

**СПРАВКА**

**ЗА ОТРАЗЯВАНЕ НА ПОСТЪПИЛИТЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И СТАНОВИЩА ОТ ОБЩЕСТВЕНИТЕ КОНСУЛТАЦИИ ПО ПРОЕКТА НА НАРЕДБА ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА НАРЕДБА № РД-02-20-2 ОТ 2017 Г. ЗА ПЛАНИРАНЕ И ПРОЕКТИРАНЕ НА КОМУНИКАЦИОННО-ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА НА УРБАНИЗИРАНИТЕ ТЕРИТОРИИ 02.07.2025 г. - 01.08.2025 г.**

№	Организация/потребител /вкл. начина на получаване предложението/	Предложения и становища	Приети/неприети	Мотиви
1.	<p><b>grainis</b> Постъпило на портала за обществени консултации 02.07.2025 г.</p>	<p><b>Проект "София 2.0 Футура" - Футуристичен Зелен Мегapolis с подземна транспортно-сервизна система</b></p> <p>Проектът <b>София 2.0 Футура</b> - <a href="http://sofia-futura.alle.bg">sofia-futura.alle.bg</a>, чиято първа фаза на изпълнение <b>Грейнис ООД Водород България</b> ще стартира през <b>2027 г.</b>, предвижда изграждане на <b>изцяло нов многомилionen град - Зелен Мегapolis - Футуристичен Хъб</b>, в свободните територии на <b>Софийското Поле</b>, с предварително планирана и изградена многоетажна <b>подземна транспортно-сервизна, снабдителна и инсталационна колекторна система</b>, с подземни <b>паркинги, гаражи, складове, офиси, заведения, спортни и концертни зали</b> и други комунално-развлекателни центрове, локални и магистрални транспортни артерии като например <b>Ултразвуков "Летящ Влак" - <a href="http://flytrain.alle.bg">flytrain.alle.bg</a></b>, който ще излиза и на повърхността в периферията на Хъба.</p> <p>Градът и всички системи към него ще бъдат построени изцяло от готови сглобяеми <b>БФК-Модули - <a href="http://basalt-fiber-composite.alle.bg">basalt-fiber-composite.alle.bg</a></b> - авангарден строителен <b>фиброкомпозилен материал, произведен от базалт и вода, супер-здрав,</b></p>	Не се приема	Няма конкретно предложение

		<p>суперлек и суперевтин, негорим, 100% екологично чист и напълно резистентен на УВ-лъчи. Ниската цена на този материал ще позволи предлагането на пазара жилища и други имоти на <b>цени десетки пъти по-ниски</b> от сегашните, а уникалната му здравина ще позволи устояването и на <b>най-силните земетресения</b> - каквото според сеизмолозите се очаква скоро да се случи в София.</p>		
2.	<p>Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“  <i>Постъпило в МРРБ с вх. № 90-03-684 от 30.07.2025 г.</i></p>	<p>1. Предлагаме създаването на чл. 20а, както следва:  „Чл. 20а. (1) „Зона 30” е специално устроена зона от населено място, разположена в жилищна зона или друга част от урбанизираната територия с интензивно пешеходно и/или велосипедно движение, която обхваща улиците разположения в нея. Входовете и изходите на „Зона 30” се обозначават с пътни знаци и/или маркировка.  (2) При обособяване на зоната по ал. 1 се прилагат:  1. мерки за успокояване на движението, съдържащи конструктивни елементи с параметри осигуряващи движение с желаната скорост;  2. тротоари и елементи осигуряващи безопасното пешеходно движение и пресичане;  3. обособени места и/или ленти за паркиране, включително и редуване на едностранно паркиране;  4. различни видове пътни настилки за разграничаване на зоните за движение и паркиране.  (3) В зоната по ал. 1 действат следните специални правила:  1. максимално разрешената скорост на движение за всички пътни превозни средства е 30 km/h;  2. паркирането е разрешено само на специално обозначените за това места;</p>	Не се приема	<p>В чл. 62а от Закона за движението по пътищата (ДВ, бр. 64 от 2025 г.), с който се създава възможността в населено място да се обособи „Зона 30“ не се съдържа законова делегация за детайлното уреждане на обособената зона в Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии, издадена на основание чл. 75, ал. 4 от Закона за устройство на територията.</p>

