НАРОДНО СЪБРАНИЕ
Вх.No 52-654-04-99
Дата 20 / 07 2026 г.

ЧРЕЗ Г-ЖА МИХАЕЛА ДОЦОВА - ПРЕДСЕДАТЕЛ НА 52-ТО НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

ДО Г-Н КОНСТАНТИН ПРОДАНОВ - ПРЕДСЕДАТЕЛ НА КОМИСИЯТА ПО БЮДЖЕТ И ФИНАНСИ

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ПРЕДСЕДАТЕЛ,

На основание чл. 79, ал. 1 от ПОДНС, в рамките на петдневния срок внасям предложение за изменения в приетият на първо гласуване законопроект за Държавния бюджет за 2026г. № 52-602-01-19 внесен на 01.07.2026 г. от Министерски съвет и приет на първо гласуване на 15.07.2026г., както следва:

1. В Приложение No.2 към чл.110, ал.1, се правят следните изменения:

Буква „а“: Позиция 12 и Позиция 35 се заличават, а следващите се преномерират съответно.

Буква „б“: В Позиция 108, в колона „Проект“ текстът се изменя по следния начин:

„СМР – ПЪТНА МРЕЖА, включително следните участъци:

- **Участък от път II-81 с дължина 50,5 км**. /от км.99,000 до км.149,500/ - гр.Монтана – с.Вирове – с.Долно Церовене – с.Пишурка – гр.Лом;
- **Участък от път III-101 с дължина 32,4 км.** /от км.28,400 до км.60,800/ – с.Палилула – с.Охрид – гр.Бойчиновци – с.Мърчево – с.Владимирово – с.Кобиляк – с.Громшин – с.Лехчево – границата с ОПУ-Враца;
- **Участък от път III-102 с дължина 15,1 км.** /от км.41,900 до км.57.000/ – с.Превала – с.Горна Лука – с.Митровци – с.Бели мел;
- **Участък от път III-112 с дължина 41,2 км.** /от км.9,600 до км.50,800/ – с.Дъбова махала – гр.Брусарци – с.Смирненски – с.Славотин – с.Д-р Йосифово – с.Студено буче – път II-81;
- **Участък от III-114 с дължина 23,2 км**. /от км.0+000 до км.23,200/ – с.Сталийска махала – с.Василовци – с.Дондуково – границата с ОПУ-Видин;
- **Участък от път III-133 с дължина 33,3 км**. /от км.38,500 до км.71,800/ - с.Септемврийци – гр.Вълчедръм – с.Мокреш – до път II-81;

- **Участък от път III-162 с дължина 19,2 км**. /от км.13,800 до км. 33,000/ с.Горна Бела речка – с.Долно Озирово – с.Стояново - границата с ОПУ Враца;
- **Път III-817 с дължина 16,9 км**. / от км.0+000 до км.16,9/ – с.Боровци – до разклона за гр.Монтана;
- **Участък от път III-818 с дължина 21,5 км**. /от км.0+000 до км.21,5 км./ – с.Дългоделци – с.Якимово – с.Черни връх – гр.Вълчедръм;
- **Път III-1011 с дължина 14,7 км**. /от км.0+000 до км.14,7/ - с.Владимирово – с.Мадан – с.Септемврийци;
- **Път III-1022 с дължина 16,4 км.** /от км.0+000 до км.16,4/ – с.Железна – гр.Чипровци – с.Мартиново – МОК „Мартиново“;
- **Път III-1024 с дължина 21,4 км**. /от км.0+000 до км.21,4/ – с.Гаврил Геново – с.Георги Дамяново – с.Меляне – с.Говежда – с.Дълги Дел.- Гранична застава;

„Размер на капиталови разходи по проекта през 2026г.“, цифрата „113 910,2“ се заменя с цифрата *„119 341,2“*, в колона „Прогнозен размер на капиталови разходи по проекта през 2027г.“ цифрата „71 103,5“ се заменя с цифрата „122 240,0“, в колона „Прогнозен размер на капиталови разходи по проекта през 2028г.“ цифрата „104 916,8“ се заменя с цифрата „118 804,0“, а в колона **„Индикатор/Показател за оценка на резултатите/целева стойност“** цифрата „563,398“ се заменя с цифрата „869,198“

ВНОСИТЕЛ:

НАРОДЕН ПРЕДСТАВИТЕЛ:.....
/адв.Петър Петров, ПГ Възраждане/

АРГУМЕНТАЦИЯ

Вместо правителството да заплаща от парите на българските данъкоплатци:

- 2 521 800 евро за 2026г., 51 136 400 евро за 2027г. и 13 887 200 евро за 2028г. **(или общо 67 545 400 евро)** за удълбочаване на морското дъно във военно-морската ни база във Варна, за да могат да влизат в нея големите военни американски кораби на НАТО,

- и общо 3 020 000 евро (за 2026 и 2027г.) за съхранението на наша територия на американско класифицирано оборудване и въоръжение,

то тази сума би могла да бъде използвана много по-целесъобразно за осигуряването на безопасността на българските граждани, чрез основен ремонт с цялостно преасфалтиране на общо 305,8 километра републикански пътища в област Монтана, които са в крайно лошо, амортизирано и рисково експлоатационно състояние и са най-лошите пътища в Република България.

