

# **НАРЕДБА № РД-02-20-2 от 24.10.2022 г. за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване**

Обн. - ДВ, бр. 88 от 04.11.2022 г., в сила от 06.11.2023 г.

Издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството

## **Глава първа ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

**Чл. 1.** (1) Тази наредба урежда реда и условията за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване.

(2) С наредбата се определят:

1. целите на организацията на движението по пътищата, отворени за обществено ползване, средствата и принципите за тяхното постигане;

2. йерархичната последователност при планиране и проектиране на организацията на движението;

3. редът и условията за изготвяне, одобряване, съгласуване и прилагане на генералните планове за организация на движението и проектите за организация и безопасност на движението в населените места и извън населените места от органите по реда на Закона за устройство на територията (ЗУТ) и органите на Министерството на вътрешните работи (МВР) съгласно определените им компетенции;

4. критериите, които се прилагат при актуализация на плановете и проектите, изготвени в съответствие с правилата по т. 3.

**Чл. 2.** Не са обект на наредбата:

1. планирането и проектирането на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии;

2. сигнализирането на пътищата при временна организация и безопасност на движението;

3. контролът по спазването на създадената организация на движение.

**Чл. 3.** Основните цели на организацията на движението са свързани с осигуряване и гарантиране на:

1. максимална безопасност и сигурност на всички участници в движението при тяхното придвижване във и извън населените места;

2. устойчивост на пътната безопасност;

3. оптимални възможности за развитие на различните видове придвижване във и извън населените места при осигуряване на следния приоритет:

а) пешеходно движение;

б) обществен транспорт;

в) велосипедно движение, както и движение на индивидуални електрически превозни средства;

г) движение на леки автомобили;

д) движение на товарни автомобили;

е) транзитно движение на автомобили;

4. условия за опазване на общественото здраве чрез намаляване на шумово натоварване, вибрации и вредни емисии чрез подобряване на устойчивата мобилност;

5. безопасни, бързи, удобни и икономични транспортни връзки;

6. оптимална пропускателна способност на пътищата, улиците или отделни участъци от тях;

7. пълна, ясна и неподвеждаща информация за участниците в движението по отношение на пътнотранспортната обстановка.

**Чл. 4.** Целите на организацията на движението по пътища, отворени за обществено ползване, се изпълняват посредством:

1. оценка на съществуващата пропускателна способност на пътищата или отделни участъци от тях и изследване на възможността за оптимизирането ѝ чрез методите на организиране на движението;

2. ефективно организиране на движението по пътищата и осигуряване на безопасността на пътната инфраструктура, основано на националните и европейските изисквания за устойчива, зелена и мобилна среда, както и съблюдаване принципите на „безопасната система“;

3. извеждане на транзитното автомобилно движение извън населените места;

4. спазване на принципите за интермодалност между отделните видове транспорт;

5. осигуряване на оптимални и безопасни условия за паркиране във и извън населените места;

6. регламентиране на транспортния (пешеходен, велосипеден, автомобилен и др.) достъп до обектите;

7. максимално разпознаваема и синхронизирана пътна сигнализация - пътна маркировка, пътни знаци, светлинни сигнали и други технически средства за сигнализиране на пътищата.

**Чл. 5.** (1) Организацията и безопасността на движението и пътният трафик се планират и проектират на три нива:

1. общи устройствени и други стратегически планове:

а) в част „План-схема на комуникационно-транспортната система“ на общите устройствени планове (ОУП) на градовете със землищата им и на селищните образувания с национално значение или в част „План на комуникационно-транспортната система“ (ПКТС) на ОУП на градовете; изготвят се за прогнозен период 20 години съгласно Наредба № 8 от 2001 г. за обема и съдържанието на устройствените планове (ДВ, бр. 57 от 2001 г.);

б) в планове за устойчива градска мобилност; изготвят се за прогнозен период 10 години съгласно Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии (ДВ, бр. 7 от 2018 г.);

в) генерален план за организация на движението (ГПОД);

2. подробни устройствени планове (ПУП):

а) в част „Подобен план за организация на движението“ на ПУП (план за регулация и застрояване/ПУП - ПРЗ или подобен устройствен план - план за улична регулация/ПУП - ПУР); изработва се въз основа на действащ ОУП и на действащ ПКТС на урбанизираната територия съгласно Наредба № 8 от 2001 г. за обема и съдържанието на устройствените планове;

б) в част „План за организация на движението“ на ПУП - парцеларен план; изготвя се при проектиране на нови пътища или при реконструкция/основен ремонт в случаите, определени с Наредба № РД-02-20-2 от 2018 г. за проектиране на пътища (ДВ, бр. 79 от 2018 г.);

3. инвестиционни проекти:

а) проект за организация и безопасност на движението в населените места (ПОБДНМ);

б) проект за организация и безопасност на движението извън населените места (ПОБДИНМ).

(2) Плановете и проектите по ал. 1 са обвързани и синхронизирани в йерархична зависимост и са разработени с различен обхват и степен на планиране и детайлизиране при осигурена взаимна връзка и единна концепция.

## **Глава втора**

## **ВЪЗЛАГАНЕ, СЪГЛАСУВАНЕ И ОДОБРЯВАНЕ НА ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН И ПРОЕКТИ ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ И БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА**

**Чл. 6.** (1) Собственикът или администрацията, управляваща пътя в качеството на възложител по смисъла на ЗУТ, възлага изготвянето на проекти за организация и безопасност на движението по пътищата и отговаря за изпълнението и поддържането на организацията на движение на пътищата в съответствие с тези проекти.

(2) Собственикът или администрацията, управляваща пътя по главното направление, отговаря за проектирането на организацията на движението, както и за изпълнението на кръстовища, в които се пресичат, разделят или събират на едно или на различни нива пътища с различни стопани.

(3) Когато път от републиканската пътна мрежа съвпада с улица в населено място, изготвянето на ПОБДНМ се възлага със споразумителен протокол между Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ) и съответната община.

(4) Когато изготвянето на проект за организация и безопасност на движението (ПОБД) като част от инвестиционен проект се възлага по инициатива на собственик или на лице, стопанисващо крайпътен обект, ПОБД включва пътните връзки и територията на обекта. Лицето има задължението да изпълни сигнализацията с пътни знаци и пътна маркировка и да я поддържа.

**Чл. 7.** (1) Генералните планове за организация на движението се възлагат от общинските администрации и се изпълняват в две фази - предварителен и окончателен проект.

(2) Възлагането на ГПОД е за цялата територия на населеното място или за част от него - район, зона, жилищен комплекс.

**Чл. 8.** Генералният план за организация на движението и проектите за организация и безопасност на движението в населените места и извън населените места се изготвят от технически правоспособни лица, притежаващи пълна проектантска правоспособност по части: „Транспортно планиране и проектиране“ и „Организация и безопасност на движението и временна организация и безопасност на движението“ от Камарата на инженерите в инвестиционното проектиране в Република България, на основание подробно задание за проектиране и предоставяне на необходимите изходни данни от възложителя.

