



Министерство на регионалното развитие и  
благоустройството

**УКАЗАНИЯ**

за Агенция „Пътна инфраструктура“ и общините  
във връзка с изменения и допълнения  
през 2015 г., 2016 г. и до 01.06.2017 г.  
на наредби, свързани с организирането на  
движението по пътищата и улиците

## I. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Указанията са предназначени за Агенция „Пътна инфраструктура“, общините и собствениците на частни пътища. Целта им е да подпомогнат администрациите, управляващи републиканските и местните пътища и улиците в прилагането на измененията и допълненията на наредбите, свързани с организирането на движението по пътищата и улиците. Измененията и допълненията са на следните наредби:

- Наредба № 2 от 2004 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии - изм. и доп., ДВ, бр. 56 от 2015 г., бр. 70 от 2016 г., попр., бр. 75 от 2016 г. и изм. и доп., бр. 33 от 2017 г., в сила от 26.05.2017 г., с изкл. на чл. 24а, който влиза в сила от 01.01.2019 г.;
- Наредба № 2 от 2001 г. за сигнализацията на пътищата с пътна маркировка - изм. и доп., ДВ, бр. 34 от 2015 г. и бр. 74 от 2016 г., в сила от 20.09.2016 г.;
- Наредба № 3 от 2010 г. за временната организация и безопасност на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътищата и улиците - изм. и доп., ДВ, бр. 34 от 2015 г., в сила от 18.05.2015 г.;
- Наредба № 17 от 2001 г. за регулирането на движението по пътищата със светлинни сигнали - изм. и доп., ДВ, бр. 35 от 2015 г., в сила от 18.05.2015 г.;
- Наредба № 18 от 2001 г. за сигнализацията на пътищата с пътни знаци - изм. и доп., ДВ, бр. 35 от 2015 г., в сила от 18.05.2015 г.;
- Наредба № РД-02-20-10 от 2012 г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и на други средства за ограничаване на скоростта на движение и изискванията към тях - изм., ДВ, бр. 32 от 2015 г., в сила от 18.05.2015 г.

Пълните текстове на изменените и допълнени през 2015 г. наредби № 2, 17 и 18 от 2001 г. са публикувани в брой 5/6, а на Наредба № 2 от 2004 г. - в брой 9/10 на Бюлетина „Строителство и архитектура“ от 2015 г.

Правилното прилагане на изискванията на наредбите, свързани с организирането на движението има важно значение за осигуряването на безопасността на движението по пътищата и улиците.

## II. НАРЕДБА № 2 ОТ 2004 Г. ЗА ПЛАНИРАНЕ И ПРОЕКТИРАНЕ НА КОМУНИКАЦИОННО - ТРАНСПОРТНИТЕ СИСТЕМИ НА УРБАНИЗИРАНИТЕ ТЕРИТОРИИ

### II.1. Изменение и допълнение - ДВ, бр. 56 от 2015 г., в сила от 24.07.2015 г.

1. В обхвата на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии е включено и велосипедното движение (чл. 2, ал. 1).

2. Въведено е изискване велосипедните трасета да осигуряват непрекъснат маршрут на велосипедното движение (чл. 23, ал. 1).

3. Допуска се на районни артерии III клас велосипедното движение да бъде на обособена велосипедна алея и/или велосипедна лента, на главни улици IV клас - на обособена велосипедна алея и/или велосипедна лента. На второстепенните улици V и VI клас велосипедното движение се допуска на пътното платно (таблица 1.2 от приложение № 1).

4. Намалена е стойността на критерия за въвеждане на „BUS“ ленти от 60 на 15 коли в една посока във върхов час, както и минималната широчина на пътната лента от 3,50 на 3,25 м, която в застроени територии и при доказани параметри за безопасност може да бъде и 3,00 м. Устройването на „BUS“ ленти се допуска и при две пътни ленти в една посока (чл. 102).

Направените изменения и допълнения позволяват по-широко въвеждане на велосипедна инфраструктура, както и да се създадат условия за предотвратяване на задръстванията при обществения пътнически транспорт в урбанизираните територии.

### II.2. Изменение и допълнение - ДВ, бр. 70 от 2016 г., в сила от 10.10.2016 г.

1. Доразвива се велосипедното движение, като: избора на провеждането му по първостепенната улична мрежа е обвързано с предвижданията на общия устройствен план (ОУП) и изискванията на чл. 119б; при планирането на велосипедна инфраструктура се въвеждат принципите за безопасност, директност, непрекъснатост, привлекателност и удобство, които се приоритизират в зависимост от целта на маршрутите, като безопасността е с най-висок приоритет. Принципите са и основни критерии при разработване на подробни устройствени и комуникационно-транспортни планове в частта, отнасяща се до велосипедното движение, като за градове с население над 30 000 жители задължително се разработва план и програма за развитие на

велосипедния транспорт, самостоятелен или като отделна част на подробния комуникационно-транспортен план, а за градове с население под 30 000 жители планът се разработва по решение на общинския съвет (чл. 23).

2. Планът за развитие на велосипедния транспорт се интегрира в документите, засягащи транспортното планиране на градовете: ОУП – транспортни макро-модели и план-схема на комуникационно-транспортната система; план за устойчива градска мобилност (ПУГМ); подробни устройствени планове (ПУП) и подробни комуникационно-транспортни проекти (ПКТП). Насоките за интегриране на плана за развитие на велосипедния транспорт в тези планове са подробно описани в таблица 2 (чл. 23а, ал. 2).

3. Осигуряването на непрекъснатост на велосипедното движение се осъществява чрез проектиране на велосипедно трасе, самостоятелно или споделено с други участници в движението. Изборът на велосипедните трасета се съобразява с насочеността на основните велосипедни потоци между отделните устройствени територии, а при възможност трасета се осигуряват като самостоятелни велосипедни алеи, физически отделени от автомобилното движение. Класификацията на велосипедните трасета според тяхната функция е съгласно таблица 3 (чл. 23б).

4. Въвеждат се минимални изисквания при планирането на велосипедната инфраструктура, включващи: изготвяне на план за организация на движението и провеждане на непрекъснато велосипедно трасе в зоните на кръстовищата; осигуряване на широчина не по-малка от 1,50 m върху тротоара за движението на пешеходци; изпълнение на светлинните сигнали на светофарите за велосипедисти в секции с диаметър 100 mm. При широчина на тротоара най-малко 4,50 m се допуска споделяне на пешеходното и велосипедно движение. Към велосипедната инфраструктура се предвиждат велосипедни паркинги, капацитета на които се определя в съответствие с таблица 4б (чл. 23б).

5. Минималният брой велосипедни паркоместа и вида на велосипедните паркинги се определят в зависимост от функционалното предназначение на обекта съгласно таблица 4б (чл. 24, ал. 1).

6. Въвеждат се техническите изисквания, основни проектни параметри (чл. 117, ал. 1), препоръчителни надлъжни наклони и минимални радиуси на хоризонтални криви към велосипедните трасета (чл. 117, ал. 2 и 3), както и проектните габарити на велосипедист (чл. 117, ал. 4 и фиг. 1 от приложение № 37).

7. Допълнени са изискванията при планиране и проектиране на велосипедните ленти (чл. 118) и велосипедните алеи (чл. 119) и са разработени нови графични приложения (фиг. 2 до 10 от приложение № 37).

8. Проектирането и изпълняването на споделено велосипедно и пешеходно движение е в съответствие със Закона за движение по пътищата, при гарантирани условия за безопасност на всички участници в движението и при спазване изискванията на чл. 119а, ал. 1, 2 и 3 (фиг. 11 и 12 от приложение № 37). Самостоятелни велосипедни алеи се проектират съгласно чл. 119а, ал. 4 (фиг. 13 и 14 от приложение № 37), като при самостоятелните алеи за пешеходно и велосипедно движение се осигурява разстояние не по-малко от 1,8 m за пешеходците (фиг. 15 от приложение № 37). Движението на велосипедисти в пешеходни зони се осъществява в съответствие с разпоредбата на чл. 21, ал. 3 (чл. 119а, ал. 5).

