” се оценяват от специалистите като напълно подходящи.

► Валидността на издадените разрешения за “специално ползване на пътищата” е с различен срок в зависимост от неговия вид. При превоз на извънгабаритни и тежки товари срокът е 30 дни, при “строителство” – една година, при “временно ползване на части от пътното платно и земи в обхвата на пътя” и “другите видове специално ползване на пътищата” – по преценка на разрешаващия орган,

съобразено с искането на заявителя [4, чл. 26, ал. 8]. Забелязва се, че така цитираното **“строителство”** в Закона за пътищата [4] не е уточнено като вид, което предполага различни тълкувания. Ако се приеме, че в него се включват “изграждането и експлоатацията на търговски крайпътни обекти и на пътни връзки към тях”, на площадки за оказване на пътна помощ и на пътни връзки към тях, както и “изграждането на нови и ремонт на съществуващи подземни и надземни линейни или отделно стоящи съоръжения в обхвата на пътя”, то към “другите видове специално ползване на пътищата” със срок по преценка на упълномощените органи би се причислило само “изграждането и експлоатацията на рекламни съоръжения” (РС). Следвайки тази логика, се оказва, че валидността на разрешението за “изграждане на рекламни съоръжения” може да бъде и една година. Това обаче е срок на валидност, по-продължителен от разрешението за изграждането на РС, който е шест месеца. За елиминиране на различните тълкувания на сроковете за валидност според това, какъв смисъл се влага в израза “извършване на строителство”, се препоръчва неговото конкретизиране. Към него би следвало да се включва “изграждането на търговски крайпътни обекти и на пътни връзки към тях”, както и “изграждането на нови и ремонт на съществуващи подземни и надземни линейни и отделно стоящи съоръжения”.

5. Отнемане на издадените разрешения за специално ползване на пътищата и контрол

► Издадените разрешения могат да бъдат отнемани при неспазване на предвидените в тях условия [4, чл. 26, ал. 9].

Чрез Закона за пътищата се изисква лицата, получили разрешение за “специално ползване на пътищата” да “..отстраняват за своя сметка причинените от тях повреди и нанесените щети по пътищата или възстановят разходите за това, направени от администрацията, управляваща пътя” [4, чл. 18, ал. 4]. Това условие е отбелязано в унифицираните образци за разрешаване на специалното ползване на пътя (вж. приложение 1 и 2). Така заинтересованото лице се уведомява, че отговаря пряко за нанесените щети и повреди, като тяхното отстраняване е за негова сметка. Законът не само задължава на-

рушителите да отстранят вредните последици от дейността, но едновременно с това предвижда прилагането и на други санкции⁴⁸ [4, чл. 57, ал. 1]. Ако получилият разрешение за “специално ползване на пътищата” не възстанови нанесените щети и повреди, то администрацията, управляваща пътя, трябва да го направи, но за сметка на нарушителя [4, чл. 57, ал. 2]. За реализиране на своите вземания съответната администрация “...може да поиска издаване на заповед за незабавно изпълнение по реда на чл. 418 от Гражданския процесуален кодекс [1] (ГПК) въз основа на извлечение от счетоводните си книги”.

► За дейностите по изграждането, ремонта и поддържането на републиканските и общинските пътища са отговорни Националната агенция “Пътна инфраструктура” (НАПИ) и общините [4, чл. 29, 30], следователно техните изпълнителни органи са длъжни да контролират състоянието им, включително по време и след т.нар. “специално ползване” на пътя. За тази цел пътищата се обхождат от представител на отделите “Поддържане” към областните пътни управления или на службите за контрол, определени от кметовете на общините.

Съгласно Закона за движението по пътищата [2], полицията би могла да помогне в този процес, тъй като определените от министъра на вътрешните работи служби са задължени да наблюдават състоянието на пътя и пътните принадлежности и при необходимост да издават писмени предупреждения и сигнални писма за отстраняване на установените неизправности [ЗДвП, чл. 165, ал. 1, т. 3]. Адресати са собствениците на пътя или администрацията, управляваща пътя, и фирмата, поддържаща съответния пътен участък. Подаване-

⁴⁸ Съгласно Закона за пътищата [4], при “специално ползване на пътищата” без разрешение на собственика на пътя или на администрацията, управляваща пътя, както и при неплащане на дължимите такси, ползвателят се санкционира:

– чрез прекъсване на достъпа до обекта или демонтиране на изграденото съоръжение в обхвата на пътя и ограничителната строителна линия при извършване на строителни работи без разрешение;

– чрез отнемане на издаденото разрешение и прекъсване на достъпа до обекта или демонтиране на рекламното или друго съоръжение при забавяне на плащането на таксите повече от една година [4, чл. 57, ал. 3, т. 1 и 3].

то на сигнали и предупреждения от полицията за незадоволително състояние на пътя се практикува, но ефектът от тях често е незначителен. Посочваната основна причина е недостигът на средства, голяма част от които се използват за дейности по т.нар. “текущ ремонт”, както и за “актуване” на вече извършена работа от строителните фирми. Финансирането по области се определя централизирано, следователно не е удачно най-често практикуваното изпращане на сигналите и предупрежденията до съответното областно пътно управление, вместо до управляващите пътя. Възможностите на фирмите, поддържащи пътя, са ограничени и се отнасят предимно до монтиране на липсващите или подмяна на повредените знаци и “освежаване” на пътната маркировка. Когато сигналът за подобряване състоянието на пътя изисква по-мощни вложения, проблемът следва да се представи пред разпределителя на средствата, т.е. пред администрацията, управляваща пътя. Тя разполага с икономическите възможности, направлява изпълнението на редица програми и възлага необходимите за различните случаи работи. Ето защо е важно всички сигнали относно неизправности по пътното тяло, платно, съоръжения и принадлежности да се изпращат до администрациите, управляващи пътя – за автомагистралите и пътищата от I, II и III клас това е НАПИ, за общинските пътища – кметовете на съответните общини, а за частните – техните собственици [4, чл. 19, ал. 1]. За улеснение при възлаганията на различните дейности, изпращаните писмени предупреждения и сигнали от полицията могат да бъдат предварително селектирани според видовете на забелязаните неизправности.

► При забелязване на нередности по пътя, включително причинените от неговото “специално ползване”, следва установяване на нарушенията, издаване, обжалване и изпълнение на наказателните постановления, като това се извършва по реда на Закона за административните нарушения и наказания (ЗАНН) [4, чл. 56, ал. 1]. За изпълнението на този регламент се ползват данните на лицето, получило разрешението за “специално ползване на пътищата”. Неизправностите по пътя и в неговия обхват се установяват чрез съставяне на актове, като това се прави от упълномощени лица от областните пътни управления (ОПУ), от управление “Пътни такси и разреши-

телни” или от кмета на съответната община [4, чл. 56, ал. 2]. Съставители на актовете са представители на различни органи в зависимост от местоположението на установената нередност (по републикански пътища или по местни – общински или частни) и от администрацията, управляваща пътя. Наказателните постановления се издават въз основа на съставените актове от изпълнителния директор на НАПИ или от кметовете на общините и упълномощени от тях лица. Освен посочените по-горе действия, администрацията, управляваща пътя, има задължението да уведоми писмено Районната дирекция за национален строителен контрол (РДНСК) за нарушения, част от които са свързани и със специалното ползване на пътищата⁴⁹ [4, чл. 53, т. 3]. Уведомлението се придружава от искане за спиране на строителните работи по законово установените условия и ред.

Друга възможност за въздействие, отнасящо се до отстраняване на неизправности по пътя и в неговия обхват, се предоставя на полицията от Закона за движението по пътищата [2]. Според направените през 2007 година изменения и допълнения в него, контролните служби на МВР имат правото да издават не само писмени пре-

⁴⁹ Съгласно Закона за пътищата [4], тези нарушения са свързани с “...извършване **в обхвата на пътя** на:

а) дейности, **застрашаващи безопасността на движението**, или използване на пътищата извън тяхното предназначение;

б) дейности, предизвикващи **прекъсване, отклоняване или спиране на движението**;

– извършване **в обхвата на пътя и обслужващите зони** без разрешение на администрацията, управляваща пътя, на:

а) строителни и ремонтни работи по пътищата извън границите на урбанизираните територии и в населените места без регулационни планове;

б) прокаране на нови и ремонт на съществуващи телеграфни, телефонни, електропроводни, въжени и други линии, кабели, продуктопроводи, водопроводи, напоителни и други канали;

в) откриване на нови и ремонт на съществуващи крайпътни обекти за обслужване на пътници и превозни средства и изграждане на пътни връзки към тези обекти или към съседни имоти;

г) изграждане на рекламни съоръжения и поставяне на рекламни материали” [4, чл. 53, ал. 1, т. 4 и 5].

дупреждения и сигнални писма, но и писмени "...разпореждания до администрацията, управляваща пътя, и до фирмата, поддържаща пътния участък, за отстраняване на установени неизправности..." по пътя и пътните принадлежности [ЗДвП, чл. 165, ал. 3]. Основание за направеното допълнение е правото на полицейските органи да "...издават разпореждания до държавни органи, организации, юридически лица и граждани, когато това е необходимо за изпълнение на възложените им функции" [26, чл.5, ал.], делегирани чрез Закона за МВР (ЗМВР). Разпорежданията на полицейския орган са задължителни за изпълнение. Когато са представени в писмена форма, могат да бъдат обжалвани от потърпевшите по реда на Административно-процесуалния кодекс [26, чл. 55, ал. 4 и 5].

Няма точни данни за ефекта от тази допълнителна възможност за подобряване на условията за движение по пътищата, но по мнението на специалисти, тя се използва сравнително рядко. Въпреки това се оценява като мярка със силно мотивиращо въздействие за отстраняване на неизправностите. Изразява се мнение, че в разпореждането трябва да се посочи точното място на установената нередност, най-добре да е километрирано, тъй като различните пътни участъци се поддържат от различни фирми. В същото време, съдържанието му следва да бъде добре обмислено, тъй като има повреди, показващи дефекти не в настилката, а в състоянието на пътното тяло, чийто ремонт изисква съвсем различен срок и инвестиции. Затова се предлага предварително обсъждане на съдържанието на разпореждането със специалисти от ОПУ или от общините.

За да се увеличи ефектът от разпорежданията, се обръща внимание на това, че те трябва да бъдат адресирани до администрацията, управляваща пътя (НАПИ или общините), както е уточнено в ЗДвП, с копие до съответното ОПУ за републиканските пътища. В никакъв случай не бива да се "пропуска" НАПИ и адресатът да е само областното пътно управление, както често се практикува с дупрежденията и сигналите. Причината е функцията на изпълнителния директор на НАПИ на разпределител на средствата, предназначени за поддържане на републиканската пътна мрежа, докато ролята на ОПУ е да координира действията и да провежда политиката на НАПИ по места. Има идея отговорността за неотстранена неизправност при

подадено разпореждане да бъде поделена между изпълнителния директор на НАПИ и този на ОПУ.

С оглед подобряване качеството на разпорежданията, от специалисти на НАПИ се предлага установяване на актуалното състояние на пътищата в областите през определен интервал от време – 3 до 4 месеца, като се прави обход на пътната мрежа, придружен с констативен протокол на неизправностите, записани по километри. Членове на комисията следва да бъдат представители на администрацията, управляваща пътя, и на пътната полиция.

§2. Изграждане и експлоатация на търговски крайпътни обекти и на пътни връзки към тях в обхвата на пътя и в обслужващите зони

Формулировката на този вид ползване на пътищата, според Закона за пътищата [4] и Наредбата за специално ползване на пътищата [17], показва, че то включва два основни етапа. Първият се отнася до разрешаване изграждането на обектите и на връзките към тях, а вторият – до тяхното експлоатиране.

1. Документи за получаване на разрешение за “специално ползване на пътищата” чрез изграждане на обектите

За да се получи разрешение за “специално ползване на пътищата” чрез “изграждане на търговски крайпътни обекти и на пътни връзки към тях”, пред упълномощените органи трябва да се представят следните документи [17, чл. 9]:

- 1.** заявление за разрешаване специалното ползване на пътя;
- 2.** удостоверение за актуално състояние на съдебната регистрация;
- 3.** копие от документа, удостоверяващ платената такса за издаване на разрешителното;
- 4.** копие от визата за проектиране, върху която се отразява местоположението на обекта и на пътната връзка към него,

като това се обозначава и спрямо разположените в съседство поземлени имоти;

5. подробен комуникационно-транспортен план за пътните връзки и разположението на обекта, за чието обслужване са предназначени.

Според изискванията на Наредбата за специално ползване на пътищата [17], комуникационно-транспортният план задължително включва схема и напречни профили [17, чл. 9, ал. 4]. В схемата бъдещият обект следва да се километрира, да се покаже разположението му спрямо оста на пътя, да се котират разстоянията от негови характерни точки до ръба на настилката на пътя. Напречните профили трябва да са в подходящ мащаб и в характерни места. Освен това комуникационно-транспортният план трябва да включва и проект за постоянна организация на движението (ОД) и за временна организация на движението по време на строителството. Последните планове не са записани в Наредбата за специално ползване на пътищата като необходими за представяне [17, чл. 9, т. 4], което би следвало да се допълни. Пропускът е очевиден, като се има предвид, че едно от изискванията за издаване на разрешението за строителство е проектът за сигнализация на обекта да отговаря на установените правила и норми [17, чл. 10, ал. 1, т. 5]. Освен това, те са пряко свързани с безопасното организиране на движението.

Забелязва се, че протоколът от огледа на мястото с оценка за неговото разположение, подписан от представители на администрацията, управляваща пътя, на пътната полиция и на инвеститора, също не е посочен сред изискваните документи за разрешаване на специалното ползване. Както бе споменато в Глава II, §1, т. 1.3., този пропуск следва да бъде отстранен.

Наличието на разрешение за “специално ползване” на пътя чрез “изграждане на търговски крайпътен обект и на пътни връзки към него” е задължително условие за издаване на разрешение за строеж по смисъла на Закона за устройство на територията (ЗУТ) [5, раздел III; 17, чл. 8, ал. 2].

2. Изисквания за издаване на разрешението за “специално ползване на пътищата” чрез “изграждане на търговски крайпътни обекти и на пътни връзки към тях”

Разрешението за “специално ползване” на пътя чрез “изграждане на търговски крайпътни обекти и на пътни връзки към тях” се издава от оторизираните органи за предвидения срок и валидност на действие (вж. точка 1).

Подаденото от заинтересованото лице заявление се удовлетворява, когато са изпълнени някои важни по отношение на пътя изисквания.

► Чрез **първото** от тях се елиминират основанията за отказ за издаване на разрешението [17, чл. 6, ал. 1] (вж. точка 1).

► Със **следващото** се осигурява спазването на Наредба №1 за проектиране на пътя [14] и на нормите към нея [20].