**Чл. 9.** (1) Предварителният проект на ГПОД се съгласува, както следва:

1. възложителят на ГПОД го публикува в интернет страницата на съответната община и поставя на таблото за обявления в общината разпечатани проектни материали месец преди провеждане на обществено обсъждане;

2. възложителят организира и провежда обществено обсъждане на предварителния проект за ГПОД; в общественото обсъждане могат да участват всички заинтересовани страни;

3. възложителят съгласува предварителния проект за ГПОД със заинтересуваните централни и териториални администрации и със специализираните контролни органи или кани техни представители за участие в заседание на експертен съвет по устройство на територията (ЕСУТ) при съответната община/район за разглеждане, съгласуване и приемане на предварителния проект на ГПОД;

4. в състава на експертния съвет по т. 3 участват представители на съответните компетентни органи на Министерството на вътрешните работи (отдел „Пътна полиция“ при Столичната дирекция на вътрешните работи/СДВР, сектор „Пътна полиция“ при Областна дирекция на МВР/ОДМВР, Главна дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“/ГД ПБЗН); в състава на експертния съвет могат да участват представители на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, на

областното пътно управление към АПИ и на други институции по преценка на съответната общинска администрация;

5. всеки упълномощен от съответното ведомство представител предварително се запознава (в рамките на един месец) с предварителния проект;

6. в случай че в едномесечен срок от постъпване на искането за съгласуване не е представено писмено становище и на заседанието на експертния съвет не присъства представител на заинтересуваното ведомство, се приема, че проектът е съгласуван без забележки; отказът за съгласуване се мотивира;

7. възложителят предоставя на проектанта протокол с решенията, взети на ЕСУТ, и получените становища за изработване на окончателния проект за ГПОД;

8. по преценка и решение, отразено в протокол на ЕСУТ, предварителният проект се разглежда и съгласува повторно;

9. при необходимост от повторно разглеждане и съгласуване по т. 8 проектантът отразява бележките от протокола на ЕСУТ и предоставя окончателния проект на ГПОД за повторно разглеждане от ЕСУТ и одобряване от общинския съвет.

(2) Окончателният проект на ГПОД се одобрява от общинския съвет на съответната община по предложение на кмета, придружен от протокола на ЕСУТ за приемане на окончателния проект.

**Чл. 10.** (1) Проектът за организация и безопасност на движението в населените места съответства на ГПОД и се съгласува и одобрява при следните ред и условия:

1. възложителят предварително съгласува ПОБДНМ със съответните компетентни органи на МВР (отдел „Пътна полиция“ при СДВР, сектор „Пътна полиция“ при ОДМВР), на областното пътно управление към АПИ за участъците на републиканската пътна мрежа и други институции по преценка на възложителя;

2. в случай че в едномесечен срок от постъпване на искането за съгласуване по т. 1 не е представено писмено становище на заинтересуваните ведомства, се приема, че проектът е съгласуван без забележки; отказът за съгласуване се мотивира;

3. когато ПОБДНМ представлява неразделна част на инвестиционния проект за изграждане, основен ремонт или реконструкция на пътя, възложителят го внася за съгласуване и одобряване по реда на ЗУТ;

4. самостоятелен ПОБДНМ, свързан с обект, за който се издава разрешение за строеж, се съгласува и одобрява по реда на ЗУТ;

5. самостоятелен ПОБДНМ, за който не се изисква разрешение за строеж (например актуализация на ПОБДНМ във връзка с проект за обезопасяване на пътен участък, проекти за организация на движението и паркирането, промени в съществуващата организация на движението, проект след проведени инспекции и/или одити за пътна безопасност и др.), се одобрява по реда на съответната общинска наредба за организиране на движението.

(2) По изключение в случаите по ал. 1, т. 5 се допуска съгласуване и одобряване по реда на съответната общинска наредба за организиране на движението на самостоятелен ПОБДНМ, който частично не съответства на действащия ГПОД, но не е в противоречие с основните му схеми.

**Чл. 11.** Проектите за организация и безопасност на движението извън населените места, които са част от техническите или работните проекти, за чието изпълнение се изисква издаването на разрешение за строеж, се съгласуват и одобряват от съответните компетентни органи по чл. 145, ал. 1 от ЗУТ.

**Чл. 12.** (1) Проектите за организация и безопасност на движението извън населените места, свързани с текущ ремонт по смисъла на чл. 151, ал. 1, т. 2 от ЗУТ, за чието изпълнение не се изисква издаване на разрешение за строеж, както и ПОБДИНМ, свързани с изменение/актуализация на постоянната организация на движение или обезопасяване, се съгласуват при следните ред и условия:

1. възложителят внася ПОБДИМ за разглеждане, съгласуване и одобряване, както следва:

а) за автомагистрала, скоростни пътища и републикански пътища I клас - от експертния технико-икономически съвет при АПИ;

б) за републикански пътища II и III клас - от технико-икономически съвет при съответните областни пътни управления;

в) за местни пътища - от общинския ЕСУТ при съответната община;

2. в състава на експертния съвет по ал. 1 участват представители на съответните компетентни органи на МВР (отдел „Пътна полиция“ при СДВР или сектор „Пътна полиция“ при ОДМВР, ГД ПБЗН), на областното пътно управление към АПИ и други институции по преценка на възложителя;

3. в случай че представители на компетентните органи по т. 2 отсъстват от заседанието на експертния съвет, възложителят внася ПОБДИМ за съгласуване с тях; когато в едномесечен срок от постъпване на искането за съгласуване не е представено писмено становище, се приема, че проектът е съгласуван без забележки; отказът за съгласуване се мотивира.

(2) Проектите по ал. 1 се одобряват, както следва:

1. за автомагистрала, скоростни пътища и републикански пътища I клас - от председателя на АПИ;

2. за републикански пътища II и III клас - от директора на съответното областно пътно управление;

3. за местни пътища - от кмета на съответната община;

4. за местни пътища, когато се засяга повече от една община - от областния управител.

## **Глава трета**

### **ОБХВАТ, ИЗХОДНИ ДАННИ ЗА ПРОЕКТИРАНЕ И СЪДЪРЖАНИЕ НА ГПОД**

**Чл. 13.** Генералният план за организация на движение се разработва въз основа на утвърдения ПКТС на ОУП или се изработва самостоятелно при липса на ОУП.

**Чл. 14.** (1) Генералният план за организация на движението на цялото населено място или на част от него се изготвя за период на действие от 5 години. Той се разработва в две фази:

1. предварителен проект;

2. окончателен проект.

