



Изх. No.03/22.02.2019 г.

ДО  
МИНИСТЪРА НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ  
Г-Н МЛАДЕН МАРИНОВ

ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА  
МЕЖДУВЕДОМСТВЕНАТА РАБОТНА ГРУПА  
МЕЖДУ МВР, МТИТС И МРРБ

## СТАНОВИЩЕ

**Относно:** Обсъждане на проект на нов Закон за движение по пътищата

Уважаеми г-н Маринов,  
Уважаеми г-да Министри,

След като прегледахме новия проект на Закон за движение по пътищата(ЗДвП), отправяме следните коментари и предложения:

### Общи коментари

1. Не са представени за обсъждане всички закони, целящи да заместят действащия ЗДвП. Редно е трите проектозакона да се разглеждат и обсъждат заедно в цялост.
2. Към представения проект на Закон за движение по пътищата липсва правилник за прилагането му. Правилникът за прилагане на закона е неделима част от него, предполага разширено съдържание с указания за всички участници в движението и следва да бъде обсъждан в процедура по обществена консултация заедно със закона.
3. В представения нов проект на закона, са взети предвид множество полезни предложения на граждани и организации. Напредъкът в сравнение с предходния вариант, представен на общественото внимание, е осезаем. Не може да не се забележи, обаче, разностилието и объркваният на места изказ, поради което е очевидно, че са необходими още много редакции.
4. Редица добри практики по отношение на организацията на движение спрямо уязвими участници в движението са намерили място в новия проект. Посоката на промените е добра, и в унисон с постигането на амбициозни цели за пътна безопасност. Все още проекто-законът

съдържа противоречия и непълноти, поради което отново настояваме да бъде оттеглен и преработен.

5. За пореден път настояваме съставът на работната група да бъде разширен и отворен за участие на експерти и представители на НПО в работен дискуссионен формат. Участието на граждани и организации в обществената консултация досега доказва възможностите на гражданското общество да допринася качествено за подобряване на законодателния процес.

### **Коментари и предложения по проектозакон за ЗДвП**

Предложенията за редакции и допълнения с конкретни текстове са отбелязани с *наклонен шрифт*.

#### **Чл.19, ал.3**

Предложение – Да отпадне забраната за движение на самобалансиращи се превозни средства по пътищата, както и да отпадне свързаната санкция в чл.228, т.14. Да се даде възможност самобалансиращи се превозни средства да се движат по тротоари и велосипедни алеи.

Мотиви – Забраняването на движение на самобалансиращи се превозни средства засяга широко разнообразие от такива артикули на пазара, като икономическите загуби не са оценени в оценката за въздействие на закона. Не е оценена и загубата на възможност за придвижване на трудно подвижни хора, за които някои самобалансиращи се превозни средства са подходящи и ценово достъпни. Забраната би засегнала и атракционни бизнеси в пешеходни зони на туристически градове и курорти, както и в столицата.

#### **Чл. 30 и чл. 31**

Предложение за допълнение – изясняване значението на пътните знаци и маркировка е задача за Правилник за прилагане на ЗДвП, който трябва да бъде предложен, разгледан и обсъден заедно със самия закон. Изискванията за пътни знаци и маркировка трябва да бъдат осъвременени и допълнени съгласно последните изменения на Виенската конвенция за движение по пътищата.

#### **Чл.36, ал.4**

Предложение за редакция - Когато има път, платно за движение, пътна лента или алея, предназначени за движение на определени пътни превозни средства, водачите на тези превозни средства са длъжни да се движат по тях, освен при извършване на маневра *или ако не са постигнати параметри за безопасност на движението*.

Мотиви – Велосипедистите не трябва да се задължават да използват инфраструктура, която е опасна. Такава налична има и не се предвижда от общините да бъде приведена в съответствие

с нормите в Наредба РД 02-20-2/20.12.2017г. за ППКТСУТ на МРРБ или размаркирана. Също често новата велосипедна инфраструктура се изпълнява в отклонения от наредбата, дадени като възможност в параграф 8, но без доказани технически параметри на безопасност.