► Чрез изпълнението на **останалите** се предвижда обезопасяване на движението по пътя в обхвата на крайпътния обект и пътните връзки към него. Това става чрез специфични разпореждания в различни направления.

- Регламентира се отстоянието между обекта и най-близкия възел или кръстовище. То следва да позволява изграждане на пътни връзки към обекта, като преди връзките за главните направления разстоянията трябва да имат дължина, достатъчна за вметване на т.нар. “зони за преплитане” [17, чл. 10, ал. 1, т. 3]. Така се постига намаляване на опасните конфликтни точки.

- Не се позволяват изграждане и експлоатация на нови пътни връзки към обекти “...в зоните за престоляване пред кръстовища и пътни възли, в обхвата на кръгови кръстовища, шлюзове, връзки на пътни възли и уширени пътни участъци, предназначени за кацане на самолети” [17, чл. 10, ал. 2], като с това изискване отново се цели ограничаване на опасните конфликтни точки в характерни за пътната мрежа места.

- Изисква се т.нар. “физическо разделяне” на движението, за да се ограничи влиянието на превозните средства, насочили се към и от обекта, над движението на тези по главното направление. За целта при комплекс от съседни търговски крайпътни обекти⁵⁰ се разпоглежда проектиране на локално платно⁵¹ с разделителна ивица спрямо основното платно за движение. Локалното платно следва да бъде с общи вход и изход, обслужващи множеството от съседни обекти [17, чл. 10, ал. 1, т. 4].

- Предвиден е специален регламент, според който елементите от проекта за сигнализация на обекта задължително трябва да съответстват на изискванията на наредбите за сигнализация на пътищата с пътни знаци [15], с пътна маркировка [16] и за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали [9] [17, чл. 10, ал. 1, т. 5]. Това нормативно положение доказва, че се оценява ролята на сигнализацията на обектите и пътните връзки за безопасността на движението.

- Взема се под внимание и възможното отрицателно влияние на повърхностните и отпадните води от площадката на търговския обект върху състоянието на пътното тяло. Законодателят се стреми да го ограничи, въвеждайки задължение за отвеждането на водите – то следва да се изпълни така, че да “...не застрашава цялостта на пътното тяло” [17, чл. 10, ал. 1, т. 6].

Посочените изисквания предполагат съобразяване с мнението на пътната полиция (ПП) преди да се издаде разрешение за този вид специално ползване на пътищата. Всяко от тях, с изключение на

⁵⁰ По смисъла на Наредбата за специално ползване на пътищата [17], съседни обекти са тези, за които разстоянието между тях е по-малко от сумата на дължините, нормативно необходими за ускорителен шлюз на първия обект, за забавителен шлюз на следващия обект и за зоната за преплитане [17, §1, т. 2].

⁵¹ Съгласно Наредбата за специално ползване на пътищата [17], локалното платно представлява пътно платно за едностранно движение извън активните ленти на пътя. То се отделя от тях чрез разделителна ивица и осигурява достъп до два или повече съседни обекта, като входът и изходът от тях към главното направление са общи [17, §1, т. 1].

последното, доказват тази необходимост. Както вече беше отбелязано, становището на ПП се отразява чрез подпис и печат в специален протокол за оглед на избраното място на крайпътния търговски обект и чрез писмено оформено мнение за предвижданата организация на движението – постоянна и временна. Ако нейното становище е отрицателно, обектът не може да бъде изграден законово. В този случай разрешение за специално ползване на пътя чрез “изграждане на търговски крайпътен обект и на пътни връзки към него” не се издава, като може да бъде открита нова процедура след отстраняване на причините за отказа.

3. Издаване на разрешение за “специално ползване” на пътя чрез “експлоатация на търговски крайпътни обекти и на пътни връзки към тях”

► В случай, че условията, записани в даденото вече разрешение за “специално ползване” на пътя чрез “изграждане на търговски крайпътен обект и на пътни връзки към него”, са изпълнени и обектът и връзките към него вече са факт, заинтересованото лице подава второ заявление. То отново е до администрацията, управляваща пътя, или до неговия стопанин, като целта му е разрешаване експлоатацията на търговския крайпътен обект и на обслужващите го пътни връзки [17, чл. 11, ал. 1].

► Към искането (заявлението) заявителят прилага удостоверение за актуално състояние на съдебната регистрация [17, чл. 11, ал. 2].

Разрешението се издава под формата на специален образец (вж. приложение №2), като важи от датата на неговото издаване по смисъла на чл. 177⁵² от Закона за устройство на територията [5] [17, чл. 12, ал. 1].

⁵² Съгласно Закона за устройство на територията [5], заинтересованото от строежа лице регистрира пред органа, разрешил неговото строителство, въвеждането на обекта в експлоатация [5, чл. 177, ал. 1]. До седем дни след постъпване на искането за разрешаване ползването на построения вече обект, упълномощеният орган проверява документите, регистрира въвеждането на строежа в експлоатация и издава удостоверение за това (под формата на разрешение) [5, чл. 177, ал. 3].

Таксата⁵³ за този вид “специално ползване на пътищата” се дължи от датата на издаване на разрешението [4, чл. 18, ал. 2]. За гарантиране събираемостта на таксите от заинтересованите лица се предвижда специална мярка. Образецът, удостоверяващ даденото им право да експлоатират обекта и пътните връзки към него, им се връчва едва след заплащане на дължимата годишна такса, или на първата вноска при разсрочено плащане [17, чл. 12, ал. 2].

§3. Изграждане и експлоатация на рекламни съоръжения в обхвата на пътя и в обслужващите зони

За “специално ползване” на пътя чрез рекламни съоръжения (РС) отново се издават два вида разрешения. Първото съответства на етапа “строителство”, а второто – на етапа “използване”.

1. Документи за получаване на разрешение за “специално ползване на пътищата” чрез “изграждане на рекламни съоръжения”

За издаване на разрешение за “специално ползване на пътищата” чрез “изграждане на рекламни съоръжения в обхвата на пътя и в обслужващите го зони”, заинтересованото лице следва да предостави пред упълномощения орган комплект от документи. В него се включват [17, чл. 14]:

- 1.** заявление за разрешаване на този вид “специално ползване” на пътя, което се “оформя” от инвеститора, а той в случая е и заинтересовано лице, след съгласуване на мястото на рекламното съоръжение [13].;
- 2.** удостоверение за актуално състояние на съдебната регистра-

53

□ Физическите и юридическите лица заплащат такси за “специално ползване на пътищата”. Техният размер за републиканските пътища се определя от Министерския съвет, за общинските пътища – от общинските съвети, и за частните пътища – от техните собственици [4, чл. 18, ал. 2 и 3].

ция;

3. работен проект за конструкцията на РС, съгласуван от Национална агенция “Пътна инфраструктура” (НАПИ), от съответните областни пътни управления (ОПУ) или общини;

4. нотариално заверено съгласие от собственика на земята, когато рекламното съоръжение се изгражда в обслужващите зони на пътя;

5. протокол за предварителен оглед на мястото, предвидено за РС, “...от администрацията, управляваща пътя, и заинтересованото лице” [17, чл. 14, ал. 5];

6. копие от документа, удостоверяващ платената такса за издаване на разрешителното, посочен в указанията на НАПИ като документ, който се прилага към заявлението за получаване на разрешение за “специално ползване” чрез “изграждане на рекламното съоръжение в обхвата на пътя и в обслужващите го зони”.

Според информация от НАПИ [22] и служители на пътната полиция, заинтересованото лице, чието желание е изграждане на рекламното съоръжение по републиканската пътна мрежа (РПМ), отправя искане към собственика на пътя или администрацията, която го управлява, за оглед на предвижданото място на РС. Заявителят организира събирането и работата на нужната за огледа комисия за собствена сметка. В нея, според собствеността на пътя, се включват представители на Национална агенция “Пътна инфраструктура” (НАПИ) или на съответните областни пътни управления (ОПУ), или на общините и на сектор “Пътна полиция” към Областната дирекция на МВР (ОДМВР). Недостатък на Наредбата за специално ползване на пътищата [17] е, че с нея не се конкретизира съставът на свикваната комисия. Така, въпреки установилата се практика и указанията на НАПИ [22], могат да се допуснат случаи, при които на огледа не присъства представител на пътната полиция. С неговото елиминиране се създават условия за недостатъчно вярна оценка за мястото за рекламното съоръжение. Този пропуск би следвало да бъде отстранен чрез добавка към чл. 14 от Наредбата за специално ползване на пътищата [17], както и към Наредбите за управление на общинските пътища [18], като се конкретизира не само съставът на комисията (като институции), но и задължението протоколът за оглед да е под-

писан от всеки член на сформиранията комисия и от инвеститора. Преобладаващото мнение на специалисти в областта доказва необходимостта от съобразяване с мнението на ПП още при обсъждане мястото на РС.

Документът за платена такса не присъства в списъка от изброените документи, необходими за процедурата, в Наредбата за специално ползване на пътищата [17]. В същото време, по-добрата организация на работата налага добавянето на документа за платена такса към прилагания от заинтересованото лице набор от документи.

Наличието на разрешение за “специално ползване” на пътя чрез изграждане на рекламно съоръжение е задължително условие за издаване на разрешение за строеж по смисъла на глава VIII, раздел III от Закона за устройство на територията (ЗУТ) [5].

2. Изисквания за издаване на разрешението за “специално ползване на пътищата” чрез “изграждане на рекламното съоръжение”

Специалното ползване на пътя чрез “изграждане на рекламно съоръжение” се разрешава от упълномощените органи за предвидения срок (вж. т. 1). Разрешението важи в продължение на 6 месеца от датата на неговото издаване [17, чл. 13, ал. 2] и се издава под формата на унифициран за страната образец (вж. приложение 1).

Подаденото искане от инвеститора за осъществяване на този вид “специално ползване” на пътя се удовлетворява, когато са изпълнени някои важни условия [17, чл. 15].

➤ Чрез **първото** от тях се доказва липсата на основания за отказ за издаване на разрешението [17, чл. 6, ал. 1] (вж. точка 1).

➤ Чрез **останалите четири** се отчита нуждата от добра разпознаваемост на пътя и от видимост на пътните знаци, монтирани по неговото продължение.

• Утвърдени са два регламента, свързани с нелеката задача за ограничаване влиянието на фактори, които биха могли да попречат на водачите да се ориентират правилно за възможностите за движение и да преценят вярно своята оптимална скорост. Чрез разпоредбите се изисква спазването на определени **минимални отстояния**,

както следва.

⇒ Между рекламните съоръжения и пътните възли по автомагистралите и между РС и пътните възли и кръстовищата по пътищата от всички други класове, като те са съответно 1500 и 500 метра [17, чл. 15, ал. 2].

По данни от практиката, в момента тези законово фиксирани разстояния не винаги се спазват, като някъде са намалени до два пъти.

Предлага се в регламента да се допълни, че тези отстояния трябва да бъдат задължителни преди съответния възел, а не след него. Това се обвързва с необходимостта от ограничаване на факторите, пречатващи правилната ориентация за движение във възела (на едно или повече нива).

⇒ Между отделните рекламни съоръжения по посока на движението, като за автомагистралите и за пътищата от останалите класове те са съответно 300 и 200 метра [17, чл. 15, ал. 5].

Специалното ползване на пътищата чрез “изграждане на рекламни съоръжения в обхвата на пътя и в обслужващите го зони” поставя редица въпроси. Един от тях се отнася до оптималните разстояния между самите рекламни съоръжения, както и между РС и важни точки от пътя (кръстовища, възли, тунели и т.н.). Дискутира се възможността за увеличаване на цитираните по-горе нормативни отстояния според класа на пътя. Освен това се обръща внимание на наблюдението, че осемдесет и пет процентовата скорост⁵⁴ по пътищата от първи и втори клас се увеличава. Непосредствено от това следва идеята обсъжданите разстояния по първокласните и второкласните пътища да са различни от тези по пътищата от трети и четвърти клас и значително по-големи от изискваните в момента. Оптимизирането на разстоянията би следвало да отразява чуждия опит, както и реакциите на водачите при различни условия на движение и отстояния, като за целта се инициира специално проучване.

⁵⁴ Съгласно Нормите за проектиране на пътища [20], осемдесет и пет процентовата скорост “...представлява фактическата скорост на движение при конкретното ситуационно решение на пътя, която не се превишава от 85% от водачите на леките автомобили при свободен режим на движение и при мокро и чисто пътно покритие” [20, чл. 6, ал. 1].

Разисква се и възможността за забрана на рекламните съоръжения по пътищата, по които разрешената максимална скорост е по-висока в сравнение с тази по останалите. Основна причина за предложението е на водачите, движещи се с висока скорост, да се предоставя за възприемане по-малко информация и тя да е свързана само с условията за движение.

- Други два регламента от настоящата нормативна база показват стремежа на законодателя за осигуряване видимостта на пътните знаци. Както е известно, те се монтират след утвърждаването на проект за постоянна организация на движението (ПОД) и степента на възприемането им от водачите на ППС има значение за подобряване безопасността на движението (БД). Ето защо не се позволява:

- ⇒ рекламното съоръжение да "...ограничава видимостта на сигнализацията с пътни знаци" [17, чл. 15, ал. 3];

- ⇒ отстоянието от рекламното съоръжение в целия му габарит до ръба на настилната да бъде минимум 3 метра, т.е. РС се поставят на "втора линия" по отношение на пътя [17, чл. 15, ал. 4].

Цитираните условия отразяват необходимостта вниманието на водачите на ППС да бъде насочено приоритетно към пътните знаци. Това се постига чрез комплексни мерки, като те се отнасят до размерите, покритието и разположението на знаците по отношение края на пътната настилка. Неслучайно пътните знаци се класифицират и прилагат в четири типоразмера⁵⁵ [15, чл. 7] и с три вида покрития, осигуряващи различни и подходящи за съответния път светлотехнически показатели⁵⁶. Най-важните от тях се изработват винаги със светлоотразяващо покритие, независимо от мястото им в пътната

⁵⁵ Пътните знаци се разделят на четири типоразмера и използваният типоразмер зависи от класа на пътя, в чийто обхват се осъществява монтажът:

пътища със средна разделителна ивица [15, чл. 7].

⁵⁶

□ Пътните знаци биват с три основни покрития – обикновен пътен знак, пътен знак клас I с дребнозърнеста структура на обратноотразяващия слой, пътен знак клас II с едрозърнеста структура на обратноотразяващия слой. Видът на покритието се определя в зависимост от класа на пътя и осветеността на мястото на знаците [15, чл. 8, Приложение №10].

I – за второстепенни улици и местни п

мрежа⁵⁷, а други могат да имат допълнителен контур с жълто-зелен флуоресцентен светлоотразителен фон или изображенията им могат да се поставят върху такъв фон⁵⁸. Решението за употребата на конкретния типоразмер и вид на покритието зависи от проектната скорост на пътя, т.е. от неговия клас и от необходимостта знаците да бъдат добре различими за водачите.