(2) Актуализация на ГПОД преди края на периода по ал. 1 се изготвя в следните случаи:

1. промяна в пътнотранспортната обстановка в резултат на променена с повече от 30 % интензивност на транспортните и/или пешеходните потоци;

2. нарастване на пътнотранспортната аварийност;

3. увеличаване на въздействието на автомобилния транспорт върху околната среда над допустимите норми за шум, вибрации, фини прахови частици, вредни емисии.

(3) Проверка за установяване на обстоятелствата по ал. 2 се извършва от собственика или администрацията, управляваща пътя, при възникване на някое от тях или вследствие на извършен одит по пътна безопасност или целенасочена инспекция по пътна безопасност. За извършената проверка се съставя протокол, който е неразделна част от документацията по възлагане на актуализация на ГПОД преди края на периода по ал. 1.

(4) Актуализация на ГПОД се изготвя в края на периода от 5 години за следващия период от 5 години. При актуализацията се нанасят всички изпълнени от общината проекти в периода от 5 години, свързани с организацията на движение (основен

ремонт и/или реконструкции на улици, въвеждане в експлоатация на нови улици и др.).

**Чл. 15.** В обхвата на ГПОД попадат всички комуникационно-транспортни площи, обслужващи движението на пътни превозни средства (ППС), превозни средства от редовните линии за обществен транспорт за превоз на пътници (РЛОТПП), пешеходното и велосипедното движение, както и паркирането.

**Чл. 16.** Проектите за ГПОД осигуряват оптимални възможности за развитие на различните видове придвижване в населеното място при спазване на приоритетите по чл. 3, т. 3.

**Чл. 17.** С ГПОД се оптимизира уличният трафик, изследват се основните закономерности на транспортните и пътническите потоци, обследва се регулирането на движението и се определят конфликтните точки с цел отстраняването им.

**Чл. 18.** Генералният план за организация на движението предписва мерки за:

1. усъвършенстване на системата за регулиране на движението;
2. подобряване на благоустройствената изграденост на техническите елементи на уличната мрежа, за реконструкции на кръстовища и улични участъци, изграждане на нови светофарни уредби, паркинги, пешеходни пространства и др.

**Чл. 19.** Мерките, предвидени в плана, се разделят на:

1. краткосрочни - изпълняват се в рамките на една година, като организационно-административни мерки, които обхващат сигнализиране с пътни знаци, маршрути на движението на ППС и пешеходни преминавания, предимства за преминаване през конфликтни зони, възможни места за престой и паркиране и забрани за това, скорости на движение и др.;

2. дългосрочни в рамките на перспективния период - строителни мерки за реконструкции на уличната мрежа и принадлежностите ѝ, нови РЛОТПП и др.; препоръки за изготвяне на инвестиционни проекти, които задължително са придружени от част „Организация и безопасност на движението“ във фаза технически проект.

**Чл. 20.** Не са предмет на ГПОД:

1. комуникационно-транспортните планове като част от подробните устройствени планове ПУП - ПРЗ или ПУП - ПУР;

2. проектите за организация на движението на съществуващата улична мрежа в населените места;

3. проектите за светофарни уредби и системи за координирано регулиране на движението;

4. сигнализацията с пътни знаци и пътна маркировка;

5. подробни количествени и стойностни сметки;

6. детайлни котировки за разположение на пътните знаци, пътна маркировка и друга сигнализация.

**Чл. 21.** Възложителят предоставя на проектанта следната изходна информация за изготвяне на ГПОД:

1. кадастрален план на населеното място, актуална кадастрална карта или специализирана карта (ако е налична) с уточнен териториален обхват на задачата с отразени съществуващи бордюрни линии, паркове и озеленяване, дървета, електрически стълбове, входове на имоти, стълби, широчини на тротоари и пътна настилка, разделителни острови и др.; информацията се предоставя задължително в Българска геодезическа система 2005 (БГС 2005);

2. регулационен план на населеното място в цифров вид в БГС 2005;

3. строителни граници на населеното място;

4. граници и наименования на детски ясли и градини, училища, университети, обществения, читалища, театри, кина, религиозни сгради, болници, медицински центрове, спортни и детски площадки, паркове и стадиони, спортни зали,

съществуваща велосипедна инфраструктура, паркинги - надземни и подземни, бензиностанции, газстанции, метанстанции и зарядни точки за електрически превозни средства, хотели, ресторанти, площади и други пешеходни пространства, зони за отдих, аерогари, автогари и железопътни (жп) гари, промишлени зони, зони със специално предназначение, реки, резервати, обществени и жилищни сгради, с входове и изходи към уличната мрежа или за зареждане, включително всички обекти, генериращи пътнически, товарни или пешеходни потоци;

5. общ устройствен план на населеното място (община), вкл. ПКТС към него (при наличие);

6. план за устойчива градска мобилност (при наличие);

7. генерален план за организация на движение (при актуализация);

8. общински план за развитие на общината, интегриран план за градско възстановяване и развитие (при наличие);

9. общинска наредба за обществения ред;

10. общинска наредба за организация и безопасност на движението;

11. данни за брой жители и брой ППС по видове;

12. транспортна статистика - количествени данни за интензивност на транспортните потоци (вкл. пешеходни и велосипедни), часова неравномерност;

13. вид и маршрут на пътни превозни средства със специален режим на движение;

14. забрани за движение на определени видове ППС;

15. данни за пътнотранспортни произшествия (ПТП) за последните 5 години с точно местоположение, вид, последствия и друга съотносима информация;

16. данни за републикански пътища, преминаващи през територията на общината;

17. трасета на транзитно движение;

18. изисквания на възложителя за нови пешеходни пространства и велосипедна инфраструктура и нови трасета на РЛОТПП;

19. данни от централите за управление на движението, свързани със светофарните уредби, РЛОТПП, кръстовища, натоварване на пътната мрежа и др.;

20. наименования на кварталите и селищата, до които има връзка с РЛОТПП, с информация за градските и междуградските разписания и маршрути;

21. автобази и сервиси на РЛОТПП;

22. данни за таксиметровия транспорт - брой и местоположение на стоянките;

23. данни за жп транспорт - пътничкооборот, разписания, часов разрез;

24. данни за общински имоти, предвидени за паркинги;

25. изготвени и приети, но неизпълнени проекти, свързани с организацията на движението;

26. списък на вътрешни и външни цели по уличната мрежа;

27. специфични особености на населеното място и провежданото движение и др.

