

Вид документ:

ДОКЛАД

Тема:

Визуален оглед и оценка, чрез посещение на място, на ново въведена временна организация на движението при пресичането на път I-1 и ул. „1082“ в гр. Кресна



Екип в състав:

- 1. Диана Русинова – експерт;**
- 2. Инж. Димитър Кирилов – експерт;**
- 3. Борислав Стоименов – експерт;**
- 4. Инж. Ангел Попов – експерт;**

Причина за проверката:

Постъпили опалвания от граждани, в това число и публикации в медиите, за проблеми с безопасността след въвеждането на новата организация на движението

Дата на оглед:

10 Юли 2025 г./ 16:20 ч. GMT +3

■ Введение:

Настоящият доклад се изготвя във връзка с извършен визуален оглед за състоянието на организацията на движението на път I-1 E79 в частта му преминаваща през урбанизираната територия на гр. Кресна. По-конкретно при пресичането на I-1 и ул. „1082“. Целта на този документ е да бъдат анализирани потенциалните проблеми свързани с организацията на движението и въведената временна организация целяща повишаване на пропускателната способност по републиканския път.

След сигнал на жители на гр. Кресна екип на Сдружение „Европейски център за транспортни политики“ (ЕЦТП) се отзова, за да провери състоянието на посочения пътен участък. Всички проблеми идентифицирани при посещение на експертите на ЕЦТП са описани и обобщени в този документ.

Този доклад не представлява транспортно-комуникационно проучване поради липсата на достатъчно валидни данни. Документът се фокусира единствено върху избраният вариант за организация на движението. Анализът стъпва изцяло върху задължението произтичащо от чл. 3, ал. 1 от Закона за движение по пътищата (ЗДвП): *„Лицата, които стопанисват пътищата, ги поддържат изправни с необходимата маркировка и сигнализация за съответния клас път, организират движението по тях така, че да осигурят условия за бързо и сигурно придвижване и за опазване на околната среда от наднормен шум и от замърсяване от моторните превозни средства“.*

Освен проверка на съответствието на организацията на движението с действащата законова и подзаконова нормативна уредба, този доклад включва и препоръки за подобряване на идентифицирания проблем.

■ Описание на проблема:

Жители на гр. Кресна сигнализират, че по искане на кмета на община Кресна и с цел облекчаване на трафика директното трасе по направление София-ГКПП Кула, ГКПП Кула – София е изработен проект за временна организация и безопасност на движението (ВОБД),

с който се въвежда светлинно регулиране на пешеходна пътека и се забранява ляв завои в посока от ул. „Яне Сандански“ към I-1 (към ГКПП-Кула) и от I-1 преди пешеходната пътека в посока КГПП-Кула към ул. „Яне Сандански“ в гр. Кресна. Жителите на града съобщават за сериозни проблеми, които оказват негативно влияние върху социалноикономическия живот в града. Съобщават за проблеми засягащи пряко безопасността на движението.

■ Констатации извършени при огледа на място:

Визуален оглед за състоянието на организацията на движението: пътни знаци и пътни маркировки
<i>Съкращения използвани в текста</i>
Н2 – Наредба №2 на МРРБ за сигнализиране на пътищата с пътна маркировка
Н3 - Наредба № 3 за временната организация и безопасността на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътищата и улиците
Н-02-21-1 – Наредба № РД-02-21-1 за сигнализирането на пътищата с пътни знаци
Н-РД-02-21-2 – Наредба № РД-02-21-2 от 24.10.2024 г. за организиране на движението по пътищата с пътни светофари
ЗДВП – Закон за движението по пътищата
АПИ – Агенция „Пътна инфраструктура“
ЕЦТП – Европейски център за транспортни политики
ПТП – Пътнотранспортно производство

■ Организация на движението:

Този документ се базира на визуален оглед на средствата за сигнализация и организация на движението. В него се прави анализ

дали пътната маркировка, пътните знаци и светлинните сигнали отговарят на изискванията на действащата законова и подзаконова нормативна уредба, която се издава въз основа на чл. 14, ал. 1 от ЗДвП.

Съгласно чл. 3, ал. 4 от ЗДвП *„Условията и редът за създаване на временна организация за безопасност на движението по пътищата се определят с наредба на министъра на регионалното развитие и благоустройството и министъра на вътрешните работи“*. Тази Наредба към настоящия момент е *Наредба № 3 за временната организация и безопасността на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътищата и улиците (Н3)*.

Съществен проблем, в случая, представлява въвеждането на временна организация без за това да са изпълнени изискванията именно на Н3 и по-конкретно указанията на чл. 1 ал. 1, където, още в самото начало, изрично е указано, че: **„С наредбата се определят условията и редът за създаване на временна организация и безопасност на движението при извършване на строителни и монтажни работи (СМР) по пътища и улици, видът и начинът на поставяне на пътна маркировка, пътни знаци, пътни светофари и други средства за сигнализация“**. **В конкретния случай не се касае за временна организация** във връзка с извършването на строителни и монтажни работи, от нам следва да се повдигне въпросът, **до колко изобщо законна е тя?**

Правното основание във връзка, с което е въведена и в последствие съгласувана тази организация на движението е под въпрос и компетентните институции следва да вземат отношение.

○ **Пътна маркировка**

Съгласно изисквания на Наредба №2 за сигнализиране на пътищата с пътна маркировка (Н2) – чл. 4, ал. 1 *„Пътната маркировка върху платното за движение е постоянна и временна“*. Маркировката в изследвания участък следва бъде възприемана като временна съобразно официално обявените публични данни.

