

## СПРАВКА

ЗА ОТРАЗЯВАНЕ НА СТАНОВИЩАТА, ПОЛУЧЕНИ ПРИ СЪГЛАСУВАНЕ НА ПРОЕКТ НА ПОСТАНОВЛЕНИЕ НА МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ ЗА ПРИЕМАНЕ НА УСТРОЙСТВЕН ПРАВИЛНИК НА АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“, ПУБЛИКУВАН НА ПОРТАЛА ЗА ОБЩЕСТВЕНИ КОНСУЛТАЦИИ В ПЕРИОДА 05.11.2024 Г.- 05.12.2024 Г. И 20.05.2025 Г.- 03.06.2025 Г.

ВНОСИТЕЛ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ	ПРИЕМА / НЕ ПРИЕМА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО	МОТИВИ
<b>ФЕДЕРАЦИЯ „СТРОИТЕЛСТВО, ИНДУСТРИЯ И ВОДОСНАБДЯВАНЕ“ – „ПОДКРЕПА“</b>	<p>Внесенят за разглеждане от Министерски съвет проект за Устройствен правилник на Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ), заменящ досегашния Правилник за структурата, дейността и организацията на работа на същата, би могъл да бъде легитимна позитивна промяна, ако инкорпорираше освен въпроси по чл. 181 от Кодекса на труда и въпроси касаещи цялостното естество на дейността, които са визирани в Закона за пътищата.</p> <p>Наименованието на предложеният документ като Устройствен правилник на дадена организация, следва да включва преди всичко целите, за които е създадена организацията/ институцията, функциите които изпълнява, приоритетите в цялостната дейност на структурата, а не само организацията и дейността на персонала - каквато е заявена в чл. 1. Основните въпроси свързани с организацията на „предприятието“ се уреждат в Правилник за вътрешен трудов ред - чл. 181 от Кодекса на труда;</p> <p>Целите които задава доклада като „оптимизация на функциите на звената“, „Увеличаване на ефективността на дейността по приоритети“, „развитие на пътната мрежа“ и др., не са посочени в разпоредбата на чл. 1 от предложения нормативен акт. Следователно по своята същност, визираният „устройствен правилник“ урежда вътрешния трудов ред, което от своя страна е по-близко до наименованието на предложението за отмяна - правилник за организация на работата на АПИ.</p>	Не се приема	В Разпоредбата на чл. 21д, ал. 3 от Закона за пътищата се посочва, че „Структурата, дейността и организацията на работа на агенцията и на нейната администрация се уреждат с правилник, приет от Министерския съвет по предложение на министъра на регионалното развитие и благоустройството“, която разпоредба по същество урежда обхвата на проекта на Устройствения правилник на Агенция „Пътна инфраструктура“. Във връзка с посочената законова разпоредба, неточна се явява забележката по отношение наименованието на акта, вкл. че е налице несъответствие между дефинирането на акта и заложената от закона регулация. В проекта на УП

	<p>Несъответствието между дефинирането на акта и заложената от закона регулация на съответна група обществени отношения, като цел, може да бъде преодоляно с включване на текст - „подпомага управлението на пътната инфраструктура в Република България“. От настоящия вид на съдържателно съответствие между стария и новопредложения акт не произтича необходимост от промяна на наименованието - липсва ясно дефиниране на ключовите функции на АПИ.</p> <p>Увеличаването на броя на дирекциите в централна администрация с оглед по-добро планиране, пътна безопасност, собственост и трафик може да доведе до по-ефективно функциониране, ако функциите на отделните дирекции са ясно отнесени към длъжностните характеристики на заетите в съответните звена, Към момента, от доклада, не става ясно кои са конкретно длъжностите, на които се дублират функциите към момента. Как е констатирано повторението на „дейности“ (може ли да се посочат/ приложат съответните длъжностни характеристики на които се позовава твърдението за дублиране).</p> <p>В спомената в доклада - оценка на изпълнението на функциите, структурата и разпределението на отговорностите между звената - не се посочва база или методология по която е извършена оценката, което поставя под въпрос обективността и релевантността и.</p> <p>Съпоставката на текстовете показва разширени правомощия на главния секретар, включително - утвърждаване на вътрешни правила, контрол върху изпълнението на годишните цели, координация на отговори до държавни институции. Вменени са нови функции на Управителния съвет, като са включени допълнителни задачи касаещи участието в международни инициативи и разширяване на ролята в европейски проекти, особено в Механизма за свързване на Европа. Подробно е регламентирано електронното събиране на такси. Разширена е ролята на вътрешния одит, като се засилва взаимодействието с</p>	<p>Не се приема</p>	<p>на АПИ вече са отразени функциите, които ведомството изпълнява, при съобразяване с нормите на Закона за пътищата, касаещи агенцията. Организирането на структурата в дирекции и отдели е съответно на разпоредбите на Закона за администрацията.</p> <p>Правомощията на главния секретар са съответни на разпоредбата по чл. 8 от Закона за администрацията. В проекта на акт, ясно е посочено мястото в структурата на финансовите контролори, като видно от същия, правомощието на главния секретар по чл. 14,</p>
--	--	---------------------	---

	<p>Министерство на регионалното развитие и се въвежда годишен план и координация на <b>Контролни</b> дейности. Подсилена е информационната политика, като са вменени нови функции на Дирекция „Връзки с обществеността и протокол“ като например - мониторинг на общественото мнение, комуникация с неправителствен сектор, международни отношения. Не става ясно къде се делегира ролята на финансовите контролори. Не става ясно дали създаването на отдел човешки ресурси ще запази правомощието на главния секретар по чл. 14, ал.2, т. 10 или не; не става ясно още дали стопанските дейности са отнесени към новата дирекция „Административно обслужване и човешки ресурси“</p> <p>Не е аргументирано твърдението, че е установено наличие на „специфични затруднения в организацията и работата при съществуващата структура и функционални характеристики на отделните звена в агенцията“.</p> <p>Недостатъчното оптималното разпределение на функциите на административните звена" - не може да бъде реализирано през предлагания „трансфер“ на пет броя работни места от АПИ към АГЪСК.</p> <p>В цялост проекта предлага по-голяма яснота в административната структура, модернизация чрез дигитализация и електронни услуги, разширяване на международната проектна дейност и по-високи изисквания за координация и контрол.</p> <p>В -заключение интегрирането на система за управление на качеството би допринесла за постигане на по-добра регулация на обществените отношения свързани с пътната безопасност, от една страна, а от друга — с постигане на по-добра институционална ефективност и обществено доверие.</p>		<p>ал. 2, т. 10 се запазва.</p> <p>В останалата си част становището съдържа анализ, без конкретни предложения и бележки, част от които касае не самия проект на акт, а съпътстващия го пакет документи.</p>
<p><b>ДЪРЖАВНА АГЕНЦИЯ „БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО ПО</b></p>	<p>1. Общи бележки</p> <p>1.1 Използвана в документа терминология следва да бъде уеднаквена – в нормите присъстват словосъчетанията „стратегия за развитие на пътната инфраструктура“ и</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Двете понятия имат своите отлики. В единия случай, визиран в становището, се касае за „стратегия за</p>

<p><b>ПЪТИЩАТА“</b></p>	<p>„стратегия за развитие на републиканските пътища“. Терминологията следва да се уеднакви с цел яснота на съдържанието/документа, към които се отнасят.</p>		<p>развитие на пътната инфраструктура“, по смисъла на Закона за пътищата, доколкото в другия „стратегия за развитие на републиканските пътища“ е пояснен с термина дългосрочна и визира други функции.</p>
	<p>1.2 Функциите на общата администрация са обособени в шест дирекции. Констатирана е необходимост от подобряване на координацията между административните звена във ведомството - съгласуване на общи цели, очаквани резултати и въздействия върху заинтересованите страни, което на практика е трудно постижимо при наличието на голям брой структурни звена и със 132 щатни бройки само в общата администрация.</p> <p>1.3 Специализираните дирекции са обособени по начин, който не потвърждава ефективността с оглед общата дейност на агенцията.</p> <p>- За дейностите по управление на обекти за рехабилитация, реконструкция, основен ремонт и ново строителство се предвиждат три дирекции - "Европейски проекти за регионално развитие“, "Европейски проекти за транспортна свързаност“ и „Управление на стратегически инфраструктурни проекти", като последните две са отговарящи за проекти/обекти, финансирани със средства от ЕС. Не е ясно подобно разделение и как се осигурява единен стандарт за управлението на обектите за рехабилитация, реконструкция, основен ремонт и ново строителство, когато същото се извършва от три различни структурни звена. Възниква и въпросът коя дирекция функционално отговаря за обектите за</p>	<p>Не се приема</p>	<p>В посочената част от предоставеното становище не се съдържат конкретни предложения.</p> <p>В проекта на УП на АПИ са отразени функциите, които ведомството изпълнява, при съобразяване с нормите на Закона за пътищата, касаещи агенцията. Организирането на структурата в дирекции и отдели е съответно на разпоредбите на Закона за администрацията.</p>