		<p>3. кръстовищата се регулират по правилото на дясностоящия.“</p> <p><b>Мотиви:</b> Направеното предложение е във връзка с приетия на второ четене в Народното събрание Законопроект за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата, и по-конкретно създаването на чл. 62а, в който се регламентира обособяването на Зона 30. Ефективното въвеждане на същата е свързана с необходимостта от въвеждането и на конкретни инфраструктурни мерки, които ще гарантират осигуряването на ограничението на скоростта, защитата на живота и здравето на уязвимите участници в движението, безопасността на движението на всички участници.</p>		
		<p>2. Предлагаме в § 3. относно чл. 104, ал. 1 в края думите „с две ленти за движение в кръга и две ленти за движение по входовете“ да се заличат.</p> <p><b>Мотиви:</b> Компактните кръгови кръстовища могат да бъдат еднолентови и двулентови, поради това предлагаме това съществуващо ограничение да отпадне.</p>	<p>Приема се</p>	<p>Извършена редакция в § 3 от проекта на НИД на Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г.</p>
		<p>3. Предлагаме създаването на нов чл. 106а, както следва:</p> <p>„Чл. 106а. Компактните кръгови кръстовища се проектират предимно в периферията на населеното място, като еднолентови (с една лента в кръга и в клоновете) и двулентови (с две ленти в кръга, с една или две ленти в клоновете).“.</p> <p><b>Мотиви:</b> В текстовете на действащата наредба няма конкретни указания за подходящото местоположение на компактните кръгови кръстовища, така че същите да изпълняват едно от предназначенията си за успокояване на движението на входовете на населените места. Направено е уточнение и за вида на кръговите кръстовища в зависимост от устроените ленти за движение в кръга, който избор зависи от конкретните условия в устройствената зона, в която се предвижда прилагането на такова решение.</p>	<p>Приема се частично</p>	<p>Създаден е нов член в проекта на НИД на Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г.</p>
		<p>4. Предлагаме в приложение № 25, към чл. 105:</p> <p>4.1. Таблица 1 да се измени както следва:</p>		

„Външен диаметър D на кръгови кръстовища

Таблица 1

Граници на приложение	Малко кръгово	Компактно кръгово	Голямо кръгово
Минимална стойност (m)	13	25	46
Максимална стойност (m)	24	45	90

”

4.2. Таблица 2 да се измени както следва:

„Външен диаметър D и широчина на платното за движение в кръга

Таблица 2

Геометричен елемент		Малко кръгово	Компактно кръгово				Голямо кръгово
Външен диаметър $D_{кр}$ (m)		13 - 24	25	30	35	> 40	45- 90
Широчина на платното за кръгово движение В (m) *	Еднолентово	5 - 6	6 - 7	6 - 8	6 - 8	6,50	-
	Двулентово	-	9	8 - 9	8 - 10	8 - 10	7,00- 10,50

”

4.3. Таблица 3 да се измени както следва:

Не се приема

Към предложението за промяна на основните геометрични параметри не са предоставени проучвания, научни разработки и/или статистически данни, които да доказват необходимостта от промяна на параметрите на кръговите кръстовища.

Не се приема

Посочените стойности не осигуряват траекторията на преминаване и завиване през кръстовището на пътни превозни средства (ППС). Радиусът на вътрешния кръг се определя като се раздели външният диаметър на две и се извади широчината на платно за движение в кръга. При много малък радиус пътното превозно средство не може да премине безопасно през кръстовището. Във връзка с това посочените стойности са неприложими.