Изискванията записани в чл. 4, ал. 2 от Н2, гласят, че **„Постоянната пътна маркировка върху платното за движение, включително върху пешеходните пътеки, се изпълнява само с бял и жълт цвят“**.

В чл. 5 от Н2 са посочени конкретните изисквания касаещи пътните маркировки при временна организация: **„Временната пътна маркировка се използва за въвеждане на временна организация и безопасност на движението при извършване на строителни и монтажни работи с продължителност повече от един месец съгласно изискванията на Наредба № 3 от 2010 г. за временната организация и безопасността на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътищата и улиците и е с оранжев цвят“.**



Пътната маркировка М10 и М6 по направлението ←София – ГКПП Кула → е в жълт цвят. Съборно действащите изисквания на Н2 (чл. 4, ал. 3) единствената възможност за поставяне на жълт цвят на пътната маркировка е за постоянна: **„Пътна маркировка с жълт цвят се използва само за очертаване на начупени линии, обозначаващи площи, забранени за престой и паркиране на пътни превозни средства, и за очертаване на ленти, предназначени за движение на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници“.**

Пътната маркировка в този случай не може да бъде в жълт цвят, тя е поставена в противоречие на действащата нормативна уредба.



Пътна маркировка М6 – стоп линия (в жълт цвят)
Посока: → ГКПП Кула – София ←

В обратната посока от → ГКПП Кула – София ← пътната маркировка тип М6 „стоп линия“ също е жълта, **което отново не опкрива и противоречи на действащите изисквания на Н2.**

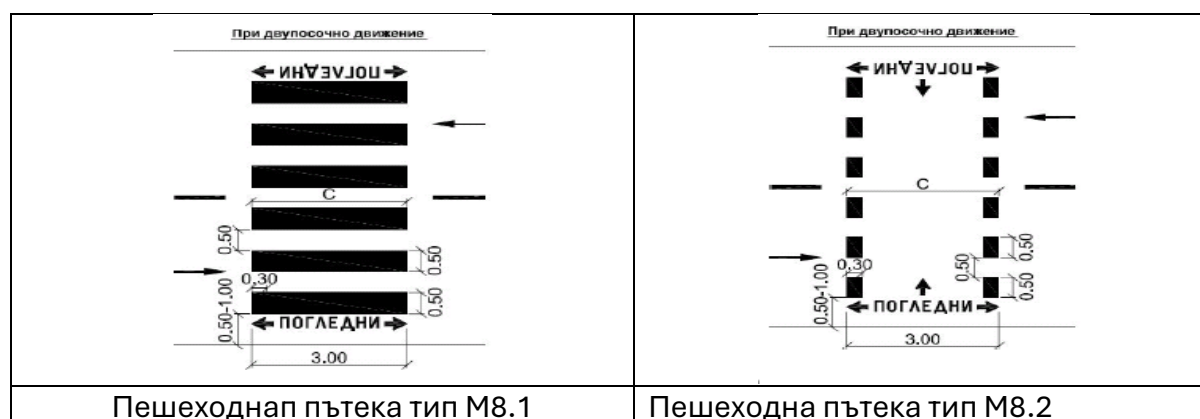
В Н2 има въведени и конкретни изисквания по отношение на пътната маркировка за пешеходни пътеки. Те са подробно описани в чл. 24, ал. 1 от Н2. Там се посочва, че: „за очертаване на пешеходна пътека се използват следните два вида маркировка: 1. широки непрекъснати линии - М8.1 тип "Зебра", успоредни на оста на пътя; 2. две прекъснати успоредни линии - М8.2, разположени напречно на оста на пътя“.



Пътна маркировка тип М8.1 „пешеходна пътека“ – поставена на светлинно регулирано кръстовище

В чл. 25, ал. 1 от Н2 изрично се посочва, че „Пешеходната пътека М8.1 тип "Зебра" се използва само на места, на които преминаването на пътни превозни средства и пешеходци не се регулира със светлинни сигнали“. А в чл. 25, ал. 2 е записано следното: „Пешеходната пътека М8.2 се използва само на места, на които преминаването на пътни превозни средства и пешеходци се регулира със светлинни сигнали“. В случая има постевена светофарна уредба, което означава автоматично, че **наличната пешеходна пътека тип М8.1 не може да бъде на това място, тя трябва да бъде тип М8.2.**

В следващите схеми детайлно е показано как трябва да изглеждат различните видове пътни маркировки за обозначаване на пешеходна пътека и прилежащите детайлите към тях. Необходимо е те да бъдат спазвани стриктно и подробно. Всяко излизане извън тези параметри представлява нарушение на действащите регулации, правила и норми, а и на Закона за движение по пътищата.





Съгласно чл. 3, ал. 3 от Н2: „Пътната маркировка се нанася: в населените места и селищните образувания - съгласно проект, разработен въз основа на генералния план за организация на движението (ГПОД)“. В същото време в чл. 76, ал. 1 от НЗ е указано, че: „При извършване на дълготрайни СМР се изработва проект за ВОБД“. В НЗ също така е изрично посочено при чл. 8, че: „**Пътната маркировка за въвеждане на временна организация и безопасност на движението отговаря на изискванията на Наредба № 2 от 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка**“.