**Чл. 22.** (1) Генералният план за организация на движението на етап „Предварителен проект“ съдържа:

1. проучвания и анализи съгласно заложените в техническото задание, предоставено от възложителя;

2. обяснителна записка;

3. схеми на съществуващото положение за:

а) класификация на уличната мрежа и обекти, които влияят върху организация на движението;

б) организация на транзитното движение;

в) маршрути на РЛОТПП, вкл. автогари, спирки, таксиметрови стоянки;

г) посочност и предимства на движението;

д) ограничения в режима на престой и паркиране;

е) товарно движение и забрана за движение на определени видове ППС;

ж) пешеходно, велосипедно движение и паркиране;

- з) режими на скорост на движение;
  - и) обобщена схема на всички пътни знаци;
4. схеми на проектното предложение за:
- а) класификация на уличната мрежа и обекти, които влияят върху организацията на движението;
  - б) организация на транзитно движение;
  - в) организиране на движението на РЛОТПП, пътнически гари, спирки, таксиметрови стоянки;
  - г) посочност и предимства на движението;
  - д) ограничения в режима на престой и паркиране;
  - е) товарно движение и забрана за движение на определени видове ППС;
  - ж) пешеходно, велосипедно движение и паркиране;
- з) режими на скорост на движение;
  - и) обобщена схема на основните пътни знаци, необходими за реализирането на схемите на ГПОД;
  - к) списък на организационни и инженерно-технически мероприятия.
- (2) При актуализация на ГПОД в края на периода от 5 години схеми на съществуващото положение може да не се изготвят. Изготвят се проучвания и анализи на съществуващото положение и схеми на проектното предложение.

**Чл. 23.** (1) Генералният план за организация на движението на етап „Окончателен проект“ съдържа:

1. всички части на предварителния проект по чл. 22, ал. 1;
  2. схеми на проектното предложение (прогнозни схеми) с нанесени корекции на основание протоколите от ЕСУТ;
  3. обобщена схема на основните пътни знаци, необходими за реализирането на схемите по т. 1 и 2.
- (2) При актуализация на ГПОД в края на перспективния период от 5 години съдържанието е в съответствие с ал. 1.

## **Глава четвърта**

### **СХЕМИ НА ГПОД**

#### **Раздел I**

#### **Общи положения**

**Чл. 24.** (1) Проучванията, извършени от проектанта, включват набиране на информация за действащата в момента организация и безопасност на движението, способите за нейното реализиране и степента на обслужване на провежданото движение при конкретната пътна обстановка, както и ефективността на нейното приложение.

(2) Информацията се набира първоначално за първостепенната улична мрежа, а при необходимост и за второстепенната улична мрежа и се анализира.

**Чл. 25.** Съществуващите пътни знаци, светофарни уредби и други средства за сигнализиране на движението се проучват и представят от проектанта в схема, съдържаща:

1. местоположение на пътните знаци;
2. местоположение на светофарните уредби;
3. допълнителни технически средства за организация и регулиране на движението;
4. площи от уличните платна, предназначени за паркиране на ППС;
5. общински паркинги.

**Чл. 26.** (1) Преброяванията на транспортните потоци се извършват на конкретно посочени от възложителя кръстовища от първостепенната улична мрежа еднократно, в делничен ден (без първия и последния делник от седмицата), в пикови часове.



(2) Изготвя се картограма за транспортното натоварване на определените кръстовища, която съдържа графика на сумарното движение и таблици с указване величините и видовете транспорт, които образуват сумарното движение.

**Чл. 27.** Върху схема се отбелязват броят на ПТП за последните 5 години, предхождащи тази, в която се изработва ГПОД. Освен общия брой на ПТП се посочват и сведения за вида на ПТП, както и за броя на ранените и на загиналите.

**Чл. 28.** Характеристика на населеното място се съставя на база на анализ на данни за:

1. наличие на трасета от републиканската пътна мрежа, които преминават през територията на населеното място (брой, класове, конфигурация, състояние, натоварване и др.);

2. площи със специално функционално назначение (жп прелези и гари, автогари, пристанища, аерогари, военни поделения и др.).

**Чл. 29.** Всички събрани и предоставени изходни данни се ползват за заключения и мотивировка на проектните решения по организация на движението и намират място в текстовете на обяснителната записка.

## **Раздел II**

### **Схема на класификация на уличната мрежа и обекти, които влияят върху организацията на движението**

**Чл. 30.** (1) Всички проектни решения на мероприятията по организация на движението се базират на класификацията на уличната мрежа, дадена в схема. Последната се основава на данните от ОУП, а когато няма такъв - въз основа на ПУП съгласно чл. 109, ал. 2 на ЗУТ.

(2) Допуска се класифицирането на съществуващата първостепенна и второстепенна улична мрежа да се извършва съобразно:

1. функционалното предназначение на улиците в транспортната система;
2. наличието на маршрути на РЛОТПП;
3. възможностите на напречния профил и геометричните елементи;
4. установени транспортни традиции и др.

(3) Класът на дадена улица е еднакъв по нейната дължина, но в случаите, когато тя се разтоварва от транспорт или от нея се отделят други маршрути, той може да намалява.

(4) Последователното завишаване или понижаване класа на дадена улица в зависимост само от геометричните елементи не се разрешава.

**Чл. 31.** (1) За организиране и насочване на движението се вземат предвид обектите, концентриращи пътничко- и товаропотоци, като търговски обекти, административни и културни сгради, гари, промишлени, строителни, транспортни и други предприятия, хотели, ресторанти, учебни и детски заведения, болници и др. заведения, стадиони, транспортни площадки и др.

(2) Установяват се местоположението и връзките с уличната мрежа на обектите по ал. 1 в структурата на населеното място.

(3) На схема се нанасят установените по ал. 1 обекти, като се означават техните наименования и обслужващите ги входове - за товари и пътници.

## **Раздел III**

### **Схема за транзитно движение**

**Чл. 32.** (1) При разработване на схема за транзитно движение в случаите, когато то се провежда през централните градски части или обособените жилищни райони, се създава възможност за извеждането му извън населеното място.

(2) Транзитното движение в зависимост от неговите цели се обозначава в схема, като:

1. външно транзитно движение (непрекъснато и прекъснато), осъществяващо далечни транспортни връзки между различни населени места, преминаващи през територията на населеното място;

2. вътрешно транзитно движение, осъществяващо транспортни връзки между населеното място и обекти от околорадската зона, както и връзки между отделни несъседни зони в населеното място.

**Чл. 33.** Целите на транзитното движение се предоставят от собственика или администрацията, управляваща пътя.

**Чл. 34.** (1) При определяне трасетата на транзитното движение се вземат предвид следните изисквания:

1. провеждането на транзитното движение към съответната цел се осъществява по възможното най-късо трасе;

2. осигурява се възможност за най-добра степен на обслужване;

3. активните платна за движение се освобождават от спрени и паркирани пътни превозни средства;

4. малка честота на пешеходните пресичания и ниска интензивност на пешеходното движение по тротоарите;

5. да няма спирки на РЛОТПП, а при наличие на такива да се предвидят „джобове“ съгласно нормативните изисквания;

6. достатъчен брой ленти за осигуряване провеждането на транзитното и градското движение.