	<p>рехабилитация, реконструкция, основен ремонт и ново строителство, които не са стратегически, нито са финансирани със средства по програма Регионално развитие и Транспортна свързаност.</p> <p>- Дирекция "Анализ на риска и оперативен контрол" съдържа редица функции, които функционално се отнасят и към други дирекции, предвид което е налице дублиране и неяснота в правомощията;</p>		
	<p>- не е ясно как функциите на Дирекция "Информационни и комуникационни технологии" и Дирекция „Ситуационен център и управление на трафика" кореспондират помежду си;</p> <p>- не е ясно как функциите на Дирекция „Планиране и пътна безопасност“ осигуряват цялостен ефект върху дейността на всички останали структурни звена по отношение на пътната безопасност като хоризонтален въпрос.</p>	Не се приемат	<p>В посочената част от предоставеното становище не се съдържат конкретни предложения. Структурното и функционално взаимодействие между отделните дирекции, вкл. и по изпълнение на отделни задължения или отговорности на Агенция „Пътна инфраструктура“, респ. на отделни дирекции, подлежат на уредба посредством вътрешни правила, инструкции, нарочни заповеди и др.</p>
	<p>1.4 Голяма част от присъщите за пътното поддържане дейности се възлагат на външни за АПИ изпълнители. Структурите в агенцията са ориентирани към администриране на възлагателния процеси с всичките съпътстващи това рискове по отношение на качество и срокове на изпълнението. В същото време развитието на вътрешен капацитет в АПИ за пътно поддържане, което щатът позволява, не се осигурява, нито предвижда, а същото предлага редица предимства:</p>	Не се приема	<p>В посочената част от предоставеното становище не се съдържат конкретни предложения. Изразеното становище не е обвързано с целта на изготвения проект на УП на АПИ, а именно: - оптимизация на</p>

	<p>- по-добър контрол и ефективност за стабилност и прозрачност: вътрешните екипи имат по-дълготрайни отношения с организацията и нейните процеси, което им дава по-добро разбиране за спецификите на дейността и възможност да реагират бързо на извънредни ситуации; чрез вътрешните екипи се следи качеството на изпълнението отвътре чрез директен мониторинг на всички изпълнявани дейности, което към момента не е ясно; чрез вътрешните екипи се осигурява единен стандарт при изпълнение на услугата, без да се допускат съществуващите към момента териториални различия в пътното поддържане, които са неизбежни при ползването на наети различни пътноподдържащи фирми; когато поддържането се извършва вътрешно, е по-лесно да се гарантира прозрачност в разходите и вземането на решения, без те да бъдат подчинени на краткосрочни търговски интереси на външни доставчици, което е неизбежно в настоящата ситуация;</p> <p>- оптимизирането на разходваните средства чрез по-ниски оперативни разходи: вместо да се извършват плащания към външни организации за извършване на текущи по своя характер, които повишават цената с включена печалба и административни разходи, поддържането може да се изпълнява с вътрешни ресурси, като разходите за наемане на механизация могат да се използват за набавянето на такава за трайно ползване;</p> <p>- по-бързо реагиране на изискванията и нуждите на оперативната среда за гъвкавост и бързина: вътрешните екипи са по-гъвкави и могат да реагират по-бързо на ситуации, изискващи спешни действия; всяка забава при сключване на договори или при промяна на условията може ефективно да бъде избегната чрез вътрешен капацитет, който е на разположение;</p>		<p>организационната структура на АПИ и функционалните характеристики на структурните звена на ведомството чрез прецизиране на техните функции; - повишаване ефективността на структурата в приоритетни области, с оглед постигане на пълно съответствие със Закона за администрацията и действащото законодателство, във връзка с осъществяваната държавна политика в областта на развитието и управлението на републиканската пътна мрежа; подобряване на координацията между административните звена във ведомството - съгласуване на общи цели, очаквани резултати и въздействия върху заинтересованите страни.</p>
--	--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- дългосрочна устойчивост чрез избягване на зависимост от външни контрагенти: когато се разчита на външни изпълнители, съществува риск от зависимост от техния капацитет на терен - практиката показва, че това се проявява в случаи на икономическа криза и чести промени в политическата ситуация;</li> <li>- използване на възможностите, които съвременните технологии предлагат, за по-добра и ефективна организация на дейностите, които могат допълнително да намалят разходите и времето за изпълнението им, и да подобрят качеството на предоставяната услуга;</li> <li>- развитие на вътрешен капацитет чрез пълноценно използване на предвидената в рамките на НПВУ мултифункционална модулна специализирана техника за подпомагане на дейностите по концептуално ново управление на пътната безопасност за 27-те областни пътни управления;</li> <li>- предвиждане при сключване на договори с външни изпълнители за поддържане на определени критерии като ОПУ ще имат единствено ангажимента да контролират дали заложените критерии са постигнати/поддържани. Подобен подход ще улесни и бюджетирането на необходимите ресурси, тъй като размерът им ще е независим от настъпили обективни/текущи събития;</li> <li>- настоящият модел за функциониране на агенцията не е ефективен и промяна в положителна посока не се очаква от предложения проект на нов устройствен правилник, защото тези слабости не са адресирани в проекта на документ.</li> </ul>		
	<p>1.5 Предложената обща численост на персонала на АПИ (без ТОЛ) видно от практиката и от предвижданията на проекта на устройствен правилник се подчинява на още по-</p>	<p>Не се приема</p>	<p>В посочената част от предоставеното становище не се съдържат конкретни</p>

	<p>бюрократизирана структура, в която се наблюдава:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- голям брой звена/служители в АПИ са на места с припокриващи се и неясни функции, което се свързва с високи оперативни разходи без съответните кореспондиращи подобрения в качеството на услугата по управление на републиканските пътища. Така публичен и организационен ресурси се губи, а фокусът се измества от предоставянето на добавена стойност към поддържане на една неефективна система;</li> <li>- слаба видимост на процесите и хората, които вземат решенията; общественото доверие рискува да бъде подкопано, а корупционният риск - повишен. Така организацията става все по-фокусирана върху самосъхранението вместо върху обществения интерес;</li> <li>- фрагментация на функциите: множество звена, работещи по отделни части от общи задачи в условия на слаба връзка между тях, противоречиви цели и дублирани усилия;</li> <li>- системна съпротива срещу промяна: наблюдава се поредно въздържане от реформиране на АПИ дори при ясни индикатори, че същото е необходимо. Неспособността за адаптация към нуждите на средата се свързва с поредица от неефективни и дълго продължаващи във времето практики;</li> <li>- съсредоточаване върху процеса вместо върху резултатите: фокусът върху провеждането на различни вътрешноорганизационни процеси без отчитане на тяхната ефективност спрямо външната среда или уместност спрямо действителните цели и нужди е неефективно. Това води до лошо предоставяне на услугата и до невъзможност за постигане на ключови цели, дори ако вътрешните процеси се следват точно.</li> </ul>		<p>предложения.</p> <p>В проекта на УП на АПИ са отразени функциите, които ведомството изпълнява, при съобразяване с нормите на Закона за пътищата, касаещи агенцията. Организирането на структурата в дирекции и отдели е съответно на разпоредбите на Закона за администрацията.</p>
--	---	--	--