9. Провеждането на велосипедното движение в съответствие с предвижданията на ОУП и ПУГМ на съответната община се осъществява при спазване на изискванията на чл. 119б (приложение № 38). При наддължен наклон над 5 % при изкачване велосипедното трасе задължително се отделя от платното за автомобилно движение, а при спускане - се допуска проектиране на велосипедна лента, като в тези случаи може разпределението на широчините в напречния профил на улицата да е асиметрично (чл. 119б, ал. 5).

10. Проектирането на велосипедни алеи и велосипедни ленти в района на спирки на обществения транспорт е регламентирано в чл. 119в (фиг. 1 до 4 от приложение № 39).

11. Изискванията при провеждане на велосипедното движение през кръстовища са въведени с разпоредбата на чл. 119г и графичните приложения към него (фиг. 1 до 4 от приложение № 40). При кръгово кръстовище препоръчителният начин на провеждане на велосипедното движение по алея е даден в чл. 119г (фиг. 5 от приложение № 40).

12. Изискванията при проектиране и изпълнение на обществени велосипедни паркинги, в съответствие с плана за развитие на велосипедния транспорт и/или ПУГМ на съответната община, тяхната класификация в зависимост от времетраенето на паркиране са регламентирани в чл. 119д (фиг. 1 и 2 от приложение № 41). Параметрите на съответните класове велосипедни паркинги за кратковременно и дълговременно паркиране се определят

съгласно таблица 24 (чл. 119д, ал. 4).

13. В Допълнителните разпоредби (ДР) са въведени определения на нови термини като „велосипедна инфраструктура“, „велосипеден маршрут“, „велосипедна мрежа“, „велосипедна лента“, „велосипедна алея“ и „самостоятелна велосипедна алея“ (т. 5 – 10 на § 2 от ДР).

С направените изменения и допълнения се въвеждат нови принципи при планирането на велосипедна инфраструктура, които са синхронизирани с най-добрите европейски практики и се създават условия за изграждане на устойчива градска транспортна инфраструктура. За правилното прилагане на наредбата при планиране и проектиране на велосипедните трасета са въведени нови термини и са разработени нови графични приложения.

## II.3. Изменение и допълнение - ДВ, бр. 33 от 2017 г., в сила от 26.05.2017 г.

1. С настоящото изменение и допълнение на Наредба № 2 от 2004 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на населените места и урбанизираните територии се въвеждат отделни разпоредби от Директива 2014/94/EU на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (Директива 2014/94/EU) в националното законодателство.

2. В обхвата на наредбата се включва оразмеряване на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии за период до 2030 г. според степента на моторизация, като при разчета от брой леки автомобили се предвиждат определен брой електрически превозни средства (ЕПС) (чл. 3, ал. 1 и 2).

3. При планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на градовете се осигурява с предимство развитието на обществения транспорт за превоз на пътници, използването на велосипеди и на електромобилността при движението с лични превозни средства (чл. 3, ал. 3).

4. Необходимият брой на местата за паркиране и гариране се допълва с оразмеряване на автомобилни паркинги с предвиждане до 2030 г. на дял за ЕПС от местата за паркиране и гариране, оборудвани за ЕПС (таблица 4а към чл. 24, ал. 1).

5. Местата за паркиране и гариране, които се оборудват със зарядни точки (колонки) на ЕПС, тяхната мощност и брой са въведени с чл. 24а, чиято

разпоредба влиза в сила от 01.01.2019 г.

6. В Раздел XIV „Бензиностанции и газостанции“ се въвеждат норми за проектиране на зарядни точки за ЕПС, като се предвиждат разпоредби за оборудване на зарядните точки (колонки) за ЕПС с нормална мощност за променлив ток (AC), с голяма мощност за променлив ток (AC) и за с голяма мощност за постоянен ток (DC) съобразно техническата спецификация от приложение II на Директива 2014/94/EС (чл. 97а) и при спазване изискванията за проектиране, изграждане и поддържане на електрически уредби (чл. 97б). Допуска се зарядните точки да бъдат оборудвани и с други конектори, предоставящи различна функционалност и/или с хибридни конектори, изпълнени съгласно изискванията на техническата спецификация от приложение II, т. 1.1. и/или 1.2. от Директива 2014/94/EС (чл. 97а, ал. 5).

7. Въведени са определения на термина за „електрическо превозно средство (ЕПС)“, като термините за „зарядна точка“, „зарядна точка с нормална мощност“ и „зарядна точка с голяма мощност“ са определени в чл. 2, т. 3, 4 и 5 от Директива 2014/94/EС (т. 11 и 12 на § 2 от ДР).

С измененията и допълненията в националното законодателство се въвеждат отделни разпоредби от Директива 2014/94/EС, които във връзка с електромобилността при движението с лични превозни средства, предвиждат до 2030 г. всяка общинска администрация да планира и последователно да увеличава дялът на ЕПС при планирането и проектирането на комуникационно-транспортната система на съответната урбанизирана територия.

### III. НАРЕДБА № 2 ОТ 2001 Г. ЗА СИГНАЛИЗАЦИЯТА НА ПЪТИЩАТА С ПЪТНА МАРКИРОВКА

1. Пътната маркировка се нанася въз основа на проект, разработен съгласно Генералния план за организация на движението (ГПОД) на населеното място или съгласно проекта за организация на движението по пътя извън населеното място. Те се изготвят от лица с пълна проектантска правоспособност по част „Организация и безопасност на движението“ съгласно чл. 128 и 129 на Наредба № 4 от 2001 г. за обхвата и съдържанието на инвестиционните проекти (ДВ, бр. 51 от 2001 г.), а се изработват, съгласуват и одобряват при условията и по реда на Наредба № 1 от 2001 г. за организиране на движението по пътищата (ДВ, бр. 13 от 2001 г.) (чл. 3, ал. 4).

2. Постоянната пътна маркировка, нанасяна върху пътната настилка, е само с бял цвят. Тя е с жълт цвят само за очертаване с линия M1 на ленти, предназначени за движение на превозни средства от редовните линии за обществен транспорт на пътници (т. нар. „BUS“ ленти) и за обозначаване с начупена линия M14 на площи, забранени за престой и паркиране (чл. 4, ал. 1 и ал. 2). Нанасянето с други цветове на маркировъчни линии, пешеходни пътеки, стрелки и др. е нарушение на изискванията на наредбата.

Срокът за привеждане в съответствие бе 1 май 2017 г. (§ 4 от ПЗР).



Фиг.III.1. Линии, пешеходна пътка и стрелки, нанесени с нерегламентиран в Наредба № 2 цвят на пътната маркировка.

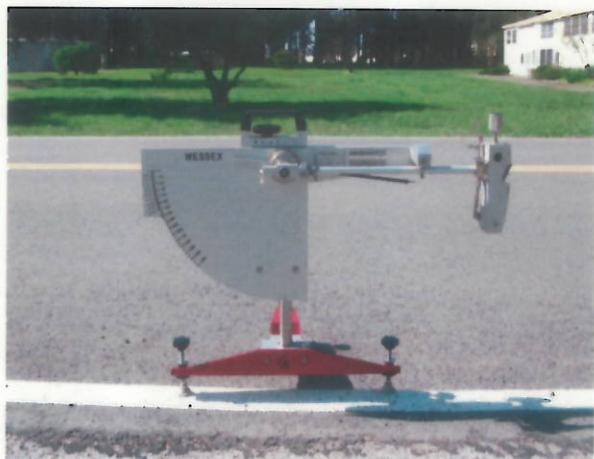
3. Временната пътна маркировка, която се използва за въвеждане на временна организация и безопасност на движението при извършване на строителни и монтажни работи с продължителност повече от един месец съгласно изискванията на Наредба № 3 от 2010 г. за временната организация и безопасността на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътищата и улици (ДВ, бр. 74 от 2010 г.) е с оранжев цвят (чл. 5). Бойте или лентата, от които се изпълнява тя, трябва да позволяват отстраняването им след отпадане на необходимостта от маркировката, без да остават следи по пътната настилка (чл. 7, ал. 7).