(2) Непрекъснатият транзит се провежда по обходни на населеното място улици извън жилищните зони. Прекъснатият транзит достига до своята цел и се извежда към обходните улици по възможно най-късото трасе.

(3) Трасетата на непрекъснатия транзит обикновено не се дублират с оглед избягване разсейване на транзитното движение и осигуряване на пълна и ясна информация за водачите.

**Чл. 35.** (1) Транзитните трасета се сигнализират с пътни знаци, разположени на съответните кръстовища, възли и улични участъци, при спазване на изискването за непрекъснатост на информацията по цялото трасе.

(2) На схемата за транзитно движение всеки знак се означава с установената му форма и изображение в подходящ мащаб, като се нанасят съответните посоки и се изписват целите.

## **Раздел IV**

### **Схема на организиране на движението на редовните линии за обществен транспорт за превоз на пътници**

**Чл. 36.** (1) Въз основа на анализ на съществуващата система на РЛОТПП се оценява:

1. мрежата от трасета (направления, маршрути и геометрични елементи и др.);

2. местоположение и изохрони на спирките на РЛОТПП.

(2) При разработване на проектните решения за усъвършенстване на съществуващата система на РЛОТПП същите следва да отговарят на следните критерии:

1. трасетата на РЛОТПП да съответстват на направленията на основните пътникопотоци;

2. отделните маршрути да свързват по оптимално трасе основните пътникообразуващи и пътникопритегателни пунктове;

3. маршрутната система да осигурява пътувания с възможно най-малко прекачвания;

4. крайните пунктове на маршрутите да бъдат разположени извън централната градска част;

5. разстоянията между спирките да бъдат не по-къси от 300 m и не по-дълги от 600 m.

**Чл. 37.** (1) При разполагането на спирките се спазват следните изисквания:

1. минимално време за пешеходен подход към спирките;
2. удобство при смяна на обществения превоз;
3. възможност за изграждане на автобусните и тролейбусните спирки в „джобове“ и трамвайните спирки на разделителни острови.

(2) Разполагането на спирките е, както следва:

1. за нерелсовия транспорт - след кръстовищата, а когато това е невъзможно, се допуска разполагането им пред кръстовищата извън зоната за изчакване и непосредствената близост до пешеходни пътеки;
2. за релсовия транспорт - преди кръстовища.

(3) В случаите на координирано регулиране на движението се препоръчва спирките на РЛОТПП да се разполагат, като се редуват преди и след кръстовищата по посока на движението.

(4) След установяване на трасетата и местоположението на спирките се извършва проверка за степента на обслужване на територията с РЛОТПП, като за целта се съставя 5-минутна изохронограма на пешеходния достъп до спирките, като изохронограмата покрива минимум 80 % от обслужваната територия или обслужваното население.

**Чл. 38.** За повишаване на съобщителната скорост и сигурността на РЛОТПП се прилагат организационни мероприятия, които да осигурят приоритетното му пропускане пред останалите превозни средства чрез въвеждане на отделни ограничения за другите превозни средства (забрани за паркиране, спиране, извършване на някои маневри и др.) по трасетата на РЛОТПП, отделяне на самостоятелни ленти и трасета за движение и осигуряване на приоритетно преминаване на градския транспорт в кръстовища, регулирани със светлинни сигнали.

## **Раздел V**

### **Схема на посочност и предимства на движение**

**Чл. 39.** Посочността и предимствата на движението се определят при изяснена класификация на уличната мрежа и трасетата на РЛОТПП при съобразяване със съществуващото и очакваното в близките 10 години транспортно натоварване на уличната мрежа.

**Чл. 40.** (1) Еднопосочно движение по улиците се въвежда:

1. при изчерпана пропускателна способност и с цел осигуряване безопасността на движението;
2. с цел улесняване достъпа до определени райони или обекти;
3. за осигуряване на места за паркиране и престой;
4. за разтоварване или по-равномерно транспортно натоварване на съседни успоредни улици;
5. по улици с широчина по-малка от 5,50 m.

(2) При въвеждане на еднопосочно движение се съблюдават следните условия:

1. съседните еднопосочни улици, които провеждат движение в противоположни посоки, да бъдат равностойни и разстоянието между тях да не е по-голямо от 300 m;
2. разстоянията между напречните връзки, които свързват съседни еднопосочни улици, да са не по-големи от 150 m;
3. еднопосочно движение следва да се въвежда по направлението на най-интензивните транспортни потоци;
4. да се осигурява оптималното и безконфликтно провеждане на РЛОТПП.

(3) Въвеждането на еднопосочно движение по улици от първостепенната улична мрежа се допуска по изключение при доказана необходимост.

(4) Ако при въвеждането на еднопосочно движение по дадена улица не могат да се изпълнят условията, посочени в ал. 2, се допуска противоположното движение да бъде проведено по друга равностойна успоредна улица, намираща се най-малко през съседна двупосочна улица.

**Чл. 41.** (1) Необходимостта от въвеждане на забрани на някои посоки на движение в кръстовищата се обосновава от:

1. възприетата посочност на движение;
2. нежелателно преминаване или достъп до някои обекти;
3. опростяване на маневрите и намаляване на задръжките;
4. намаляване броя на конфликтните точки.

(2) При въвеждане на забрани на някои посоки на движение в кръстовищата се осигурява достъп до прилежащите към забранената посока територии през някои от съседните кръстовища.

**Чл. 42.** (1) Сигнализирането на предимството на движение е задължително за всички кръстовища по първостепенната улична мрежа и за по-натоварените кръстовища по второстепенната улична мрежа.

(2) Предимството за преминаване се определя въз основа на:

1. класификацията на уличната мрежа;
2. интензивността на направленията на транспортните потоци;
3. наличието на маршрутни линии на РЛОТПП;
4. условията за видимост в кръстовищата;
5. изследванията на ПТП и др.

(3) Предимството на преминаване при пресичане на улици от еднакъв клас се определя въз основа на:

1. осигуряване непрекъснатост на направлението с предимство;
2. осигуряване предимство на направления, провеждащи велосипедно движение;
3. осигуряване предимство на направления, провеждащи директен транзит или редовни линии за обществен транспорт за превоз на пътници;
4. осигуряване предимство на направления с изкачващ наклон;
5. осигуряване предимство на направления, осигуряващи достъп до медицински заведения или други специални обекти.

(4) При пресичане на две улици, едната от които е с интензивно пешеходно движение или е елемент от пешеходна зона, се осигурява предимство за преминаване на пешеходното движение, а на другата улица, която провежда предимно транспортни потоци, се предвиждат режими за ограничение на движението, с цел гарантиране сигурността на пешеходното движение.

(5) На кръстовища, в които се пресичат маршрут на директно транзитно движение и вътрешноградска артерия (районна артерия и такива, провеждащи прекъснат транзит и друго движение), предимство се дава на маршрута на директния транзит.