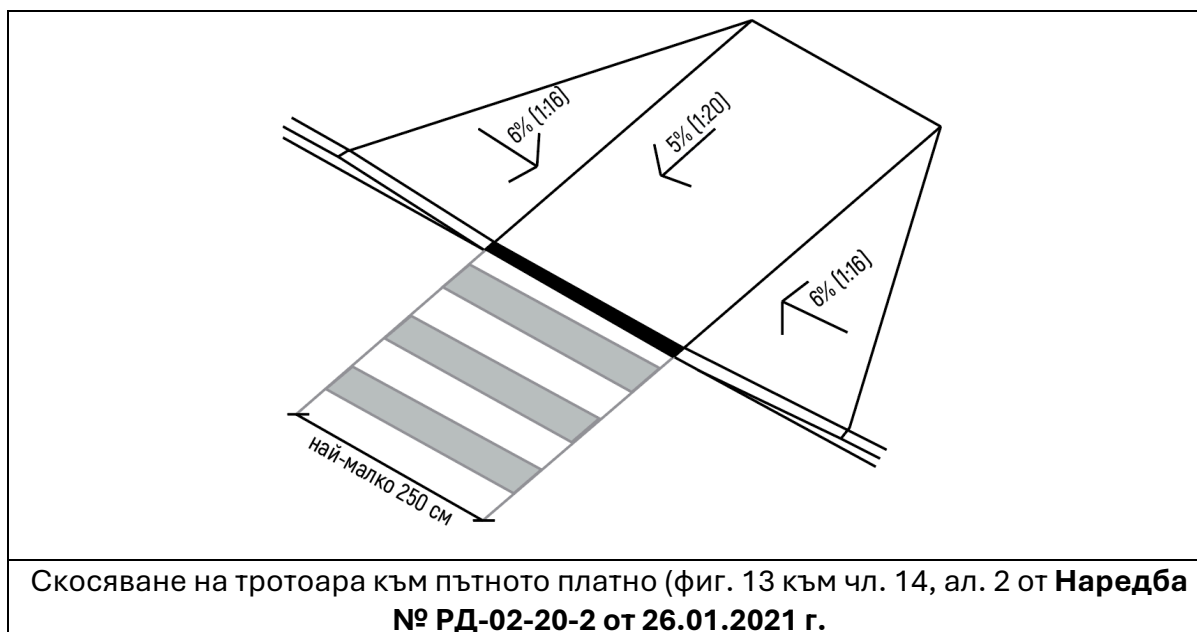


Други идентифицирани дефицити в обхвата на изследваното кръстовище

В обхвата на изследваното кръстовище се установиха и други тревожни дефицити. При ул. „1082“ има пешехдна пътека М8.1 „Зебра“, където пътната маркировка е почти напълно изтрита и не покрива минималните изисквания на чл. 7, ал. 4, ал. 8 и ал. 9 от Н2. Маркировката тип М6 „стоп линия“ също не може да покрие нормите за видимост през деня и през нощта посочени в Н2. Липсват и пътни

знаци Д17, които да обозначават точното място на пешеходната пътека.

При нито един тротоар няма скосяване (понижен тротоар) така, че трудно подвижни хора или детски колички да могат да се придвижват безпроблемно през зоните на пешеходните пътеки в обхвата на път I-1 и ул. „1082“. Нарушено е изискването за това по достъпните маршрути в урбанизираната територия да се изпълнява преход от тротоарите към пътното платно в местата на пресичане на улици, на всяка пешеходна пътека от двете страни на улицата и между достъпен паркинг и тротоар. Преходът от тротоара към пътното платно се осъществява чрез скосяване на тротоара с ширина не по-малка от широчината на прилежащата пешеходна пътека, а когато няма пешеходна пътека, с минимална ширина 250 см. Наклонът на прехода от тротоара към пътното платно е не повече от 5 % (1:20) до изравняване с нивото на пътното платно. Преходът между хоризонталната повърхност на тротоара и скосената му част се изпълнява чрез странични наклонени участъци с наклон 6 % (1:16). При наличие на зелена площ преходът от тротоара към пътното платно се изпълнява без странични наклонени участъци (чл. 14, ал. 1 и ал. 2 от **Наредба № РД-02-20-2 от 26.01.2021 г. за определяне на изискванията за достъпност и универсален дизайн на елементите на достъпната среда в урбанизираната територия и на сградите и съоръженията, както и техническите изисквания за достъпност на морските плажове**).



Видно е, че въвеждането на постоянна или дори временна организация на движението става по точно определен ред и когато са изпълнени определени изисквания. В **конкретния случай е притеснително** това, че **пътната маркировка** за временна организация на движението **е въведена без да може да покрие действащите нормативни изисквания**.