Необходимостта от тази инвестиция не произтича от единични сигнали или от временно влошаване на отделни участъци. Тя е следствие от дългогодишно и системно недофинансиране на пътната инфраструктура в областта, натрупано износване на пътните настилки, недостатъчни основни ремонти, извършване предимно на частични и аварийни кърпежи, засилен тежкотоварен трафик и продължително отлагане на цялостното възстановяване на ключови транспортни направления.

Област Монтана е сред областите с най-силно компрометирана републиканска пътна мрежа. Съгласно публично оповестени данни за състоянието на републиканската пътна мрежа, на територията на област Монтана приблизително:

- **53 километра** са в добро състояние;
- **162 километра** са в средно състояние;
- близо **400 километра** са в лошо състояние.

Това означава, че едва около една дванадесета от републиканските пътища в областта могат да бъдат определени като намиращи се в добро експлоатационно състояние, докато преобладаващата част от мрежата е амортизирана или силно компрометирана. Публичните сравнителни анализи също поставят Монтана сред областите, в които делът на републиканските пътища в добро състояние е под 10%.

Предложените за ремонт на **305,8 километра** представляват приблизително три четвърти от публично отчетените около 400 километра републикански пътища в лошо състояние в областта. Една мащабна интервенция, съответстваща на действителния размер на натрупания инфраструктурен дефицит.

Тези данни показват, че проблемът не може да бъде решен чрез периодично запълване на дупки и локални ремонти на отделни петна. При настилки с напреднало разрушаване, мрежовидни пукнатини, коловози, деформации, слягания и загубена носимоспособност частичният ремонт има краткотраен ефект и често води до повторно възникване на повредите след един или два зимни сезона. Необходим е основен ремонт, обхващащ не само горния асфалтов пласт, а при необходимост и носещите пластове, банкетите, отводнителните съоръжения и компрометираните участъци от земното легло.

Пътнотранспортният травматизъм в областта изисква незабавни инфраструктурни мерки. Официалният отчет на ОДМВР – Монтана показва тревожно увеличение на пътнотранспортните произшествия. През **2025 г.** на територията на областта са регистрирани общо **874 ПТП**, при 780 през 2024 г. От тях **227 са тежки произшествия**, при които са загинали 12 души и са ранени 344 граждани. Спрямо предходната година тежките ПТП са с шест повече, а ранените – с 43 повече.

Тези данни означават, че през 2025 г. в област Монтана са настъпвали средно повече от две пътнотранспортни произшествия дневно, а тежко ПТП – приблизително през ден и половина. Обстоятелството, че броят на загиналите е намалял спрямо 2024 г., не може да бъде основание за отлагане на инвестициите, доколкото общият брой на произшествията, тежките катастрофи и ранените се увеличава.

Причините за всяко ПТП са комплексни и включват поведението на водачите, скоростта, техническата изправност на превозните средства, метеорологичните условия и организацията на движението. Състоянието на пътя обаче е фактор, върху който държавата има пряко задължение и възможност да въздейства.

Разрушената настилка, дупките, коловозите и неравностите:

- намаляват устойчивостта и управляемостта на автомобилите;

- удължават спирачния път;

- създават риск от загуба на сцепление при дъжд, сняг и заледяване;

- принуждават водачите да извършват внезапни маневри и да навлизат в насрещната лента;

- затрудняват движението на мотоциклети, велосипеди и автомобили със стандартен пътен просвет;

- увеличават риска от повреди по гумите, окачването и кормилната система;

- възпрепятстват своевременното придвижване на линейки, пожарни автомобили и спасителни екипи.

Следователно основният ремонт на пътищата не е само благоустройствена или транспортна дейност, а пряка мярка за защита на живота и здравето на гражданите.

Частичните кърпежи не са адекватен отговор на мащаба на проблема. Досегашният модел на текущо поддържане се изразява в преобладаващо локално изкърпване, аварийни ремонти и поставяне на предупредителни знаци и ограничения. Този подход може временно да намали непосредствения риск, но не възстановява конструктивната носимоспособност на пътя и не премахва причините за разрушаването.