	<p>Необходимо е:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- дейността на всички структурни звена да е подчинена на националната рамкова политика за безопасност на движението по пътищата и нейните цели за намаляване на пътнотранспортните произшествия и травматизъм чрез създаване на условия за безопасно използване на републиканските пътища; същото съображение липсва в мотивите към промяната на устройствения правилник;</li> <li>- създаване на увереност, че пътната безопасност е приоритет в изпълнението на всеки инфраструктурен проект/обект и в поддържането чрез холистичен, базиран на данни подход, който включва планиране, проектиране, изграждане, поддържане, анализ и оценка – процес, който не се извлича от функциите на ресорните дирекции;</li> <li>- събирането, структурирането, систематизирането, анализа и ползването на данни за състоянието на пътищата и движението по пътищата за вземане на информирани и правилни решения за капиталови инвестиции и текущо поддържане следва да е ясно определено и разгърнато като процес, докато в проекта на акт същото е разпределено между множество звена и неясно;</li> <li>- ясно разграничение на процеси, функции и отговорности между отделните специализирани дирекции, подчинени на общи цели и логическа съвместимост. Най-общо е необходимо да се разграничат условно звена с функции по: планиране на база целите на политиката и анализа на нуждите; инвестиционно проектиране; строителство; пътно поддържане; управление на трафика. Информационните и комуникационните канали между тези специализирани звена следва да са ясни и ефективни, докато в проекта на акт същите се дублират;</li> </ul>	<p>Не се приема</p>	<p>В посочената част от предоставеното становище не се съдържат конкретни предложения, а по-скоро препоръки и анализ. Част от визираните препоръки са имплементирани в проекта на УП на АПИ.</p> <p>С предложения проект на УП на АПИ се постига ясно дефиниране на функции и отговорности на отделните структурни звена на агенцията, като е избегнато дублирането и неправилно функционално определяне. Налице е оптимизация на структурата, съответно повишаване на ефективността на дейността на ведомството в приоритетни области.</p>
--	--	---------------------	---

	<p>- обследване на инфраструктурата като фактор за настъпване на ПТП;</p> <p>- пълноценно използване на ресурсите на ИПМ за изследвания и иновации, което да осигурява връзката с научния подход, сътрудничество с академичните среди, интегриране на новите технологии и инженерни практики на пътната безопасност, и управлението на пътната мрежа.</p>		
	<p>По чл. 3</p> <p>По чл. 3 Агенцията осъществява своята дейност в интерес на обществото и в съответствие с Конституцията, международните договори и другите нормативни актове при спазване принципите на законност, предвидимост, публичност и прозрачност, достъпност, отговорност и отчетност, ефективност, субординация и координация, обективност и безпристрастност:</p> <p>- предлагаме след текста „другите нормативни актове“ да се добави текстът „и действащата национална стратегическа рамка“.</p>	Не се приема	Разпоредбата визираща нормативните актове. В случая „действащата национална стратегическа рамка“ не следва да се приравнява на Конституцията, международните договори и другите нормативни актове.
	<p>3. По чл. 9, ал. 1</p> <p>По т. 8: Разработване на проект на стратегия за развитие на пътната инфраструктура в съответствие с държавната политика.</p> <p>- така разписаното правомощие по разработване на стратегия е нетипично и следва да се преосмисли. Съгласно чл. 21, ал. 3, т. 1 от Закона за пътищата АПИ подпомага министъра на регионалното развитие и благоустройството при разработването на проект на стратегия за развитие на пътната инфраструктура в съответствие с държавната политика. В тази връзка предлагаме функцията да се редактира съгласно разпоредбите на законовата норма;</p>	Не се приема	В изпълнение на чл. 21в, ал. 1, т. 10 от ЗП, съгласно който Управителният съвет взема решения за: „изработване, приемане и представяне на министъра на регионалното развитие и благоустройството за одобряване проект на тригодишна програма на агенцията за управление на пътищата и развитие на пътната инфраструктура, в съответствие с приетата от

			<p>Министерския съвет стратегия за развитие на пътната инфраструктура и годишен план за изпълнение на програмата от агенцията; програмата и планът се представят на министъра за одобряване в срок до 31 януари за предстоящия тригодишен период, съответно за предстоящата година.“.</p>
	<p>-предлагаме да се допълнят функциите по отношение на изпълнение на предписанията на Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата към Министерския съвет, каквото е заложено в чл. 34, ал. 2, т. 2 като функция на областните пътни управления. Тази дейност съответно следва да отпадне от задълженията на последните, защото вменяването ѝ на тях не е логично;</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Във връзка с чл. 1а от Закона за нормативните актове, проектът на УП на АПИ следва да съдържа общи правила за поведение, които да се прилагат към индивидуално неопределен кръг субекти, и да има нееднократно действие. С оглед на изложеното в проекта на УП на АПИ не следва да се разписват подробно функциите по отношение на изпълнение на предписанията на Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата към Министерския съвет. Направената бележка не съдържа аргументация, защо</p>

			възлагането на въпросните функции на областните пътни управления е нелогично, както и евентуално предложение къде да бъдат съотнесени.
	- във функциите на Дирекция „Планиране и пътна безопасност“ се реферира към различни планове, програми и доклади, без да се вмения на ръководен орган логичното правомощие за тяхното утвърждаване. Тези документи не следва да се утвърждават/публикуват на ниво дирекция. От тази гледна точка считаме, че същото следва да се предвиди в чл. 9 като правомощие на ръководния орган.	Не се приема	Чл. 9, ал. 4 от проекта на УП на АПИ: „Управителният съвет взема и други решения, свързани с оперативното ръководство и дейността на агенцията“; Чл. 21в, ал. 2 от Закона за пътищата: „Управителният съвет взема и други решения, свързани с оперативното ръководство и дейността на агенцията.“
	По т. 9: Управление на републиканските пътища в съответствие с нормативните актове, стратегията за развитие на пътната инфраструктура и средносрочните оперативни програми.  - считаме за правилно да се добави текст „и Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България 2021-2030“ с оглед осигуряване на единство с националната стратегическа рамка и неразделната връзка между безопасността на движението по пътищата и пътната безопасност.	Не се приема	Разпоредбата цели по-общо формулиране и обхващане на по-голям брой актове, имащи отношение към управлението на републиканските пътища.
	По т. 10: Проучване, анализиране и прогнозиране развитието на автомобилното движение по републиканските пътища.	Не се приема	В посочената част от предоставеното становище не се съдържат конкретни предложения, с оглед целта

	<p>- обръщаме внимание, че анализът на движението следва да включва информация за плътност, интензивност и вид. Същото следва да е обезпечено като процес на ниво пътни отсечки, отделни пътища, периодичност (на годишна база, сезонно, почивни дни/делнично) и да се отчита при планирането на ремонти и поддържане, за да се основават последните на оценка на риска от настъпване на ПТП и анализ на интензивността на движението.</p>		<p>на изготвянето на проект на УП на АПИ и респ. структурно не подлежат на включване.</p>
	<p>4. Дирекция "Планиране и пътна безопасност":</p> <p>- наименованието на дирекцията следва да отразява в пълнота логичните за структурното звено функции за осигуряване аспекта на пътна безопасност в цялостното стопанисване на републиканските пътища. Формулираното наименование поставя изборително акцент на планирането, като необосновано изключва други аспекти от управлението на пътната безопасност като наблюдение, обследване, оценка, докладване и др. Също така, планирането е включено и във функциите на други дирекции, предвид което не се явява специфично характерна функция единствено за това структурно звено. Доколкото пълното отразяване на всички функции в наименованието не е възможно и с цел избягване на излишна описателност, препоръчваме същото да намери подходяща редакция чрез обобщаване;</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Формулираното наименование поставя знак за равенство между функциите по планиране и тези, свързани с пътната безопасност. Въпросното става ясно и от подробното разписване на функциите на дирекцията.</p>
	<p>- функцията в частта на подпомагане разработването на стратегии, програми и планове за развитие на пътната инфраструктура, понастоящем вменена на Дирекция „Инвестиционно проектиране и оценка на въздействието“ следва да се предвиди в Дирекция „Планиране и пътна безопасност“, където е систематичното ѝ място (предвидено е само стратегически и нормативни документи);</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Чл. 31, т. 18. от проекта на УП на АПИ предвижда, че дирекция "Планиране и пътна безопасност" подпомага изготвянето на средносрочен план за възстановяване и развитие на републиканската пътна мрежа въз основа на текущата Средносрочна оперативна програма за</p>

			изпълнението на стратегията за развитие на пътната инфраструктура в Република България. Изготвя ежегодни доклади до управителния съвет за изпълнението на индикаторите на стратегията и програмата към нея; Включването в дирекция „Инвестиционни процедури“ на функцията да подпомага разработването на стратегии, програми и планове за развитие на пътната инфраструктура, е с оглед специфичната ѝ дейност.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- във функциите се реферира към план за действие за повишаване на пътната безопасност, без да става ясно кой е този план, каква е връзката му с оперативните годишни планове по безопасност на движението по пътищата и как се осигурява единството на националната стратегическа рамка;</li> <li>- видно от функциите на дирекцията, голяма част от текстовете, относими към долу представените функции, не уточняват конкретните действия и отговорности, а са общи, неясни или обобщаващи, което ги прави бланкетни. Така те не дават ясна представа как конкретно осигуряват политиката по пътна безопасност в рамките на структурното звено и на цялата организация. Това създава предпоставки за неяснота относно реалната отговорност и обхват на дейността и оттам за неефективност;</li> <li>- забелязва се дублиране на функции с други дирекции, които може да доведе до неяснота, конфликт и липса</li> </ul>	Не се приема	В посочената част от предоставеното становище не се съдържат конкретни предложения.