(6) Когато една второстепенна улица е успоредна на първостепенната улица и се предвижда да служи като нейна разтоварваща (дублираща) улица, на нея ѝ се дава предимство за преминаване пред всички пресичащи я улици с изключение на улиците от клас, равен или по-голям от този на първостепенната улица, на която е дубльор.

**Чл. 43.** (1) След определяне предимство за преминаване през кръстовищата се определя начинът и техническите средства за регулиране на движението, както следва:

1. със светофарни уредби и пътни знаци;
2. с пътни знаци;
3. като нерегулирано кръстовище.

(2) Посочността и предимствата на движение се нанасят на схемата сигнатурно.

## **Раздел VI**

### **Схема на ограничения в режима на престой и паркиране**

**Чл. 44.** (1) Налагането на ограничения в режима на престой и паркиране води до намаляване на конфликтите, увеличаване на пропускателната способност на улиците и безопасността на движение, като не затруднява достъпа и обслужването на обществено значими територии и обекти.

(2) При въвеждане на ограничения в режима на престой и паркиране се отчитат интересите и изискванията на поточното и на обслужващото движение, при съблюдаване на конкретните транспортни условия.

(3) Престоят и паркирането се забраняват по улици, когато спрелите или паркираните ППС или маневрите, свързани с това, затрудняват движението на останалите превозни средства и пешеходците. Тези забрани се въвеждат на места с ограничена видимост или когато спрените (паркираните) превозни средства ограничават видимостта или затрудняват достъпа до определени обекти.

**Чл. 45.** (1) Забрани за престой и паркиране може да се въвеждат по улици:

1. провеждащи нерелсови РЛОТПП;
2. провеждащи релсови РЛОТПП с по една лента за движение в посока;
3. провеждащи транзитно движение;
4. с преобладаващ дял на товарно движение;
5. двупосочни, двулентови с интензивно движение;
6. с по-голям надлъжен наклон от допустимия за класа на улицата;
7. в района на охраняеми зони и обекти;
8. в участъци с намалена или ограничена видимост.

(2) Забраните за престой и паркиране по отделните участъци от уличната мрежа се допуска да бъдат въведени и само в часовете на върхово транспортно натоварване.

(3) Решението за ограничаване на престоя или паркирането се обосновава със степента на затрудненията, които те създават за останалото движение. По улици с интензивно движение се забранява престоят, а в останалите случаи се забранява само паркирането.

(4) Престоят и паркирането се забраняват по двупосочни улици с широчина на платното за движение, по-малка от 5,5 m, и забрана за изпреварване.

## **Раздел VII**

### **Схема на товарно движение и забрани за движението на определени видове пътни превозни средства**

**Чл. 46.** (1) Забраната за движение на определени видове ППС в отделни зони на населеното място или участъци от уличната мрежа се налага за:

1. създаване на транспортните потоци, съставени от еднородни или близки по динамични и експлоатационни качества превозни средства;
2. отстраняване вредното влияние от движението на определени видове превозни средства (недопустим шум, вибрации, замърсявания и др.);
3. привеждане на натоварването по даден участък на уличната мрежа в съответствие с неговата пропускателна способност.

(2) Обект на забраните по ал. 1 са: превозни средства на товарния транспорт (особено тежкотонажните и едрогабаритните), бавнодвижещи се ППС (селскостопански и строителни машини, електро- и мотокари, ППС с животинска тяга), както и на двуколесни превозни средства (мотоциклети, мотопеди и велосипеди) или ППС, които оказват негативно влияние по смисъла на ал. 1, т. 2.

**Чл. 47.** (1) При определяне забраните за движение на определени видове превозни средства най-голямо значение имат проблемите, свързани с провеждането на товарното движение, които се решават в следните две основни направления:

1. определяне на зони или отделни улици, забранени за движение на един или няколко вида товарен транспорт;

2. определяне на трасета, които ще провеждат товарното движение.

(2) Товарното движение се ограничава или забранява в централните части, по улици край болнични, учебни и детски заведения, по обслужващи улици на обособени жилищни зони и др.

(3) Ограничението на товарното движение може да бъде:

1. по време - в определени часове от денонощието;
2. по товароносимост.

**Чл. 48.** Не са предмет на ГПОД ограниченията на товарното движение, свързани с превозването на взриво- и огнеопасни, извънгабаритни и други подобни товари, както и товарното движение, свързано със зареждане на магазините и обслужване на населението.

**Чл. 49.** (1) Трасетата за провеждане на интензивни товарни транспортни потоци трябва да отговарят на следните изисквания:

1. да свързват по възможно най-кратък път главните товарообразуващи и товаропоглъщащи зони и обекти;
2. да имат удобна връзка с входящо-изходящите пунктове, през които се осъществява външното товарно движение;
3. да не преминават през централните и жилищните зони на населените места;
4. да не преминават в близост до сгради/обекти за обществено обслужване в областта на образованието и науката, здравеопазването и социалните услуги.

(2) Трасетата за товарен транспорт могат да се припокриват с трасетата на транзитните потоци.

**Чл. 50.** Ограничения и забрани за движение на бавнодвижещи се ППС, ППС с животинска тяга и други се въвеждат само в случаи, когато движението на подобни превозни средства е характерно за дадени населени места или части от тях и има сравнително постоянен характер и интензивност. При въвеждане на забраните и ограниченията за тези ППС са валидни принципите, които важат за товарното движение.

## Раздел VIII

### Схема на пешеходно, велосипедно движение и паркиране

**Чл. 51.** (1) С организацията на пешеходното и велосипедното движение в обхвата на ГПОД се определят и решават следните основни задачи:

1. установяват се направленията на изявените пешеходни и велосипедни трасета и обособените пешеходни зони;
2. предвиждат се нови пешеходни пространства и велосипедни трасета съгласно указания на възложителя или по преценка на проектанта;
3. установяват се местата и начинът на пресичане на уличните платна от пешеходците и велосипедистите по първостепенната улична мрежа;
4. регламентира се начинът на сигнализирането на пешеходните и велосипедните пътеки с маркировка, пътни знаци или светлинно регулиране по първостепенната улична мрежа;
5. осигурява се безопасност при пешеходно или велосипедно пресичане на уличното платно чрез изкуствени неравности и други средства.

(2) За осигуряване безопасност на провежданото пешеходно движение по тротоарите е необходимо:

1. разполагане на различни видове предпазни огради (тръбни, верижни, декоративни) и пр. за ограничаване навлизането на пешеходци на уличното платно;
2. изолирането му от транспортното движение посредством разделителна зелена ивица, декоративни насаждения и пр., където е възможно.

(3) Мероприятията по ал. 2 се реализират по първостепенната улична мрежа и в местата с интензивно пешеходно движение: в централните градски части, пред

училища, детски заведения, кинотеатри, магазини, заведения за обществено хранене и други притегателни за пешеходното движение обекти.

