



Изпратено по поща на 26.03.2019

**ДО:  
Г-Н МЛАДЕН МАРИНОВ  
МИНИСТЪР НА ВЪТРЕШНИТЕ  
РАБОТИ**

**Г-ЖА ПЕТЯ АВРАМОВА  
МИНИСТЪР НА РЕГИОНАЛНОТО  
РАЗВИТИЕ И  
БЛАГОУСТРОЙСТВОТО**

**Г-ЖА МАЛИНА КРУМОВА  
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА ДЪРЖАВНА  
АГЕНЦИЯ “БЕЗОПАСНОСТ НА  
ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА”**

**Г-ЖА МАЯ МАНОЛОВА  
ОМБУДСМАН НА РЕПУБЛИКА  
БЪЛГАРИЯ**

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МАРИНОВ,  
УВАЖАЕМА ГОСПОЖО АВРАМОВА,  
УВАЖАЕМА ГОСПОЖО КРУМОВА,  
УВАЖАЕМА ГОСПОЖО МАНОЛОВА,**

Обръщаме се към Вас с призив текстове от Проекта на Закон за движение по пътищата да бъде преразгледани поради наличието на разпоредби, които противоречат на заложените в законопроекта и мотивите към него цели<sup>1</sup>, както и на целите на националната политика за подобряване безопасността на движението. Прилагането на тези текстове ще се отрази негативно върху задачата за намаляване на пътнотранспортните произшествия от една страна, ще компрометира условията, в които се извършва движението по пътищата от друга, и ще създаде трудности при реализиране на политиките, свързани с развитие на устойчива мобилност и градската среда, опазване на чистотата на въздуха и повишаване качеството на живот в населените места.

Молим за Вашето компетентно становище по законопроекта във връзка с внасянето на същия за разглеждане от Народното събрание от Министерски съвет, и конкретно по предвижданите нови разпоредби, отразени в приложената таблица.

---

<sup>1</sup> Чл. 1, ал. 2: Целта на този закон е да се осигури безопасно движение по пътищата и опазване на живота и здравето на участниците в движението, улесняване на тяхното придвижване, опазване на имуществото на юридическите и физическите лица и опазване на околната среда от замърсяване, причинявано от моторните превозни средства.



Излагаме следните мотиви в подкрепа на горното искане:

**1. Текстовете от законопроекта създават по-неблагоприятни условия за придвижване от сега действащите, противоречат на целите му и на целите на националната политика за повишаване на пътната безопасност**

В условията на действащия Закон за движение по пътищата не се постигат целите, заложи в Националната стратегия за подобряване безопасността на движението (2011-2020)<sup>2</sup> за намаляване на смъртността и травматизма вследствие на пътни транспортни произшествия, което съгласно мотивите към законопроекта, е основание да се търси замяната на действащия закон с нов. **При наличието на регламенти от проектозакона, създаващи по-неблагоприятни условия за движение по пътищата (вж. приложената таблица), се налага извода, че при техните условия може да се очакват по-неблагоприятни последици, в частност за безопасността и удобството на пешеходното и автомобилно движение в населените места.**

Пример за разпоредби определящи по-неблагоприятни от действащите към момента условия и в противоречие с целите на законопроекта (чл. 1, ал.2) са чл. 5, ал.1; чл. 78, ал. 2 -5. Чл. 81, ал (1). Същите създават предпоставки за компрометиране на безопасното и безпрепятствено провеждане на пешеходното движение, разширявайки възможностите за ползване на тротоарите с цел паркиране, търговска дейност и др., при намаляване ширината на запазената за движение на пешеходци ширина на тротоара от 2 м на 1.5 м.

Преосмислянето на горните разпоредби и промяната им с нови постановления, следващи препоръките на Стратегията за **усъвършенстването на законодателството за защита на пешеходците, освобождаването на тротоарите от паркиране и създаването на стандарти за моделиране на местата за пресичане**, е необходимо с цел опазване живота и здравето на най-уязвимите участници в движението - пешеходците. Цитираните мерки са с цел преодоляване на следните тревожни обстоятелства, които следва да има предвид при реализиране на законодателната инициатива:

- **относителният дял на загиналите пешеходци в при ПТП е сред най-високите в Европа;**
- **рискът за пешеходеца да бъде убит при произшествие на един пропътуван километър е 9 пъти по-висок**, отколкото за пътника в моторно превозно средство.
- **в големите градове пешеходците имат най-висок относителен дял на загиналите и ранените при ПТП**
- **основният брой тежки произшествия с пешеходци са регистрирани в големите населени места.** Повече от 50% от жертвите на ПТП са хора на възраст над 65 години. Голяма част от

---

<sup>2</sup> Национална стратегия за подобряване безопасността на движението за периода 2011-2020 г., приета с Решение №946/2011 г. на Министерски съвет, наричана тук Стратегията.



ПТП с пешеходци настъпват в тъмната част от денонощието. Висока е пешеходната аварийност в зоните на пешеходните пътеки и спирките за МПС за обществен превоз на пътници.<sup>3</sup>

## **2. Създават се нормативни предпоставки за още по-висока конфликтност на транспортната инфраструктура и още по-слабо разделение на транспортните потоци, с което се увеличава рискът от произшествия на пътя**

Смъртността на пътя, както и относителният дял на загиналите пешеходци при ПТП в нашата страна, са едни от най-високите в Европейския съюз. Като причини за това Стратегията посочва високата конфликтност на пътната инфраструктура в населените места, слабото разделение на транспортните от пешеходните потоци, както и дисциплината на пътя и високата скорост.