4. В раздел II „Технически изисквания“ (чл. 7, чл. 8, чл. 9 и чл. 9а) са дадени изискванията към строителните продукти за маркировка според хармонизираните с европейските стандарти БДС. Пътната маркировка трябва да е светлоотразяваща (чл. 9), като се допуска на парковестата в обособените паркинги да не е светлоотразяваща. Срокът за привеждане в съответствие бе 1 май 2017 г. (§ 4 от ПЗР).

За по-интензивно натоварените пътища и улици се изискват по-трайни материали - шприц-пластици, термопластици и готови ленти (чл. 7, ал. 4), а за тези с по-ниска интензивност - бои с перли (чл. 7, ал. 4). Срокът за привеждане в съответствие е 1 май 2017 г. (§ 4 и § 4а от ПЗР). По-трайни материали могат да бъдат използвани и при пътища и улици с по-ниска интензивност (чл. 7, ал. 6). Класовете на пътищата са определени съответно от списъците на републиканските и на общинските пътища. Класовете на улици са определени от общите устройствени планове на населените места или общините, съгласно Наредба № 2 от 2004 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии (ДВ, бр. 86 от 2004 г.).

Дадени са изискванията в началото на експлоатацията на нанесената маркировка и в края на гарантирания от изпълнителя експлоатационен срок към дневната и нощната видимост (чл. 7, ал. 8 и ал. 9), към цвета (чл. 7, ал. 10), към съпротивлението на хълзгане, измерено с махалото на Британската транспортна лаборатория (чл. 7, ал. 11), както и допустимите отклонения в размерите и местоположението на маркировъчните елементи (чл. 9а, ал. 2).

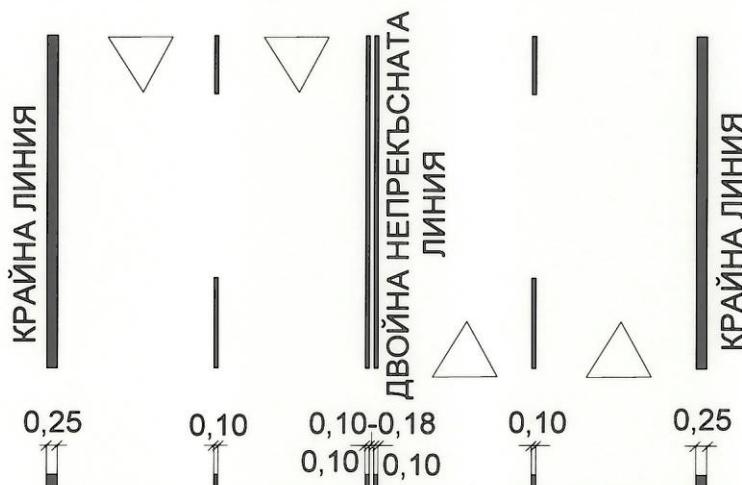
Изискванията от този раздел трябва да бъдат включвани в техническите спецификации към документациите за обществените поръчки и договорите за изпълнение на пътна маркировка.



Фиг. III.2. Махало на Британската транспортна лаборатория за измерване на съпротивлението на хълзгане (SRT).

5. Премахнато е понятието „триленов двупосочен път“, тъй като в нормите за проектиране на пътища, регламентирани в Наредба № 1 от 2000 г. за проектиране на пътища (ДВ, бр. 47 от 2000 г.), няма такъв вид път. В тази връзка са отменени т. 4 от чл. 18, ал. 1, чл. 55, чл. 56 и приложение № 36. Случаят да не се идентифицира с допълнителна лента при изкачване на надлъжен наклон, при която на определена дължина от пътя се получават три ленти за движение (приложение № 31 а, а' и а'').

6. При двупосочни пътища и улици с повече от три ленти за движение, разделянето на двете посоки на движение вече става само с двойна непрекъсната линия M2 (чл. 12 и приложение № 28). Срокът за привеждане в съответствие бе 1 май 2017 г. (§ 4 от ПЗР).



Фиг. III.3. Двойна непрекъсната линия за разделяне на двете посоки на движение

7. Премахната е възможността крайната маркировъчна линия, ограничаваща края на платното за движение на пътя, да се изпълнява от единична прекъсната линия М3, сега тя трябва да се изпълнява само от единична непрекъсната линия М1 (чл. 18). Срокът за привеждане в съответствие бе 1 май 2017 г. (§ 4 от ПЗР).



Фиг. III.4. Крайна линия от прекъсната линия М3 и от непрекъсната линия М1.

8. За повишаване на безопасността на движението е въведен нов тип маркировка за крайни линии на висококласните пътища и улици - наддължна релефна шумна пътна маркировка (чл.20a). При преминаване на автомобилната гума върху маркировката тя предизвиква шум, който заостря вниманието на водача и намалява вероятността от напускане на платното за движение. Задължително е прилагането ѝ при дясната крайна линия на автомагистралите, скоростните пътища и скоростните градски магистрали, както и при непрекъснатите линии М1 и М2 и двойните смесени линии М5 на пътищата с висока интензивност на движението. Не се прилага при единична прекъсната линия М3 и при шлюзови и зауставящи линии.

Релефът на тази маркировка трябва да осигурява ниво на шума от гумите от 1 до 3 dB(A) над нивото на шума от гумите върху настилката (чл. 20a, ал. 4). Изпълнителят на този вид маркировка трябва да представя сертификат за съответствие на релефа и материала, издаден след изпитване от независима лаборатория по метода CPX в стандарта ISO/DIS 11819-2: „Acoustics - Measurement of the influence of road surfaces on traffic noise -- Part 2: The close-proximity method“.

Срокът за привеждане в съответствие бе 1 май 2017 г. (§ 4 от ПЗР).



Фиг. III.5. Наддължна релефна шумна пътна маркировка

9. Въведен е критерий за поставяне на пешеходна пътека тип „зебра“ M8.1 - в работен ден в продължение на 1 час най-малко 50 пешеходци да пресичат пътното платно и средната интензивност на движението да е от 200 до 600 E/h при платно без разделителна ивица и от 400 до 1000 E/час при платно с разделителна ивица (чл. 24, ал. 2 и ал. 4). Препоръчва се разстоянието между пешеодните пътеки да не е по-малко от 250 m (чл. 24, ал. 3). Широчината на пешеодната пътека не трябва да е по-малка от 3,00 m при улици от III до VI клас и общински пътища, включително и техните продължения в населени места, от 3,50 m при улици от II клас и от 4,00 m - при пътищата от I, II и III клас, включително и техните продължения в населени места (чл. 24, ал. 5).

В началото на пешеодните пътеки M8.1 и M8.2 откъм бордюрите се изпълняват информационни надписи за пешеодците и за водачите на велосипеди (чл. 24, ал. 8):