**Чл. 52.** В местата с концентрация на пешеходци се организират по възможност обособени пешеходни зони (улици) при спазване на следните основни изисквания:

1. удобен достъп от няколко страни на зоната с РЛОТПП;
2. възможност за изграждане на периферни тупични подходи и паркинги за постоянно и временно пребиваващите в зоната коли (на живущите в зоната, на посетители, за обслужване и др.);
3. пешеходният подход от спирките на РЛОТПП до зоната да бъде не по-голям от 300 м.

**Чл. 53.** (1) Пешеходните пътеки се устройват съгласно условията и реда, определени с наредбата за пътна маркировка по чл. 14, ал. 1 от Закона за движението по пътищата (ЗДвП). Когато разстоянията между кръстовищата са по-големи от определените с наредбата разстояния за разполагане на пешеходни пътеки или когато интересите на пешеходците го налагат (интензивни насочени пешеходни потоци между обекти, разположени от двете страни на улицата), пешеходните пътеки се разполагат и в участъци от уличната мрежа между съседни кръстовища при осигуряване на условия за безопасност.

(2) При избора на местата за пешеходните пътеки се съблюдава изискването за осъществяване на къси и удобни връзки между спирките на редовните линии за обществен транспорт за превоз на пътници.

**Чл. 54.** В зависимост от интензивността на пресичащите се пешеходни и велосипедни потоци с потоците от моторни превозни средства, както и от класа на улицата, пешеходните и велосипедните преминавания могат да се устройват на едно ниво, заедно с останалото движение, или на различни нива.

**Чл. 55.** (1) Изграждането на паркинги се осигурява в извънуличните пространства, приоритетно за осигуряване на достъп до централна част на населеното място, спирки на РЛОТПП и други обекти с обществена значимост.

(2) Допуска се използването на възможности за паркиране по улични ленти, които не се използват за активно движение, чрез въвеждане на еднопосочно движение в съответствие с разпоредбите на раздел VI.

(3) За нуждите на паркирането могат да се въвеждат зони за почасово платено паркиране.

**Чл. 56.** Изграждането на велосипедни паркинги и стоянки се осигурява в близост до обществено значими обекти.

## Раздел IX

### Схема на скорост на движение - режим

**Чл. 57.** (1) Въвеждане на промяна в скоростния режим на движението се прилага за оптимизиране на транспортните потоци и осигуряване на безопасността на всички участници в движението.

(2) Скоростта на движение се ограничава в следните случаи:

1. неотстраними (в рамките на ГПОД) затруднения по отношение на геометричните елементи на улиците, съоръженията и тяхното състояние;
2. при преминаване покрай детски заведения, училища, болници и други, включително и когато са обезопасени с предпазни ограждения; в този случай ограничението на скоростта се обвързва с конкретните причини за това и важи само за съответния уличен участък или зона;
3. в жилищни зони и комплекси, в близост до пешеходни зони и по определени участъци от уличната мрежа, като при напускане на съответната зона ограниченията трябва да бъдат отменени;
4. за цели зони, предвидени за съвместно използване от различните участници в движението, съгласно условията и реда на ЗДвП;

5. в случай на участъци с концентрация на ПТП.

(3) Скоростта на движение може да се увеличи в зависимост от функционалния клас на улицата при осигуряване на безопасност на всички участници в движението.

(4) В ГПОД се въвеждат зони и мерки при спазване на разпоредбите на раздел XIV на глава втора от ЗДвП.

## **Раздел X**

### **Обобщена схема на пътните знаци**

**Чл. 58.** (1) В обобщената схема на пътните знаци се нанасят основните пътни знаци, необходими за реализиране на схемите, разработени в ГПОД.

(2) В обобщената схема не се нанасят:

1. пътните знаци, които са нанесени на схемата за транзитно движение по чл. 35, ал. 2;

2. точното положение на стълбчетата или конзолите, на които следва да се поставят знаците, което е предмет на проектите за организация и безопасност на движение.

## **Раздел XI**

### **Мерки, произтичащи от ГПОД**

**Чл. 59.** (1) За реализирането на проектните решения, предвидени в ГПОД, се определят необходимите мерки за планиране, мерки за реконструкция и административни мерки, със съответните срокове за тяхното провеждане.

(2) С мерки за планиране се определят онези елементи от уличната мрежа и обзавеждането (улици, кръстовища, възли, паркинги и съоръжения), за които е необходимо да бъдат изработени планове в съответствие с чл. 51 от Наредба № 8 от 2001 г. за обема и съдържанието на устройствените планове.

(3) Мерки за изготвяне на инвестиционни проекти за реконструкция включват реконструкции на кръстовища и улични участъци, изграждане на нови светофарни уредби, на нови паркинги, пешеходни пространства и др.

(4) Мерките по ал. 3 се осъществяват паралелно в периода на действие на ГПОД по чл. 14, ал. 1 с оглед отстраняване на съществуващи тесни места и подобряване условията за движение, като: корекция на бордюрни криви, подмяна на улични и тротоарни настилки, поставяне на огради и парапети, разширения в кръстовища, изграждане на автобусни спирки, осигуряване на видимост в кръстовища, изграждане на пешеходни съоръжения (подлези и пасарелки), паркинги и др.

(5) Административните мерки имат за цел разясняване и популяризиране сред населението, включително на водачите на пътни превозни средства, принципните положения и постановките на ГПОД.

## **Глава пета**

### **ОБХВАТ И СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОЕКТИТЕ ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ И БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО И ИЗХОДНИ ДАННИ**

**Чл. 60.** (1) В обхвата на ПОБДНМ се включват всички нови и съществуващи улици, кръстовища, възли, прилежащите към тях транспортни съоръжения (тунели, мостове, надлези, подлези, пасарелки и др.), паркинги, както и велосипедната инфраструктура.

(2) Проектът за организация и безопасност на движението в населените места се изготвя съвместно с проекта за изграждане, основен ремонт или реконструкция на обектите по ал. 1, като представлява тяхна неразделна част.

(3) При актуализация на организацията на движението след проведени инспекции и/или одити за пътна безопасност, при разработването на проекти за обезопасяване на пътен участък, за въвеждане на средства за успокояване на движението, за промени в



съществуващата организация на движението, паркирането, регулирането на движението чрез светофарни уредби се изготвя самостоятелен ПОБДНМ.

**Чл. 61.** Възложителят предоставя на проектанта, частично или изцяло, в зависимост от мащаба и нуждите на съответния ПОБДНМ следната изходна информация:

1. генерален план за организация на движението, ако има такъв;
2. данни от интензивността на автомобилното и пешеходното движение;
3. списък на вътрешните и външните цели по уличната мрежа за нуждите на пътеуказателната сигнализация;
4. данни от МВР за настъпилите произшествия в проектирания участък, както и за техния характер;
5. данни от проведени инспекции, одити и друг тип проучвания за проектирания участък;
6. изисквания по отношение изработването на новия ПОБД;
7. друга необходима информация.