○ **Пътни знаци**

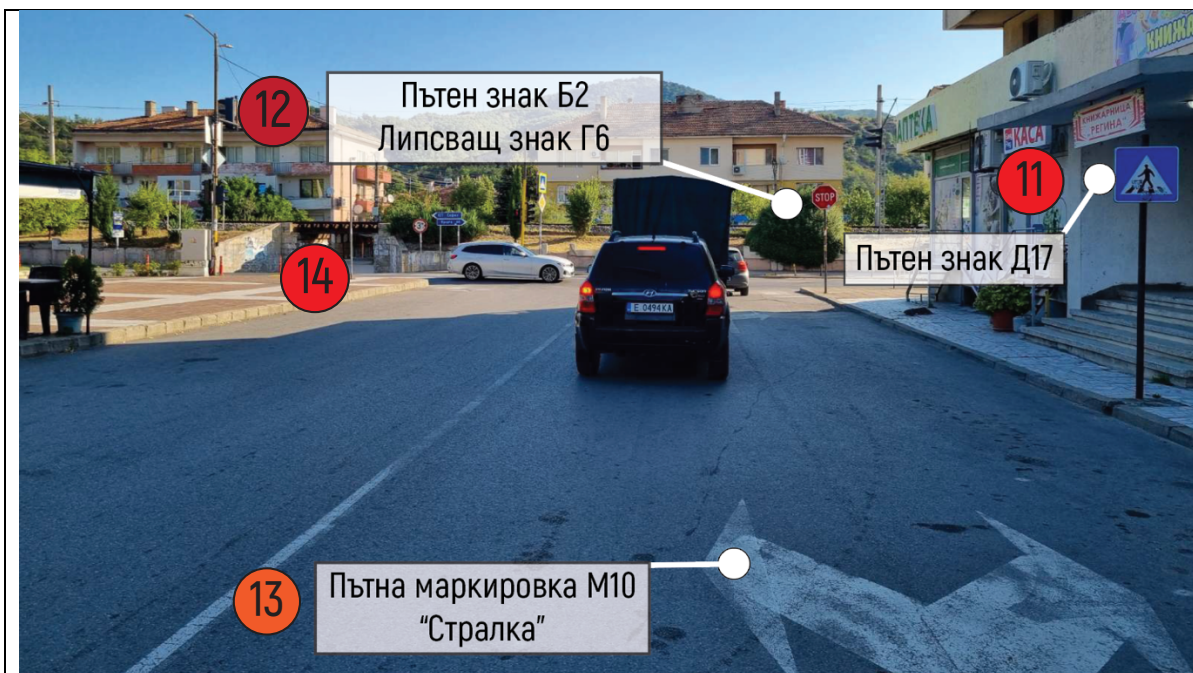
Редът, условията и правилата за регулиране на движението с пътни знаци са определени в чл. 14, ал. 1 от ЗДвП чрез Наредба РД-02-21-1 за сигнализиране на пътищата с пътни знаци (Н-02-21-1).

Съгласно чл. 3, ал. 2, т. 1 пътните знаци в населените места се поставят съгласно проекта за организация на движението, разработен въз основа на генералния план за организация на движението (ГПОД).

По отношение на временната организация на движението, то в чл. 5, ал. 1 от Н-02-21-1 е определено, че: *„Условията и редът за използване на пътните знаци и на другите средства за сигнализиране на пътищата при въвеждане на временна организация на движението се определят с наредбата по чл. 3, ал. 4 от Закона за движението по пътищата (ЗДвП)“*.

В чл. 7 от НЗ е определено, че: *„За въвеждане на ВОБД при извършване на СМР в обхвата на пътя или улицата се използват самостоятелно или съчетани помежду им пътна маркировка, пътни знаци, пътни светофари и други средства за сигнализиране“*. В чл. 9, ал. 1 се посочва, че: **„Пътните знаци за въвеждане на ВОБД отговарят на изискванията на Наредба № 18 от 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци (ДВ, бр. 73 от 2001 г.) и са съгласно приложение № 2“**.

Анализът по-долу се фокусира върху проверка именно на съответствието на поставените пътни знаци и сравнение с действащите изисквания в Н-02-21-1/Н18 и НЗ.



11. Пътен знак Д17 следва да е поставен при пешеходната пътека, а не преди нея, тъй като съгласно чл. 124, ал. 1 от Н-02-21-1, той служи за сигнализирането на пешеходната пътека. На гърба на този знак, както и в обратната посока липсват пътни знаци Д17. По този начин не е спазено изискването на чл. 124, ал. 2 от Н-02-21-1, където е определено, че: „Пътният знак Д17 задължително се повтаря от лявата страна на платното за движение“.

Носещата конструкция на пътният знак не покрива изискванията на чл. 6, ал. 9 от Н-02-21-1 и на БДС EN 10025-1, видно е че тя е силно корозирала.

12. Носещата конструкция на Пътен знак Б2 също не покрива изискванията на чл. 6, ал. 9 от Н-02-21-1 и на БДС EN 10025-1, тя също е силно корозирала.

Под пътен знак Б2 липсва пътен знак Г6, а преди това има поставена пътна маркировка М10.

13. Пътната маркировка М10 не покрива минималните изисквания на чл. 7, ал. 3, ал. 8 и ал. 9 от Н2 тъй като е видно, дори и с просто око, че не може да покрие изискванията за нощна видимост изразени чрез коефициента RL нито за дневна видимост изразена чрез коефициента Qd. Поставянето на пътен знак е задължително с цел по-лесна ориентация на водачите, особено такива, които не са местни жители и не минават често по този път.

14. Липсва пътен знак Д17 при наличието на пешеходна пътека тип М8.1. Това представлява нарушение на изискванията посочени в чл. 124 от Н-02-21-1



15. Пътен знак В15 се използва само и единствено по реда описан в чл. 76 и чл. 80, ал. 1 от Н-02-21-1. В конкретния случай знакът е използван неправилно. „Пътен знак В15 „Забранено е влизането на пътни превозни средства с широчина, включително и товара, по-голяма от означената“ **се използва за сигнализиране на прав пътен участък**, в който има изградено пътно съоръжение или съществува препятствие на пътя, което ограничава габарита му, така че светлата широчина е по-малка от 3,00 m“.