„Широчина на пътната лента на кръгови кръстовища  
(входящи и изходящи клонове)

Таблица 3

Широчина на лентата	Малко кръгово	Компактно кръгово	Голямо кръгово
Входящ клон ВZ (m)	3,25 - 3,75	3,00 – 4,00	3,50 – 4,00
Изходящ клон ВА (m)	3,50 - 4,00	3,25 – 4,50	3,75 - 4,50

”

4.4. Таблица 4 да се измени както следва:

„Радиуси на закръгляване на бордюрните криви

Таблица 4

Закръгляване на бордюрите	Малко кръгово	Компактно кръгово	Голямо кръгово
Входящ клон RZ (m)	8 - 10	10 - 15	12 - 15
Изходящ клон RA (m)	12-15	12 - 16	12 - 18

”

**Мотиви:** Направените предложения за изменение на по-горе посочените таблици цели да се прецизират техническите параметри на различните видове кръгови кръстовища. В допълнение предвид, че техническите параметри на кръговото кръстовище са пряко обвързани със скоростта на движение в него, с посочените параметри се цели постигане на по-ниска скорост на движение в кръга, която има значителен принос към безопасността на движението.

Не се приема

Посочените стойности са за една лента. Умножени по две ще доведат до ненужно завишени стойности на входовете на кръстовищата. В урбанизираните територии се проектират и пешеходни пресичания, като увеличението на широчината на лентата ще доведе до ненужно удължаване на пешеходното пресичане.

Не се приема

Когато се увеличи радиуса на изходящия клон при малко кръгово се увеличава скоростта на ППС на излизане от кръстовището. Проектирането на малки кръгови кръстовища е една от мерките за повишаване на пътната безопасност чрез намаляване на скоростта на ППС.

		<p>5. Предлагаме в §7 относно Наредба № РД-02-20-2 от 2018 г. за проектиране на пътища (ДВ, бр. 79 от 2018 г.; попр., бр. 90 от 2018 г.; изм. и доп., бр. 38 от 2020 г. и бр. 33 от 2024 г.) следните изменения и допълнения:</p> <p>5.1. В чл. 129:</p> <p>а). текстът на ал. 1 да се измени както следва:</p> <p>„(1) Кръговите кръстовища могат да бъдат два основни вида според големината на външния диаметър <math>D_{кр}</math>, както следва:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. компактни кръгови кръстовища: <math>25\text{ m} \leq D_{кр} \leq 45\text{m}</math>;</li> <li>2. големи кръгови кръстовища: <math>45\text{ m} \leq D_{кр} \leq 90\text{ m}</math>.“</li> </ol> <p>б). ал. 3 да се измени както следва:</p> <p>„(3) Компактните кръгови кръстовища се проектират като еднолентови (с една лента в кръга и в клоновете) и двулентови (с две ленти в кръга, с една или две ленти в клоновете).“.</p> <p><b>Мотиви:</b> Направеното предложение е за постигане на еднаквост на отношение на терминологията за кръговите кръстовища в двете наредби – НППКТСУТ и Наредба № РД-02-20-2 от 2018 г. за проектиране на пътища.</p>	<p>Приема се</p>	<p>Извършена е редакция в §7 в проекта на НИД на Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г.</p>
--	--	--	------------------	--

б. В чл. 130:

а) в ал. 2 таблица 27 да се измени както следва:

Таблица 27. Стойност на външния диаметър  $D_{кр}$  според вида на кръговото кръстовище в метри

Граници на приложение	Компактно кръгово	Голямо кръгово
Минимална стойност (m)	25	46
Максимална стойност (m)	45	90

б) в ал. 4 таблица 28 да се измени както следва:

„Таблица 28

Широчина на платното за кръгово движение в зависимост от външния диаметър  $D_{кр}$

Геометричен елемент		Компактно кръгово				Голямо кръгово
Външен диаметър $D_{кр}$ (m)		25	30	35	> 40	45- 90
Широчина на платното за кръгово движение $B$ (m) *	Еднолентово	6 - 7	6 - 8	6 - 8	6,50	-
	Двулентово	9	8 - 9	8 - 10	8 - 10	7,00-10,50

Не се приема

Към предложението за промяна на основните геометрични параметри не са предоставени проучвания, научни разработки и/или статистически данни, които да доказват необходимостта от промяна на параметрите на кръговите кръстовища.