**Чл. 62.** (1) Съдържанието на ПОБДНМ във фаза идеен проект при нови улици включва текстова и графична част.

(2) Текстовата част съдържа:

1. обяснителна записка с информация за обекта, класа на улиците, видовете пътни възли и кръстовища, велосипедната инфраструктура, предварителни проучвания и анализ на транспортната обстановка, техническите изисквания към пътните знаци, пътната маркировка и други елементи;

2. обобщена количествена сметка.

(3) Графичната част съдържа ситуация в мащаб 1:1000, 1:500 или друг подходящ мащаб с нанесени пътни знаци, маркировка и ограничителни системи за пътища (ОСП) с подходящи линии и обозначения. При необходимост се предоставят и вариантни решения на организация на движението на кръстовища, пътни възли и др.

**Чл. 63.** (1) Съдържанието на ПОБДНМ във фаза технически проект при нови улици и велосипедна инфраструктура, както и при реконструкция на същите, включва текстова и графична част.

(2) Текстовата част съдържа:

1. обяснителна записка с информация за обекта, класа на улицата, видовете пътни възли и кръстовища, велосипедната инфраструктура, техническите изисквания към пътните знаци, пътната маркировка и други елементи;

2. подробна количествена сметка.

(3) Графичната част съдържа:

1. ситуация в мащаб 1:1000, 1:500 или друг подходящ мащаб с нанесени пътни знаци, маркировка и ограничителни системи за пътища с подходящи линии и обозначения;

2. детайли за пътната маркировка, разположението на пътните знаци и детайлите на индивидуалните пътни знаци.

**Чл. 64.** (1) В обхвата на ПОБДИНМ се включват всички пътища, пътни връзки към площадки за отдых и крайпътни обекти.

(2) Проектите за организация и безопасност на движението извън населените места са част от техническите или работните проекти, за чието изпълнение се изисква издаването на разрешение за строеж.

(3) Проектите за организация и безопасност на движението извън населените места, свързани с текущ ремонт по смисъла на чл. 151, ал. 1, т. 2 от ЗУТ, за чието изпълнение не се изисква издаване на разрешение за строеж, както и ПОБДИНМ, свързани с промяна/актуализация на постоянната организация на движението или обезопасяване, се изготвят като самостоятелни проекти.

**Чл. 65.** Възложителят предоставя на проектанта, частично или изцяло, в зависимост от мащаба и нуждите на съответния ПОБДИНМ, следната изходна информация:

1. данни от среднодневната годишна интензивност на автомобилното движение;
2. списък на близките и далечни цели по пътищата за нуждите на пътеуказателната сигнализация;
3. данни от МВР (отдел „Пътна полиция“ при СДВР или сектор „Пътна полиция“ при ОДМВР) за настъпилите произшествия в проектирания участък, както и за техния характер;
4. данни от проведени инспекции, одити и друг тип проучвания за проектирания участък;
5. изисквания по отношение изработването на новия ПОБД;
6. друга необходима информация.

**Чл. 66.** (1) Съдържанието на ПОБДИНМ във фаза идеен проект при нови пътища включва текстова и графична част.

(2) Текстовата част съдържа:

1. обяснителна записка с информация за обекта, класа на пътищата, видовете пътни възли и кръстовища, ОСП, предварителни проучвания и анализ на транспортната обстановка, техническите изисквания за пътните знаци, пътната маркировка и други елементи;
2. количествена сметка.

(3) Графичната част съдържа ситуация в мащаб 1:1000, 1:500 или друг подходящ мащаб с нанесени пътни знаци и маркировка с подходящи линии и обозначения. При необходимост се предоставят и вариантни решения на организация на движението на кръстовища, пътни възли и др.

**Чл. 67.** Съдържанието на ПОБДИНМ във фаза технически проект при нови или при реконструкция и основен ремонт на съществуващи пътища трябва да отговаря на изискванията на чл. 271 от Наредба № РД-02-20-2 от 2018 г. за проектиране на пътища.

## **ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА**

**§ 1.** По смисъла на тази наредба:

1. „Генерален план за организация на движението“ е комплекс от мерки и решения, които регулират и онагледяват оптимални и безопасни режими на придвижване на всички участници в движението.

2. „Безопасна система“ е интегриран подход чрез обвързване на елементите, от които е изграден - инфраструктура, превозни средства, поведение на участниците в движението по пътищата, контрол, спасителна и спешна медицинска помощ за пострадалите при пътнотранспортно произшествие за свеждане на броя на жертвите и ранените от ПТП до нула и за опазване живота и здравето на всички участници в движението по пътищата.

3. „Конфликтна точка“ е място на пресичане на пътни потоци с потенциална опасност за настъпване на ПТП.

4. „Организиране на движението по пътищата“ са мерки и средства за осигуряване на условия за безопасност и удобство на всички участници в движението съгласно тяхното подреждане по приоритет с оглед предотвратяване на пътнотранспортни произшествия или минимизиране на последиците от тях.

5. „Интермодалност“ е координиране и обвързано развитие на автомобилен, железопътен, въздушен и воден транспорт.

6. „Устойчивата мобилност“ е система от устойчиви решения, които в идеалния случай съчетават обществен и частен транспорт и целят създаване на хомогенна и лесна за ползване транспортна услуга.

7. „Пропускателна способност на пътищата“ е максималното количество моторни превозни средства, които могат да преминат през едно сечение на пътя за един час.

8. „Товароносимост“ е максималната обща маса на товара или максималният брой пътници, конструктивно предвидени за превоз от пътно превозно средство.

9. „Съобщителната скорост“ е средната скорост на движение на превозното средство от спирка до спирка или сумата от тези скорости на движение по даден маршрут. Съобщителната скорост на движение е функция от пътнотранспортните условия и организацията на движението. Времето за престой, качване и слизане на пътници не следва да влиза в изчислението на съобщителната скорост от гледна точка ниво на обслужване на пътниците и безопасност на движението.

## **ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ**

§ 2. Наредбата се издава на основание чл. 3, ал. 3 от ЗДвП.

§ 3. Наредбата отменя Наредба № 1 от 2001 г. за организиране на движението по пътищата (ДВ, бр. 13 от 2001 г.).

§ 4. Наредбата влиза в сила дванадесет месеца след обнародването ѝ в „Държавен вестник“.

§ 5. Започнатите производства по одобряване на ГПОД и ПОБД и на техните изменения до влизането в сила на тази наредба се довършват по реда на Наредба № 1 от 2001 г. за организиране на движението по пътищата. Производствата се считат за започнали от датата на подаване на писмено заявление за одобряване на ГПОД и ПОБД от компетентния орган.

Министър: Иван Шишков