Поставянето на знак за неравности, ограничаването на скоростта или стесняването на платното не могат да бъдат трайна държавна политика. Те представляват признание за съществуващата опасност, но не и нейното отстраняване.

Лошото състояние на републиканските пътища задълбочава социалната и икономическата изолация на Северозападна България. Област Монтана е част от регион с тежки демографски, социални и икономически проблеми. Лошата пътна свързаност:

- възпрепятства привличането на инвестиции;

- увеличава транспортните разходи на местния бизнес;

- затруднява достъпа до работни места;

- ограничава достъпа до болници, училища и административни услуги;

- затруднява развитието на туризма в Берковица, Вършец, Чипровци и района на Стара планина;

- понижава стойността на имотите и икономическата активност;

- ускорява обезлюдяването;

- създава неравнопоставеност спрямо областите с по-добре поддържана инфраструктура.

Пътната инфраструктура в случая не е просто технически актив. Тя е условие за упражняване на основни права – достъп до здравеопазване, образование, труд, социални услуги и свободно придвижване.

Не може от гражданите на област Монтана да се очаква да плащат същите данъци, винетни такси и разходи за регистрация и експлоатация на моторните превозни средства, но да получават пътна услуга със значително по-ниско качество и безопасност от тази в други области.

Исканото финансиране съответства на публично обявения приоритет на правителството. На 14 юли 2026 г. министърът на регионалното развитие и благоустройството Иван Шишков публично определи състоянието на пътната инфраструктура в Северозападна България като „позор“ и заяви, че отношението към региона „почти граничи с геноцид“. Министърът обяви, че Северозападът няма да бъде забравен и че подобряването на инфраструктурата му е приоритет.

Публичното определяне на даден регион като приоритет обаче има съдържание само ако бъде последвано от измерими финансови и строителни ангажименти. При липса на средства за основен ремонт на републиканските пътища в област Монтана понятието „приоритет“ би останало декларативно.

Затова предлаганото финансиране не противоречи на политиката на правителството, а създава необходимото бюджетно обезпечение за изпълнение на заявеното от самия министър намерение.

Неравномерното разпределение на средствата налага целева инвестиционна програма и за 2027 и 2028г. При положение че около 400 километра републикански пътища в област Монтана са в лошо състояние, финансирането на единични обекти не може да преодолее натрупания дефицит. Когато област с едни от

най-компрометираните пътища в страната получава средства само за отделни участъци, докато основната част от мрежата продължава да се разрушава, се стига до задълбочаване на регионалните различия.

Ремонтът на 305,8 километра следва да бъде разглеждан като единна областна програма, дори когато строителството бъде разпределено в отделни обществени поръчки и лотове и разпределено през следващите две години 2027 и 2028г..

Отлагането ще доведе до по-висока цена и по-голям обществен риск. Всяка година отлагане увеличава необходимия финансов ресурс. Проникването на вода през пукнатините, замръзването и размразяването, тежкотоварното движение и неизправното отводняване ускоряват разрушаването на настилката и постепенно засягат по-долните пластове. Държавата следва да действа превантивно, а не едва след настъпването на поредна тежка катастрофа или след пълното разрушаване на пътната конструкция.

Очакван обществен и икономически ефект: Реализирането на програмата за основен ремонт и цялостно преасфалтиране на 305,8 километра ще доведе до:

- повишаване на безопасността на движението;

- намаляване на предпоставките за ПТП;

- подобряване на сцеплението и спирачните характеристики на настилката;

- по-бързо придвижване на спешните и спасителните екипи;

- намаляване на разходите за ремонт на автомобили;

- подобряване на транспортната достъпност на малките населени места;

- облекчаване на движението на стоки и тежкотоварни автомобили;

- стимулиране на инвестициите и туризма;

- подобряване на връзките с Дунав мост 2, пристанище Лом, София и съседните области;

- ограничаване на териториалната и социалната изолация на Северозападна България.

При тези обстоятелства отказът или отлагането на финансирането не би представлявало неутрално бюджетно решение. То би означавало съзнателно запазване на установен риск за живота и здравето на гражданите и продължаване на неравнопоставеното третиране на област Монтана. Предлаганото финансиране следва да бъде разглеждано не като извънреден разход, а като закъсняло изпълнение на основно задължение на държавата – да поддържа републиканските пътища в състояние, което осигурява безопасно, нормално и непрекъснато движение, както и равнопоставен достъп на гражданите до икономически и обществени услуги.

ВНОСИТЕЛ:

НАРОДЕН ПРЕДСТАВИТЕЛ:.....
/адв.Петър Петров, ПГ Възраждане/