Не се приема

Посочените стойности не осигуряват траекторията на преминаване и завиване през кръстовището на пътни превозни средства (ППС). Радиусът на вътрешния кръг се определя като се раздели външният диаметър на две и се извади широчината на платно за движение в кръга. При много малък радиус пътното превозно средство не може да премине безопасно през кръстовището. Във връзка с това посочените

в). в ал. 8 таблица 29 да се измени както следва:

„Таблица 29.

Широчина на лентата на входовете и изходите на кръгови кръстовища в метри

Широчина на лентата	Компактно кръгово	Голямо кръгово
Широчина на лентата при входа $b_{вх}$ (m)	3,00 – 4,00	3,50 – 4,00
Широчина на лентата при изхода $b_{изх}$ (m)	3,25 – 4,50	3,75 - 4,50

”

г). в ал. 10 таблица 30 да се измени както следва:

„Таблица 30. Радиуси на входовете и изходите на кръгови кръстовища в

метри

Геометричен елемент, m	Компактно кръгово	Голямо кръгово
Радиус на входа $R_{вх}$	10 - 30	15 - 40
Радиус на изхода $R_{изх}$	20 - 60	30 - 80

”

**Мотиви:** Направените предложения за изменение на по-горе посочените таблици цели да се прецизират техническите параметри на различните видове кръгови кръстовища, както и да се постигне хомогенност по отношение на параметрите им независимо от територията на която се прилагат – пътища в урбанизирани или

Не се приема

стойности са неприложими.

Посочените стойности са за една лента. Умножени по две ще доведат до ненужно завишени стойности на входовете на кръстовищата. В урбанизираните територии се проектират и пешеходни пресичания, като увеличението на широчината на лентата ще доведе до ненужно удължаване на пешеходното пресичане.

Не се приема

Класификацията на типа кръстовища в двете наредби е различна. Класификацията зависи от класа пресичащи се пътища или улици и от интензивността на движението, поради което не може да бъде уеднаквена в двете наредби. Съгласно чл. 117 от Наредба № РД-02-20-2 от 2018 г. за проектиране на пътища: основните типове

извън урбанизирани територии. Единствено в параметрите за радиусите на входовете и изходите на кръговите кръстовища има значителни разлики, предвид допустимата скорост на движение съгласно чл. 21 от Закона за движението по пътищата, чиито стойности значително се различават в и извън населено място.

кръстовища са I тип, II тип, III тип и IV тип. В урбанизираните зони кръстовищата се типизират, освен от интензивността на движение и от съществуващата ситуация, но и в зависимост от организацията на движението. Съгласно чл. 92 от Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г. уличните кръстовища са следните типове: 1. кръстовище, регулирано с правилото на десностоящия; 2. кръстовище с регулиране на движението с пътни знаци; 3. кръстовище с регулиране на движението със светлинни сигнали; 4. кръгово кръстовище, регулирано с предимство на движещите се в кръга.