Част от мерките, използвани за привличане вниманието на водачите към пътните знаци е и разположението им на “първа линия” до пътя. Според разпоредбите на Наредбата за сигнализация на пътищата с пътни знаци [15], в населените места знаците се поставят на разстояние 0,3 до 2,0 метра от края на пътната настилка, а извън населените места същото отстояние варира в границите от 0,5 до 2,0 метра [15, чл. 76, ал. 7]. Мястото на РС е в зона, отстояща на минимум 3 метра от ръба на пътната настилка.

Всичко това подкрепя законовото изискване за “отстъпление” на рекламните съоръжения по-далеч от ръба на пътната настилка. Възникналите дискусии са във връзка с тяхната отдалеченост от ръба на пътната настилка, като се предлага тя да не е еднаква за всички класове пътища. Има идеи разположението на РС спрямо пътя да се различава в зависимост от неговия клас, т.е. от скоростта на движение, като колкото “по-скоростен” е пътят, толкова отдалечаването на рекламните съоръжения от платното следва да бъде по-голямо. Добрата обосновка на обсъжданите идеи би могла да послужи за бъдеща промяна на действащите нормативи.

3. Отказ за издаване на разрешението за “специално ползване на пътищата” чрез “изграждане на рекламни съоръжения”

⁵⁷

□ Съгласно Наредбата за сигнализация на пътищата с пътни знаци [15], част от тях са винаги светлоотразяващи. Това са А18, А19, А20, А23, А25, А34, А35.1, А35.2, А35.3, Б1, Б2, Б5 и Д17 [15, чл. 8, ал. 3].

⁵⁸ Според Наредбата за сигнализация на пътищата с пътни знаци [15], с такова оформление са знаците, поставяни в обхвата на т.нар. “участъци с концентрация на пътнотранспортни произшествия” (УКПП) [15, чл. 8а; 16].

Има случаи, в които администрацията, управляваща пътя, или неговият стопанин са длъжни да откажат издаването на разрешение за “специално ползване” на пътя чрез “изграждане на рекламни съоръжения в обхвата му и обслужващите го зони”. Тези случаи, както и условията за разрешаване на този вид ползване на пътя, са свързани най-вече с осигуряване добрата видимост на пътните знаци и разпознаваемостта на направлението/ята на движение. Причини за отказ на разрешението за изграждане на РС са налице, ако предвижданото място на съоръжението е в участък с ограничена видимост, в разделителната ивица на пътя, в уширен участък, предназначен за кацане на самолети, върху конструкцията на мостови съоръжения и надлези, в тунели и на известно разстояние преди тях (600 метра за магистрала и 200 метра за пътищата от останалите класове [17, чл. 15, ал. 2, т.1, 2, 3, 4, 5].

Чрез забраните за издаване на поисканото от инвеститора разрешение се визираща и наподобяването на пътните знаци. Забелязвайки такова рекламно съоръжение, първата реакция на водачите е да “прочетат” поредния знак. Когато той изобразява реклама, губи времето им и понякога те не успяват да видят и осъзнаят значението на истинските пътни знаци. За да се стига по-рядко до този негативен резултат, се забранява издаването на разрешение за изграждане на РС, когато се предвижда те да “премостват” пътя и когато чрез своето дизайнерско оформление наподобяват пътни знаци или указателни табели [17, чл. 15, ал. 21, т. 6 и 7].

4. Издаване на разрешение за “специално ползване” на пътя чрез “експлоатация на рекламни съоръжения”

Ако условията, отразени в даденото разрешение за специално ползване на пътя чрез **изграждане** на рекламно съоръжение, са изпълнени и РС е налице, то заинтересованото от неговото използване лице трябва да подаде заявление за второ разрешение. Очакваното второ разрешение е за “специално ползване” на пътя чрез експлоатация на рекламното съоръжение [17, чл. 16, ал. 1; 15].

➤ Адресатът на заявлението отново е администрацията, управляваща пътя, или стопанинът на пътя. То се подава от инвеститора след проверка, осъществена от представител на органите, упълномо-

щени да издават разрешенията. Обект на проверката е не само изпълнението на условията, поставени в разрешението за “специално ползване” чрез “изграждане на РС”, но и реалното местоположение на съоръжението и съответствието му с предварително огледаното.

► Към заявлението се прилагат удостоверение за актуално състояние на съдебната регистрация и констативен протокол за изграденото рекламno съоръжение [17, чл. 16, ал. 2].

Ако искането за използване на РС е удовлетворено, разрешението се издава под формата на типизиран образец (вж. приложение 2) [17, чл. 16, ал. 3]. Образецът, удостоверяващ правото за експлоатация на РС, се връчва на заявителя, след като изплати дължимата годишна такса за този вид разрешение. В случай, че заинтересованото лице е предпочело разсрочено плащане, това се случва след първата направена вноска [17, чл. 17]. Дължимата такса датира от датата на издаване на разрешението за специално ползване и се изчислява по Тарифата за таксите, които се събират от НАПИ [22]. Тя е регламентирана в зависимост от класа на пътя, в обхвата или обслужващата зона на който се намира рекламното съоръжение, както и от неговата площ (вж. приложение 3).

Според специалисти, размерът на дължимите такси подлежи на промяна. Рекламните съоръжения се монтират сравнително бързо, а валидността на разрешението за строителство е шест месеца. Много от тях се изграждат възможно най-бързо, като предварително се плаща таксата за разрешаване на строителни и монтажни работи в определен размер. Инвеститорът има правото да подаде заявление за разрешаване ползването на РС шест месеца след получаване на разрешението за изграждане на РС. В образувалия се “мъртъв” период рекламното съоръжение се използва, без за това да се плаща. Ето защо се предлага таксите за разрешаване изграждането на РС да бъдат значително по-високи от настоящите, а таксите за ползване на съоръженията да бъдат намалени.

5. Санкции при “специално ползване” на пътя чрез “изграждане и експлоатация на рекламни съоръжения”

Вероятно поради очакваното по-често изграждане и експлоатация на рекламни съоръжения без необходимите за това разрешения, в сравнение с други видове “специално ползване на пътищата”, в Наредбата за специално ползване на пътищата [17, чл. 16, ал. 5] изрично се посочва основанието за налагане на санкции съгласно Закона за пътищата [4, чл. 57, ал. 3]. При установено извършване на строителни работи без разрешение, администрацията, управляваща пътя, или неговият собственик демонтират рекламното съоръжение. Същото следва и при забавяне плащането на дължимите такси повече от една година, но тогава освен демонтаж на съоръжението се отнема и разрешението за неговата експлоатация.

§4. Изграждане и експлоатация на нови и ремонт на съществуващи подземни и надземни линейни или отделно стоящи съоръжения в обхвата на пътя

Осъществяването и на този вид “специално ползване на пътищата” се разделя на два етапа. По време на първия се разрешава и реализира “строителството на нови и ремонт на съществуващи подземни и надземни линейни или отделностоящи съоръжения в обхвата на пътя”, а през втория етап се узаконява тяхната експлоатация.

Разрешението за “специално ползване” на пътя чрез “изграждане или ремонт на линейни (подземни или надземни) или отделностоящи съоръжения в обхвата на пътя” е задължително:

- когато одобреното проектно място или трасе на съоръженията се намират в обхвата на пътя или го пресичат;
- когато съществуващите вече съоръжения (линейни или стоящи) се нуждаят от ремонт или реконструкция в обхвата на пътя [16, чл. 19].

1. Документи за получаване на разрешение за “специално ползване на пътищата” чрез изграждане или ремонт на съоръженията

За получаване правото на “специално ползване на пътищата” чрез “изграждане или ремонт на линейни или отделностоящи съоръжения в обхвата на пътя”, заинтересованото лице подава пред съответните органи комплект от документи, в който се включват [17, чл. 20]:

1. заявление за издаване на разрешение за този вид специално ползване на пътя (вж. приложение 1);
2. удостоверение за актуално състояние на съдебната регистрация;
3. копие от документа за платена такса за издаване на разрешението;
4. одобрен технически или работен проект за съответното специално ползване на пътя, **съгласуван от администрацията**, управляваща пътя.

В уводната част на проекта е отразено точното местоположение на обекта-съоръжение по отношение на пътя и разположените до него имоти, като неговото място би следвало да е съгласувано с пътната полиция (ако съоръжението е новостроящо се) или да има уведомителен характер, ако не засяга пътната настилка и БД. Работният проект за специалното ползване на пътя включва проекта за временна организация на движението по време на строителството. За по-голяма яснота, съответната разпоредба може да бъде представена както нейната подобна, отнасяща се до “изграждането на търговски крайпътни обекти и на пътни връзки към тях в обхвата на пътя и обслужващите го зони, а именно:

Чл. 20. Към искането за издаване на разрешение по чл.18, заинтересованото лице прилага:

...3. технически или работен проект за съответния вид специално ползване на пътя, съгласуван от администрацията, управляваща пътя, към който задължително са приложени:

- а) схема с точното местоположение на обекта-съоръжение по отношение на пътя и заобикалящите го поземлени имоти;
- б) проект за временна организация на движението по време на строителството или ремонта;
5. скица на имота, за чийто нужди се изгражда съоръжението (линейно или свободностоящо) и документ за неговата собственост.

Предлага се към изброените документи да се добави проектът за временна организация на движението по време на строителството, който следва да се съгласува с органите на пътната полиция.

Наличието на разрешение за “специално ползване на пътя” чрез изграждане на съоръжение в обхвата на пътя е задължително условие за издаване на разрешение за строеж по смисъла на Закона за устройство на територията (ЗУТ) [5, раздел III; 17, чл. 8, ал. 2].

2. Специфични възможности при получаване на разрешение за “специално ползване на пътищата” чрез “изграждане на нови и ремонт на съществуващи линейни или отделностоящи съоръжения”

Вероятно поради спецификата на извършваните дейности, се предвижда *възможността едновременно* с разрешението за специално ползване на пътя чрез “изграждане на нови и ремонт на съществуващи съоръжения в обхвата на пътя” да бъде поискано и разрешение за специално ползване чрез “временно използване на части от пътното платно и на земи в обхвата на пътя” (вж. т. 4) [17, чл. 22, ал. 1]. В случаите на ремонт на вече построени и действащи съоръжения в обхвата на пътя законодателят *изисква* издаването на *разрешение* [17, чл. 22, ал. 2] за “*временно ползване на части от пътното платно и на земи в обхвата на пътя*”. Естествено е да бъде поставен въпросът, касаещ принципната разлика между ремонтните дейности и строителството на ново линейно или отделностоящо съоръжение по отношение на пътното платно и безопасността на движението по пътя. Както се вижда, при ремонт се изисква разрешение за ползване на части от пътното платно, а при ново строителство то не е задължително. Това нормативно положение е объркващо за заинтересованото лице и следва да бъде обосновано в Наредбата за специално ползване на пътищата [17]. Тук логиката по-скоро може да бъде за разграничаване случаите на ново строителство и планиран ремонт от тези на аварийните строителни работи.

Съгласно разпоредбите на Закона за пътищата [4], при внезапно възникнали повреди собствениците на подземни и надземни съоръжения, намиращи се в обхвата на пътя или на обслужващите го

зони, могат веднага да започнат възстановителни работи. Преди стартиране на ремонтните дейности те са длъжни да уведомят за това най-близкото поделение на Национална агенция “Пътна инфраструктура” (за републиканските пътища) или техническата служба на общината (за общинските пътища), като условието е гарантиране безопасността на движението [4, чл. 26, ал. 4]. В Закона за пътищата [4] и в Наредбата за временна организация на движението при извършването на строителство и ремонт на пътищата и улиците [7] не е отбелязано, че за настъпилата промяна трябва да бъдат уведомени и съответните полицейски звена. Това е регламентирано в Закона за устройство на територията [5]⁵⁹ по отношение на улиците. Разлика в разпоредбите на посочените нормативни документи относно нарушаване цялостта на улици и пътища не би следвало да има, т.е. пропусъкът в Закона за пътищата [5] и в Наредбата за временна организация на движението [7] трябва да се отстрани. Информацията, доведена до знанието на пътната полиция, би могла да бъде причина за промяна в организацията на пътния контрол или в начина на сигнализиране на опасността от стопанина на пътя. Уведомяването на полицията би могло да стане както от строителя, така и от областното пътно управление (ОПУ).

С Наредбата за специално ползване на пътищата [17] се доуточнява, че преди възстановяване работата на съоръженията собствениците следва единствено да заплатят дължимата такса за временно ползване на части от пътното платно и на земи в обхвата на пътя. Не е регламентирано изискване за издаване на разрешение за “временното ползване на части от пътното платно и на земи в обхвата на пътя”, като по този начин се осигурява възможност за побърза реакция при внезапни аварии [17, чл. 22, ал. 3]. Собственикът на повреденото съоръжение се задължава да представи пред съответните власти проект/схема за временна организация на движението (ВОД) при извършване на ремонт [17, чл. 22, ал. 3], чрез което за-

⁵⁹ Съгласно Закона за устройство на територията [5] “...строителят на улични мрежи и съоръжения на техническата инфраструктура е длъжен да уведоми незабавно **органите** по пожарна безопасност и спасяване и **по безопасност на движението** за началото и срока на строителството по съответните улици, които се разкопават” [5, чл.74, ал. 1, т. 5].

коново се предвижда защита на безопасността на автомобилния поток. Проект за ВОД би следвало да се изисква и за ново строителство на съоръжения в обхвата на пътя, като неговото изискване би могло да се изясни с предложеното вече допълнение към чл. 20 от Наредбата за специално ползване на пътищата [17].

**3. Изисквания за издаване на разрешение за
“специално ползване на пътищата” чрез
“изграждане на нови и ремонт на съществуващи подземни
и надземни линейни и отделностоящи съоръжения
в обхвата на пътя”**

Специалното ползване на пътя чрез изграждане или ремонт на надземни или подземни съоръжения – линейни или отделностоящи, в обхвата на пътя, се разрешава от упълномощените органи в зависимост от класа на пътя (вж. т. 1).

Според действащите нормативи, подаденото от заинтересованото лице заявление (вж. приложение 1) се удовлетворява само при условие, че “...съоръженията са проектирани така, че по време на експлоатацията им и в случай на авария не засягат елементите на пътя и не застрашават безопасността на движението” [17, чл. 21, ал. 1]. Цитираният текст отново не е съвсем коректен, като най-вероятно е визирано условието, че настъпилите аварии не биха довели до повреди на елементите на пътя и до застрашаване безопасността на участниците в движението. Предлага се тази конкретизация на текста да замени настоящата.