#### **Чл.36, ал.6**

Предложение за редакция - *На пътна лента* обозначена за движение на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници е забранено движението на други пътни превозни средства по нея, освен на велосипеди, *само когато пътната лента е маркирана от собственика или управляващия пътя за тази цел, като са постигнати параметри за безопасност на движението определени в наредба.*

Мотиви – Приветстваме въведеното правило, а отчитайки съществуващите практики предлагаме прецизиране. Пътни ленти за превозни средства от редовни линии за обществен превоз на пътници често се устройват на булеварди с реална скорост на движението над 50 км/ч и интензивен трафик. При такива условия управляващите пътищата следва да осигурят в такива направления други маршрути за велосипедно движение и да не го съвместяват с линиите на градския транспорт в една пътна лента. При улици и булеварди с реално постигната скорост на движение до 50 км/ч и нисък интензитет на трафика, бус-ленти могат безопасно да се ползват и от велосипедисти. Отсъствието на подобна възможност, би означавало велосипедистите да се движат по средата на пътя, което ги застрашава. Бус-ленти за съвместно движение с велосипедисти трябва да са с достатъчна широчина, така че превозните средства от линиите за обществен превоз да могат да изпреварят движещ се велосипедист безопасно без да напускат обозначената лента. Условието и параметрите за постигане на безопасно съвместяване на велосипедно движение в бус-лента следва да се посочат в наредба.

#### **Чл. 53.**

Предложение за допълнение - Забранено е завиването в обратна посока при ограничена видимост, при намалена видимост под 50 метра, на пешеходна пътека, *на велосипедна пътека*, надлез или в подлез.

#### **чл.78, ал.3**

Предложение за редакция: Допуска се престой и паркиране на превозни средства с допустима максимална маса до 2,5 тона и върху тротоарите, само на определените от управляващия пътя места, ако остава разстояние най-малко 2.0 метра за преминаване на пешеходци. Управляващият пътя отделя местата за паркиране на моторни превозни средства върху тротоарите от мястото за преминаване на пешеходци.

Мотиви - нуждите за обособяване на паркиране по тротоарите са най-големи на местата, където има и много пешеходци. Затова считаме за наложително за пешеходците да бъде оставено място, достатъчно за непритеснено разминаване. В сега действащия текст от ЗДВП в чл.94, ал.3 това разстояние е нормирано на 2.0 м. Паркирането върху тротоарите не е добра практика, но този текст е нужен за обособяване на зони за зареждане.

#### **чл. 128, т.6**

##### Предложение за допълнение -

Да управлява превозно средство на места, предназначени само за пешеходци; тази забрана не се отнася за водачи на велосипеди на възраст до 12 години *и за техните придружители с велосипеди*

Мотиви – Водачите на велосипеди до 12 год. възраст имат нужда от придружител, който да може да се придвижва също с велосипед и да контролира движението им. Придружителят трябва да има възможност да избере маршрут по пътното платно или през местата за пешеходци, тъй като много улици и кръстовища не осигуряват условия за безопасно придвижване на велосипедист до 12 години или на деца, превозвани с велосипед. Мобилността на семействата с деца няма да бъде ограничена, ако придружителите на децата имат право да карат с тях на площите за пешеходци. Опасности за пешеходците няма да бъдат създадени, защото придружителят ще кара със скоростта на детето.

#### **чл.129**

##### Предложение за цялостна редакция и допълнения:

Чл. 129. (1) Водачът на велосипед:

1. при управление извън населените места е длъжен да има добре различими светлоотразителни елементи върху облеклото си или да носи аксесоари с такива елементи;

Мотиви – Редакцията цели да изясни задължение за употреба на допълнителни светлоотразителни елементи/аксесоари само извън населените места. Те са в допълнение на вече задължителните светлини и светлоотразителни елементи по велосипеда. В населените места не е необходимо да има задължение за употреба на допълнителни аксесоари за видимост, освен вече задължителните по велосипеда, тъй като скоростта на автомобилите е по-малка, а общините са длъжни да осигуряват улично осветление.

2. се движи с включени светлини през тъмната част на денонощието или при намалена видимост;

3. не може да използва устройства за подаване на звуков сигнал, различни от звънец;

4. ако не е навършил 16 години, е длъжен да се движи с каска.

Мотиви – нека се избегне възможността изрече „да се движи само с каска“, да се възприеме буквално като задължение децата да нямат друго по себе си освен каска, но

се запази смисъла на правилото. Напомняме за необходимостта правилото да се съгласува с родителски организации относно възрастта за задължителна употреба на каски от подрастващите велосипедисти. Задължението за носене на каска трябва да възниква заради възрастта и възможностите на велосипедиста на съответната възраст и независимо дали се движи по тротоара или по платното за движение. Каската не осигурява достатъчна защита от сблъсък с автомобил и затова задължението да се носи само когато велосипедистът е на платното за движение по-скоро води до заблуда, отколкото до реално повишаване на безопасността.