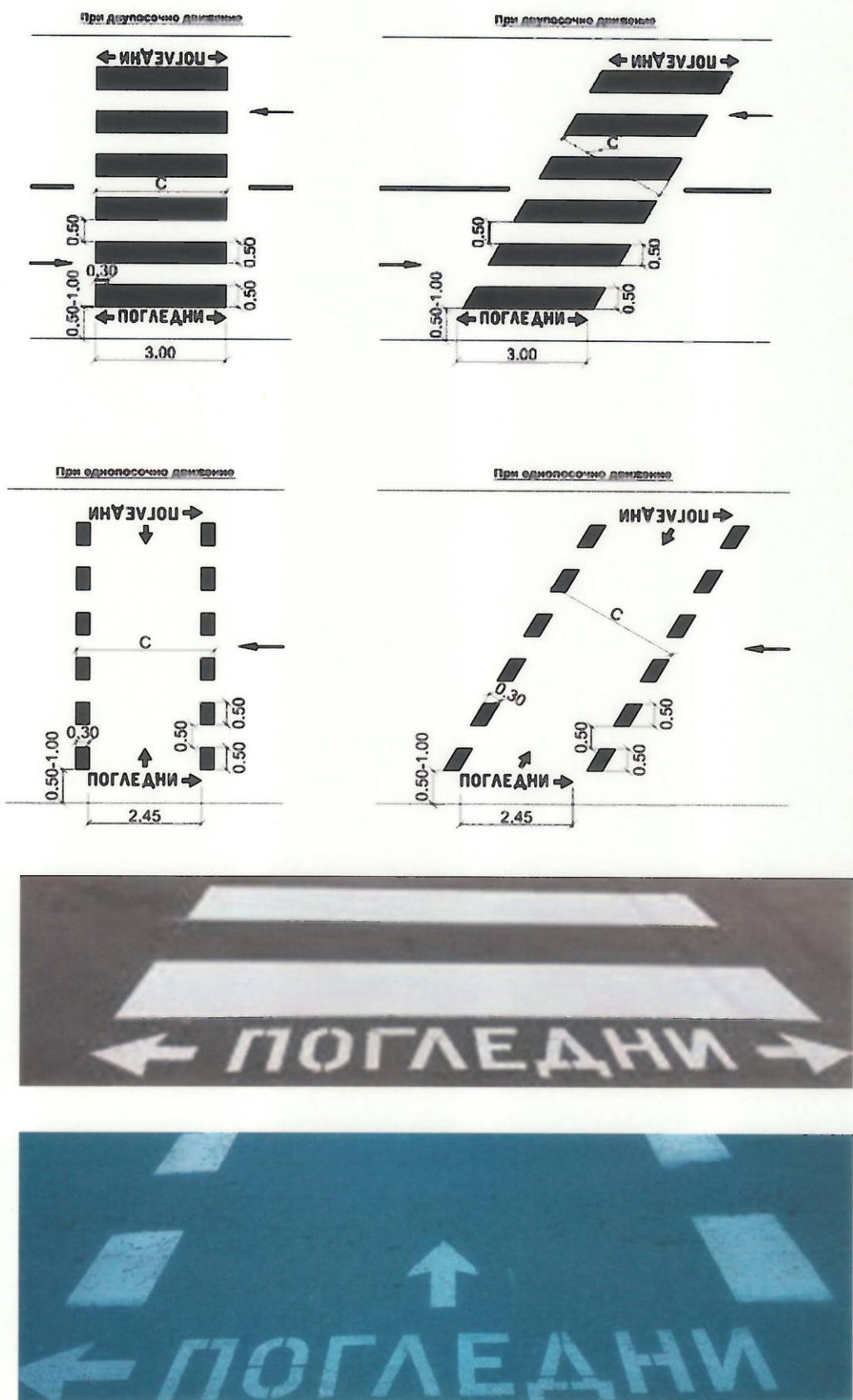
1. „ПОГЛЕДНИ“, комбиниран с хоризонтални стрелки, насочени наляво и надясно, на пешеодна и велосипедна пътека върху платно за двупосочно движение на пътни превозни средства;

2. „ПОГЛЕДНИ“, комбиниран с хоризонтална стрелка, насочена наляво или насочена надясно, на пешеодна или велосипедна пътека върху платно за еднопосочно движение на пътни превозни средства;

3. на пешеодна пътека M8.2 освен хоризонтални стрелки се поставя и стрелка, насочена перпендикулярно на оста на движението.

Видът, размерите и цвета на буквите и стрелките, както и разполагането им са дадени в чл. 24, ал. 9 и ал. 10 и в приложение №10.

Указания за Агенция „Пътна инфраструктура“ и общините във връзка с изменения и допълнения през 2015 г., 2016 и до 01.06.2017 г. на наредби, свързани с организирането на движението по пътищата и улици



Фиг. III.6. Пешеходни пътеки M8.1 („зебра“) и M8.2 с надписи „ПОГЛЕДНИ“

Пешеходна пътека тип „зебра“ се използва само на места, на които преминаването на пътни превозни средства (ППС) и пешеходци не се регулира със светлинни сигнали (чл. 25, ал. 1), а пешеходна пътека M8.2 (две прекъснати успоредни линии) - само на места, на които преминаването се регулира със светлинни сигнали (чл. 25, ал. 2).

Пешеходната пътека тип „зебра“ трябва да е сигнализирана в двата ѝ края с пътни знаци Д17 „Пешеходна пътека“ (т. 54 на § 6 от ЗДвП), за предпочтение двустранно, с оглед по-добрата информираност на пешеходците и на водачите на ППС.

Пешеходна пътека тип „зебра“ M8.1 не се прилага в следните случаи (чл. 25, ал. 3):

а) на места, на които допустимата максимална скорост на движение е повече от 50 km/h.

Това означава, че на пътищата извън населените места и селищните образувания „зебра“ не трябва да се поставя, ако не се ограничи допустимата максимална скорост до 50 km/h.

б) по улици в жилищна зона по смисъла на чл. 61 и 62 от Закона за движението по пътищата;

в) на пътища и улици, на които няма тротоар от едната или от двете страни на платното за движение.

Това означава, че „зебра“ трябва да започва от тротоар и да завърши в тротоар.

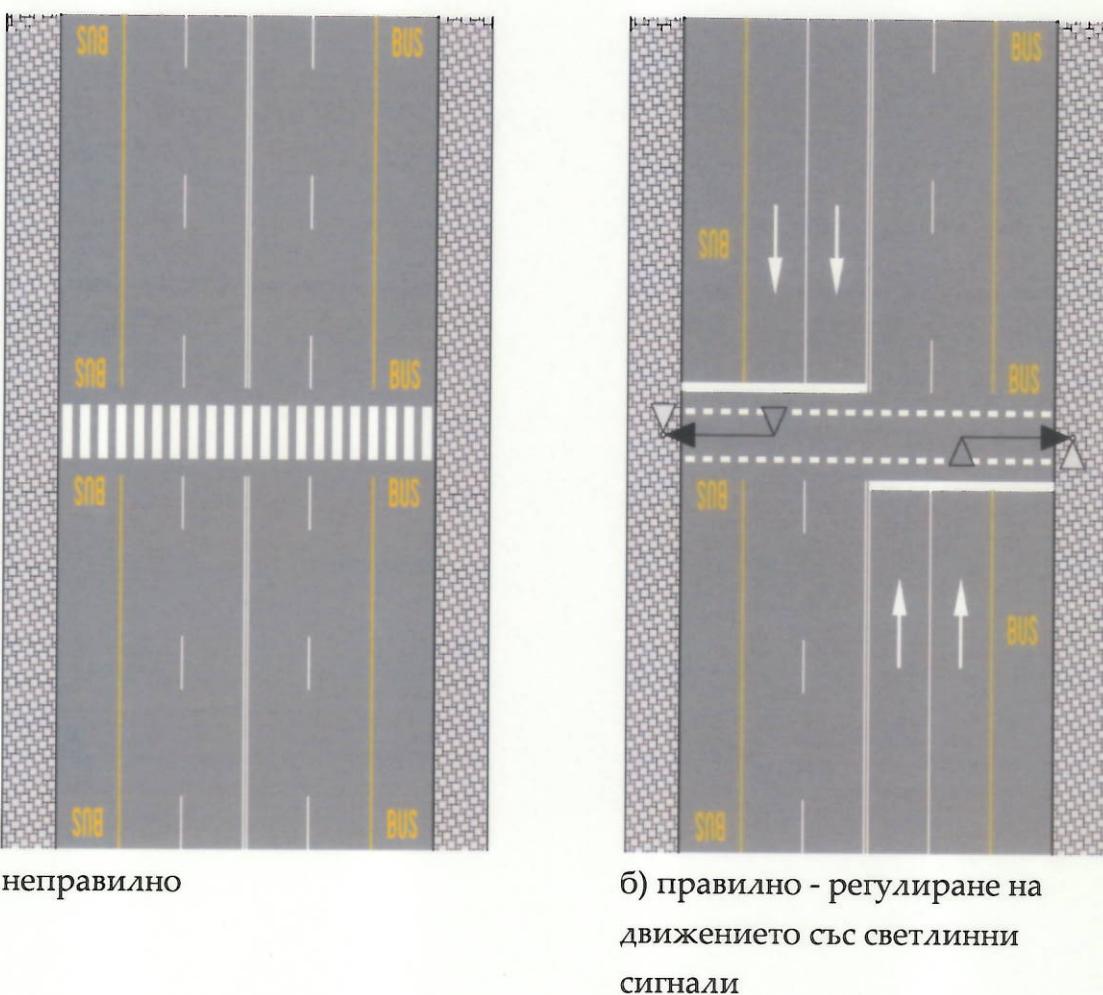
г) на платно за движение, на което се пресича от пешеходец една лента за движение;

д) в близост до светофарна уредба;

е) в участък от улица, в който се осъществява координирано управление „зелена вълна“ на светофарните уредби.