Законодателят следва да вземе предвид, че смесването и конфликтът между пешеходно и автомобилно движение произтича от дефицити в нормативната уредба, касаеща организацията на движението и изискванията към пътната инфраструктура 2) компрометиране ползването на пешеходната инфраструктура с разполагане на паркиране, търговски обекти и др. 3) неизградена и неподдържана пешеходна инфраструктура. Горните фактори обуславят нежеланото смесване на пешеходно и автомобилно движение, принуждавайки пешеходците да се ползват платното за движение, излагайки на риск собствената и чуждата безопасност.

Разпоредбите на чл. 5, ал.1; чл. 78, ал. 2 -5, чл. 81, ал. 1, т. 6. **опосредстват организация на движението, която води до смесване на пешеходните и автомобилни потоци и нови конфликтни точки в движението по пътищата, както между пешеходци и моторни превозни средства (МПС), така и между пътни превозни средства (ППС).** Те създават условия за движение на МПС върху тротоар<sup>4</sup> (маневри за паркиране) или за нови пресичания на траектории на движение на ППС (разполагане и включване на паркирали МПС в движението от двете страни на еднопосочни улици), което допълнително ще утежни пътнотранспортната обстановка, удобството и сигурността при движение. Следва да се отбележи възможността за едновременното прилагане на цитираните разпоредби на едни и същи участъци от пътя, с което конфликтността на същите многократно ще нарасне.

Законопроектът предвижда отпадане на минимални стандарти за осигуряване безопасността на пътя. Отпада изискването за минимално разстояние от 5 м между пешеходна пътека и престоляващо или паркирало превозни средства, което изискване е решаващо за гарантиране на видимостта между пешеходци и водачи припса на адекватна сигнализация или маркировка.

<sup>3</sup> Съгласно данни от Националната стратегия за подобряване безопасността на движението (2011-2020)

<sup>4</sup> В противоречие с определението за тротоар, дадено в Преходните и заключителни разпоредби на законопроекта



### **3) създава се неравнопоставеност между различни участници в движението и се повишава рискът за уязвими групи**

С прилагане на разпоредбите на чл. 5, ал.1; чл. 78, ал. 2 -5, чл. 81, ал. 1, т. 6 ще се произведе дисбаланс между правата и интересите на отделни участници в движението, като се създадат предпоставки за допълнителни бариери пред придвижването на най-уязвимата група на пешеходците, вкл. хората в неравностойно положение, децата и възрастните. Създават се предпоставки за неравноправно и небалансирано разпределение на пространството на пътя, като се отнема от площта за движение на пешеходци за обособяване на места за паркиране за МПС, с което се влошават условията за сигурно и безпрепятствено придвижване на най-уязвимата група участници в движението за сметка осигуряване на удобството на придвижващите се с автомобил.

### **4) легитимират се негативни и/или нелегитимни досега практики**

Натискът за осигуряване на места за паркиране, особено в големите населени места, доведе до установяване на практика местните администрации да организират паркиране върху тротоарите, напречно на оста на движение или двустранно върху тротоарите, вкл. в разрез с разпоредбите на Закона за движение за пътищата и при липса на надлежен контрол. Нарушенията на правилата за паркиране от страна на гражданите са станали ежедневие. Легитимирането на практиката на паркиране напречно на пътната ос, двустранно на път с еднопосочно движение, вкл. и върху тротоари ще бъде безвъзвратно и трайно утвърдена.

В този контекст решения на кризата с паркирането следва да не се търсят със създаването на облекчения в режима на паркиране и престой, доколкото това е в противоречие с целта на закона и обществения интерес.

### **5) Създават се условия за компрометиране на значими национални и общински политики**

В контекста на гореизложеното, с влизане в сила на регламентите на чл. 5, ал.1; чл. 78, ал. 2 -5 ще се създадат повече удобства за придвижване с автомобил за сметка на удобствата и безопасността на алтернативните начини на движение, доколкото са налице условия на натиск върху местните администрации да провеждат проавтомобилни политики и при липса на капацитет за ефективен контрол. Това ще доведе до поддържане на високо ниво на автомобилизация, което е фактор за поддържане на високото ниво на пътнотранспортния травматизъм. Създаването на препятствия пред придвижването пеша и стимули за придвижването с автомобил ще има и негативно отражение върху политиките за градска мобилност и за опазване чистотата на въздуха, и силно ще компрометират качеството на градската среда и на живот в населените места. По тази причина възможностите пред местните администрации да организират паркиране върху тротоари следва да бъдат ограничени, а не опосредствани от законопроекта.



Уважаеми госпожи и господа,

Основавайки се на гореизложеното, както и на изложеното в приложените становище и таблица, считаме, че е обосновано да изложите Вашето становище по съответните постановки на законопроекта.

Съюз на урбанистите в България, като неправителствена организация, обединяваща професионалисти (урбанисти и архитекти), чиято дейност е насочена към развитието на градската среда и качеството на живот, а в контекста на Закона за движение по пътищата - към осигуряването на справедливо и равноправно разпределение на градското пространство между всички участници в движението, както и на безопасна и удобна среда за осъществяване на градската мобилност, оставаме на Ваше разположение за оказване на експертна подкрепа и съдействие.

Приложено:

1. Становище, изпратено до Министерство на вътрешните работи, в рамките на проведеното обществено обсъждане на законопроекта
2. Таблица с коментари и предложения по законопроекта

С уважение,

25.03.2019 г.

Съюз на урбанистите в България