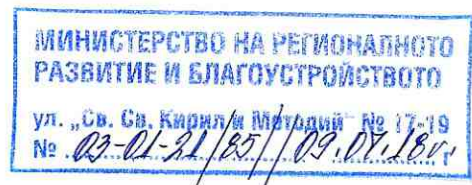




Институт за  
Транспортни  
Изследвания

*Dr. Dobel*



До МРРБ

Становище и бележки относно проекта за изменение и допълнение на Наредба № 4 от 2001г. за обхвата и съдържанието на инвестиционните проекти (обн., ДВ, бр. 51 от 2001г., изм., бр. 85 и 96 от 2009г., бр. 93 и 102 от 2014г., бр. 13 от 2015г. и бр. 44 от 2017г.)

05.07.2018 г.

гр. София

УПРАВИТЕЛ:

инж. Т. Анастасов



"Институт за транспортни изследвания" ЕООД  
кв. Витоша, ул. 21-ви век №30 офис: 2.7  
София 1700

тел: +359884155209, +359882129320, +35929950741  
office@tri.bg  
www.tri.bg

Настоящото становище е направено с оглед получаването на възможно най-добър продукт, който да допринесе за реализирането в бъдеще на по-качествени проектни решения за обектите от транспортната (пътна и улична) инфраструктура. За целта са направени общ преглед, констатации, забележки и конкретни предложения за изменение или допълнение.

Според мотивите за изменението на съществуващата Наредба № 4 от 2001г. за обхвата и съдържанието на инвестиционните проекти (НОСИП) основните причини са:

- промяната в чл. 144, ал-1, т.3 на ЗУТ, изискваща регламентиране на формата на записа на електронния носител на проектите;
- отмяна на жалба на КИИП с решение на ВАС;
- по бързо издаване на разрешението на строеж;
- отстраняване на неточности и непълноти, осъвременяване и привеждане в съответствие с настъпили изменения, уеднаквяване на терминлогията и допълване на нови проектни части.

Общият преглед на разработката показва, че:

- формата на записа е регламентиран и проблема със жалбата на КИИП е решен;
- с определянето на задължителен минимален обхват на частите е направен малък напредък по отношение на облекчаване на инвестиционния процес – издаването на разрешение за строеж, което обаче не важи за проектите от РПМ и железопътните обекти, като последните дори изобщо не са засегнати в наредбата, която от своя страна претендира да се прилага за всички строежи;
- измененията, направени с оглед постигане на последната причина (отстраняване на неточности, не пълноти и осъвременяване) не са достатъчно ясни и конкретни, и на места има нужда от промяна.

#### Общи бележки

1. Независимо, че от една страна се декларира, че наредбата се прилага за всички строежи (из. одобрен инв. проект и разр. за строеж), от друга с чл.1 ал. 3 от обхвата на наредбата се изключват почти всички линейни обекти.
2. Няма изисквания и няма част на инвестиционния проект, която да третира обектите на градската мобилност, като например велосипедни алеи, пешеходно движение, паркиране – т.е. не е ясно, ако има инвестиционен проект насочен само в тази област как ще се оформи като обхват и съдържание.
3. Необходимо е да има класификация на инвестиционните проекти по значимост (напр. стойност), както това е вече направено и се прилага при разработването им по различните програми със съфинансиране от ЕС – напр. големи над 50 МЕ и малки - останалите. Изискванията по отношение на обхвата и съдържанието, съгласуването и административното обслужване (бюрократична тежест) за различните инвестиционни проекти трябва да са съобразени с тяхната значимост/стойност.
4. Обхвата на предварителните или прединвестиционните проучвания, е пожелателно описан в отделни точки без да има формулирани изисквания по отношение на техния обем и съдържание.
5. Липсват изисквания по отношение на това как трябва да се извършва сравнението и избора на вариант при няколко различни проектни алтернативи – мултикритериен анализ, финансов анализ, анализ разходи-ползи или нещо друго. Подобни сравнения се изискват и на практика се правят, когато инвестиционните проекти са със съфинансиране от ЕС или от международни финансови институции, като Световна Банка, Европейската Инвестиционна Банка или Европейската Банка за Възстановяване и Развитие.