Прави впечатление, че единственото цитирано условие за издаване на разрешението може да се характеризира като специфично за този вид специално ползване на пътя. Както се вижда, то е свързано с проектирането на съоръжението с цел защита елементите на пътя, а оттам и с осигуряване на част от системата, обезпечаваша безопасност на движението. Към условията за даване правото на изграждане на нови и ремонт на съществуващи съоръжения в обхвата на пътя би следвало да се присъединят и условия, общи по своя характер. Такова е липсата на основания за отказ при издаването на разреши-

телното [17, чл. 6, ал. 1] (вж. глава II, §1, т. 2), както и спазването на наредбите и нормите за проектиране на различните съоръжения.

4. Издаване на разрешения за “специално ползване на пътищата” чрез “експлоатация на подземни и надземни линейни и отделностоящи съоръжения в обхвата на пътя”

След като разрешението за “специално ползване” на пътя чрез изграждане или ремонт на съоръжения (подземни или надземни, линейни или отделностоящи) в обхвата на пътя е издадено, строително-монтажните работи са приключили и условията, изписани в разрешението са изпълнени, заинтересованото лице подава ново заявление. Чрез него се цели разрешаване на “специално ползване” на пътя чрез експлоатация на изградените или ремонтирани съоръжения [17, чл. 22а, ал. 1]. Адресатът на заявлението отново е стопанинът на пътя или администрацията, която го управлява. Към него заявителят следва да приложи удостоверение за актуално състояние на съдебната регистрация. В случаите, в които съоръженията обслужват конкретни имоти, се изисква представяне и на документа за собственост на имота, скица на имота и съгласие от концесионера (ако има такъв) [17, чл. 22а, ал. 2].

Разрешението за експлоатация на съоръженията се издава под формата на типизиран за страната ни образец (вж. приложение 2) [17, чл. 22а, ал. 3], като валидността, сроковете за разрешаване на специалното ползване на пътя и редът за отнемане на вече придобитото право съответстват на описаните в §1.

§5. Временно ползване на части от пътното платно и на земи в обхвата на пътя

1. Разрешение за този вид “специално ползване

на пътищата”

И този вид “специално ползване на пътищата” се осъществява след успешна процедура за издаване на разрешение. Образецът, който удостоверява правото на “временно ползване на части от пътното платно и на земи в обхвата на пътя”, се утвърждава:

- за автомагистралите и републиканските пътища – от изпълнителния директор на Националната агенция “Пътна инфраструктура” (НАПИ);
- за общинските пътища – от кметовете на съответните общини [17, чл. 23].

Той не е унифициран, както е за останалите видове специални ползвания на пътищата, а неговият вид и съдържание могат да се променят сравнително лесно във времето и според местоположението на пътищата или пътните участъци.

2. Необходимост от “специално ползване” на пътищата чрез “временно използване на части от пътното платно и на земи в обхвата на пътя”

Съгласно нормативните актове, специалното ползване на пътя чрез “временно ползване на части от пътното платно и на земи в обхвата на пътя” изисква разрешение в следните случаи:

“1. провеждане на **автомобилни ралита, състезания и други масови мероприятия**, при които се налага спиране на движението на пътни превозни средства и отклоняването им по временни маршрути или въвеждане на ограничения за движението им;

2. ограничаване, прекъсване, отклоняване, спиране или въвеждане на ограничения на движението при извършване на строителни, монтажни и ремонтни работи при изграждане на търговски крайпътни обекти и пътни връзки към тях, изграждане на рекламни съоръжения или прокарване и ремонт на подземни и надземни проводни и съоръжения;

3. извършване на други неупоменати дейности в чл. 26, ал. 1 и 2 от Закона за пътищата, които изискват ограничаване, прекъсване, отклоняване, спиране или въвеждане на други ограничения за дви-

жението” [17, чл. 24].

► Ралитата, другите видове състезания и масовите мероприятия, независимо от техните общи и специфични характеристики, предполагат използването на части от пътното платно или на цялата му ширина и на неговия обхват по начин, за който пътят не е предназначен. Естествено е това да налага промяна в режима на неговото използване, включително спиране движението на пътните превозни средства. За тази цел следва да е налице разрешение, като участниците в движението трябва да бъдат предупредени за предстоящите промени и за срока на предстоящата промяна.

► В Наредбата за специално ползване на пътищата [17] е записано, че разрешение за този вид ползване на пътищата е нужно и в случаите, разгледани в нея като отделни раздели. Те се отнасят до изграждането на търговски крайпътни обекти и на пътни връзки към тях, до изграждането на рекламни съоръжения и до изграждането и ремонта на подземните и надземни проводни съоръжения (линейни или свободностоящи). За всички тях под една или друга форма се изисква представяне на бъдещата организация на движението пред органа, упълномощен да разрешава специалното ползване на пътя и особеностите бяха разгледани към съответните видове специални ползвания на пътищата.

3. Документи за получаване на разрешения за “специално ползване на пътищата” чрез “временното използване на части от пътното платно и на земи в обхвата на пътя”

Изискваните документи за разрешаване “временното използване на части от пътното платно и на земи в обхвата на пътя”, според Наредбата за специално ползване на пътя [17], са следните:

1. заявление от заинтересованото лице за този вид специално ползване на пътя;
2. проект или схема за временна организация на движението, съгласувано от органите на пътната полиция чрез предоставено от тях писмено становище;
3. копие от разрешението за строеж в случаите, когато това се

изисква от Закона за устройство на територията [5];

4. копие от документа за платена такса за издаване на разрешението [17, чл. 25].

Прави впечатление, че временните организации на движението са включени към комплекта документи, подавани за разрешение за “временно ползване на части от пътното платно и на земи в неговия обхват”, но регламентът за задължителното представяне на ВОД и съгласуването му с полицейските звена има някои особености:

- нормативите предвиждат възможността единствено при разрешения за специално ползване на пътя чрез “изграждане на нови и ремонт на съществуващи съоръжения в обхвата на пътя” да бъде поискано и разрешение за “специално ползване” чрез “временно използване на части от пътното платно и на земи в обхвата на пътя” (вж. т. 4) [17, чл. 22, ал. 1];

- тази възможност обаче не е задължение при строителството на други обекти, следователно проектът/схемата за временна организация на движението би могла да бъде категорично изискана само в случаите, когато се разрешава изграждане на нови и ремонт на съществуващи съоръжения в обхвата на пътя и това разрешение е дублирано с друго, за “временно използване на части от пътното платно и на земи в обхвата на пътя”. Това може да означава, че няма основание към документите за издаване на разрешения за изграждане на крайпътни търговски обекти и на пътни връзки към тях и към тези за изграждане на рекламни съоръжения да се изисква прилагането и на проекти/схеми за временните организации на движението (ВОД).

Поради изброените по-горе причини се предлага утвърждаване на ново изискване по отношение на документите, които заявителят трябва да предостави на администрацията, управляваща пътя, или на неговия собственик за получаване на разрешение за специално ползване на пътя. Целесъобразно е **към документите, предоставяни за всеки вид специално ползване (с изключение на това за превоз на извънгабаритни и тежки товари), да се добави проект или схема на временна организация на движението по време на строителството, който непременно да бъде съгласуван от администрацията, управляваща пътя, след даване на становище от органите на пътната полиция.** Би следвало проектът/схемата за ВОД,

заедно със схемата за точното разположение на обекта, да се приложат към комуникационно-транспортните планове на пътните връзки, към работните проекти за рекламните съоръжения и към тези за подземните или надземни линейни или отделностоящи съоръжения.

На начина на съгласуване на проектите/схемите с пътната полиция е отделено място в глава I, т. 3.1. и т. 3.2.

§6. Движение на тежки и извънгабаритни пътни превозни средства по пътното платно или банкетите

Специалното ползване на пътищата чрез движение на тежки⁶⁰ и извънгабаритни⁶¹ превозни средства се осъществява съгласно Наредбата за движение на извънгабаритни и тежки пътни превозни средства [8], разработена в изпълнение изискванията на Закона за движението по пътищата⁶² [2, чл. 139]. Този вид ползване на пътищата се различава от останалите видове специални ползвания. Неговата основна специфика е, че то е свързано с **движението** на обособена група пътни превозни средства (ППС), а **не с изграждането и “въвеждането в експлоатация”** на обекти от различен вид. Съгласно

⁶⁰ Тежки са превозните средства, чиято маса с или без товар е по-голяма от определени стойности [8, чл. 3, ал. 1 и 2]. Граничните стойности са различни и зависят от броя на осите на ППС, от състава от ППС или от съчленените ППС [8, чл. 6].

⁶¹ Извънгабаритни са превозните средства, на които поне един от размерите (дължина, ширина, височина) е по-голям от определени стойности [8, чл. 5]. От трите размера на превозните средства единствено граничната стойност на височината е еднаква за всички видове ППС [8, чл. 5, ал. 2]. Граничните стойности на ширините и дължините се делят на групи според вида на превозното средство [8, чл. 5, ал. 1 и 3].

⁶² □ Съгласно чл. 139 от Закона за движението по пътищата [2], “Движението на пътни превозни средства с размери, маса и натоварване на ос, надвишаващи нормите, определени по реда на ал. 1, т. 2, както и движението на пътни превозни средства, превозващи опасни товари, се извършва по ред, определен от министъра на регионалното развитие и благоустройство, съгласувано с министъра на транспорта, с министъра на околната среда и водите и с министъра на вътрешните работи”.

утвърдената специална наредба, “извънгабаритните и тежките ППС” се наричат за краткост “извънгабаритни ППС” [8, чл. 4], като това събирателно понятие ще бъде използвано в изложението на настоящия параграф.

1. Разрешение за “специално ползване на пътищата” чрез движение на извънгабаритни и тежки пътни превозни средства

Извънгабаритните превозни средства могат да се движат по пътната мрежа на страната след издаване на разрешение “...в рамките на специалното ползване на пътищата...” [8, чл. 8, ал. 1].

► Придобитото право на движение се удостоверява чрез т.нар. “разрешителни”, представляващи образци, уеднаквени по форма и съдържание (вж. приложение 4). Разрешението за движение на извънгабаритни ППС се издава от администрацията, управляваща пътя, и се съгласува от съответната служба за контрол при Министерството на вътрешните работи [8, чл. 8, ал. 2]. Администрацията, управляваща пътя, има правото да издаде заповед, с помощта на която да въведе “...облекчен режим за издаване на разрешителни за движение на извънгабаритни и тежки ППС” [8, чл. 14, ал. 3]. Това се прави по отношение на теглото и габаритите на извънгабаритните превозни средства [23; 18].

Издаването на разрешенията се извършва от различни изпълнителни органи, като случаите са диференцирани според класовете на пътищата, включени в маршрута на извънгабаритните ППС, и според броя на областните пътни управления (ОПУ), чиято територия се използва за движение [8, чл. 14]:

- за движение **по републиканските пътища**⁶³ (според измене-

⁶³ Съгласно Закона за пътищата [4], в Република България има два основни вида пътища – **републикански и местни** [4, чл. 3, ал. 1]. Републикански

нията в Закона за пътищата [4], това са автомагистралите (А) и пътищата от I, II и III клас);

⇒ ако движението се осъществява на територията на **повече от две съседни областни пътни управления** (ОПУ), разрешението се издава от Националната агенция “Пътна инфраструктура” (НАПИ) и се съгласува от представител на Главна дирекция “Охранителна полиция” (ГДОП), отдел “Пътна полиция” (ОПП);

⇒ ако се ползва територията на **едно или на две съседни областни пътни управления** (ОПУ), разрешението се издава от ОПУ, от чиято територия тръгва извънгабаритното превозно средство и се съгласува с органите на пътната полиция към Столична дирекция на вътрешните работи (СДВР) или с тези на съответната Областна дирекция на вътрешните работи (ОДМВР);

• за движение **по местни пътища**⁶⁴ или **по пътища в населените места**, разрешение за движение на извънгабаритни и тежки ППС се издава от собственика на пътя или от администрацията, която го управлява, и се съгласува със съответната служба за контрол при МВР. Движението по улиците на Столична община става само с разрешително, издадено от дирекция “Транспортна инфраструктура” към Столична община (СО) и съгласувано със службата за контрол към СДВР [23, чл. 4];

• за движение по маршрут, в който се включват **републикански и местни пътища**, издаването на разрешението се основава на специален протокол. Той се съставя от комисия, назначена със заповед на изпълнителния директор на НАПИ. В нея се включват пред-

пътища са автомагистралите, пътищата от първи, втори и трети клас. Тяхната основна функция е осигуряването на транспортни връзки с национално значение, като част от тях са елементи и от трансевропейската пътна мрежа. Републиканските пътища образуват държавната пътна мрежа. [4, чл. 3, ал. 2].

⁶⁴ Според актуалните нормативи, **местните** пътища биват **общински и частни**. Те осигуряват транспортни връзки с местно значение и са свързани с републиканските пътища [4, чл. 3, ал. 2]. Промяната на републикански пътища в общински се утвърждава от Министерския съвет със съгласие на общинските съвети на съответните общини [4, чл. 3, ал. 6].

ставители на администрациите, управляващи съответните пътища. “Разрешителното” се съгласува със съответната служба на контрол към Министерството на вътрешните работи.

Цитираните по-горе органи, упълномощени да издават разрешения, са съобразени с най-новите структурни изменения в системата на МВР и МРРБ. Настъпилите промени обаче все още не са отразени в Наредбата за движение на извънгабаритни и тежки ППС.

Както става ясно, независимо от трасето на утвърдения маршрут, разрешението за движение по пътищата на този вид ППС се издава след съгласуване с контролните органи на МВР. Въпреки, че това важи за всички извънгабаритни превозни средства, допълнително е създаден регламент за тези от тях, **чиито маса и габарити значително превишават** граничните стойности за определяне на едно ППС като тежко или извънгабаритно. Разпоредбата се отнася за превозните средства, чиято обща маса надвишава 100 тона, ширината им – 4,5 метра, или дължината им – 30,0 метра, и с нея се допълват въведените вече задължения. За разрешаване движението на “най-внушителните” превозни средства, от органите на пътната полиция се изисква не само да съгласуват “разрешителното”, но и предварително разработени “графици за движение” [8, чл. 16]. Когато височината на извънгабаритното превозно средство е по-голяма от 4,5 метра, разрешението трябва да се съгласува и с институциите, чиито интереси могат да бъдат засегнати в резултат от движението. Това са Министерство на транспорта и съобщенията, Националната електрическа компания, Националната компания “Български държавни железници” и др. [8, чл. 17].

► Разрешение за движение на извънгабаритни и тежки пътни превозни средства се издава, когато е “...невъзможно или нецелесъобразно да се използва друг вид транспорт или когато товарите не могат да бъдат разглобени на части и превозени в рамките на общественото ползване на пътищата.” [8, чл. 8, ал. 1]. Това се преценява според постъпилите данни за превозвания товар, попълнени в по-

даваните заявления. Лицето, вписало неверни данни, носи отговорност по чл. 313⁶⁵ от Наказателния кодекс (НК).