16. Следва да има пътен знак В16 „Забранено е влизането на пътни превозни средства с височина, включително и товара, по-голяма от означената“ по реда и условията предвидени в чл. 77, ал. 1 от Н-02-21-1. В Наредбата е предвидено, че знакът **се използва за сигнализиране на пътен участък**, който не се намира във вертикална крива и **в който има изградено пътно съоръжение или съществува препятствие на пътя, което ограничава габарита му**, така че светлата височина е по-малка от 4,20 m.



17. Пътните знаци Д17 и от двете страни не следва да се използват при наличие на светофарна уредба. Пешеходната пътека е тип М8.1, както вече беше уточнено и по-рано, но тази тип маркировка не може да се използва при наличието на светофар. Следователно пътният знак е следвало да бъде отстранен или закрит.

Освен това пътните знаци са на жълто-зелен фон, което представлява нарушение на чл. 11, ал. 1 от Н-02-21-1, защото там изрично е посочено, че: „В участъци с концентрация на пътнотранспортни произшествия, установени съгласно изискванията на Наредбата за процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура, приета с Постановление № 125 на Министерския съвет от 2022 г., пътните знаци: А33, Б1, Б2, Б5, Г9, Г10, Г11, Д17, С4, С6.3 и С7 могат да имат допълнителен контур с жълто-зелен флуоресцентен светлоотразителен фон“.

18. Пътен знак Б3 е извън експлоатационна годност. Светлоотразителните му характеристики не покриват минималните изисквания на БДС и EN, нито на изискванията посочени в Н-02-21-1.

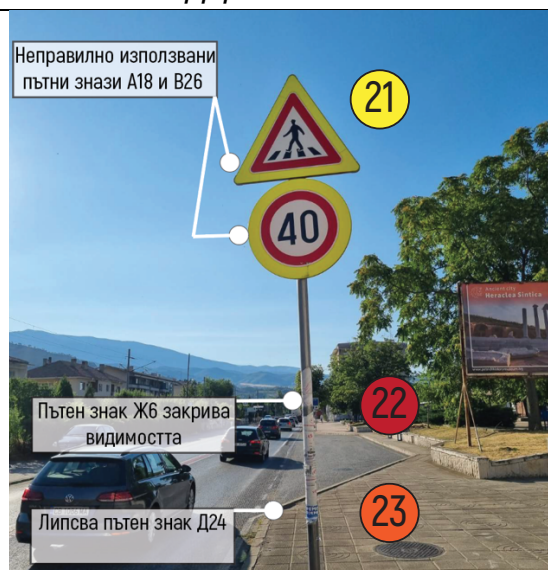
Пътен знак Б3 не може да се поставя под пътен знак Д17. В чл. 2, ал. 2, т. 2 е определено, че най-отгоре винаги се поставят пътните знаци

от група Б, а тези от група Д следва да се поставят под тях, а не в обратен ред.

19. Пътните знаци А13 и В26, които принципно могат да се поставят на жълто-зелен фон, но само и единствен по реда на 11, ал. 1 от Н-02-21-1 или в установени участъци с концентрация на пътнотранспортни произшествия, какъвто към настоящия момент кръстовището между път I-1 и ул. „1082“ не е. Нито има поставени пътни знаци А40 преди кръстовището, нито то фигурира в официалните регистри на МВР или ДАБДП като черна точка, от което следва извода, че знаците са използвани неправилно.

20. Пътните знаци А19 и В27 са извън експлоатационна годност, като вероятно възрастта им е над 30 години. Подобни знаци не могат да се намират в обхвата на пътя от 2001 г. когато е влязла в сила първата наредба за сигнализиране на пътищата с пътни знаци – Наредба №18. В същото време те закриват и останалите знаци, което представлява нарушение на чл. 12, ал. 1 от Н-02-21-1, където е посочено, че: *„Пътните знаци, ПЗПС и другите средства за сигнализиране се поставят отдясно на платното за движение, с лицевата си страна срещу посоката на движение, така че да не се закриват от други пътни знаци, препятствия, съоръжения или принадлежности в обхвата на пътя на място, което осигурява:*

1. *своевременното им разпознаване и възприемане от участниците в движението през деня и през нощта;*
2. *безпрепятствено движение на пътните превозни средства и на пешеходците“.*



21. Пътните знаци са използвани неправилно на жълто-зелен фон без участъка де е означен като УКПТП.

22. Пътен знак Ж6 закрива видимостта към останалите знаци преди кръстовището.

23. Липсва пътен знак Д24, който да обозначава началото на спирка на МГОТ.



24. Лицевата страна на пътен знак Б3 е повредена поради това, че има налични лепенки. Това представлява нарушение на изискванията на чл. 12, ал. 1 от Н-02-21-1. Пътен знак Б3 не може да се поставя под пътен знак Д17. Подредбата на знаците е определена в чл. 2, ал. 2, т. 2.

25. Пътната маркировка М6 „стоп линия“ е извън експлоатационна годност и не покрива минималните изисквания на чл. 7, ал. 3, ал. 7 и ал. 8 от Н2.

26. При наличието на пътен знак Г2 под знак Б2 и въведена временна организация и безопасност на движението, при която се забранява завиването в посока на ляво следва да се изпълни с оранжева боя и стрелка М10.

○ **Пътни светофари**

Редът, местоположението, начинът за поставяне и изискванията към пътните светофари при организиране на движението по пътищата са определени в **Наредба № РД-02-21-2 от 24.10.2024 г. за организиране на движението по пътищата с пътни светофари**. В чл. 2 на Н-РД-02-21-2 изрично е посочено, че „При създаване на временна организация на движението на пътните превозни средства и на пешеходците

със светлинни сигнали, видът и начинът на поставяне на пътните светофари се определят съгласно изискванията на наредбата по чл. 3, ал. 4 от Закона за движението по пътищата (ЗДВП)“. Този текст автоматично изключва възможността да се поставя пътен светофар като ВОБД без да са налице обстоятелствата описани в НЗ, а именно да има СМР.