В противен случай при преминаване на пешеходци се нарушава движението на „пакета“ автомобили и координацията не е ефективна.

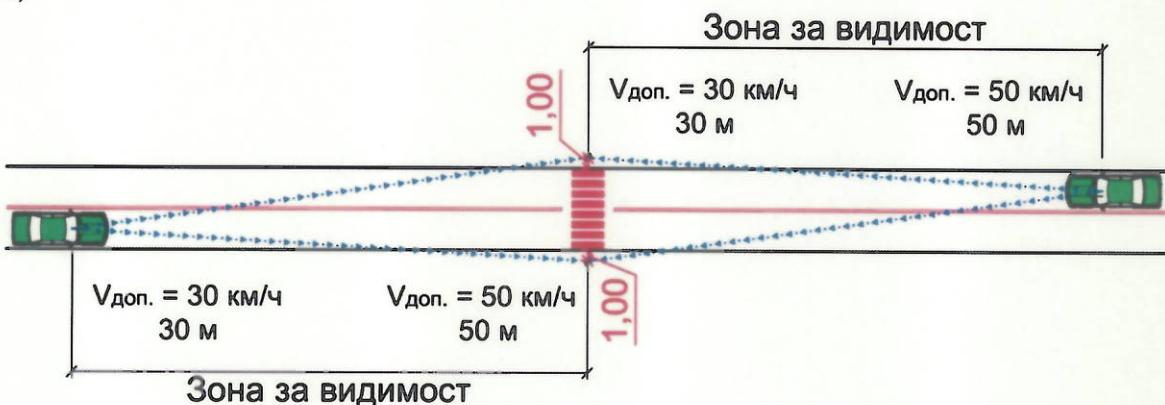
ж) в участък на улица, в който има специализирана „BUS“ лента.



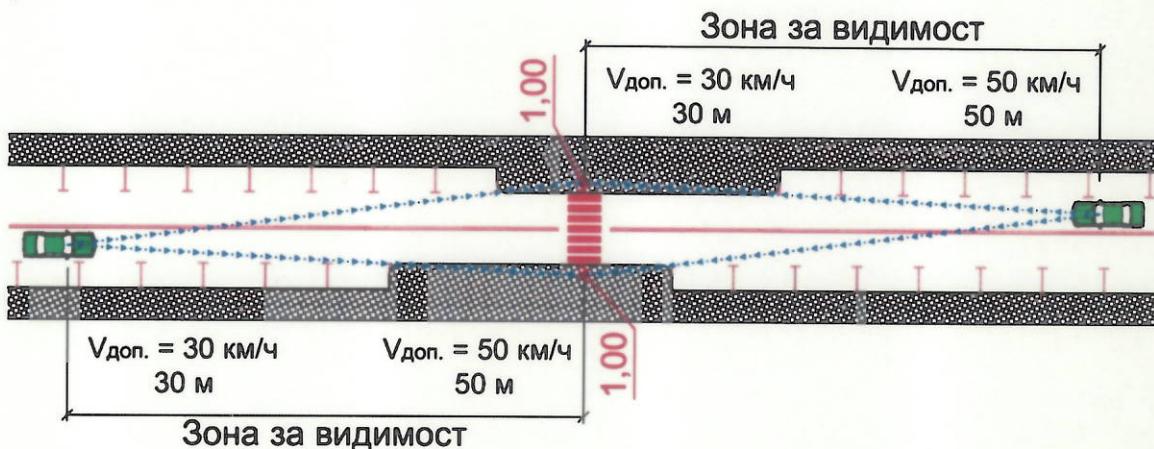
Фиг. III.7. Пешеходна пътека при наличие на „BUS“ лента

3) ако разстоянието за видимост от и към зоната за изчакване на пешеходците е по-малко от 50 m при допустима максимална скорост 50 km/h и от 30 m при допустима максимална скорост 30 km/h.

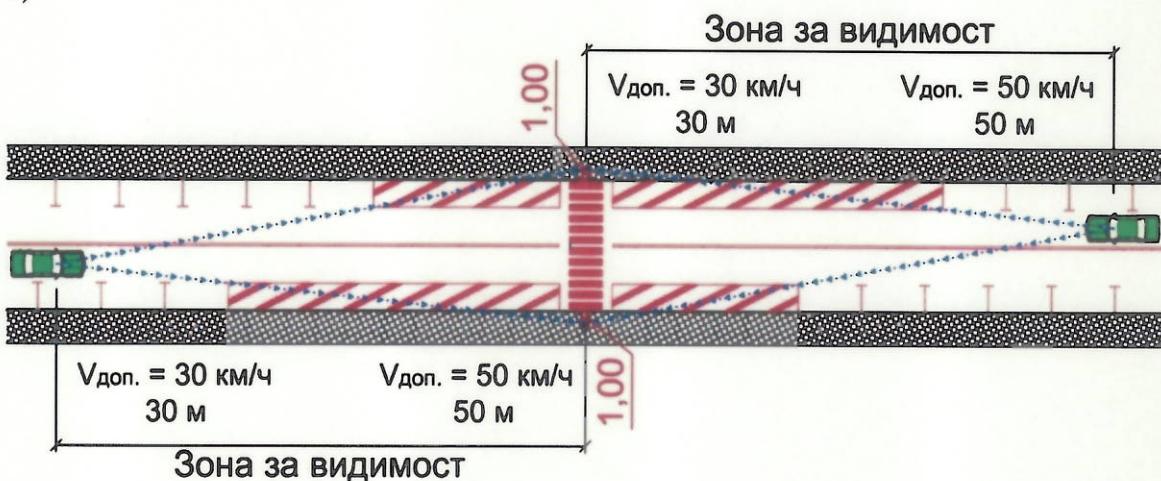
а)



б)



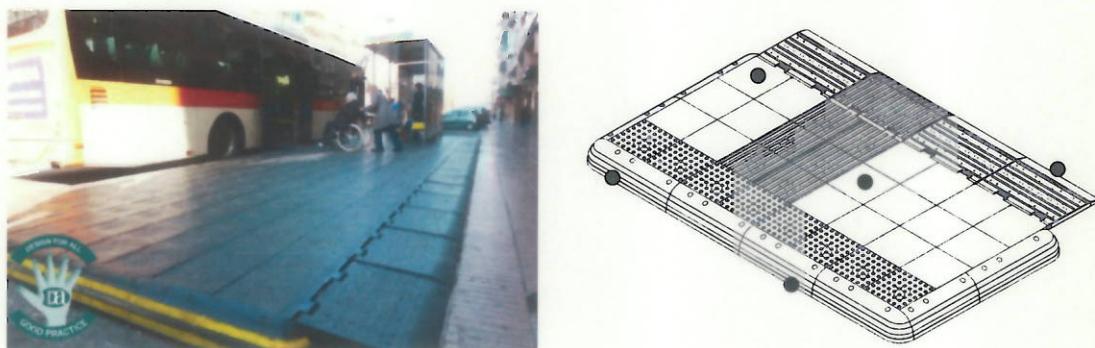
в)