► “Разрешителните” съдържат данни за собствениците на превозното средство, за превозвача и съпровождащото лице, за превозното средство и превозвания товар, за разрешения маршрут, за разрешения брой на курсовете и за срока за извозване на товара (вж. приложение 4). В тях могат да бъдат поставени и допълнителни условия за изпълнение [8, чл. 14, ал. 1].

Маршрутът, по който следва да се извърши движението, се определя от органите, упълномощени да издават разрешенията – НАПИ, ОПУ или общините. Той се попълва подробно в образеца, така че изпълнението му да може да се контролира от съответните органи във всеки момент (вж. т. 3). Маршрутът се подбира така, че максимално да удовлетворява нуждите на товара и възможно най-малко да затруднява движението, особено по високоинтензивните трасета. Той предварително се обхожда от представители на администрацията, издаваща разрешението, и на фирмата превозвач, като на място се преценяват възможностите за преминаване на извънгабаритното ППС през т.нар. “тесни” места на пътя – мостове, подлези, надлези и т.н. Пътната полиция не е задължена да участва в обхода, независимо, че това в някои случаи се прави. Проверяват се наличните височини, ширини, дължини и други характеристики, засягащи безопасността на превозното средство с товара и тази на пътните елементи и съоръжения. Много често парапетите на мостовете водят до проблеми при по-широки товари, а носимоспособността на конструкции-те, особено на по-старите – при по-тежки товари. За превоза на особено тежките и/или обемни товари, след извършения обход на маршрута се правят схема за движението, проверка на носимоспособността на настилка или конструкцията чрез изчисления, организация на движението. Според очакваните деформации, понякога про-

⁶⁵ Съгласно съдържанието на чл. 313 от Наказателния кодекс [6], този, “Който потвърди неистина или затаи истина в писмена декларация или съобщение, които по силата на закон, указ или постановление на Министерския съвет се дават пред орган на властта за удостоверяване истинността на някои обстоятелства, се наказва с лишаване от свобода до три години или с глоба от сто до триста лева” [6, чл. 313].

ектантът може да предприеме движението на съответното МПС да става в оста на съоръжението. За укрепване на мостовете често се използват т.нар. карбонови нишки, които увеличават сечението на арматурата, а оттам и стойността на “момента”, който може да се поеме от конструкцията, без да се стигне до разрушаване. Същият ефект се постига и чрез намаляване отворите на мостовете – това става чрез монтиране на т.нар. “кавалети”, представляващи конструкции от стабилно фундиране, специални ферма и клинове. Ако е необходимо, за осъществяване на движението, заинтересованите лица извършват строителни работи. Понякога се изграждат дори пътни участъци, най-вече баластрени, валирани до достигане на определена якост (R), като задължително се изпитват проби за наличната якост на натиск (Rn). В тази връзка съществува регламент, според който собствениците на извънгабаритни ППС или превозвачите “са длъжни да осигуряват средства и да възлагат проектирането и изпълнението по съответния ред на частична реконструкция на пътя, усилване на настилката и на пътните съоръжения, направа на обходни и други пътища по маршрута за движение при доказана невъзможност товарът да премине по определен участък” [8, чл. 18].

► Установеният ред за получаване на разрешително за движение на извънгабаритни пътни превозни средства е следният.

- Заявителят представя и документ, удостоверяващ плащането на таксата за разрешаване движението на извънгабаритни средства [8, чл. 8, ал. 3; 23, чл. 5].

- Подадените заявления се регистрират от службите към НАПИ, ОПУ или общините. В срок от 5 работни дни съответните служби са задължени или да издадат исканото “разрешително”, или да откажат писмено на заявителя, като мотивират това свое решение [8, чл. 15, ал. 4; 23, чл. 6]. Заинтересованите лица имат правото да обжалват отказа по реда на Административно-процесуалния кодекс.

- Заявленията, както и издадените разрешения/откази се вписват в специално създаден регистър на съответната администрация [23, т. 7].

► Издаденото разрешително най-често важи за “...еднократен превоз и за определен срок за извършване на превоза” [8, чл. 15, ал. 1]. Според установения ред, ако товарът не може да бъде превозен в по-

сочения в разрешението срок, се подава ново искане до упълномощените органи – за удължаване срока на разрешителното [8, чл. 15, ал. 5]. Заявители са собствениците на извънгабаритното пътно превозно средство или лицата, извършващи превозването на товарите.

Движението на извънгабаритни ППС на територията на Столична община (СО) се разрешава предимно еднократно и за определен ден [23, т. 5]. В случай, че превозът не може да бъде изпълнен точно в този ден, се подава ново заявление с молба за промяна на деня. Заявлението трябва да бъде внесено в Дирекция “Транспортна инфраструктура” към СО преди конкретизираната вече с разрешението дата [23, т. 8].

С нормативната уредба се предоставя възможността за издаване на разрешително не само за еднократни, но и за многократни превози. Изисква се превозното средство, чието движение се разрешава, да бъде едно и също и да извозва еднакви товари по един и същи маршрут. Броят на “курсовете” е ограничен до 10, като те трябва да се реализират за не повече от 30 дни [8, чл. 15, ал. 2].

2. Съпровождане на тежки и извънгабаритни пътни превозни средства

► Съгласно нормативната база, всички извънгабаритни превозни средства, чиято обща маса надвишава 60 тона или един от габаритните им размери е по-голям от определени гранични стойности⁶⁶, имат правото да се движат по пътищата:

– при издадено разрешително от администрацията, управляваща пътя, и съгласувано от службата за контрол към МВР на съответното ниво (вж. глава II, §6, т. 1);

– при осигурено съпровождане на ППС [8, чл. 10, ал. 1]. Според наложилата се практика, ако желаят полицейски съпровод, заинтересованите лица подават молба пред органите на пътната полиция

⁶⁶ По смисъла на Наредбата за движение на извънгабаритни и тежки пътни превозни средства [8], граничните габаритни стойности са следните: за ширина – 3,50 метра, за височина – 4,70 метра, за дължина 24,00 метра [8, чл. 10, ал. 1].

(ПП). В нея задължително се вписват масата и габаритите на превозното средство (ширина, височина, дължина). Молбите най-често се подават на териториален принцип, а не централизирано. При натрупване на няколко маршрута за съпровод на територията на определена област, фирмата превозвач сключва договор с Областната дирекция на МВР.

► Представителите на администрациите, управляващи пътищата, и на съответните звена за контрол от пътната полиция могат да изискват съпровождане и на извънгабаритни превозни средства и когато техните маса и габарити не превишават пределните [8, чл. 10, ал. 2]. Тази възможност е предоставена с оглед ограничаване на опасностите за пътя, пътните съоръжения и останалите участници в движението, възникващи при движението на всички извънгабаритни ППС. От това следва, че пътят задължително трябва да бъде много добре проучен, за да има възможност за преценка на рисковете съобразно с неговото състояние (вж. т. 1).

► Според Наредбата за движение на извънгабаритни и тежки превозни средства [8], съпровождането може да се осъществи и чрез два или повече съпровождащи автомобили, което изискване се поставя от съответната администрация (вж. глава II, §6, т. 1). Прави впечатление, че при вземане на решения за съпровод от повече от едно съпровождащо ППС не е отбелязано участието на пътната полиция [8, чл. 10, ал. 3]. Това не кореспондира с регламентите за разрешаване движението на извънгабаритни пътни превозни средства и за тяхното съпровождане като цяло и би могло да се избегне чрез съответното допълнение. Нормативно са определени случаите, при които се изискват повече от един съпровождащ автомобил. Всичките са рискови по отношение условията на движение и за останалите превозни средства, и запазването на пътните съоръжения⁶⁷.

⁶⁷ Съгласно Наредбата за движение на извънгабаритни и тежки пътни превозни средства [8], два или повече съпровождащи автомобили се изискват, когато:

- “1. ширината на извънгабаритното ППС е с 0,5 метра по-голяма от ширината на пътната лента;
2. превозът се извършва по двулентови пътища:
 - а) в трудни пътни условия;

Според установилата се практика, при съпровождане на превоза, до органите на пътната полиция в съответните области се изпращат окръжни разпореждания, в които се препоръчват подходящи мерки. Те се отнасят до осигуряване на възможно най-голяма сигурност на останалите участници в движението.

► **За съпровождането на извънгабаритните ППС и за тяхното движение са отговорни лицата, извършващи превозите** [8, чл. 11, чл. 23 и чл. 24]. Те имат свои задължения по отношение на документите за осъществяване на превоза на товарите, сигнализирането на извънгабаритното превозно средство и на съпровождащите го ППС, водачите на извънгабаритните ППС и тези на съпровождащите автомобили и отстраняването на нанесените повреди на пътя, пътните принадлежности и съоръжения.

- Движението на извънгабаритните превозни средства се подчинява основно на Закона за движението по пътищата [2], като с оглед спецификата на техните товари и габарити са въведени някои задължения и забрани [8, чл. 12 и 13].

- Водачите на тези превозни средства следва да ги управляват със скорост, по-ниска от разрешената за останалите превозни средства. При движение по автомагистрала, тя трябва да е по-ниска от 70 км/час, извън населено място – от 50 км/час, а в населено място и при съпровождане – от 40 км/час. Извънгабаритните ППС следва да преминават през мостове с безопасна скорост, като не спират и не използват спирачки. При паркиране трябва да са разположени извън платното за движение, на разстояние не по-малко от 2 метра от неговия ръб. Това изискване означава, че паркирането на извънгабаритните ППС трябва да става в уширени пътни участъци, на площадките за отдых или на специално обособени площадки. Местата за паркиране се отбелязват в утвърдения маршрут за движение.

- Движението на извънгабаритните ППС се забранява в случаите, при които видимостта е намалена, пътната настилка е заледе-

-
- б) с ширина на платното за движение, по-малка от 6,00 метра;
 - в) с висока интензивност на движението – над 4000 авт./ден;
 - 3. масата на извънгабаритното ППС с товар е по-голяма от 74 тона;
 - 4. превозът се извършва от две или повече извънгабаритни средства ”
- [8, чл. 10, ал. 3].

на⁶⁸ и автомобилният поток е интензивен. Изискваната видимост трябва да е поне 50 метра, като това следва да е изпълнено в условия на мъгла, при силен дъждовалеж или снеговалеж [8, чл. 13, ал. 1] и през тъмната част от денонощието [8, чл. 13, ал. 3]. При поледица коефициентът на сцепление определено е недостатъчен. Тогава надлъжното сцепление с настилката (ϕ_y) е със стойност между 0,1 и 0,05, което би удължило много спирачния път и би съдействало за създаването на опасни ситуации. Коефициентът на надлъжно сцепление е със скромни стойности и когато настилката е кална⁶⁹ или водните количества върху нея са критични. В първия случай той варира между 0,2 и 0,05, а във втория може да се наблюдава явлението “аквапланинг”⁷⁰, при което “ $\phi_{\text{сц.}}$ ” се доближава до нулата и автомобилът става практически неуправляем.

- Както вече беше отбелязано, лицата, извършващи превозите, носят отговорност за движението на извънгабаритните ППС. С оглед на това, те се задължават “да отстраняват за своя сметка всички нанесени повреди на пътя, пътните принадлежности и съоръжения,

⁶⁸ При заледена пътна настилка коефициентът на сцепление (ϕ) е недостатъчен. Той се състои от две компоненти – надлъжен коефициент на сцепление (ϕ_y) и коефициент на напречно сцепление (ϕ_n) [24]. Спирачният път се влияе в по-голяма степен от коефициента на надлъжно сцепление – ϕ_y . Той е свързан с климатичните условия и годишните сезони, както и със скоростта на движение за периода на спирането. При определянето на коефициента на сцепление от гледна точка на безопасността на движението “мократа настилка” се избира за меродавна. Той се определя експериментално за типични покрития и различни скорости и участва като основна величина в нормите за проектиране на пътища.

⁶⁹ Стойностите на коефициента за надлъжно сцепление (ϕ_y) при скорост 30-40 км/час са следните: при суха и грапава настилка – 0,7 и повече, при суха и гладка настилка – 0,6, при влажна настилка – 0,5, при мокра настилка – 0,4-0,3, при кална настилка – 0,2-0,05, при заледена настилка – 0,1-0,05 [24].

⁷⁰ Това е явление, предизвикано от критична дебелина на водния слой върху пътното покритие, при което няма контактна площ между гумените шини и пътната настилка, следователно коефициентът на сцепление е нула или клони към нула. Критичната дебелина на водния слой зависи пряко от текстурата и граповостта на покритието на пътя, от скоростта на движение и състоянието на автомобилните гуми.

както и други причинени от тях щети при извършване на превозите вследствие на неспазване условията, посочени в разрешителното и наредбата, или да заплащат разходите за тяхното възстановяване” [8, чл. 11, т. 5]. При съпровождане на превозвания товар съпровождащото лице е длъжно да уведоми администрацията, управляваща пътя, и службите за контрол на движението за предизвиканите повреди и щети, така че да бъдат предприети подходящи мерки. Когато няма съпровождащ автомобил, това се извършва от служителя на съответната пътна администрация, наблюдаващ движението на извънгабаритното превозно средство.

3. Контрол над извънгабаритните пътни превозни средства при тяхното движение и налагане на санкции

► Извънгабаритните пътни превозни средства, чиято маса е по-голяма от 60 тона или широчината им е над 3,50 метра, или височината им е над 4,70 метра, или дължината им е над 24,00 метра, подлежат на проверка още преди да потеглят от началния пункт според утвърдения чрез “разрешителното” маршрут. Тя се извършва от администрацията, издала разрешителното, като се проверяват масата и габаритните размери по данни от издаденото “разрешително”, както и укрепването на превозвания товар и сигнализирането на превозното средство. Ако резултатите от проверката съвпадат със записаното в разрешението и укрепването и сигнализирането отговарят на изискванията, върху “разрешителното” се полагат подпис и печат. С тази допълнителна заверка съответната администрация удостоверява, че превозът може да бъде извършен [8, чл. 33, ал. 1].

В случай, че извънгабаритно ППС с посочените маса и размери влиза в Република България, то описаната вече проверка се осъществява от органите на Управление “Пътни такси и разрешителни” към Националната агенция “Пътна инфраструктура” (НАПИ) на граничния контролно-пропускателен пункт [8, чл. 33, ал. 2, чл. 34].

Към инструментариума за проверките следва да се включват само инструменти, получили протоколи за годност от Държавната агенция по стандартизация и метрология [8, чл. 33, ал. 3].

Когато пътното превозно средство е извънгабаритно и заинтересованите лица са получили разрешение за многократен превоз на товари, проверките се извършват преди всяко тръгване от началния пункт на утвърдения маршрут [8, чл. 33, ал. 4].