Поради това, че община Кресна не разполага с ГПОД поставянето на светофар представлява нарушение на чл. 4, ал. 1, т. 1 от Н-РД-02-21-2.

По време на проверката извършена от екип на ЕЦТП се установи, че времето за пресичане на пешеходците през кръстовището е 7 сек. Съгласно чл. 62, ал. 4, т. 2 минималното време може да бъде не по-малко от 6 сек. Това време, обаче е напълно недостатъчно за да могат възрастни хора, трудно подвижни или родители с деца да пресекат безопасно. Ако се вземе по-ниска скорост, например 1.0 m/s (за възрастни хора, деца, хора с увреждания), то:

$t = \frac{L}{v}$ • t – необходимо време за преминаване (8 секунди) • L – ширина на платното (8 метри) • v – средна скорост на пешеходец (8 m/s)	$t = \frac{8}{1.0} = 8 \text{ секунди}$
---	---

При реалните пътни условия на кръстовището при ул. „1082“ и път I-1 е препоръчително, ако се запази светлинното регулиране, то минималното време за пешеходците да бъде увеличено на мин. 10 секунди. При проверката се наблюдава няколко случая на опити на възрастни хора да пресекат при наличните 7 секунди и в повечето случаи не успяха, което е достатъчно показателно за това, че заложените 7 сек. дори и покриващи нормативните изисквания, са недостатъчни.

○ Генерален план за организация на движението

При извършването на настоящата проверка поискахме по реда на Закона за достъп до обществена информация да ни бъде предоставено копие от действащия Генерален план за организация на движението на гр. Кресна. В отговор от страна на кмета на общината ни беше съобщено, че такъв към настоящия момент няма.

Всяка община в Република България има законово задължение да изработи и поддържа актуален Генерален план за организация на движението (ГПОД). Това не е въпрос на избор или добра воля, а категорично изискване, произтичащо от действащото национално законодателство и подзаконовите нормативни актове. Липсата на такъв документ представлява сериозно нарушение, с потенциално опасни последици както за безопасността на движение, така и за правната, инфраструктурната и социалната устойчивост на съответната територия.

Според чл. 166, ал. 1, т. 1 от Закона за движението по пътищата (ЗДвП), общините са длъжни да разработват както генерални, така и работни планове за организацията на движението в границите на населените места. Това задължение е не само формално, но и съдържателно – чрез него законодателят изисква наличието на стратегическа, дългосрочна визия за управление на всички видове транспорт – пешеходен, велосипеден, автомобилен, товарен и обществен.

Тази разпоредба е допълнена и конкретизирана в Наредба № РД-02-20-2 от 24 октомври 2022 г. за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване. В нея, в чл. 6, се дава ясна дефиниция на ГПОД като документ с дългосрочен обхват, който следва да се изработва за всяко населено място или група населени места. В наредбата изрично се посочва, че възложител на този план е общината, като тя е отговорна не само за неговото първоначално разработване, но и за неговото актуализиране и съгласуване с останалите стратегически документи – най-вече с Общия устройствен план.

ГПОД не е просто административен документ – той е основният инструмент, чрез който се гарантира системен подход към безопасността, ефективността и функционалността на уличната мрежа. В него се залагат принципите на приоритетност между участниците в движението, очертават се маршрутите на обществения транспорт, предвиждат се мерки за пешеходна и велосипедна достъпност, зони с ограничен достъп, товарни коридори, правила за паркиране и специфични ограничения с цел намаляване на инциденти. Без такъв план, нито един от тези аспекти не може да бъде разгледан в контекст, нито да бъде устойчиво регулиран.

Липсата на Генерален план за организация на движението поражда множество сериозни проблеми. На първо място – повишава се рискът от пътнотранспортни произшествия, тъй като организацията на движението често се базира на частични, некоординирани решения, които не отразяват реалните натоварвания или рисковете. Съществуват случаи, в които общини са поставяли пътни знаци или са въвеждали еднопосочно движение без да разполагат с правно основание в лицето на приет ГПОД, което води до възможност за обжалване на тези актове и дори до отговорност при инциденти.