<p>3.</p>	<p><b>Момчил Йорданов</b>  <b>Управител на „Алианс Тур“ ООД, дружество-собственик на хотел „Славей“, к. к. „Златни пясъци“</b>  <i>Постъпило в МРРБ с вх. № 90-03-684-[1] от 01.08.2025 г.</i></p>	<p>1. Във връзка с параграф 1 и параграф 4 на внесената Наредба за изменение и допълнение на Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г., касаещи местата за паркиране в урбанизирани територии-тяхното оразмеряване и условия и ред на използване на пътната маркировка, съгласно наредбата от ЗДВП, молим при изработката на Наредбата да бъдат взети предвид следните съображения по отношение на определяне на места за паркиране /парко-места/, тяхното оразмеряване и пътна маркировка в урбанизираната териториякурортен комплекс, при отчитане на фактическото правно положение на собственост/съсобственост на пътя/улицата/алея и функцията на пътя/улицата като довеждаща и обслужваща инфраструктура към УПИ-та с изградени върху тях хотели. С оглед безопасността на туристите и гарантиране на функционирането на хотелите и местата за настаняване, да бъде забранено определянето на места за паркиране върху уличното платно срещу входовете на хотелите, входовете за зареждане на ресторантите, аварийните изходи на сградите, местата определени от хотелите за поставяне на контейнери за ТБО върху територията на съответното УПИ на хотела, с оглед на най-лесен достъп на обслужващата техника на концесионерите. Да бъде забранено паркирането на автобуси на уличните платна, дори при наличието на улична маркировка, обозначаваща места за паркиране на автомобили и при наличие на достатъчна ширина на уличното платно, която да не затруднява движението. Към момента, фактическата ситуация на к. к. Златни пясъци е такава, че върху уличното платно, еднопосочна улица, довеждаща инфраструктура до официалните входове на част от хотелите, има очертани места за паркиране, успоредни на тротоара. При спиране на трансферен автобус пред входа на хотела, пред който вход на уличното платно има паркирани автомобили, движението по улицата се преустановява до качване/слизване на туристите и товарене на багажа. За това време е невъзможно да бъде осигурено преминаване по еднопосочната улица на специализиран автомобил на пожарната, бърза помощ или полицията. Затруднено е и извършването на доставки на продукти, тъй като абтомобилите за доставки трябва да правят множество маневри на пътното платно, за да достигнат до дебаркадерите на хотелите. Паркирането върху пътното платно създава изключително сериозен проблем и затруднява обслужването на съдовете за ТБО от фирмата-концесионер, особено в месеците юли и август, когато се налага трикратно обслужване на ден на съдовете за ТБО. Справки по</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Не е предмет на изменението и допълнението на проекта на НИД на Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г. Съгласно чл. 10, т. 5 от Наредба № РД-02-20-2 от 24 октомври 2022 г. за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване самостоятелен проект за организация и безопасност на движението в населените места се одобрява по реда на съответната общинска наредба за организиране на движението.</p>
-----------	--	--	---------------------	--

кадастралната карта не дават категорична яснота по отношение правото на собственост /съсобственост на пътя/второстепенна улица в к. к. Златни пясъци, откъдето и възникват затрудненията за юридическите лица-собственици на хотели да организират функционирането на хотелите безопасно за туристите и работниците.

Аналогична е и ситуацията на к. к. Слънчев бряг. Имаме уверението на колеги от к. к. Слънчев бряг, че и при тях съществува сериозен проблем с очертаването върху пътните платна на парко-места срещу официалните входове на хотелите, местата за зареждане, местата на съдовете за ТБО. И при тях, както и при нас, фирмата -оператор за репатриране на автомобили не проявява толерантност дори при спирането на автомобили за разтоварване на багаж пред хотелите. Грозните сцени на вдигнати автомобили и пищящи деца, за съжаление, не са рядкост. В тази връзка, моля да бъдат направени изменения на Наредбата, които да регулират условията и реда за определяне на места за паркиране пред входовете на хотели, аварийните изходи на хотелите, дебаркадерите и местата за поставяне на съдовете за ТБО в урбанизираните територии-курортни комплекси, с отчитане на фактическото правно състояние на собственост/съсобственост на пътя/улицата и собственост на УПИ на хотелите от частни юридически лица