► Контролът на извънгабаритните ППС по пътищата на страната се извършва от НАПИ със съдействието на съответните служби за контрол към МВР [8, чл. 33, ал. 1; чл. 34].

Актове за установени нарушения в страната се съставят от органите на вътрешното министерство и администрациите, управляващи пътищата, а на контролно-пропускателните пунктове – от представители на Управление “Пътни такси и разрешителни” [8, чл. 56]. Те могат да бъдат издадени на водача на извънгабаритното превозно средство, на съпровождащото лице и на други длъжностни лица, когато при проверката се докаже:

- движение без издадено по установения ред разрешително – тогава движението може да продължи след получаването на необходимото разрешение по законов ред;

- неспазване на утвърдения с наличното разрешение маршрут – тогава движението продължава след получаване на ново “разрешително” по използвания маршрут;

- общата маса, натоварването на ос или някой от габаритите надвишават описаните в разрешителното – и в този случай движението продължава след издаване на ново разрешително с действителните характеристики на превозното средство [8, чл. 35].

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ И ИЗВОДИ

1. Съществуващата нормативна уредба у нас разделя специалното ползване на пътищата на пет основни вида. Това диференциране се основава на спецификата на дейностите, извършвани в обхвата на пътя и обслужващите го зони, както и на вида на превозните средства, ползващи платната за движение.

2. Поддържането на пътищата, на сигнализацията и маркировката по тях, и организирането на оптималния режим на движение е задължение на стопаните на пътищата.

3. Най-важните общи положения за всички видове специални ползвания на пътищата са следните:

– разрешения за тяхното специално ползване се издават от администрацията, която го управлява, или от собственика на пътя;

– заявлението за специално ползване на пътищата не се удовлетворява, ако е налице едно от условията, представени в четири групи. Те се отнасят до безопасността на движението, интересите на собствениците на поземлени имоти и перспективното развитие на пътната мрежа.

– издаваните разрешения могат да бъдат отнемани при неспазване на предвидените в тях условия. Едно от тях задължава лицето, получило разрешение за специално ползване на пътя, да отстрани за своя сметка вредните последици от дейността си.

– Изграждането, ремонтът и поддържането на пътищата са задължение на администрациите, управляващи съответните пътища, т.е. на Национална агенция “Пътна инфраструктура” и общините. Техни органи упражняват контрол над състоянието на пътя, включително по време и след неговото “специално ползване”, като са упълномощени да издават наказателни постановления. От друга страна, от 2007 година, органите на Министерството на вътрешните работи имат право да издават писмени разпореждания до администрациите, управляващи пътищата, и до поддържащите ги фирми, като характерът на тези разпореждания е задължителен.

4. Забелязаните недостатъци на системата за издаване на разрешения за “специално ползване на пътищата” са следните.

– Специалното ползване на пътищата от II и III клас се разрешава пряко от НАПИ, без вземане предвид становищата на областните пътни управления.

– В нормативните документи не е регламентирано изискването всички видове специално ползване на пътищата да се разрешават след съгласуване с пътната полиция.

– Участието на представители на пътната полиция при огледите за някои от видовете специално ползване на пътищата не е разпоредено нито чрез Наредбата за специално ползване на пътищата, нито чрез Наредбите за управление на общинските пътища, нито в съвместни инструкции на стопаните на пътя и МВР.

– Възможностите за различни тълкувания на сроковете за валидност на получените разрешения трябва да бъдат елиминирани, като за целта се конкретизира смисълът на понятието “строителство” в съответната разпоредба от Закона за пътищата [4, чл. 26, ал. 8].

– Адресати на предупрежденията и сигналите, изпращани от звената на пътната полиция, за забелязани неизправности по пътя и неговите принадлежности (включително в резултат на специалното му ползване) често са Областните пътни управления (ОПУ). Това не е удачно, тъй като от една страна, основният разпределител на средствата за националната пътна мрежа е НАПИ, а от друга, Законът за движението по пътищата разпорежда писмените предупреждения и сигнали да бъдат изпращани до администрацията, управляваща пътя и до фирмите, които го поддържат. Аналогично, основният адресат на разпорежданията, изпращани от пътната полиция, трябва да бъде изпълнителният директор на администрацията, управляваща пътя (за републиканските пътища това е НАПИ).

5. За получаване на разрешение за “специално ползване” на пътя чрез **“изграждане на търговски крайпътни обекти и на пътни връзки към тях”** се изисква подаване на определени документи пред администрацията, управляваща пътя, или пред неговия собственик. На практика освен тях от заинтересованите лица се изискват и документи, които **не са сред конкретизираните** чрез Наредбата за специално ползване на пътищата и Наредбите за управление на общинските пътища. Те са:

- протоколът за оглед на мястото;
- проектите за постоянна и временна организация на движението към прилагания комуникационно-транспортен план за пътните връзки, съответно за периодите на строителство и експлоатация.

Разрешението за този вид “специално ползване” се издава, ако са удовлетворени конкретни изисквания, отнасящи се до липсата на основания за отказ, до спазването на нормите за проектиране и до обезопасяването на движението в обхвата на крайпътния обект и на обслужващите го пътни връзки.

6. В Наредбата за специално ползване на пътищата не е регламентирано участието на представител на пътната полиция в комисията за оглед на мястото на **рекламното съоръжение (РС)**, което в част от случаите се осъществява “на добра воля”. Нормативно се изисква съставяне на “протокол за предварителен оглед от админи-

страцията, управляваща пътя, и заинтересуваното лице”, т.е. присъствието на пътната полиция по време на огледа и при съставяне на протокола не е задължително.

Забелязва се, че според същия норматив, към документите, необходими за издаване на разрешение за изграждане на РС, не е включен документът, удостоверяващ платената такса за издаване на “разрешителното”.

Специалното ползване на пътя чрез изграждане на рекламно съоръжение се разрешава, ако няма основания за отказ и ако се осигурява разпознаваемостта на пътя и видимостта на пътните знаци.

7. На обсъждане се поставят някои идеи за промяна, свързани с рекламните съоръжения. Те се отнасят до:

- утвърдените нормативни разстояния между самите рекламни съоръжения, между тях и възлови точки от пътя, между РС и ръба на пътната настилка;

- коригиране размерите на таксите за разрешаване изграждането на рекламното съоръжение и на съотношението между тях и тези за ползване на РС;

- въвеждане на забрана за монтиране на рекламни съоръжения по пътищата от по-висок клас, т.е. по автомагистралите и по първокласните пътища.

8. При разрешаване на специално ползване на пътищата чрез **“изграждане и експлоатация на подземни и надземни линейни или отделностоящи съоръжения в обхвата на пътя”** се констатира, че чрез Наредбата за специално ползване на пътищата:

- проектът за временна организация на движението по време на строителството не е посочен като съставна част на техническия или работния проект на съответното съоръжение;

- при извършване на ремонти дейности се изисква разрешение за временно ползване на части от пътното платно, а при новото строителство това не е задължително;

– при аварии на съществуващи съоръжения и необходимост от бързи строително-ремонтни действия, чрез Закона за пътищата, Наредбата за специално ползване на пътищата и Наредбата за временна организация на движението при извършване на строителство и ремонт по пътищата и улиците не е предвидено уведомяване на полицейските звена за създалата се ситуация. В специални разпоредби на част от посочените документи се предвижда уведомяване само на администрацията, управляваща пътя, или на неговия собственик. Този пропуск е отстранен чрез Закона за устройство на територията по отношение на улиците но следва да бъде допълнен както в Закона за пътищата, така и в двете посочени наредби.

– единственото условие за издаване на разрешение за този вид “специално ползване” е специфично и е свързано с проектиране на съоръжението с цел защита на елементите на пътя. Пропуснати са т.нар. “общи” условия, които са посочени към условията за издаване на разрешенията чрез строеж към част от останалите видове специални ползвания на пътищата – липсата на основания за отказ, защитата на интересите на собствениците на поземлени имоти, перспективното развитие на пътната мрежа.

9. При специалното ползване на пътищата чрез движение на извънгабаритни и тежки пътни превозни средства се забелязват следните съществени положения.

– Изпълнителните органи, издаващи разрешенията, са различни според класовете на пътищата, включени в маршрута, и според броя на областните пътни управления, върху чиято територия се осъществява движението. Всички те представляват администрациите, управляващи пътищата.

– “Разрешителните” съдържат данни за собствениците на извънгабаритното МПС, за превозвача и съпровождащото лице, за превозното средство и превозвания товар, за разрешения маршрут, броя на курсовете и срока за извозване на товара.

– Разрешенията за движение на извънгабаритните МПС задължително се съгласуват със съответните служби за контрол към Министерството на вътрешните работи. За движението на особено теж-

ките или обемни извънгабаритни МПС органите на пътната полиция съгласуват не само разрешението, но и т.нар. “графици на движение”.

– За осигуряване преминаването на извънгабаритното МПС през определени пътни участъци понякога се налага усилване на настилката и пътните съоръжения, направа на обходни и други пътища по определения маршрут за движение и др. Необходимите за тези дейности средства се осигуряват от собствениците на превозните средства и/или превозвачите.

– Превозните средства, чиито маса и габарити надвишават средните стойности за извънгабаритно средство, имат правото да се движат по пътищата при осигурено съпровождане, което може да бъде полицейско. При “тежък” маршрут или твърде “отговорен” товар, администрациите, управляващи пътищата, и звената за контрол от пътната полиция могат да изискат съпровод и при по-малки маса и габарити на ПС.

– Лицата, извършващи превозите, са отговорни за съпровождането на извънгабаритните МПС и за движението им, съобразно със специално въведени забрани и с регламентите на ЗДвП. Забраните се отнасят до максималната скорост на движение, изискваната видимост на пътя, състоянието на настилката и интензивността на автомобилното движение.

– Контролът над извънгабаритните превозни средства и издаването на наказателни постановления се осъществява от администрациите, издали разрешителните, от управление “Пътни такси и разрешителни” към НАПИ и от службите за контрол към МВР.

10. Анализирайки “специалното ползване на пътищата” чрез движение на извънгабаритни и тежки ППС, се забелязва, че:

– при извършвания оглед на маршрута не се изисква участието на представител на пътната полиция;

– участието на пътната полиция при “решаването” за съпровод от повече от едно превозно средство не е отбелязано, което противоречи на общата утвърдена постановка за вземане на решенията за съпровождане на извънгабаритни превозни средства;

– органите, упълномощени да издават разрешения и да ги съгласуват, са записани по различен начин в Закона за пътищата и в Наредбата за движение на извънгабаритни и тежки ППС, което е объркващо за ползвателя.

ПРЕПОРЪКИ

ПЪРВА ЧАСТ

1. Разпоредбите на Наредбата за обема и съдържанието на устройствените схеми и планове изискват отразяване на становищата на заинтересованите централни администрации, представени на експертните съвети, при изработването на окончателните проекти на:

- **общите устройствени планове;**
- **план-схемите на комуникационно-транспортните системи.**

Предлага се в допълнителните разпоредби на Наредбата да се изброят т.нар. “заинтересовани централни администрации”, като към тях бъдат включени и компетентните органи на МВР. Основание за причисляването им към “заинтересовани централни админис-

трации” е съдържанието на общите устройствени планове и на план-схемата на комуникационно-транспортната система.

2. С Наредбата за обема и съдържанието на устройствените схеми и планове се регламентира базата за изготвяне на окончателните проекти на **подробните комуникационно-устройствени планове** – това са техните предварителни проекти и предписанията на експертните съвети. Предлага се в съответната разпоредба да се конкретизира съставът на експертните съвети, като в него задължително се включат представители на пътната полиция и на упълномощени органи на ГДПБС. Основание за това е съдържанието на същинския проект и на обяснителната записка към него.

3. Чрез настоящата законова уредба се изисква в заседанията на експертните съвети за обсъждане и приемане на **ГПОД и ПОД** да участват и представители на Министерството на вътрешните работи.

Предлага се в Наредбата за организиране на движението да се промени формата за представяне на становищата на МВР – те да не бъдат “изказани”, а “**писмено оформени**”. Предложението се прави, за да се елиминира вероятността за непълен запис и/или неточно интерпретиране на становищата, да се уеднаквят разпоредбите на МРРБ и на МВР за една и съща дейност, както и да се “развие” утвърдената вече практика за писмени становища при съгласуване на устройствените схеми и планове и в този случай.

4. В наредбите за организация на движението във всички общини, както и в Наредбата за организиране на движението по пътищата, следва да се допълни текст, съгласно който **проектите за постоянна организация на движението** трябва да се съгласуват с общинските власти и с упълномощените за това органи на полицията. Освен това би трябвало да се регламентира поддържането и обновяването на регистър за използваната пътна сигнализация от специални звена към общините.

5. **Практикуваното на места съгласуване на проектите за организация на движението чрез печат, без писмено становище,**

трябва да се преустанови и съгласуването да се прави чрез писмени становища, както се изисква от ЗДВП. Мотивите за това са свързани не само с по-голямата отговорност и прецизност, но и със установената вече практика по отношение съгласуванията на устройствените схеми и планове, както и с осигуряване събираемостта на полагаемите се такси по Тарифа №4.

б. Във връзка с подобряването на нормативната основа и практическите действия, свързани с **временната организация на движението (ВОД)** при извършване на строителство и ремонт по пътищата и улиците, се предлага следното.

⇒ Аварийните работи да се дефинират не само като дейности, наложени от аварии на техническата инфраструктура, но и от възникнали пътнотранспортни произшествия и/или други подобни екстремни обстоятелства.

⇒ Да се определи минимален срок за уведомяване органите на пътната полиция за аварийните работи, особено за по-продължителните, като се предвиди извършване на оглед от полицията с евентуални предложения за подобряване на поставената вече сигнализация.

⇒ Графиците за извършване на строителните и ремонтни работи да се включат нормативно към съдържанието на проекта за временна организация на движението, с което допълнително се фиксира нейният срок на действие.

⇒ Средствата за сигнализиране на ВОД да се допълнят със сравнително новите, като се добавят изисквания за тяхната употреба и оформление. Такива са гъвкавите ограничители, разпределителите на движението тип “праг”, “бордюр” и “стена” и табелите с променящо се съдържание.

⇒ Временната пътна маркировка да се използва в случаите на дълъг срок за изпълнение на строителните и ремонтните работи, а не съобразно с интензивността на движението.

⇒ Да се създадат отделни текстове и схеми за подвижните и за краткотрайните ремонтни работи, които в момента се разглеждат като едно цяло, независимо от тяхната специфика.

⇒ Да се създадат схеми за дълготрайни СРР по автомагистралите, като за движението се използват банкетите. Върху тях да се

фиксира максималната ширина на еднолентовите S-образни участъци, в които се пренасочва движението от лентите за едната посока в лентите за другата посока.

⇒ Да се разпореди предоставяне на данните на служителя, отговарящ за поставянето и поддържането на сигнализацията на ВОД, на контролните органи на МВР и на стопаните на пътя, както и присъствието му при въвеждането на ВОД в действие.