## Конкретни констатации и забележки към предложените редакции

### чл.3:

- не е коректно към някои от частите в скоби да се пояснява какво съдържат, а за останалите това да липсва - редно е в този член да са изброени само заглавията/наименованията на отделните части без допълнителни пояснения, а след това в документа да се спесифицират подробно и еднозначно;
- в аспекта на горесцитираното например в част „геодезическа“ липсва в скобите дейността „заснемане“, но е вмъкната дейността „вертикална планировка“, която при улиците трябва да се извършва от транспортните проектанти и трябва да е в тяхната част, аналогично трасировъчните данни за отлагане на проекта на улицата се получават в резултат на работата на транспортните инженери, които използват цифров модел подаден от геодезистите, но след всички проучвателни и проектански работи стигат до окончателните координати и коти, и те на практика подготвят трасировъчните данни, а това как ще се отложат те на място може да бъде обект на част „геодезическа“, но може и да не в значителна степен това зависи от технологията на изпълнение на строително-монтажните работи;
- пояснението дадено в скоби за част „пътна“ също създава неяснота по отношение на обхвата, а в електрическата част е пропуснато отново в скобите осветлението – т.е. не е редно в този член има допълнения в скоби или ако се прави да е пълно, изчерпателно и еднакво за всички части;
- доколкото така формираната част „пътна“ се отнася за улиците в населените места, а не за пътищата, то по-редно би било да се нарича част „улици“;

### чл.4:

- направените бележки и коментари към чл.3 важат и за приложението към чл.4, ал.(2) и е необходимо в таблицата да се нанесат корекции, с които да се направи част „пътна“ задължителна (а не пожелателна) при обектите за които трябва се осигури транспортен достъп и паркиране

### чл.8:

- изискването в ал.1 за „копия на хартиен носител“ предопределя задължителното печатане, което в настоящия момент води предимно до увеличаване на хартиените копия, в разрез с екологичните цели за намаление на дърводобива от една страна, а от друга електронния подпис вече е масов и няма никакъв проблем да се прилага при всички електронни документи без значение дали са чертежи или текст – според нас „хартиения носител“ трябва да отпадне и да се добави към подписите и печетите, че това може да става и с електронен подпис.

### чл.9:

- не би трябвало в наредбата да има пожелателни текстове като „предварителните проучвания могат да обхващат“;
- необходимо е да се добави проучване на търсенето и предлагането на транспортни услуги при инвестиционни проекти в обществения транспорт;
- необходимо е да се добави анализ на чувствителността и риска при по големи обекти

### чл.12 (изходни данни):

- липсва „проучване на автомобилното движение“, което е основно при изходните данни за уличните проекти;
- липсва „проучване на носимоспособността и равността на пътната настилка и съоръжения“;

### чл.13 (задание за проектиране):

- не е изяснена връзката или съотносимостта между „задание за проектиране“ и „техническа спесификация“, когато последната трябва да се използва за възлагане на проектиране по ЗОП – необходимо е да се изясни, че „заданието за проектиране“ трябва да се счита за „техническа спесификация“;

- липсват изискванията, които трябва определят как се докладват, отчитат и контролират резултатите, получавани при изпълнението на проекта;
- липсва изискване към проектанта да разработи конкретна техническа спецификация за изпълнението на отделните видове строително-монтажни работи, съответстваща на предвидените от него конкретни СМР.
- липсват изисквания или процедура как трябва да се подготвя проектно-сметната документация – как и за какви видове СМР се формират количествените сметки и как, и от кого ще се контролират.

**чл.16 (идеен проект):**

- в предложената редакция за точка б с водеща част „пътна“ липсват – геология, ТТ и ОК кабели, ПБЗ, ПУСО - необходимо е да се добавят.

**чл.17 (идеен проект):**

- с оглед минимизиране на разходите на администрацията и проектантите препоръчваме да се дефинира в отделна алинея, че **броя на разработваните вариантни решения не трябва да бъде по-голям от 4.**

**чл.18 (идеен проект):**

- не е предвидена възможност Възложителят да поиска остойностяване на вариантите по чл.17 на идейния проект и тяхното технико-икономическо сравнение.
- няма никакви изисквания по отношение на сравнението на различните варианти в идейния проект (по чл.17) и избора на алтернатива – трябва да се добавят изисквания за сравнение на варианта „без проект“, с този „със проект“, посредством следните икономически показатели: „нетна осъвременена стойност“, „вътрешно ниво на възвращаемост“, „отношение разходи/ползи“;
- няма определение или дефиниция на използваното в ал.4 понятие „съществени изисквания към строежите“;
- текста на ал.5, т 2. трябва да се редактира така, че да се изисква спецификация не само за строителните продукти, но и за строително-монтажните работи и технологии за достигането до крайния строителен продукт, а не само за влягането на материали.