Фиг. III.8. Осигуряване на зона за видимост при пешеходна пътека тип „зебра“ на двулентова улица без паркиране и с паркиране и уширение на тротоара

Уширението на тротоара за осигуряване на по-добра видимост на пешеходците и на водачите на моторни превозни средства (МПС) може да се изпълни и без съществени строителни работи и без преустройване на дъждоприемните шахти - чрез елементи от изкуствен материал, закрепени в настилката чрез дюбели (Фиг. III.8 „а“). Начинът на изпълнение може да се види тук:

[https://www.youtube.com/watch?v=\\_8Wvn0zAhDI](https://www.youtube.com/watch?v=_8Wvn0zAhDI)



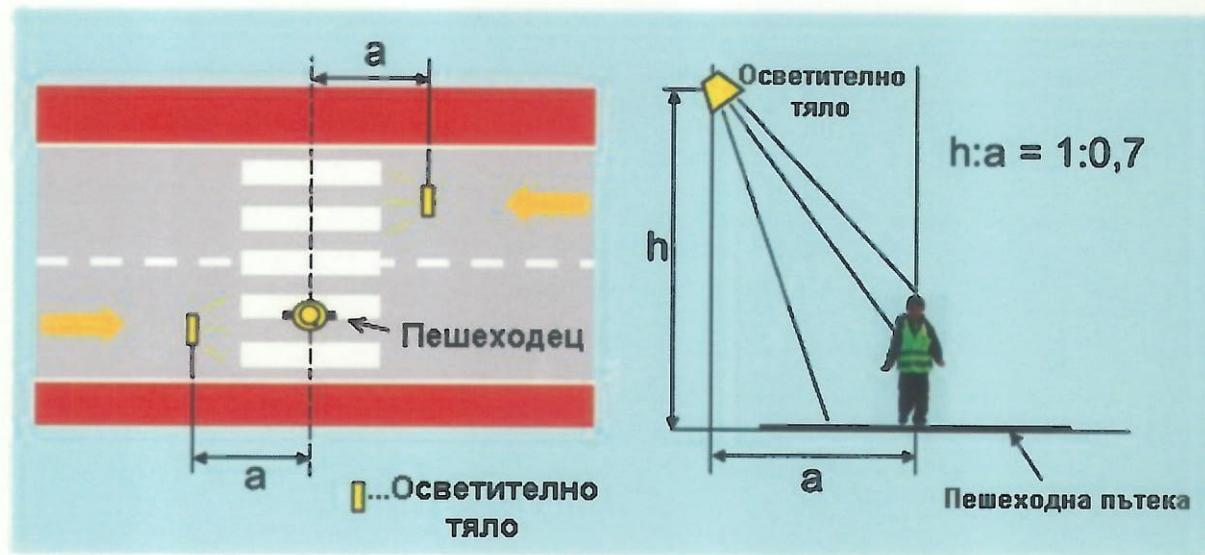
Фиг. III.9. Уширение на тротоар чрез елементи от изкуствен материал, закрепени в настилката чрез дюбели



Фиг. III.10. Пешеходна пътека с неосигурено разстояние за видимост  
(Източник: The European Road Safety Auditor Training Syllabus, October 2007)

Общините следва да направят анализ на всички пешеходни пътеки според изискванията в чл. 24 и чл. 25 и да ги приведат в съответствие до 1 май 2017 г. (§ 4 от ПЗР).

Препоръчваме в тъмната част от деннонощието пешеходните пътеки да бъдат осветявани с допълнителни осветителни тела, поставени над платното за движение така, че да осветяват отстрани преминаващите пешеходци



Фиг. III.11. Препоръчително разположение на допълнителното осветление на пешеходна пътека. Източник: Richtlinie fuer Schutzwege, Land Salzburg (<http://www.salzburg.gv.at/richtlinie-zebrastreifen.pdf>)

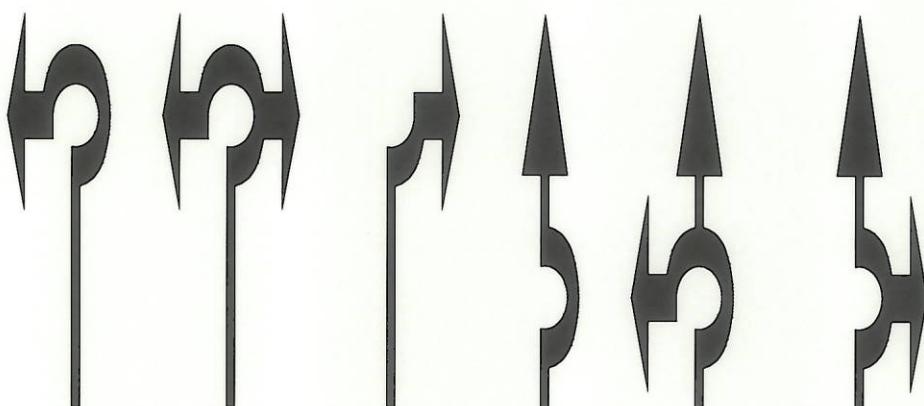
10. Велосипедната пътека М9 се нанася на кръстовище само като продължение на обособена велосипедна алея или на обособена велосипедна лента върху платното за движение (чл. 26, ал. 3). Тя се обозначава по реда на чл. 24, ал. 8, т. 1 и 2 (чл. 26, ал. 4).



Фиг. III.12. Велосипедна пътека при велосипедна лента и при велосипедна алея

11. Въведени са нови стрелки, които се поставят в зоната за изчакване и за престрояване на кръгови кръстовища, когато тя е с повече от една лента (приложение № 11).

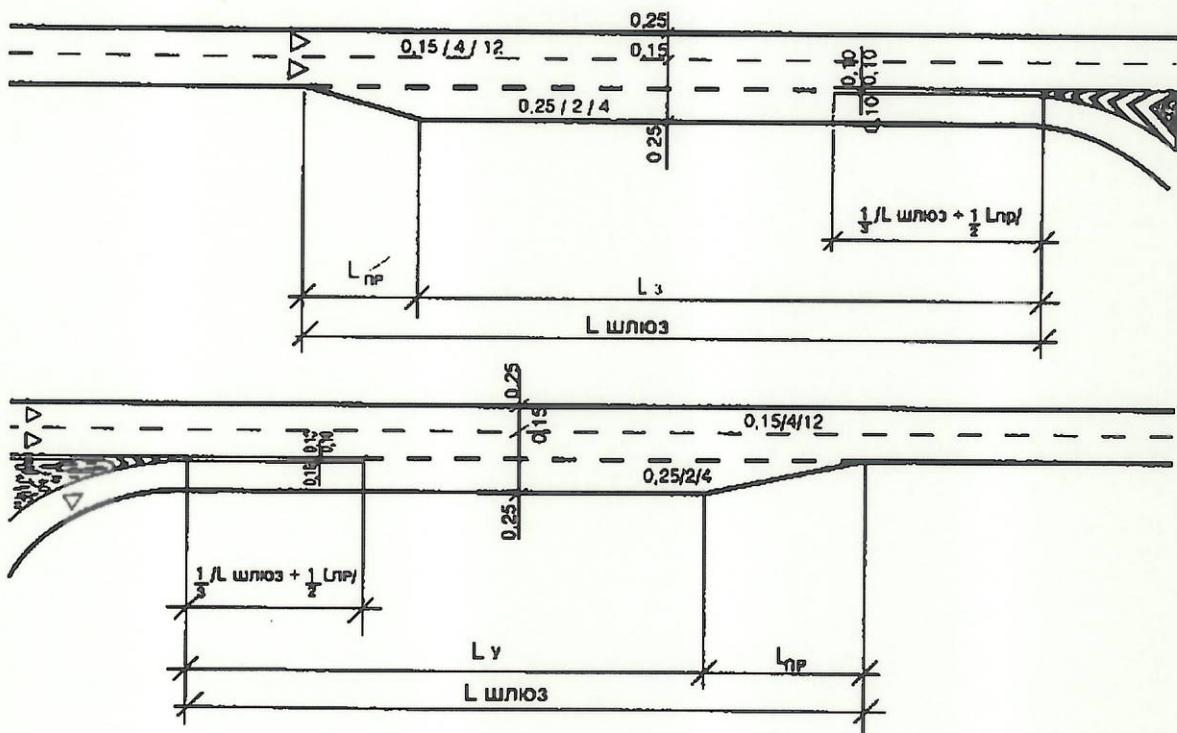
Стрелки M10 се нанасят само на кръстовища (чл. 28, ал. 1). Те не се нанасят на шлюзовете и платната на пътни възли. Пътната маркировка "Стрелка за указване на посоката на движение на велосипеди" M10a се използва на платно, предназначено за движение само на велосипеди (чл. 28а). Размерите ѝ са дадени в приложение № 11а.