	на координация между различните структурни звена;		
	- не става ясно как функциите на дирекцията в посока осигуряване на пътна безопасност се отнасят към дейността на всички останали дирекции в АПИ, за които се предполага, че следва да осъществяват дейността си също с оглед на пътната безопасност.	Не се приема	Структурното и функционално взаимодействие между отделните дирекции, вкл. и по изпълнение на отделни задължения или отговорности на Агенция „Пътна инфраструктура“, респ. на отделни дирекции, подлежат на уредба посредством вътрешни правила, инструкции, нарочни заповеди и др.
	- функцията „прилага държавните политики за развитие и управление на безопасността на пътната инфраструктура“ следва да се съобрази и отчете съществуващата рамкова държавна политика по безопасност на движението по пътищата, разписана в приетата от Министерския съвет Националната стратегия за БДП в Република България 2021-2030, едно от направленията на която е посветено на щадящата пътна инфраструктура;	Не се приема	Самото формулиране на разпоредбата предполага прилагане на съществуващата рамкова държавна политика по безопасност на движението по пътищата.
	- функцията за възлагане на процедури за управление на безопасността на пътната инфраструктура - доколкото възлагането е една от техниките за осъществяването на дейността, считаме, че използването ѝ в този контекст е ограничително и неправилно. Предлагаме думата „възлагане“ да се замени с думата „изпълнение“;	Не се приема	С приемане на предложената редакция би се променил смисъла на самата разпоредба.
	- реферира се към постоянна организация на движението, а временната организация на движение е вменено като функция на друга дирекция; не е ясно как това разделение	Не се приема	В посочената част от предоставеното становище не се съдържат конкретни предложения.

	<p>е в полза на ефективността на процеса по въвеждане на организации на движението, както и каква е координацията между двете дирекции;</p>		<p>чл. 31, т. 6: дирекция "Планиране и пътна безопасност" „съвместно с дирекция „Поддържане на пътната инфраструктура“ и дирекция "Инвестиционни процедури“ извършва дейности по промяна на постоянна организация на движение и съгласува съответната проектна документация“;</p>
	<p>- функцията, свързана с анализ на предоставените данни от Министерството на вътрешните работи за установените участъци с концентрация на пътнотранспортни произшествия по републиканските пътища и обследване на същите с цел набелязване на мерки за обезопасяване - необходимо е да се вменят функции по проследяване на изпълнението на набелязаните мерки за обезопасяване на участъците с концентрация на ПТП, както и последващ анализ на предприетите мерки, и съответно премахване на обозначаването на УКПТП като такива;</p>	<p>Не се приема</p>	<p>чл. 24 от проекта а УП на АПИ: „Дирекция "Поддържане на пътната инфраструктура"... 10. подпомага управителния съвет при осъществяването на контрола и предприемането на необходимите действия по обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия по републиканските пътища“;</p> <p>чл. 31, от проекта на УП на АПИ: „Дирекция "Планиране и пътна безопасност"...4. извършва огледи и предлага изпълнението на краткосрочни и дългосрочни мерки за подобряване на пътната безопасност за</p>

		<p>участъци с висока аварийност“;</p> <p>5. предлага и контролира изпълнението на преки коригиращи действия, касаещи дейности по текущ ремонт и поддържане;“;</p> <p>чл. 35, ал. 2, т. 2 от проекта на УП на АПИ: „Областните пътни управления: ...2.осъществяват дейности, свързани с подобряване безопасността на движението по републиканските пътища на територията на областта, като подпомагат управителния съвет при предприемане на действия по установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия по републиканските пътища“;</p> <p>чл. 38, ал. 2 от проекта на УП на АПИ: „Институтът по пътища и мостове: 17. обследва и разработва мероприятия за обезопасяване на участъци с концентрация на пътнотранспортни произшествия в изпълнение</p>
--	--	---

			на стратегията за развитие на пътната инфраструктура и средносрочната оперативна програма“.
	<p>- функцията, свързана с извършване на огледи и предлагане изпълнението на краткосрочни и дългосрочни мерки за подобряване на пътната безопасност за участъци с повишена аварийност - доколкото в нормативната база не съществува понятие „участък с повишена аварийност“ целесъобразно е наличието на методологията (критерии) за определянето на тези участъци; в Наредбата за процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура, в сила от 21.06.2022 г., приета с ПМС № 125 от 16.06.2022 г., обн. ДВ бр. 46 от 21 юни 2022 г., се използва терминът „висока аварийност“; подходящо е да се реферира към анализ на риска и приоритизация на планираните и предприемани мерки като присъща и неразделна част от управленските процеси на дейността; предлагаме текстът да добие следната редакция: „Извършва огледи, определя участъци с повишена аварийност по утвърдена методология и предлага изпълнението на краткосрочни и дългосрочни мерки за подобряване на пътната безопасност в тези участъци на база извършени обследване, анализ на риска и приоритизация“;</p>	Не се приема	Така формулираната разпоредба, не посочва към коя вече утвърдена методология се реферира или респ. кой орган е компетентен да утвърди такава.
	<p>- функцията за подпомагане на дирекция "Обществени поръчки" при подготовката на документациите за възлагане на обществени поръчки и участие в провеждането на процедурите за възлагане на обществени поръчки - намираме за целесъобразно проектът на документации за възлагане на обществени поръчки да се съгласува от дирекцията, тъй като</p>	Не се приема	В посочената част от предоставеното становище не се съдържат мотиви към направеното предложение.

	<p>подпомагането не предполага формализирано задължение за осигуряване отчитането на съображенията за пътна безопасност в проектите на документи. Предлагаме функцията да се редактира така: Подпомага дирекция "Обществени поръчки" при подготовката на документациите за възлагане на обществени поръчки, съгласува документациите и участва в провеждането на процедурите.</p>		
	<p>- по функцията за мониторинг и оценка на напредъка по отношение на целите на агенцията, които са свързани с пътната безопасност, и оценка ефективността на конкретни програми за пътна безопасност - не е ясно кои са визираните цели на агенцията, свързани с пътната безопасност (дали това са ежегодните цели на администрацията в изпълнение на разпоредбите на Закона за администрацията или други), както и как тези цели се съвместяват със стратегическите цели на приетата от Министерския съвет Националната стратегия за БДП в Република България 2021-2030, особено в частта на тематично направление 4 Щадяща пътна инфраструктура; не е ясно кои са тези програми, чиято ефективност се оценява спрямо заложените цели;</p>	<p>Не се приема</p>	<p>В посочената част от предоставеното становище не се съдържат конкретни предложения.</p>
	<p>- по функцията за ежегодна актуализация на плана за действие за повишаване на пътната безопасност като рамка за действия през следващите години - не е ясно кои са планът, рамката за действие и следващите години, съгласно кой нормативен акт се разработват и как се отнасят към тригодишните и годишните оперативни планове за действие по БДП, които се изготвят съгласно Закона за движението по пътищата и в рамките на приетата от Министерския съвет Националната стратегия за БДП в Република България 2021-</p>	<p>Не се приема</p>	<p>В посочената част от предоставеното становище не се съдържат конкретни предложения.</p>

	<p>2030.</p> <p>- по функцията за подпомагане разработването на стратегически и нормативни документи, свързани с пътната безопасност - предлагаме текстът „нормативни документи“ да се замени с „нормативни актове“, което е коректният израз; предлагаме да се реферира конкретно към стратегическите документи, които имат отношение към пътната безопасност;</p>		
	<p>- по функцията за събиране, обобщаване и анализ на получената информация за състоянието на пътищата от републиканската пътна мрежа и съоръженията по тях от областните пътни управления и Института по пътища и мостове - вземаме повод от формулировката на функцията да обърнем внимание, че събираната до момента информация за състоянието на пътищата от републиканската пътна мрежа и съоръженията по тях, предоставяна в ДАБДП, видно не е подкрепена от съвременни методологии, инструменти и технологии за обследване, документиране и систематизиране на данни. Същите не са геореферирани, дигитализирани и автоматизирани, което затруднява тяхната обработка за статистически цели и не позволява качествен аналитичен процес. Също така, тази информация, предоставяна от АПИ на ДАБДП, няма аналитичен характер. Предлагаме формулировката на функцията да се разшири с „прилага методология и технология за събиране, документиране и обработване на ГИС-базирани данни“. Същото ще осигури съответствие с функцията за извършване на огледи и предлагане изпълнението на краткосрочни и дългосрочни мерки за подобряване на пътната безопасност за участъци с повишена аварийност;</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Така формулираната разпоредба, не посочва кой орган е компетентен да утвърди методология и технология, нито към коя утвърдена вече такава се реферира.</p>