⇒ Да се извършва постоянен контрол върху сигнализацията на ВОД и нейното състояние от съответните пътни администрации или собственика на пътя и от контролните служби на МВР, които са съгласуващите органи на проекта. Посочените органи трябва да имат право да съставят актове при установяване на нарушения.

Същото да важи и за постоянните организации на движението, което следва да се допълни към Наредбата за организиране на движението и Наредбите за организация на движението на територията на всички общини.

“Въвеждането” в действие на ВОД по пътищата от всички класове да става след съвместен оглед на сигнализацията от представители на администрацията, управляваща пътя, и на органите на МВР и съставяне на констативен протокол от тях. Това да се отрази в нормативните актове на МРРБ и МВР, като същото важи и за т.нар.

⇒ “постоянни организации на движението”⁷¹.

7. За съгласуване на проектите за организация на движението (временна или постоянна) е желателно да отговарят служители от полицията с подходящо инженерно образование. Освен това е необходимо изграждане на система за тяхното информиране относно последните изменения и допълнения на нормативните актове, свързани с дейността им.

ВТОРА ЧАСТ

⁷¹ Голяма част от изложените предложения вече са отразени в подготвения Проект за изменение и допълнение на Наредбата за временна организация на движението при извършване на строителство и ремонт по пътищата и улиците.

1. Органите и лицата, упълномощени да издават разрешителни за “специално ползване на пътищата” и цитирани в Закона за пътищата и в Наредбата за специално ползване на пътищата, следва да се уеднаквят, за да се получава недвусмислена и точна информация от заинтересованите лица.

2. За оптимален режим на работа на областните пътни управления би трябвало да се даде възможност разрешенията за “специално ползване на пътищата” от II и III клас да се придобиват на две “стъпки” – при първата заявлението да се разглежда в ОПУ съвместно с представители на ОД МВР, а при втората подписаното и подпечатано от ОПУ искане да се изпраща до НАПИ, с чийто подпис и печат окончателно се разрешава заявеният вид “специално ползване на пътищата”.

3. Регламентът, с който се конкретизират органите и лицата, упълномощени да издават разрешения за “специалното ползване на пътищата”, следва да се допълни с точка, с чието съдържание се въвежда изискването разрешенията да бъдат съгласувани с органите на пътната полиция (ПП). Това трябва да се впише както в Закона за пътищата [4, чл. 26, ал. 5] и в Наредбата за специално ползване на пътищата [6, чл. 5], така и в Закона за движението по пътищата [ЗДвП, §3].

4. Протоколът за оглед на мястото да се добави към нормативно изискваните документи за разрешаване на **съответните видове специално ползване на пътищата**. В конкретния текст следва да се посочи съставът на комисията, извършваща огледа, и изискването той да бъде подписан от всички членове на комисията, т.е. от представители на стопанина на пътя, пътната полиция и инвеститора. Това следва да се допълни в Наредбата за специално ползване на пътищата и в Наредбите за управление на общинските пътища, като е възможно да се запише и в съвместни инструкции, отнасящи се до действията на администрацията, управляваща пътя, и пътната полиция. Изключение може да има само при “изграждане и експло-

атация на нови и ремонт на съществуващи линейни обекти или отделностоящи съоръжения в обхвата на пътя”.

5. Задължително да се спазват законовите адресати за писмени предупреждения, сигнали и разпореждания от пътната полиция, отнасящи се до повреди по пътя и пътните принадлежности. По-важният от регламентираните адресати, с оглед реализиране на необходимите коригиращи дейности, е администрацията, управляваща пътя.

Да се обмисли възможността за неотстранена при разпореждане от пътната полиция неизправност по републиканските пътища отговорността да бъде както на изпълнителния директор на НАПИ, така и на този на съответното ОПУ. Предлага се и установяване състоянието на пътищата през период от 3-4 месеца, като съставът на комисията бъде междуведомствен и в нея участват представители на администрацията, управляваща пътя, и на пътната полиция, които подписват констативен протокол.

6. В образците разрешения за специалното ползване на пътищата към условията, които следва да се изпълняват от заинтересованото лице, да се обмисли вписване на условието за точно прилагане на проектите/схемите за организацията на движението (временна

и постоянна) с последващата санкция при неизпълнението му (глоба от 300 до 2000 лева според Закона за пътищата).

7. Към документите, нормативно изисквани от заинтересованите лица за получаване на разрешение за специално ползване чрез “изграждане на търговски крайпътни обекти и на пътни връзки към тях”, да се допълнят:

- протоколът за оглед на мястото;
- проектите за постоянна и временна организация на движението към комуникационно-транспортния план за обекта и връзките към него.

8. По отношение на документите, които заинтересованото лице трябва да представи, за да получи разрешение за специално ползване на пътя чрез “изграждане на рекламно съоръжение”:

– към протокола за предварителен оглед на мястото да се допълни комисията, която извършва огледа на мястото, избрано за рекламното съоръжение, и съставя протокол за него. Да се запише, че в тази комисия задължително се включва представител на пътната полиция.

– да се добави документът, удостоверяващ заплатената такса за разрешението.

9. За местоположението и таксите за рекламните съоръжения се предлага следното.

– Допълнение към регламента, конкретизиращ отстоянията между РС и пътните възли и кръстовища. Според него, разстоянията следва да бъдат задължителни преди навлизане във възела (на едно или повече нива) по посока на движението.

– Инициране на проучване за оптималните разстояния между самите рекламни съоръжения, между тях и възлови точки от пътя и между РС и края на пътната настилка. То трябва да отразява необходимостта и възможностите за навременно възприемане на пътните знаци и пътната обстановка от водачите в зависимост от скоростта на движение и разположението на рекламните съоръжения и може да “доведе” до забрана на РС при определена максимална скорост.

– Чувствително увеличаване на таксите за издаване на разрешенията за изграждане на РС в сравнение с настоящите и намаляване на таксите за разрешаване на експлоатацията на съоръженията.

10. Относно разрешаване на специалното ползване на пътя чрез “изграждане и експлоатация на линейни или отделностоящи съоръжения в обхвата на пътя”, в Наредбата за специално ползване на пътищата е необходимо:

– да се внесе допълнение към изисквания за представяне технически или работен проект за съоръжението, според което към проекта следва задължително да бъдат приложени схема с точното

местоположение на обекта и проект/схема на временната организация на движението по време на строителството;

– да се разграничат не случаите на старо и ново строителство, а тези на аварийни работи от останалите в разпоредбата, уточняваща нуждата от разрешение за “временно ползване на части от пътното платно и на земи в обхвата на пътя”;

– да се добави задължението на собствениците на подземни и надземни съоръжения при настъпила авария да уведомят за промяната не само администрацията, управляваща пътя, или неговия собственик, но и съответните полицейски звена (друг вариант е полицията да бъде уведомявана от областните пътни управления или техническите служби към общините);

– да се разшири регламентът за условията за издаване на разрешения за строителните дейности при този вид специално ползване на пътя, като към него се добавят и нужните общи условия.

11. Оптимизирането на специалното ползване на пътищата чрез движение на извънгабаритни и тежки пътни превозни средства изисква:

– обмисляне на идеята за участие на пътната полиция при извършвания обход на маршрута на извънгабаритните превозни средства;

– регламентиране участието на пътната полиция при вземането на решения за съпровождане на извънгабаритните ПС от повече от едно превозно средство;

– уеднаквяване наименованията на органите, издаващи и съгласуващи разрешенията в Наредбата за движение на извънгабаритните и тежки ППС с тези от Закона за пътищата.

* * *

Изложените в две части препоръки дават основание за оформяне на конкретни предложения за промяна и допълнение на съответните нормативни актове. Това би следвало да се реализира след тяхното обсъждане и съгласуване в специални работни групи – ведомствени или междуведомствени.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Приложение № 1 към чл. 8, ал. 3, чл. 13, ал. 2 и чл. 18, ал. 2
(Изм., ДВ, бр. 14/2006 г.)

ОБРАЗЕЦ

РАЗРЕШЕНИЕ

за специално ползване на пътищата чрез изграждане

на.....

.....

№ - - - от Г.

На основание чл. 18, ал. 1 във връзка с чл. 26, ал. 3 от Закона за

пътищата и чл. от Наредбата за специално ползване

на пътищата и следните документи:

1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.

РАЗРЕШАВАМ

на.....

.....

код БУЛСТАТ - серия №.....,

с адрес на управление.....област,

община.....

гр., ул. (бул.)..... №....., бл....., вх....., ет....., ап.....,

представявано от.....

.....

(трите имена и длъжност)

ЕГН....., л.к. №.....сл. тел.....

да извърши в обхвата/в обслужващата зона

(излишното се зачертава)

на път №....., километър.....отдясно (отляво)

при следните условия:

1.

2. Заинтересуваното лице

.....

да изгради за своя сметка съгласно съгласувания проект.....

.....

.....

на път №..... километър.....отдясно/отляво.

(излишното се зачертава)

3. Заинтересуваното лице да отстрани за своя сметка всички

причинени повреди и нанесени щети по пътя в срок до

..... в съответствие с чл. 57, ал. 1 от Закона за

пътищата.

4. При отказ на заинтересуваното лице да отстрани повредите

в определения от администрацията срок те се отстраняват за негова сметка по реда на чл. 57, ал. 2 от Закона за пътищата.

Директор/Кмет
(.....)

Забележка. Когато разрешението се издава на физически лица, посочват се техните лични данни и адрес.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Приложение № 2 към чл. 11, ал. 3 и чл. 16, ал. 3 и чл. 22а, ал. 3
(Изм., ДВ, бр. 14/2006 г.)

ОБРАЗЕЦ

РАЗРЕШЕНИЕ

за специално ползване на пътищата чрез експлоатация

на.....

№ - - от г.

На основание чл. 18, ал. 1 във връзка с чл. 26, ал. 3 от Закона за пътищата и и чл..... от Наредбата за специално ползване на пътищата и следните документи:

1.....

2.....

- 3.....
- 4.....
- 5.....
- 6.....
- 7.....

РАЗРЕШАВАМ

на.....
.....
код БУЛСТАТ - серия....., №....., с адрес на управление
..... област, община,
гр., ул. (бул.)..... №....., бл....., вх....., ет....., ап.....,
представявано от.....

(трите имена и длъжност)

ЕГН....., л.к. №..... сл. тел.....

да експлоатира в обхвата/в обслужващата зона

(излишното се зачертава)

на път №....., километър.....отдясно (отляво)

при следните условия:

- 1.....
2. Заинтересованото лице да отстранява за своя сметка и незабавно всички причинени вследствие на експлоатацията на обекта повреди и нанесени щети по пътя и пътните връзки в съответствие с чл. 57, ал. 1 от Закона за пътищата. При изпълнение на това задължение причинените повреди и нанесените щети се отстраняват от администрацията, управляваща пътя, за негова сметка.
3. При отказ на заинтересованото лице да отстрани повредите в определения от администрацията срок те се отстраняват по реда на чл. 57, ал. 2 от [Закона за пътищата](#).
5. При прекратяване на експлоатацията на обекта заинтересованото лице уведомява пътната администрация, за което се съставя двустранен протокол. Ако лицето не уведоми пътната администрация, таксата се начислява за целия срок на разрешението.

6. Разрешението се отнема при неспазване на условията, предвидени в него, и при неизплащане на дължимите такси за предходната година.

Директор/Кмет

(.....)

Забележка. Когато разрешението се издава на физически лица, посочват се техните лични данни и адрес.

Годишни такси
за специално ползване на пътя чрез експлоатация на рекламно съоръжение
в обхвата на пътя и обслужващите зони

№ по ред	Площ на рекламното съоръжение (кв. м.)	Клас на пътя			
		АМ (лв.)	I клас (лв.)	II клас (лв.)	III клас (лв.)
1.	до 2 включително	1000	400	250	160
2.	над 2 до 4 включително	1000	400	300	200
3.	над 4 до 6 включително	1000	500	350	220
4.	над 6 до 8 включително	1200	600	400	240
5.	над 8 до 12 включително	1300	700	450	260
6.	над 12 до 20 включително	1500	800	500	280

7.	над 20	1900	1200	800	360
----	--------	------	------	-----	-----

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

.....
(администрация, управляваща пътя)

РАЗРЕШИТЕЛНО

№.....от.....г.

за движение на извънгабаритно или тежко пътно превозно средство

1. На основание Наредба № 11 от 2001 г. за движение на извънгабаритни и тежки пътни превозни средства се разрешава движението на пътното превозно средство, собственост на

.....
.....

2. Данни за извънгабаритното или тежкото пътно превозно средство

(попълват се съответните подточки според вида му):

а) моторно превозно средство или влекач: вид и марка

.....,

с регистрационен №:, с
широчина.....m, височина.....m, дължина.....m,
собствена маса.....t, маса на баласта.....t,
брой на предните оси.....бр.,
брой на задните оси.....бр.;

б) ремарке (ремаркета):

вид и марка.....,
с регистрационен №:.....,
с широчина.....m, височина.....m, дължина.....m,
собствена маса.....t, брой на предните оси.....бр.,
брой на задните оси.....бр.;

в) полуремарке:

вид и марка.....,

с регистрационен №:.....,
с широчина.....m, височина.....m, дължина.....m,
собствена маса.....t, брой на задните оси.....бр.

3. Данни за товара:

- а) вид на товара
- б) габаритни размери: широчина.....m, височина.....m,
дължина.....m;
- в) маса.....t.

4. Общи данни за извънгабаритното или тежкото пътно
превозно средство в натоварено състояние (моторно превозно
средство или влекач с ремарке или полуремарке и товар):

- а) широчина.....m;
- б) височина.....m;
- в) дължина.....m;
- г) обща маса.....t;
- д) схема на разположението на осите с обозначаване на
разстоянията между тях и съответното им натоварване
.....
.....

5. Разрешен маршрут.....
.....
.....

6. Брой на курсовете:.....бр.....бр.
(словом)

7. Превозът да се извърши най-късно до.....200.....г.

8. Превозвач.....
.....

9. Съпровождащо лице:.....
.....

(трите имена, месторабота, длъжност)

Съставил разрешителното:.....

.....

(име и фамилия, длъжност)

Директор: (администрация, управляваща пътя)

.....

(име и фамилия)

Забележка. При движението на извънгабаритни или тежки пътни превозни средства да се спазват всички изисквания на Закона за движението по пътищата и Наредба №11 за движение на извънгабаритни и тежки пътни превозни средства.

Дата:.....

(подпис и печат)

Съгласувал:

Направление (сектор) КАТ - "Пътна полиция":

.....

(име и фамилия)

Проверил:.....

Дата:.....