(2) Водачът на велосипед, когато е на платното за движение:

1. спазва правилата за движение, които важат за пътните превозни средства;
2. при наличие на обособена велосипедна лента или алея се движи по съответната лента или алея по посока на движението (при обособена велосипедна алея с двупосочно движение се движи по дясната лента на алеята по посока на движението), а при липса на такива се движи възможно най-близо до дясната граница на платното за движение;
3. може да се движи в други пътни ленти при спазване правилата за извършване на маневри, когато извършването на съответната маневра не може да бъде направено от велосипедната лента, велосипедната алея, или възможно най-близо до дясната граница на платното за движение;
4. може да се движи в други пътни ленти, когато е необходимо да заобиколи препятствия на платното за движение;
5. може да се движи в други пътни ленти при изпреварване на други велосипеди в съответствие с общите правила за изпреварване и извършване на маневри;
6. може да изпреварва от дясната страна неподвижна или бавно движеща се колона от моторни превозни средства с повишено внимание и готовност за незабавно спиране;
7. при заобикаляне на паркирани или престоляващи пътни превозни средства се движи на достатъчно странично разстояние от тях, осигуряващо безопасното им заобикаляне;

(3) Водачът на велосипед, спазва следните правила при пресичане:

1. когато пресича платното за движение на велосипедна пътека е длъжен преди да навлезе на платното за движение да се огледа във всички посоки на движение и да се увери, че разстоянието до приближаващите се превозни средства е достатъчно, за да му осигурят предимство;
2. когато пресича платното за движение на пешеходна пътека е длъжен да премине внимателно, със скоростта на пешеходец и при спазване на правилата по чл. 147, ал. 1.

Мотиви- Целта на ал. 10 е велосипедистите да не преминават изненадващо за водачите на други ППС. Не е нужно да слизат от велосипеда, за да го постигнат. Преминане по пешеходна пътека е възможно само при хипотезата на чл. 128, ал. 6, т.е. когато велосипедист под 12 г. възраст се движи по тротоара или при наличие на споделено пешеходно и велосипедно движение в непосредствена близост. В първия случай първостепенната задача на придружителя е да осигури безопасно преминаване

по пешеходната пътека, а слизане и качване на велосипеда не във всяка ситуация допринася за безопасността. При всички останали случаи велосипедистите се движат по пътното платно, освен когато велоалея е отредена на тротоара - тогава пресичанията се осигуряват чрез велосипедна пътека.

(4) Водачът на велосипед, е длъжен да кара със скорост, съобразена с пешеходците и не висока от 20 км/ч, както и да осигури необходимото предимство на пешеходците на споделена алея, на места за пешеходци и пешеходни зони, обозначени като свободни за движение на велосипедисти;

Мотиви - Ограничението цели регулиране на скоростта на велосипедистите в зоните със смесен пешеходен и велосипеден трафик, което да осигури безопасността на пешеходците. Същевременно това регулиране би стимулирано по-честото използване на този тип споделени пространства. Изборът на скорост от 20 км/ч е съотнесен към чл.36, ал.3, т.4 в Наредба РД 02-20-2/20.12.2017г. за ППКТСУТ на МРРБ, където в споделените зони за пешеходци, велосипедисти и автомобили скоростта е ограничена до 20 км/ч.

Мотиви към чл.129 - Преструктуриране на точките от члена в три алинеи, така че да е по-прегледен и по-ясен текстът. Отразени са предложения за промени по текстовете от члена.

#### **чл.151, ал.нова**

При приближаване към кръстовище на равнозначни пътища и кръстовища в "зона 30" водачът на нерелсово пътно превозно средство е длъжен да пропусне стъпилите или преминаващите през кръстовището пешеходци, като намали скоростта или спре.

#### **чл.155**

Предложение за редакция :

Чл. 155. (1) В населените места може да се обособява "Зона 30", която е част или части от пътищата в населеното място, *състоящи се от улици, на които са приложени мерки за успокояване на движението, зони за споделено движение, жилищни зони и/или пешеходни зони.*

(2) Входовете и изходите на зоните по ал. 1 се обозначават с пътни знаци и надпис върху платното за движение.