	<p>- по функцията за изготвяне и публикуване на годишни доклади, които са свързани с пътната безопасност, както и отчитане относно ефикасността на предприетите мерки</p> <p>- не е ясно на какво нормативно основание се изготвят годишните доклади, свързани с пътната безопасност, кой е техният адресат и къде се публикуват; доколкото функцията се отнася до структурно звено в АПИ, което не притежава правомощия, характерни за ръководният орган на агенцията, към докладите следва да се реферира като към „проект“.</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Съгласно чл. 2, ал. 1, т. 5 от Закона за администрацията, същата следва да осъществява своята дейност при спазване на принципите на субординация и координация;</p> <p>Съгласно чл. 3. от проекта на УП на АПИ, Агенцията осъществява своята дейност в интерес на обществото и в съответствие с Конституцията, международните договори и другите нормативни актове при спазване принципите на законност, предвидимост, публичност и прозрачност, достъпност, отговорност и отчетност, ефективност, <b>субординация и координация</b>, обективност и безпристрастност.</p>
	<p>- по функцията за събиране и анализ на данните, които ще се използват в подготовката на дългосрочната програма за планиране - не е ясно каква е дългосрочната програма за планиране и как тя се отнася до другите планови документи, в т.ч. по безопасност на движението по пътищата.</p>	<p>Не се приема</p>	<p>В посочената част от предоставеното становище не се съдържат конкретни предложения.</p>
	<p>- по функцията за разработване и предоставяне на необходимата информация относно състоянието на пътната мрежа с цел ясно и точно описание на финансовите нужди на пътния сектор - предлагаме текстът „пътния сектор“ да се замени с „републиканските пътища“ предвид това, че</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Предложената редакция ще промени смисъла на разпоредбата.</p>

	понятието „пътен сектор“ не е еднозначно определено.		
	<p>5. Дирекция "Връзки с обществеността и протокол":</p> <p>- по функцията за разработване и осигуряване разпространението на текуща информация на гражданите, обществените организации и медиите относно състоянието на пътищата, трафика и интензитета на движение, главните и обходните маршрути, организацията на движението при кризи, бедствия и аварии и при утежнени метеорологични условия - предлагаме във функцията да се добави текстът „пътнотранспортни произшествия, усложнена пътни или метеорологични условия, затруднено или блокирано движение“; предлагаме функцията да се съобрази с дейността на Националния координационен център за БДП.</p>	Не се приема	<p>В чл. 33, т. 6 от проекта на Устройствен правилник на Агенция „Пътна инфраструктура“ е предвидено в дирекция „Ситуационен център и управление на трафика“ да има служители, които да изпълняват дейности в Националния координационен център за безопасно движение по пътищата, създаден с Постановление № 156 на Министерския съвет от 2019 г. (Постановлението). Съгласно чл. 7 от Постановлението „Дейността и организацията на работа на Центъра се определят с правила, утвърдени от министъра на вътрешните работи, министъра на регионалното развитие и благоустройството, министъра на транспорта и съобщенията и председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.</p>
	<p>6. Дирекция „Административно обслужване и човешки ресурси“:</p> <p>- по функцията за координация на оперативното</p>	Не се приема	<p>Въпросната разпоредба цели да обхване събития, които се предполага, че са с ниска</p>

	<p>взаимодействие на структурите на агенцията с Министерството на вътрешните работи, Министерството на отбраната, Министерството на регионалното развитие и благоустройството, държавната администрация и местните органи на самоуправление за осигуряване на движението по пътищата при възникване на бедствия и при положение на война, при военно или извънредно положение - предлагаме във функцията да добави текстът „пътнотранспортни произшествия, усложнена пътни или метеорологични условия, затруднено или блокирано движение“.</p>		<p>честота и респ. предполагат ангажиране на вниманието на повече структури, в т.ч. и Министерство на отбраната. Съгласно чл. 2, ал. 1 от ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 156 на МС от 27.06.2019 г. за създаване на Национален координационен център за безопасно движение по пътищата „Центърът осигурява оперативна координация и взаимодействие между компетентните държавни структури при прилагането на мерки за превенция, въвеждане на временна организация на движението при усложнени пътни и метеорологични условия, затруднения или блокиране на движението, реакция при пътнотранспортни произшествия, пожари, бедствия, извънредни ситуации и аварии на територията на страната, както и други дейности, касаещи безопасността на движението.“</p>
	<p>7. Дирекция "Поддържане на пътната инфраструктура": - по функцията за разработване на планове,</p>	<p>Не се приема</p>	<p>В посочената част от предоставеното становище</p>

	<p>финансови разчети и програми за поддържане и аварийни дейности, въз основа на които прави обосновани искания за разпределение на средствата и обобщаване и анализ на информацията за състоянието на републиканските пътища, въз основа на която прави предложения за коригиране и оптимизиране компонентите на системата за управление на поддържането - не става ясно как тези функции кореспондират и се съвместяват с функциите на Дирекция „Планиране и пътна безопасност“ (предвид мерките за обезопасяване) и как аналитичната дейност на една дирекция се отчита в дейността на друга;</p>		<p>не се съдържат конкретни предложения. Съгласно чл. 2, ал. 1, т. 5 от Закона за администрацията, същата следва да осъществява своята дейност при спазване на принципите на субординация и координация.</p>
	<p>- по функцията за ръководене, организация и координация на дейностите по поддържане на републиканската пътна мрежа при възникване на бедствия и катастрофи - предлагаме думата „катастрофи“ да се замени с „пътнотранспортни произшествия, усложнена пътни или метеорологични условия, затруднено или блокирано движение“; не е ясно как се съвместява функцията с дейността на дирекция „Ситуационен център и управление на трафика“;</p>	<p>Не се приема</p>	<p>В посочената част от предоставеното становище не се съдържат мотиви към направеното предложение.</p>
	<p>- по функцията за подпомагане на управителния съвет при осъществяването на контрола и предприемането на необходимите действия по установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия по републиканските пътища - дейности по отношение на анализиране, обследване и предлагане на мерки за обезопасяване на участъците с концентрация на ПТП са възложени и на Дирекция "Планиране и пътна безопасност" - предлагаме ясно да се разграничат и разпишат функциите на различните специализирани дирекции и взаимодействието между тях по отношение на участъците с концентрация на ПТП</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Функциите на двете дирекции са регламентирани спрямо специфичната им компетентност.</p>

	с цел бързо и своевременно предприемане на мерки за обезопасяването им и недопускане възникването на тежки ПТП. Тези дейности са определящи за подобряване на пътната безопасност и са един от елементите ѝ, по който не са предприемани достатъчно и целенасочени мерки.		
	<p>8. Дирекция "Анализ на риска и оперативен контрол":</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- по функцията за осъществяване на контрол по изпълнението на обектите, финансирани по европейските програми, съгласно утвърдените процедурни наръчници - не е ясно как кореспондира с функциите на дирекции "Европейски проекти за регионално развитие" и "Европейски проекти за транспортна свързаност";</li> <li>- по функцията за осъществяване на контрол по изпълнението на обектите, финансирани чрез държавния бюджет - не е ясно как кореспондира с функциите на дирекция "Управление на стратегически инфраструктурни обекти";</li> <li>- по функцията за осъществяване на контрол по изпълнението на инфраструктурни проекти, възлагани от агенцията, относно: а) изпълнението на задълженията на изпълнителите по договорите за строителство, строителен надзор, основен ремонт, рехабилитация и поддържане на пътната мрежа; б) наличността на необходимия ресурс на изпълнителите (машини, материали и персонал) по договорите за текущо и зимно поддържане на републиканската пътна мрежа - не е ясно как кореспондира с функциите на дирекция "Управление на стратегически инфраструктурни обекти" и „Пътно поддържане“.</li> </ul>	Не се приема	В посочената част от предоставеното становище не се съдържат конкретни предложения. Структурното и функционално взаимодействие между отделните дирекции, вкл. и по изпълнение на отделни задължения или отговорности на Агенция „Пътна инфраструктура“, респ. на отделни дирекции, подлежат на уредба посредством вътрешни правила, инструкции, нарочни заповеди и др.
	- по функцията за контрол на общата маса, осовото натоварване и габаритните размери на пътните превозни средства, като при превишаване на допустимите	Не се приема	Национално толо управление е специализирано звено към Агенция „Пътна