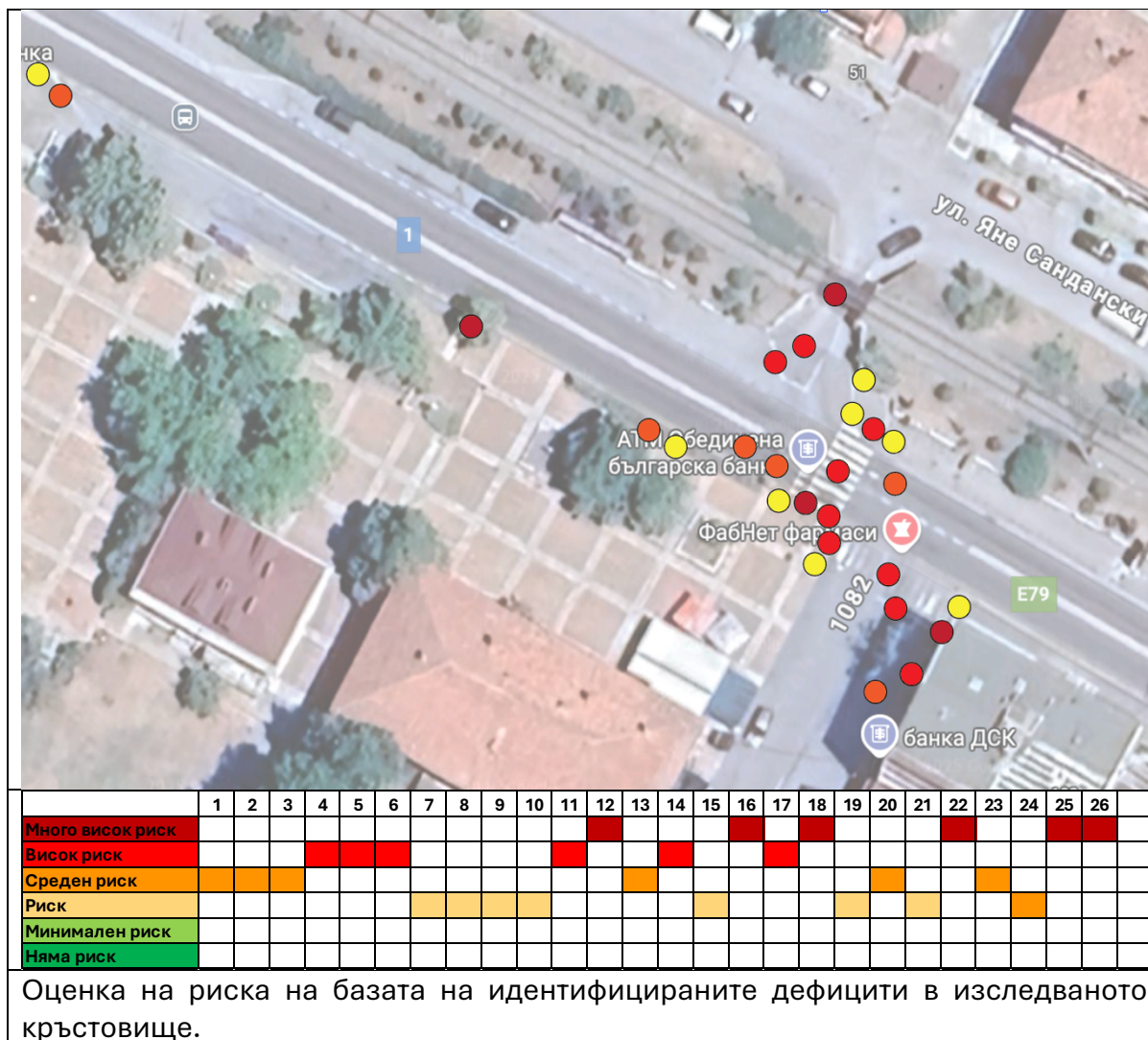
На второ място, липсата на ГПОД създава правна привидност зад, която не сто никаква юридическа действителност и административна несигурност. Нито една регулация, свързана с режима на движение – било то въвеждане на платено паркиране, зони за ниски емисии, ограничения за определен тип МПС или обособяване на велосипедни трасета – не би могла да бъде защитена пред съда, ако не е част от цялостен план, какъвто е ГПОД.

На трето място, финансирането по европейски и национални програми за устойчива градска мобилност, реконструкция на улични мрежи, зелени коридори или дигитализация на трафика изисква наличието на стратегически документи. Общини без ГПОД автоматично се изключват от такива възможности или рискуват да не бъдат одобрени в процеса на оценка на проекти.

И не на последно място – липсата на ГПОД изпраща сигнал за некомпетентно, неустойчиво и хаотично управление на територията. Това може да отблъсне инвеститори, да задълбочи социалното напрежение в конфликтни точки от града и да ограничи възможностите за развитие на градската среда според съвременните европейски изисквания.

Следователно, всяка община, която не е изготвила Генерален план за организация на движението, не просто нарушава закона, но и пренебрегва живота, здравето и правата на своите граждани, подкопавайки основите на безопасна, устойчива и модерна градска среда. Това трябва да бъде сигнал за незабавна реакция – както от страна на институциите, така и от страна на гражданското общество.