(подпис и личен печат)

До
(администрация, управляваща пътя)

ЗАЯВЛЕНИЕ

за издаване на разрешително за движение на тежко или
извънгабаритно пътно превозно средство

Превозвач: Дан. №

Адрес:

.....БУЛСТАТ:

Собственик на товара:.....

.....

Адрес:.....

.....

С настоящото

ДЕКЛАРИРАМ

данни за пътното превозно средство и товара, както следва:

Влекач:.....(марка) Ремарке (Полуремарке):.....(марка)

1. Рег. №: 8. Рег. №:

2. Широчина:.....(m) 9. Широчина:.....(m)

3. Височина:.....(m) 10. Височина:.....(m)

4. Дължина:.....(m) 11. Дължина:.....(m)

5. Собствена маса..... (t) 12. Собствена маса.....(t)

6. Маса баласт:.....(t)

7. Брой на осите: предни оси.....бр., задни оси.....бр.,

Товар:.....

(вид)

14. Широчина:.....(m)

15. Височина:.....(m)

16. Дължина:.....(m)

17. Собствена маса.....(t)

*Общи данни за извънгабаритното или тежкото пътно
превозно средство*

18. Обща широчина:.....(m) (max от т. 2, т. 9 и т. 14)

19. Обща височина:.....(m) (max от т. 3, т. 10 + т. 15)

20. Обща дължина:.....(m)

21. Обща маса.....(t) (т. 5 + 6 + т. 12 + т. 17)

22. Схема на разположението на осите с обозначаване на
разстоянията между тях и съответното им натоварване

Други данни:

Начален пункт:.....Краен пункт:.....

Съпровождащо лице:.....

.....

Месторабота:.....

.....Длъжност:.....

Декларирам, че съпровождащото лице отговаря на
изискванията на чл. 24 от Наредба № 11 от 2001 г. за движение
на извънгабаритни и тежки пътни превозни средства.

Известно ми е, че за декларирани от мен неверни данни нося
отговорност по чл. 313 от Наказателния кодекс.

(подпис и печат)

Ръководител (Президент):.....

(име и фамилия)

ОРГАНИЗИРАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО, СПЕЦИАЛНО ПОЛЗВАНЕ НА ПЪТИЩАТА И ДЕЙНОСТ НА ПЪТНАТА ПОЛИЦИЯ

(резюме)

В настоящата монография са представени проблеми, свързани с организиране на движението по пътищата и тяхното “специално ползване”. Представените направления на дейност са с голяма актуалност, тъй като начинът на изпълнението им влияе пряко на условията за движение по пътищата на страната ни. Тяхната реализация е резултат от съвместните усилия на различни органи и институции. Дейността на администрациите, управляващи пътищата, или на техните стопани се разглежда като основна, а тази на пътната полиция – като нужна, но допълваща. Независимо от спецификата на изследваната проблематика, участието на пътната полиция в различните етапи на организиране на движението и при разрешаване на специалното ползване на пътищата несъмнено допринася за по-голяма безопасност на участващите в движението.

В двете глави на разработката са анализирани основните акценти на изложението:

- изготвяне, обсъждане, съгласуване и утвърждаване на устройствените схеми, планове и инвестиционни проекти на различни нива;
- съгласуване на разрешенията за т.нар. “специално ползване на пътищата”.

Дейностите се разглеждат от общото към частното, като не са представени самоцелно, с оглед действията само на пътната полиция, а в тяхната цялост. Направените анализи са тясно свързани с изискванията на наличната нормативна база и с мненията на специалисти, представители на администрациите, управляващи пътищата, и на пътната полиция.

В разработката са представени етапите на планиране на териториите, като за по-голяма яснота текстът е допълнен със схеми.

Показан е пътят за решаване провеждането на движението – от Националната комплексна устройствена система през устройствените схеми и планове до инвестиционните проекти. Развитието на транспортната мрежа и техническата инфраструктура се разглежда за всеки от посочените етапи на принципа на йерархията. Подчертават се тяхната функция и значение, както и пряката зависимост между всеки от тях и предхождащите го. Постепенно и закономерно се стига до подробните устройствени планове, които са пряко свързани с плановете схеми на транспортно-комуникационните системи на населените места и генералните планове за организация на движението в тях, и проектите за организация на движението по пътищата извън населените места.

Независимо че разглежданите проекти са твърде специфични и комплексни и се изготвят само от правоспособни лица, основните познания за тях са систематизирани. Това несъмнено би помогнало на пътните полицаи, отговарящи пряко за дейността по организация на движението. Изложените знания се отнасят до възлагането, видовете, съдържанието, фазите, финансирането и съгласуването на представяните проекти. Тяхното съдържание е определящо за видовете централни администрации, чиито становища и препоръки би следвало да се отразяват във фазата на т.нар. “окончателни” проекти.

Разгледани и анализирани са основни постановки при финалните етапи от организиране на движението, – при т.нар. “постоянни и временни организации на движението”. И за тях, както и за останалите проекти и схеми, се обръща внимание на изискванията на нормативната база за тяхното възлагане, проектиране, съдържание, съгласуване и приемане и поддържане в съответствие с утвърдения вече проект. Посочени са мястото и ролята на пътната полиция, като са предложени редица подобрения на бъдещата дейност не само на полицията.

В настоящото изследване се разглежда едно от използванията на пътищата, различно от обичайното. Това е т.нар. “специално ползване на пътищата” (СПП), като то се подразделя на пет вида в зависимост от спецификата на дейностите, извършвани в обхвата на пъ-

тя и обслужващите го зони, и от вида на превозните средства, движещи се по пътното платно.

Изложени са най-важните общи положения, отнасящи се до всички видове “специално ползване на пътищата”. Те касаят органите и лицата, упълномощени да издават съответните разрешителни, изискванията за удовлетворяване на подадените заявления от заинтересованите лица, случаите на отнемане на вече издадени разрешения, контрола на състоянието на пътя по време на неговото “специално ползване”. В резултат на направения анализ на системата за издаване на разрешения са установени някои недостатъци, които са описани и към тях са направени предложения, включително към нормативите на МВР и дейността на пътната полиция.

Поотделно е разглеждан всеки от видовете “специално ползване на пътищата”, като се набляга на техните специфични особености. Акцентира се на редица проблеми, причина за част от които са пропуски в набора от изисквани документи при подаване на заявленията за разрешаване на СПП. Тези проблеми са пряко свързани с постоянната и временната организация на движението. Други важни елементи са съгласуването на мястото, заявено за “специално ползване” на пътя от заинтересованото лице, съставът на комисията съгласно нормативите и на практика, както и оформяният протокол.

Резултатът от анализа на съществуващото положение за представените две основни направления на дейност са направените в края на разработката предложения. Те не са ограничени само до действията на пътната полиция, а обхващат цялостно представени дейности, отнасящи се до организиране на движението в неговото многообразие. Предложенията са адресирани към две министерства – МРРБ и МВР, конкретни са и са разделени на две основни групи:

- първата се отнася до различните етапи на планиране на териториите и до организирането на движението по пътищата;
- втората група от препоръки е свързана със специалното ползване на пътищата.

ORGANIZATION OF ROAD TRAFFIC, SPECIAL USE OF ROADS AND TRAFFIC POLICE ACTIVITIES

(Summary)

The problems, described in the present monograph, are relevant to the organization of road traffic and the “special use“ of roads. The presented types of activities are a question of present interest, because the manner of their execution has direct influence on the condition of the road traffic in our country. Their realization is a result from the joint efforts of different agencies and institutions. The activities of the administrations, managing the road infrastructure is considered as main, and the Traffic Police activities – as necessary, but supplementary. The participation of the Traffic Police in the different stages of the organization of the road traffic and in cases of permitting a special use of roads, undoubtedly contributes for the safety of the participants in the road traffic.

In the two chapters the main accents were analyzed:

- Preparation, discussion, coordination and approval of the plans and investment projects on different stages;
- Coordination of the permissions for the so called “special use of the roads”.

The analyses carried out are tightly connected with the requirements of the legislation and the opinion of specialists, representatives of the administrations and the Traffic Police.

The stages of territory planning were described, and schemes and tables were added. The development of the technical and the road infrastructure was examined stage by stage. It was stressed upon their importance and functions. Gradually we reach the improved structure plans, bound up with the communication and transport systems and the general plans and projects for the organization of the traffic in and out the populated territories.

Although, the examined projects are very complex and specific, basic cognitions were classified. This will help the Traffic Police officers,

responsible for organization of the road traffic. These cognitions are regarding the assignment, the types, phases, funding and the coordination of the projects.

The main types of the so-called “temporary” and “permanent” organizations of the road traffic were analyzed. For them, as for the other types of projects, an attention was paid on the requirements for the assignment, projecting, coordination and maintenance. The role of the Traffic Police is shown, and a number of decisions for the improvement of the future activities are proposed.

The “special use of roads” was examined. The “specialized use” is divided on five main types, according the specifics of the activities, performed on the road, service zones and the types of the vehicles.

The general principles for all types “special use of roads” were explained. As a result of the analysis of the system for issuing permits, several shortcomings were determined, including the activities of Traffic Police.

Each type of the “special use of roads” was examined and it was emphasized on their specific characteristics. A number of problems, the reason for which is the gaps in the set of required documents for permission of “special use of roads” were highlighted. Other important elements are the coordination of the place for “specialized use”, members of the commission and the written statement.

The results of the analysis of the existing situation, with the two main trends of activities, are the proposals made in the end of the material. These proposals are not limited only for the Traffic Police activities, but include activities, relevant to the organization of the road traffic. The proposals are concrete and are directed to the Ministry of Interior and the Ministry of Regional Development and Public Works. They are divided into two main groups:

- The first group refers to the different stages of planning of territories and the organization of the road traffic;
- The second group of recommendations are relevant to the “special use of roads”

ЛИТЕРАТУРА

1. Граждански процесуален кодекс – Обн., ДВ, бр.12 от 08.02.1952 г., посл. изм. ДВ, бр.105 от 29.12.2005 г.; изм. ДВ, бр.82 от 16.10.2009 г.

2. Закон за движението по пътищата – Обн., ДВ, бр.20 от 05.03.1999 г.; в сила от 01.09.1999 г.; посл. изм. и доп. ДВ, бр.88 от 10.10.2008 г.; изм. ДВ, бр.82 от 16.10.2009 г.

3. Закон за министерството на вътрешните работи - Обн., ДВ, бр.17 от 24.02.2006 г., в сила от 01.05.2006 г.; посл. изм. ДВ, бр.94 от 31.10. 2008 г.; изм. ДВ, бр.98 от 14.11. 2008 г.

4. Закон за пътищата – Обн., ДВ, бр.26 от 29.03. 2000 г.; посл. изм. ДВ, бр.69 от 05.08.2008 г.; ДВ, бр.12 от 2009 г.

5. Закон за устройство на територията – Обн., ДВ, бр.1 от 02.01.2001 г.; в сила от 31.03.2001 г.; посл. изм. ДВ, бр.17 от 06.03.2009 г.; изм. ДВ, бр.80 от 09.10.2009 г.

6. Наказателен кодекс – Обн., ДВ, бр.26 от 02.04.1968 г., в сила от 01.05.1968 г.; посл. изм. ДВ, бр.102 от 28.11.2008 г., изм. и доп. ДВ, бр.27 от 10.04.2009 г.

7. Наредба №16 от 23.07.2001 г. за временната организация на движението при извършване на строителство и ремонт по пътищата и улиците – МРРБ, Обн., ДВ, бр. 72 от 2001 г.; в сила от 21.08.2001 г.

8. Наредба №11 от 03.07.2001 г. за движение на извънгабаритни и тежки пътни превозни средства – МРРБ, Обн., ДВ, бр.65 от 24.07.2001 г.

9. Наредба №17 за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали – МРРБ, Обн., ДВ, бр. 72 от 17.08.2001 г.; изм. и доп., бр. 18 от 05.03.2004 г.

10. Наредба №8 от 14.06.2001 г. за обема и съдържанието на устройствените схеми и планове – МРРБ, Обн., ДВ, бр. 57 от 2001 г.; изм., бр. 68 от 2004 г. и бр. 51 от 2005 г.

11. Наредба за организацията на движението на територията на Столична община – СО, Приета с решение №332 по Протокол №48 от 19.05.2005 г.; изм. и доп. с Решение №45 по Протокол №35 от 29.07.2009 г.

12. Наредба №1 от 17.01.2001 г. за организиране на движението по пътищата – МРРБ, Обн., ДВ, бр.13 от 10.02.2001 г.

13. Наредба №2 от 29.06.2004 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии – МРРБ, Обн., ДВ, бр. 86 от 2004 г.; попр., бр. 93 от 2004 г.

14. Наредба №1 от 26.05.2000 г. за проектиране на пътища – МРРБ, Обн., ДВ, бр.47 от 09.06.2000 г.; в сила от 09.12.2000 г.; изм. ДВ, бр.102 от 20.12.2005 г.

15. Наредба №18 от 23.07.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци – МРРБ, Обн., ДВ, бр. 73 от 21.08.2001 г.; изм. и доп., бр. 18 от 05.03.2004 г.; бр. 109 от 14.12.2004 г.

16. Наредба №2 от 17 януари 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка – МРРБ, Обн., ДВ, бр. 13 от 10.02.2001 г.; изм. и доп. ДВ бр. 18 от 2004 г.

17. Наредба за специално ползване на пътищата – Приета с ПМС №179 от 04.07.2001 г., Обн., ДВ, бр. 62 от 13.07.2001 г.; изм. и доп., бр. 14 и бр. 93 от 2006 г.

18. Наредби за управление на общинските пътища

19. Наредба № 5 от 23.09.2003 г. за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортните произшествия по пътищата – МРРБ, МВР, Обн., ДВ, бр. 90 от 10.10.2003 г.

20. Норми за проектиране на пътища – МРРБ, приложение към чл.4 от Наредба №1 от 26.05.2000 г. За проектиране на пътища, Обн., ДВ, бр. 47 от 2000 г., изм. ДВ, бр.102 от 20.12.2005 г.

21. Правилник за прилагане на Закона за пътищата – Приет с ПМС №245 от 24.11.2000 г.; обн., ДВ, бр. 98 от 01.12.2000 г.; в сила от 1.12.2000 г.; посл. изм. и доп., бр. 93 от 17.11.2006 г.

22. Решение №630 на Столичния общински съвет от 23.10.2008 г. за изменение и допълнение на Наредбата за администриране на местни такси и цени на услуги – СО

23. Сотиров, Д. Проектиране на пътища. С., Техника, 1983

24. Тарифа №4 за таксите, които се събират в системата на Министерството на вътрешните работи по Закона за държавните такси - Обн., ДВ, бр.27 от 10 Март 1998г.; посл. изм. ДВ, бр.32 от 17.04.2007 г., изм. ДВ, бр.75 от 18.09.2007 г.

25. Рекламни съоръжения

<http://www.nrif.bg/pnovobg.php/01.02.09> г.