	<p>стойности изисква съответните разрешителни и съставяне на актове по глава осма от Закона за пътищата и Закона за движението по пътищата, чрез формирани от състава на дирекцията мобилни групи и т. 17. Осъществява контрол за правилната експлоатация на пътната мрежа - основната дейност на дирекцията се свързва с идентифициране, анализиране и оценяване на рисковете, касаещи дейността на агенцията, и предлагане на мерки и планове за тяхното управление; разработване на правила и процедури за управление на риска; водене на регистри на нередностите при изпълнение на оперативната дейност на агенцията и по оперативните програми; извършване на планови и/или извънредни проверки за законосъобразност на изпълнението на всички видове дейности, възлагани от агенцията и други. Възложените функции по т. 16 и т. 17 не кореспондират с основната дейност на дирекцията. Сформирането и функционирането на мобилни екипи за контрол на общата маса, осовото натоварване и габаритните размери на ППС не следва да е в състава на Дирекция "Анализ на риска и оперативен контрол". Като цяло организацията в страната по отношение на контрола за допустими маси и размери на движещите се по пътищата ППС се осъществява от два контролни органа - служителите на АПИ, чрез мобилните екипи на дирекция АРОК и служителите на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ при Министерство на транспорта и съобщенията. Въпреки, че съществуват два контролни органа с дублиращи функции по отношение контрола за допустими маси и размери, дейността е неефективна и проблемът с движещите се по пътищата претоварени превозни средства остава. Същевременно към системата на Национално тол управление са изградени</p>		<p>инфраструктура“, което изпълнява специфични функции, във връзка със събирането на пътни такси и функциите на лице, събиращо пътни такси, както и по управлението на смесената система за таксуване на различни категории пътни превозни средства на база време и база изминато разстояние, както и дейността по практическо прилагане, въвеждането, функционирането и контрола на системата за събиране на пътните такси. Възлагането на дейностите по чл. 30, т. 16 и т. 17 на Националното тол управление би било неспецифично и нецелесъобразно.</p>
--	--	--	--

	<p>индикативни рамки, които могат да установяват и да подават сигнал при установяване на превишение на допустимата маса на превозните средства. Считаме, че контролът по правилната експлоатация на пътната мрежа, както и контрола над общата маса и осовото натоварване, които водят до сериозни увреждания на пътната инфраструктура, трябва да се възложат на контролните органи на Национално тол управление. Същите разполагат с необходимия ресурс и щатно окомплектоване, с които могат да осъществяват реален и засилен контрол. Използваните в момента 5-6 мобилни екипа за територията на цялата страна са недостатъчни, неефективни, не могат да обхванат всички части на страната, където има сериозен трафик от товарни автомобили, водачите на които си позволяват да превишават общото допустимо тегло (кариери за инертни материали, зърнобази, пристанища където пристигат или от където се изнасят насипни товари и др.). Не на последно място – използването на мобилни екипи за контрол, които са на централно подчинение, са условия за развиване на нерегламентирани действия и предпоставка за корупционни практики. През годините в страната са предприети редица мерки за ограничаване и намаляване на предпоставките за корупционни практики сред служителите, извършващи контрол на пътя. Служителите на „Пътна полиция“ в МВР извършват проверките с автомобили, оборудвани със системи за видео и аудио запис. Служителите с контролни функции в ИААА също извършват проверките в обхвата на камери за видеозапис, с които са оборудвани служебните им автомобили. Предвид горното предлагаме дейностите посочени в чл. 34, т. 16 и 17 да бъдат премахнати и да бъдат добавени към дейностите посочени в чл. 42, ал. 2 и възложени на Националното тол</p>		
--	--	--	--

	<p>управление;</p> <p>- в обобщение - на дирекцията са вменени функции, които попадат систематично във функциите на други структурни звена. В случай, че се цели звеното да упражнява функции на инспекторат, то същото следва да става ясно чрез наименованието, определянето на функциите и реализирането на направените в дейността констатации.</p>		
	<p>9. Дирекция „Ситуационен център и управление на трафика“:</p> <p>Функциите на дирекцията следва да отразяват предвижданията на ПМС №156/27.06.2019 г., с което е създаден Национален координационен център за безопасно движение по пътищата (НКЦБДП) относно осигуряване на оперативна координация и взаимодействие между компетентните държавни структури при прилагането на мерки за превенция, въвеждане на временна организация на движението при усложнени пътни и метеорологични условия, затруднения или блокиране на движението, реакция при пътнотранспортни произшествия, пожари, бедствия, извънредни ситуации и аварии на територията на страната, както и други дейности, касаещи безопасността на движението. НКЦБДП осъществява дейността си чрез координация и взаимодействие между Главна дирекция "Национална полиция", Главна дирекция "Пожарна безопасност и защита на населението", дирекция "Национална система 112", Агенция "Пътна инфраструктура" към министъра на регионалното развитие и благоустройството, Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и Държавна</p>	<p>Приема се</p>	<p>В чл. 33, т. 6 от проекта на Устройствен правилник на Агенция „Пътна инфраструктура“ е предвидено в дирекция „Ситуационен център и управление на трафика“ да има служители, които да изпълняват дейности в Националния координационен център за безопасно движение по пътищата, създаден с Постановление № 156 на Министерския съвет от 2019 г. (Постановлението). Съгласно чл. 7 от Постановлението „Дейността и организацията на работа на Центъра се определят с правила, утвърдени от министъра на вътрешните работи, министъра на регионалното развитие и благоустройството,</p>

	<p>агенция "Безопасност на движението по пътищата". Следва да се обезпечени произтичащите от горното задължения на длъжностни лица от АПИ, дежурни в НКЦБДП, за:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- поддържане на непрекъснатата връзка с дежурните в териториалните звена при АПИ и специализираните звена, като им възлагат изпълнение на задачи, изискват и обработват предоставената от тях информация за възникнали обстоятелства при прилагането на мерки за превенция, въведени промени в организацията на движението при усложнени пътни и метеорологични условия, затруднения или блокиране на движението, реакция при пътнотранспортни произшествия, пожари, бедствия, извънредни ситуации, както и други дейности, касаещи безопасността на движението;</li> <li>- организиране въвеждането на временна промяна на организация на движението по републиканските пътища и организиране пренасочването на движението по обходни маршрути и възлагане на дейности на изпълнителите, отговорни за поддържането на РПМ и снегопочистване за реакция при ПТП, пожари, бедствия и извънредни ситуации;</li> <li>- изготвяне и предоставяне на съобщения до средствата за масово осведомяване за информиране на гражданите за въведени временни промени при организацията на движението или на забрани на движението при ПТП или усложнена пътна обстановка;</li> <li>- приемане, обработване и предаване на всички сигнали, постъпили от автоматизираната информационна система „Регистър спешни повиквания 112” на дежурни служители от съответното ОПУ за предприемане на необходимите мерки по компетентност, касаещи: състоянието на пътната мрежа; усложнени пътни и метеорологични</li> </ul>		<p>министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“. В тази връзка, подробно описание на задълженията на длъжностните лица от АПИ, които ще бъдат включени в НКЦБДП се посочва там. Освен това и към настоящия момент задълженията на длъжностните лица, изпълняващи функции в НКЦБДП са разписани подробно в длъжностните им характеристики.</p>
--	---	--	---

	<p>условия; затруднения или блокиране на движението; реакция при ПТП, пожари, бедствия и извънредни ситуации;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- координиране въвеждането и приключването на всички временни промени в организацията на движението, ограничения и обходни маршрути по републиканските пътища, координирано със съответния ръководител на АПИ или ОПУ;</li> <li>- организиране, чрез ОПУ изпълнението на дейности за: привличане на специализирана техника за почистване на пътя и премахване на препятствия (скална маса, дървета, пътни знаци, билбордове, ограничителни пътни системи, автомобили и други); сигнализиране на препятствия в обхвата на пътя или улицата, възникнали в резултат на усложнена метеорологична обстановка, затруднени пътни условия, затруднено и/или блокирано движение и извършването на строително-монтажни работи, с цел ремонт или подмяна на увредени елементи от пътното платно по реда на Наредба №3/2010 г. за временна организация и безопасност на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътищата и улиците;</li> <li>- предоставяне на ръководителя на Центъра информация, свързана с лицата, отговорни за поддържане на републиканската пътна мрежа в дадена област, съгласно Наредба № РД-02-20-19 от 12.11.2012 г. за поддържане и текущ ремонт на пътищата, с цел координиране на действията при възникване на ПТП или усложнена обстановка (изпълнител, лице за контакт и списък на републиканската пътна мрежа, за която отговарят).</li> </ul>		
	<p>10. Специализирани звена: Областни пътни управления:</p>	<p>Не се приема</p>	<p>В посочената част от предоставеното становище</p>