○ **Оценка на риска**



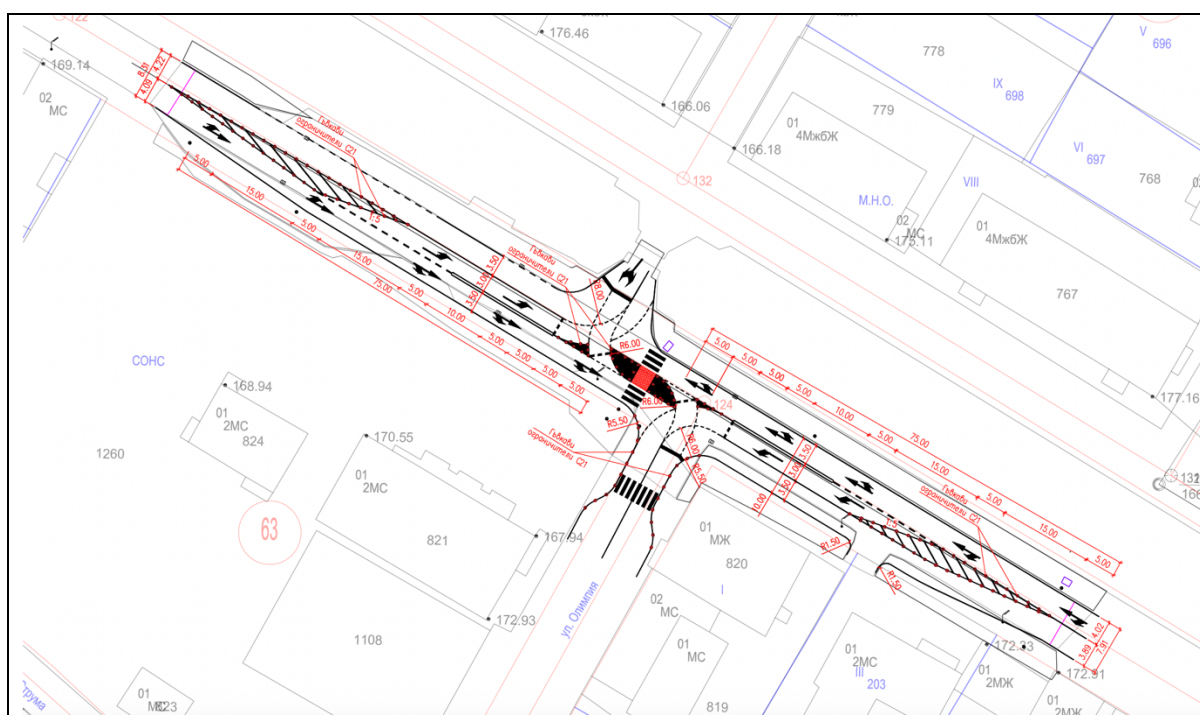
При извършения оглед и направената оценка в последствие се установи, че съществува **висок риск от настъпването на пътно транспортно произшествие**. Районът има системен риск от настъпване на инциденти, породен от системни пропуски в организацията и безопасността на движението, като критичните точки са около пешеходните пресичания и изходите към основния път E79.

■ **Предложение за решение на проблема**

На базата на направения визуален оглед и идентифицираните проблеми екипът на ЕЦТП предлага тази схема като възможна за подобряване на организацията на движението. Един от съществените

проблеми, който е описан и от гражданите на гр. Кресна е премахването на ляв завой от ул. „Яне Сандански“ към ГКПП Кулата.

В разработваното решение се предлага изменение на регулационния план. За да се реализира предложеният вариант е необходима мобилизация и Валя от страна на кмета и администрацията на община Кресна. Предложеното решение е свързано с инфраструктурни промени, което е сложно изисква ресурси и време. Това решение, обаче, ще бъде по-практично и приемливо за всички участници в движението. То ще предлага и по-високи нива на пътна безопасност спрямо приложеното към настоящия момент.



Изводи

Налице е системно незначитане, неспазване и грубо потъпкване на всички правила и норми за организация на движението.

Не са спазени законови и подзаконови изисквания, които регламентират и регулират дейностите по организация и безопасност на движението.

Община Кресна, АПИ и МВР са съгласували проект, който на практика е незаконен.

Повечето от поставените пътни знаци са или извън експлоатационна годност или изобщо не са поставени правилно.

Пътните маркировки не само, че не покриват никакви изисквания, но дори и елементарно нещо като поставянето на правилен цвят не е спазено.

Очевидно е, че пътната безопасност не е приоритет на нито една от трите институции, които в конкретния случай имат отношение към организацията на движението.

Не е случайно това, че пътни знаци, маркировки и светофари се поставят само по строги и точно определени правила. Това е така, че да се гарантира опазването на живота и здравето на гражданите.

Примерът с тази организация на движението е показателен за това как институциите не само, че не комуникират по между си, но с действията си и бездействието си застрашават живота на гражданите.

Налице е пълен институционален крах, безхаберие и престъпна незаинтересованост. Организацията на движението се прави от експерти и не с експерименти, а с отвъртени практики и строги правила.

■ Препоръки

Де се възложи изработването на Генерален план за организация на движението.

Да се премахне незаконно поставения светофар или да се отстранят всички останали идентифицирани дефицити.

Да се подменят пътните знаци и пътните маркировки с такива отговарящи на действащите правила и норми.

Да се разгледа нов вариант за разрешаване на проблема, в това число и предложения от ЕЦТП.

Да се отстранят описаните в този доклад дефицити.

■ Заключение

Извършената проверка на въведената временна организация на движението в гр. Кресна (кръстовището на път I-1 с ул. №1082) разкрива съществени и системни нарушения на действащата нормативна уредба. Пътната маркировка, пътните знаци и

светофарната уредба са поставени в разрез с изискванията на специализираните наредби и на Закона за движението по пътищата. Липсват основни елементи на достъпност, видимостта и експлоатационната годност на съоръженията е компрометирана, а времето за преминаване на пешеходци е занижено до степен, която създава реална опасност за живота и здравето на уязвими групи.

Особено тревожен е фактът, че община Кресна не разполага с Генерален план за организация на движението, въпреки че това е нейно законно задължение съгласно чл. 166, ал. 1, т. 1 от ЗДвП и чл. 6 от Наредба № РД-02-20-2/2022 г. Без този документ нито една мярка по регулиране на трафика не може да има правна стабилност.

Изводът е категоричен – организацията на движението е извършена не само непрофесионално, но и в противоречие с множество нормативни актове, като по този начин се застрашава пряко безопасността на участниците в движението. Налице е пълен институционален провал и е необходима незабавна реакция от страна на отговорните органи – както на местно, така и на национално ниво.

ЕКИП НА ЕЦТП

АВГУСТ 2025 г.