(3) *На улиците в "Зона 30":*

1. максимално разрешената скорост за движение на превозните средства е 30 км/ч;

2. *кръстовища в "зона 30" са кръстовищата между улици в "зона 30", жилищни зони и пешеходни зони;*

3. *всички кръстовища се регулират като кръстовища на равнозначни пътища;*

3. *на всички кръстовища в "зона 30" пресичането на пешеходци е разрешено и става при условията на чл.147, ал.1, т.1-4, а задълженията за водачите на ГПС са като в чл.151, ал.1;*

4. *пресичането на улиците в "зона 30" извън местата по т.3 е разрешено и става при условията на чл.147, ал.2;*

5. велосипедистите имат право да използват лентата за движение в цялата ѝ широчина като при застигане от друго превозно средство са длъжни да се движат вдясно, с изключение на случаите, когато не са налични необходимите условия за безопасно изпреварване;

6. водачите на моторни превозни средства са длъжни да не предприемат изпреварване на велосипедистите, освен ако не са налични необходимите условия за безопасно изпреварване;

7. задължително е прилагането на мерки за успокояване на движението като изкуствени неравности, повдигнати кръстовища, изкуствени кривини на пътя, изнесени тротоари и др.

(4) "Зоните за споделено движение" са пешеходните зони, описани в чл.154, ал.2, т.3, където:

1. пешеходците се ползват винаги с предимство пред останалите участници в движението;
2. велосипедистите се ползват винаги с предимство пред моторните превозни средства;
3. за водачите на велосипеди всички пътища в зоната са двупосочни, освен ако не е разпоредено друго от компетентните органи;
4. паркирането на моторно превозно средство в зоната е разрешено само на специално обозначените места;
5. престоят в зоната е разрешен, ако с това не се създават затруднения за пешеходното и велосипедното движение и при изключен ДВГ;

(5) При излизане от "Зона 30", водачите на пътни превозни средства са длъжни да пропуснат участниците в движението, движещи се по пътя, извън зоната.

#### Мотиви:

Настоящия текст на чл.155 в проекта на ЗДвП, където е въведен термина "зона за споделено движение" създава неяснота за какъв вид инфраструктура става дума и какви са правилата в нея. Скоростта е ограничена до 30 км/ч, а същевременно пешеходците и велосипедистите имат предимство пред останалите участници в движението - което, заедно с наименованието "зона за споделено движение" създава асоциация със зони за споделено пешеходно, велосипедно и автомобилно движение от чл.154, ал.2, т.4, които са вид пешеходна зона и там ограничението на скоростта е 20 км/ч.

Също така намираме за ненужно обособяването на терми "зона за споделено движение" ако смисълът е да обхване само пешеходните зони и споделените улици (които са вид пешеходна зона) - такъв тип зони не могат да се приложат на голяма площ и няма да допринесат съществено до подобряване на пътната безопасност и качеството на живот - много по важно е движението да бъде успокоено в кварталните улици, където пешеходците използват тротоара, а велосипедистите и автомобилите - пътното платно.

Практиката в много държави показва въвеждането на успокоени зони като най-често се използва терминът "зона 30". Независимо дали се казват "зони с успокоено движение" или "зона 30" идеята е в това пространство хората и велосипедистите да се чувстват по-сигурни като се прилагат различни мерки. Те са съставени от няколко вида инфраструктура:

- улици, на които са приложени мерки за успокояване на трафика - при тях пешеходците се движат по тротоарите, а велосипедистите и автомобилите споделят пътното платно. Това са кварталните улички, които тук са обикновено от V и VI клас. Обикновено са еднопосочни с едностранно паркиране, а велосипедното движение е разрешено в двете посоки като може да има и велосипедна лента за насрещно движение на велосипедисти.
- споделени улици - улици, при които всички участници в движението използват цялата ширина на улицата. Обикновено няма тротоари или те са символично маркирани в настилката, но без бордюри. Както и в настоящия проектозакон, така и в Наредба РД 02-20-2/20.12.2017г. за ППКТСУТ на МРРБ те са причислени към пешеходните зони.
- пешеходни зони - зони с пълно или частична забрана (по вид и време) за преминаване на други ППС

Същевременно “зона 30” (или “зона с успокоено движение”) не бива да обхваща само улиците с ограничение до 30 км/ч, защото при всеки контакт на зоната с пешеходна зона, вкл. споделена улица и жилищна зона трябва да има знак за начало и край на “зона 30”. Много по-удобно и ненатоварващо инфраструктурата откъм пътни знаци ще бъде пешеходните и жилищни зони да бъдат допълнително сигнализирани с пътни знаци, без да се налагат слагането на знаци за начало и край на “зона 30”.

Предлагаме текстовете за устрояване на зона 30 да бъдат дискутирани с участието на представители на организации, компетентни в провеждането на пешеходно и велосипедно движение (напр. велосипедни организации, Съюз на урбанистите в България и др.)

С уважение:



Иво Делин  
Председател на УС  
Сдружение „Велоеволюция“  
e-mail: info@velobg.org