	<p>- чрез проекта на нов устройствен правилник не са адресирани проблемите, свързани с прекомерната централизация на дейностите. Предвид необходимостта от незабавни мерки по отстраняване на опасни липси или деформации на пътни съоръжения и принадлежности (огради, пътни знаци, ограничителни системи за пътища и др.) считаме за целесъобразно териториалните звена на АПИ да разполагат с оперативни ресурси за извършването на ремонти в оптимални за пътната безопасност срокове;</p> <p>- чрез проекта на нов устройствен правилник не са адресирани проблемите, свързани с прекомерното възлагане на дейностите. Предвид необходимостта от създаване на вътрешен капацитет за пътно поддържане и осигуряване на разходна ефективност считаме за целесъобразно териториалните звена на АПИ да разполагат с функции по пътно поддържане;</p>	<p>не се съдържат конкретни предложения.</p> <p>Правомощията и функциите на областните пътни управления са подробно разписани в чл. 34 – чл. 37 от проекта на УП на АПИ:</p> <p>Чл.35. (1) Областните пътни управления са специализирани териториални звена, които осигуряват изпълнението на определени функции на агенцията на територията на една административна област.</p> <p>(2) Областните пътни управления:</p> <p>2. осъществяват дейности, свързани с подобряване безопасността на движението по републиканските пътища на територията на областта, като подпомагат управителния съвет при предприемане на действия по установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия по републиканските пътища и изпълняват предписанията на Държавно-обществената</p>
--	---	--

			<p>консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата към Министерския съвет;</p> <p>3. осъществяват надзор на дейността на лицата, на които е възложено да поддържат пътищата, и проверяват готовността им за работа при зимни и кризисни условия;</p> <p>7. изготвят програми за ремонт на републиканските пътища на територията на областта и ги представят на централната администрация на агенцията;</p> <p>10. организират дейността по текущия ремонт и по поддържането на републиканските пътища в съответната област;</p> <p>(3) Управителният съвет на агенцията може със свое решение да възложи на областните пътни управления:</p> <p>1. организирането и изпълнението на дейности по текущ ремонт и поддържане на републиканските пътища, свързани с аварии и бедствия, както и други непредвидени дейности;</p>
--	--	--	--

			<p>5. други дейности по управлението и поддържането на републиканските пътища съгласно Закона за пътищата;</p> <p>6. дейности по контрола на качеството и на изпълнението на работите по поддържането и ремонта на републиканските пътища;</p> <p>7. дейности по контрола на количеството и качеството на пътностроителните работи в областта;</p> <p>(б) Организацията на работа на областните пътни управления се определя с вътрешни правила за работа, утвърдени от управителния съвет.</p>
	<p>- предлагаме функцията за изпълнение на предписанията на Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата към Министерския съвет да отпадне от задълженията на областните пътни управления и на нейно място да се предвиди функция „изпълнение на решенията на областната комисия по безопасност на движението по пътищата“ към областния управител;</p>	Не се приема	В посочената част от предоставеното становище не се съдържат мотиви към направените предложения.
	<p>- във функциите на областните пътни управления предлагаме да се заложи и изпълнението на разпорежданията</p>	Не се приема	В чл. 33, т. 6 от проекта на Устройствен правилник на Агенция „Пътна

	<p>на НКЦБДП;</p>	<p>инфраструктура“ е предвидено в дирекция „Ситуационен център и управление на трафика“ да има служители, които да изпълняват дейности в Националния координационен център за безопасно движение по пътищата, създаден с Постановление № 156 на Министерския съвет от 2019 г. (Постановлението). Съгласно чл. 7 от Постановлението „Дейността и организацията на работа на Центъра се определят с правила, утвърдени от министъра на вътрешните работи, министъра на регионалното развитие и благоустройството, министъра на транспорта и съобщенията и председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“. Областните пътни управления са специализирани звена на Агенция „Пътна инфраструктура“, респ. са на подчинение на ръководния оран и не следва да им се възлага изпълнението на</p>
--	-------------------	---

			разпорежданията на НКЦБДП.
	<p>- предлагаме функцията „Директорите на областните пътни управления участват в заседанията на областния съвет за развитие, когато се разглеждат въпроси, свързани с развитието на пътната инфраструктура в областта, и при необходимост изразяват становище, което да бъде представено пред съответния регионален съвет за развитие при разглеждането и приемането на интегрираната териториална стратегия за развитие на региона за планиране от ниво 2“ да се разшири с участието им в областните комисии по безопасност на движението по пътищата, създадени към областните управители съгласно Закона за движението по пътищата.</p>	Не се приема	В посочената част от предоставеното становище не се съдържат конкретни предложения.
	<p>11. Текуща ситуация и изводи</p> <p>Предвид горното обръщаме внимание на няколко аспекта от цялостното управление на пътната безопасност при стопанисване на републиканските пътища, тъй като същите са пряка функция от съществуващите модели и предвижданията за тяхната промяна.</p> <p>Изхождаме от това, че основната цел на устройствения правилник е да определи структурата, правомощията, отговорностите и функциите на различните органи и структурни звена в организацията, както и начините на взаимодействие между тях, в подкрепа на по-висша цел и за постигане устойчивост на публичните политики.</p> <p>В този смисъл документът следва да обслужва дългосрочната концепция за трайно повлияване на безопасността на всички участници в движението, които</p>		В останалата част от предоставеното становище не се съдържат конкретни предложения

	<p>ползват републиканските пътища, за да се адресират важни проблеми:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- силно тревожна статистика за ПТП с неблагоприятни тенденции на травматизма, които пряко се свързват с влошаване на републиканските пътища и слабости в прилаганите мерки;</li><li>- така лошото общо качество на пътищата и несъответствия с нормативни изисквания са червен флаг за дефицити в проектирането, строителството, основния ремонт и поддържането. Има необходимост от прецизни изисквания от страна на възложителя и да не допускат несъответствия с нормативни актове. Това ще помогне да не се понижава нивото на пътната безопасност и да не се налага впоследствие изпълнение на допълнителни мерки за обезопасяване;</li><li>- дейностите по поддържане и основен ремонт могат съществено да повишат ефективността си и не само с фокус върху пътната настилка. Докато недостатъците по нея могат да се компенсират с подходящо сигнализиране, пропуските в сигнализацията са критични настъпването на инциденти. От гледна точка на пътната безопасност - основен приоритет при поддържането, сигнализацията, видимостта и разпознаваемостта на пътя са определящи и се свързват с пътните знаци, пътната маркировка, ограничителните системи за пътища и крайпътното пространство. Възстановяването на пътни знаци и ОСП, нарушени при инцидент или друго събитие, отнема много време поради дългите процедури за одобряване на задание и изпълнение на възстановителните дейности, през което даден участък остава небезопасен;</li><li>- проверките на характеристиките и недостатъците на републиканските пътища с оглед извършване на дейности за</li></ul>		
--	---	--	--

	<p>обезопасяване биха могли да бъдат многократно по-ефективни, ако почиват на съвременна методология. Към момента липсата на документиране на резултатите от проверките в единна и електронизирана база данни на основата на ГИС, която да позволява бърз достъп до справки за аналитични и инвестиционни цели, е сериозна пречка. Разработената още през 2023 г. методика за планиране и управление на дейностите по републикански пътища, за която още през 2021 г. е предвидено да разписва/обосновава критерии за приоритизиране на участъци на вградената безопасност може да бъде утвърдена и интегрирана, макар и поетапно, в дейността на АПИ/ОПУ;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- безопасяването на участъци с концентрация на ПТП, повишен риск от ПТП и републиканските пътища, преминаващи през населени места, на практика не може да бъде фактически проследено и оценено. Не са налице данни за извършена приоритизация на мерките. В годишните доклади за БДП, изготвяни от ДАБДП, се представят подробни преглед и анализ за проявлението на пътния травматизъм по транспортни направления от републиканските пътища – тази информация може да се взема предвид в дейността на стопанина на пътя и да бъде в негова помощ. Така разходването на ограничените финансови средства може да протече със значително по-голяма ефикасност спрямо крайния резултат, ако се осигурят организационна оптимизация, системен анализ на проблемите и подходяща приоритизация на дейностите по капиталово строителство и текущо поддържане;</li><li>- Стратегията за развитие на пътната инфраструктура в Република България 2016-2022 е изготвена с цел да определи рамка за устойчивост. Заложените в документа</li></ul>		
--	---	--	--