Фиг. III.13. Стрелки за зоната за изчакване и за престрояване на кръгови кръстовища



Неправилно



Правилно (приложение № 40)

Фиг. III.14. Неправилно и правилно нанесени стрелки M10 на шлюзове и платна на пътни възли.

12. Направени са и редица изменения и допълнения в пътната маркировка М13 „Начин за подреждане на пътни превозни средства при паркиране“ (чл. 32, приложение № 14 и приложение № 24).

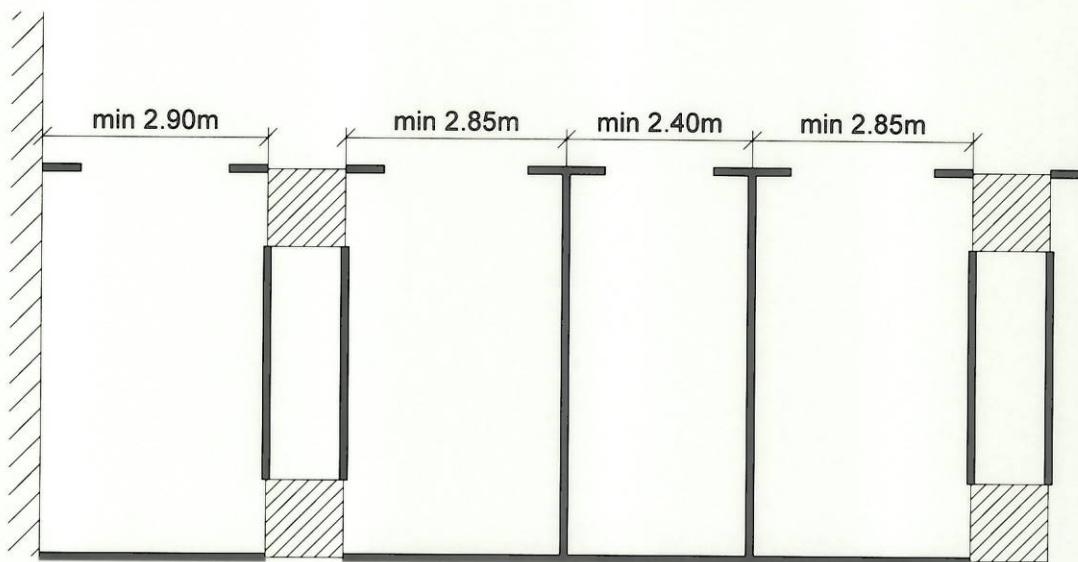
Добавени са изображение на паркоместа за автобуси и товарни автомобили, както и размерите на паркоместата за товарни автомобили (приложение № 14 и приложение № 24).

Допуска се при съществуващи улици широчината на паркоместата за наддължно паркиране да бъде от 2,00 до 2,50 м. При устройване на две и повече

съседни паркоместа за хора с увреждания широчината им е 3,00 м, вместо 3,60 м.

При съществуващи улици и успоредно паркиране и широчина на „пътеката“ за автомобили от 2,75 м до 3,50 м паркирането се извършва на преден ход, поради което дължината на паркомястото се увеличава на 6,70 м, а на паркомястото за хора с увреждания - на 8,00 м. В този случай, при наличие на стена, бордюр с височина по-голяма от 0,15 м или други подобни препятствия, широчината на паркомястото трябва да е най-малко 2,30 м, а на „пътеката“ – 3,50 м.

При паркиране на леки автомобили под ъгъл  $90^\circ$ ,  $60^\circ$  или  $45^\circ$  и има от едната страна на паркомястото стена, бордюр с височина, по-голяма от 0,15 м, или други подобни препятствия широчината му трябва да е най-малко 2,85 м, а ако те са от двете страни на паркомястото – широчината му трябва да е най-малко 2,90 м. Този случай най-често се отнася за крайни паркоместа или паркоместа до колони и др. подобни в обособени подземни, наземни и надземни паркинги.



Фиг. III.15. Широчини на паркоместа в обособен паркинг, намиращи се двустранно или еднострочно до стени, колони и др. подобни.

13. Въведена е напречна оптична маркировка M19 и напречна шумна маркировка M20, които се използват за ограничаване на скоростта на движение при пътни кръстовища, железопътни прелези и при хоризонтални криви с малък радиус на пътища извън населените места (чл. 42а, чл. 42б и чл. 42в).

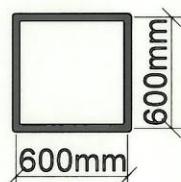
## Пътна маркировка "Напречна оптична маркировка" М19