**чл.19 (технически проект):**

- ал.4 би трябвало да се отнесе към глава „РАБОТЕН ПРОЕКТ“;
- текстът на ал.5 не е коректен и трябва да се редактира, защото чертежи и детайли може и има и по други части освен „конструктивна“ – т.е. трябва позоваването на тази част да отпадне.

**чл.20 (технически проект):**

- по предложението за т.6 - виж коментара направен по-горе към чл. 16

**чл.21 (технически проект):**

- изискваните препоръчителни мащаби в чл.21, ал.1. т1 се отнасят за жилищно строителство и не са приложими при проекти за строителство на улици – необходима е редакция – изменение или допълнение в зависимост от това как трябва да се реализира регулацията – по-общо или по-конкретно, а освен това препоръчителен текст няма място в нормативен документ, след като не е задължителен;
- текста на ал.2 трябва да се редактира така, че да се изисква спецификация не само за строителните продукти, но и за строително-монтажните работи и технологии за достигането до крайния строителен продукт, а не само за влягането на материали.

**чл.24 (технически проект):**

- изискваните препоръчителни мащаби се отнасят за жилищно строителство и не са приложими при проекти за строителство на улици – необходима е редакция – изменение или допълнение в зависимост от това как трябва да се реализира регулацията – по-общо



или по-конкретно, а освен това препоръчителен текст няма място в нормативен документ, след като не е задължителен;

- текста на т.5 трябва да се редактира така, че да се изисква спецификация не само за строителните продукти, но и за строително-монтажните работи и технологии за достигането до крайния строителен продукт, а не само за влагането на материали.

към **чл.129** (Част ОБД):

- текста на ал. 1, т.в) „изграждане на паркинги“ не е коректен, защото от една страна може да има проекти по части ОБД, които не предвиждат изграждане на паркинги, а от друга проекти по части ОБД може да има и при вече изградени паркинги или улици, по-добре е да се замени с „организация на паркирането и проестоя на ППС, когато това е приложимо“;

**чл.151** (Част Пътна):

- към ал. 1 е необходимо е да се добвят и „**всички обекти с обществено значение за които е необходимо да се осигури транспортен достъп и паркиране**“;

- необходимо е да се добвят нови ал. със следния текст:

(4) При разработване на проекти по предходните ал. 1 и 2 водеща за проекта е част „пътна“, а водещ проектант е транспортния инженер

(5) Изискванията по отношение на обхвата на предварителните проучвания (геология, хидрология, геодезическо заснемане, транспортно натоварване, подземен кадастър и др.) се определят от водещия проектант, който може да изиска допълнение или разширение обхвата им регламентиран в настоящата наредба

(6) Водещия проектант организира и контролира работата по останалите части на проекта.

**чл.153** (Част Пътна):

- не трябва да се използват неясни понятия и дефиници, като „изискванията на движението в перспектива“ – трябва ясно да се посочи за каква перспектива става въпрос- за колко години напред трябва да се прогнозира, а подобен текст липсва и в Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии;

- предлагам да се вмъкнат допълнителни точки със следния текст:

**8. проектирането на геометричните елементи на улиците и съоръженията към тях се извършва за транспортното натоварване в последната година на прогнозен период от 10 г. след пускането им в експлоатация.**

**9. оразмеряването на конструкцията на уличните настилки се извършва за транспортно натоварване в последната година на прогнозен период от 20 г. след пускането на улицата в експлоатация**

- липсва и трябва да се добави „план за отводняване“

**чл.154** (Част Пътна):

- използваното понятие в т.4 „**обобщени показатели**“ не е ясно и може да се интерпретира по различен начин – необходимо е да се специфицира

**чл.156** (Част Пътна):

- липсва и трябва да се добави „план за отводняване“ и „вертикална планировка“