	<p>цели за безопасност на пътя и ефективност на управлението се сблъскват с много и дълго нерешавани предизвикателства. Основни проблеми със системно присъствие, които затрудняват и спъват ефективното управление на пътната инфраструктура/безопасност, не са адресирани подходящо;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- подходът „безопасна система“ с визия нула загинали и тежко ранени, приет с Решение на Министерския съвет 16/17.01.2019 г. за национална политика за постигане на висока степен на безопасност по пътищата и заложен в тематично направление 4 „Щадяща пътна инфраструктура“ от Националната стратегия по БДП в Република България 2021-2030, все още не е интегриран в дейността на АПИ. Осем години след приемане на стратегията за пътна инфраструктура и близо четири години след Стратегия за БДП 2021-2030 устойчивост в сектора липсва;</li><li>- наблюдава се забава в изпълнение на проекти, обекти и мерки и слабо изпълнение на плановете за действие за БДП;</li><li>- ниска е ефективността при използване на ресурсите поради липса на системи за събиране на данни и наблюдение, и оттам - на приоритизиране на финансирането за мерки във високорискови участъци. Това пречи на вземането на информирани решения, основани на данни;</li><li>- липса на технологични иновации: слабо развитие на интелигентни транспортни системи, системи за управление на движението, мониторинг на състоянието на пътищата и интелигентни инфраструктурни решения;</li><li>- ниско доверие от страна на обществото с нарастващо недоволство сред участниците в движението, което намира отражение в силен обществен отзвук.</li></ul>		
--	--	--	--

	<p>Това е свързано със създаване на подходящи условия чрез дейността на администрацията, като се подхожда с управленска визия, експертна концепция и последователност. Следва да се използват всички налични ресурси за правилно адресиране на проблемите, за устойчиво подобрение в състоянието на пътната безопасност по републиканските пътища и за отстраняване на системните слабости в дейностите по капиталово строителство и поддържане. Ниската ефективност в управлението на републиканските пътища и пътната безопасност е показателна за необходимостта от предприемане на задълбочен анализ на структурата и функциите на АПИ, за да може агенцията да изпълни предназначението си за подпомагане на мобилността и да предоставя безопасна, надеждна и устойчива пътна инфраструктура. Припомняме, че:</p> <p>В плана за действие по БДП за 2023 г. е предвидена мярка 28 Извършване на анализ на управлението на пътната инфраструктура с препоръки за оптимизиране на всички свързани дейности. От страна на ДАБДП такъв анализ се представя ежегодно в рамките на годишния доклад за състоянието на БДП и изпълнението на Националната стратегия по БДП в Република България 2021-2030 с информация както за управлението на републиканските пътища, така и за общинските пътища и улици. От страна на АПИ планираният анализ не е постъпвал в ДАБДП. Представя се информация, че мярката е в процес на изпълнение. АПИ докладва, че процесите по координация, финансово управление, мониторинг, финансов контрол, вътрешен контрол са обезпечени с процедури, механизми и правила, които са гаранция за законосъобразно изпълнение на задачите. Изтъква</p>		
--	--	--	--

	<p>се, че в АПИ е налице достатъчен брой квалифицирани кадри, провеждат се текущи обучения за повишаване на квалификацията на служителите. АПИ информира, че е възложила независим одит със заключение, че капацитетът на пътната агенция за изпълнение на проекти по трансевропейската транспортна мрежа е добър. Следва да се направи уточнението, че последното представлява само един аспект от управлението на пътната инфраструктура, без да изчерпва други важни елементи, които следва да се оценят и уредят трайно. Също така направените изводи противоречат на изтъквани от АПИ аргументи за забава поради недостиг на кадри и текучество.</p> <p>В плана за действие по БДП за 2023 г. е предвидена мярка 29 Представяне на функционален анализ и план за реорганизация на дейността на АПИ (централно управление и ОПУ), който да се представи на Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата. Представя се информация, че мярката е в процес на изпълнение, като се реферира към реструктуриране на агенцията след провеждане на функционален анализ във връзка с изготвянето на нов проект на правилник за структурата, дейността и организацията на работа. Посочва се, че е сформирана работна група, която е предоставила мотивиран доклад с необходими структурни промени в дейността на АПИ с цел оптимизация на работата в Агенцията и подобряване и повишаване качеството на изпълнение на работните процеси. Посочва се, че предстои цялостна процедура по реструктуриране и създаване на нови вътрешноведомствени документи, отговарящи на структурните промени. До момента посоченият като индикатор за</p>		
--	---	--	--

	<p>изпълнение на мярката анализ от страна на АПИ не е представен.</p> <p>Не на последно място, в Националния план за възстановяване и устойчивост е предвидена реформа в компонент Транспортна свързаност - „Концептуално ново управление на безопасността на движението по пътищата в единна интегрирана стратегическа рамка за периода 2021-2030 г.“, както и инвестиция в оборудване, обезпечаващо нуждите по текущ ремонт и поддържане на републиканските пътища. Този процес обективно изисква концептуално нов и реформаторски подход в дейността на АПИ на централно и териториално ниво, който следва да бъде въведен.</p> <p>Чрез дейността на АПИ във вида, в който е организирана към момента, ангажиментът към визията за устойчиво управление на републиканските пътища е на практика неосъществим. В мотивите към проекта на нов устройствен правилник на АПИ не се адресират горепосочените обективни слабости в управленските процеси и не се представя адекватна на проблемите визия. Не е ясно как с предложените промени се постига по-ефективно изпълняване на функциите за управление на републиканските пътища. Не са известни констатациите и заключенията от предприети функционални анализи и как те кореспондират с посочените проблеми и с предложени нов устройствен правилник. Възлагането на дейностите по поддържане извън АПИ отдава предпочитание към скъпо и неефективно изпълнение вместо към развитието на вътрешен капацитет, ресурсна ефективност и повишена отговорност вътре в Агенцията. Така проектът на акт не е в състояние да отрази цялостна визия, насочена към</p>		
--	--	--	--

	<p>решаване на многократно назоваваните слабости, в т.ч. и в годишните доклади на ДАБДП за състоянието на БДП, като се ръководи от ясни функционални задачи и работещи механизми за повишаване на общата ефективност. Доколкото АПИ има подписан консултантски договор със Световна банка в изпълнение на проект „Подобряване ефективността на пътния сектор в България“, елемент от който е и „разработване на потенциални мерки за подобряване на институционалната ефективност и ефикасност на дейностите на АПИ“ - препоръките на консултанта е много вероятно да доведат до необходимост от промяна в организационната структура на АПИ, предвид което възниква повдига въпросът до колко необходимо и обмислено е в конкретния момент предложеното изменение.</p> <p>Съгласно чл. 20, ал. 1, т. 1 от Закона за пътищата министърът на транспорта и съобщенията и министърът на регионалното развитие и благоустройството осъществяват държавната политика за развитието и за управлението на безопасността на пътната инфраструктура съвместно с председателя на Държавна агенция "Безопасност на движението по пътищата". Ето защо пред администрациите стои задачата да гарантираме, че пътната безопасност - критичен аспект от управлението на републиканските пътища, е адресирана във всички структурни звена на АПИ и към нея се прилага многостранен и интегриран подход. Увереността, че пътната безопасност е вградена на всяко ниво - от планирането и проектирането до строителството, експлоатацията и поддръжката, е от ключово значение за намаляване на пътнотранспортните произшествия и тежестта от тях в</p>		
--	---	--	--

	<p>контекста на подхода безопасна система.</p> <p>В заключение, екипът на ДАБДП остава на Ваше разположение за последващи съвместни стъпки за ефективното изпълнение на Работна програма за изпълнение на мерки за безопасност на движението по пътищата съгласно Оперативен план за действие по безопасност на движението по пътищата за 2025 г., одобрена с Решение № 296 на Министерския съвет, както и за осигуряване на условия за защита на националния интерес в областта на пътната безопасност.</p>		
--	--	--	--