### тип 1

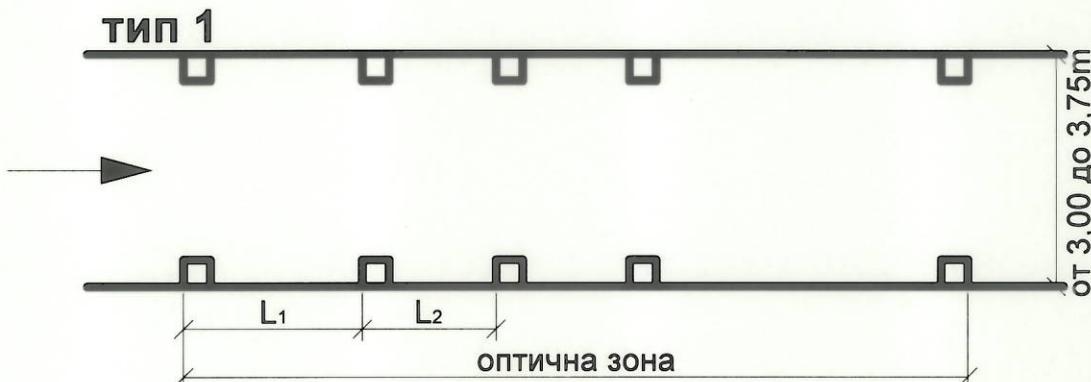
за сигнализация на криви

### тип 2

за сигнализация на кръстовища



#### тип 1

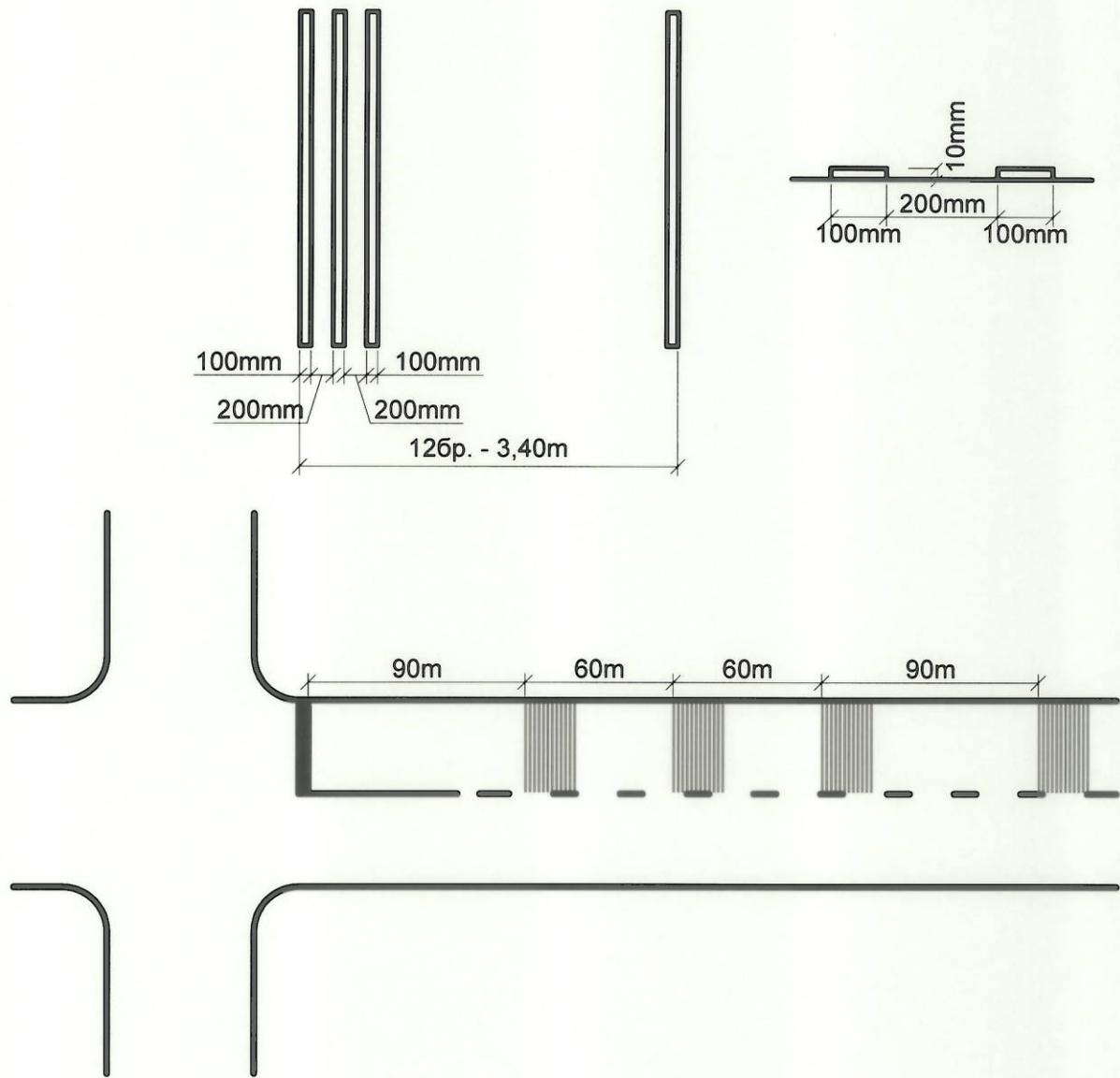


#### тип 2



Фиг. III.16. Напречна оптична маркировка М19

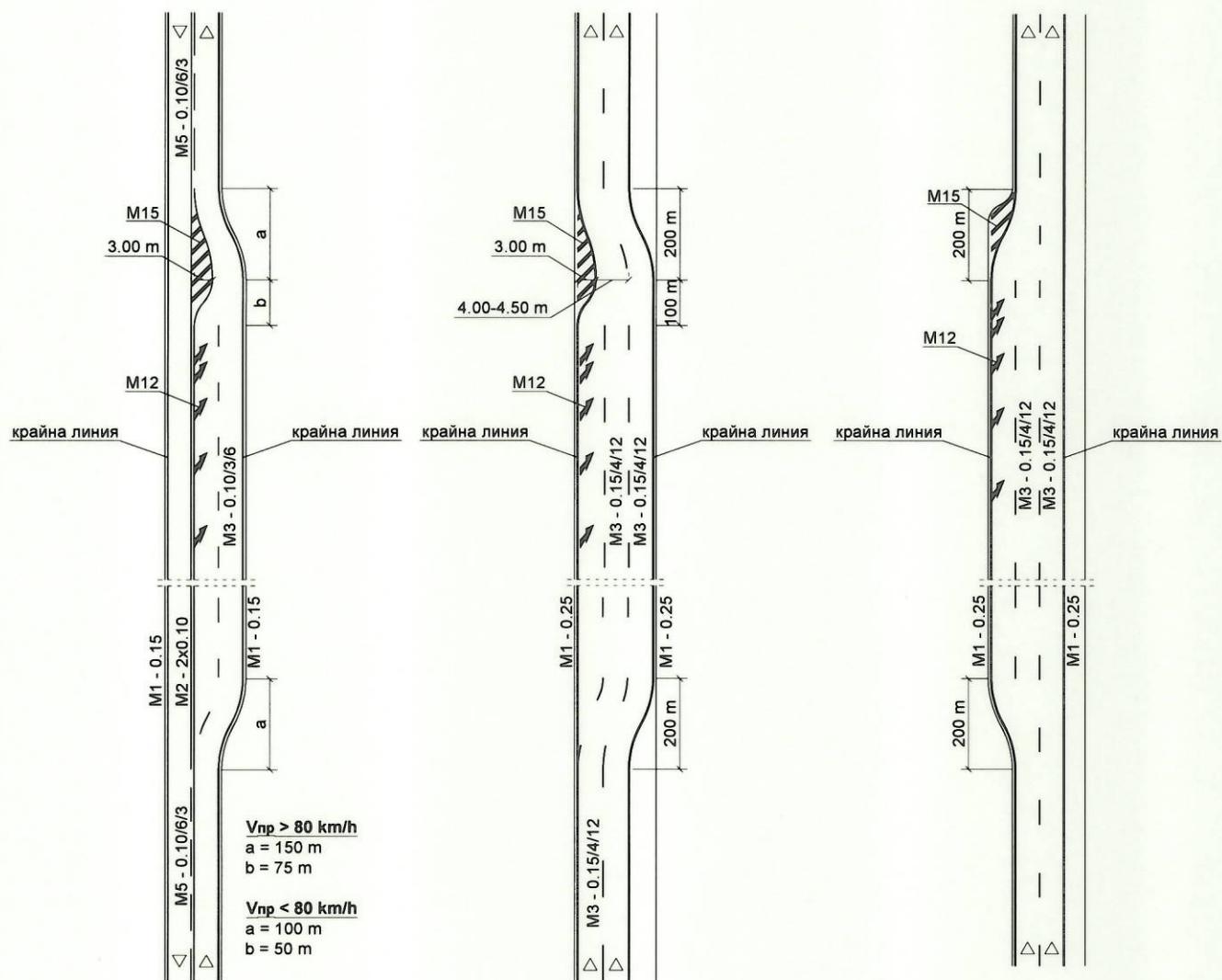
## Пътна маркировка "Напречна шумна маркировка" M20



Фиг. III.17. Напречна шумна маркировка M20

14. Дадени са пътните маркировки на допълнителни ленти за изкачване на наддължен наклон при автомагистрала и при двулентов път (приложение № 31 а, а' и а'').

Основният принцип е, че съществуващата лента/и е непрекъсната, а допълнителната лента се отделя с единична прекъсната линия М3. Крайт на допълнителната лента се сигнализира със стрелки за насочване М12.



**Фиг. III.18. Маркировка на допълнителни ленти за изкачване на надлъжен наклон при двулентов път, при съществуваща автомагистрала и при нова автомагистрала**

15. Ако до 18 май 2018 г. е планирано започването на основен ремонт или реконструкция на съществуващата настилка на пътищата и улици с висока интензивност на движението (чл. 7, ал. 4), пътната маркировка може да се изпълнява от бои вместо от трайни материали (§ 4а от ПЗР).

16. Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ), общините и собствениците на частни пътища трябва да създадат необходимите условия за съхраняване на информация за изпълнената пътна маркировка: за мястото на полагане, за материалите, за видовете пътна маркировка, за количествата, за състоянието при извършвани проверки и други необходими данни. Съхраняват се и данните за интензивността на пешеходното и автомобилното движение, въз основа на които е взето решение за поставяне на пешеходна пътека M8.1 тип „Зебра“ по чл. 24, ал. 2 (§ 46 и § 48 от ПЗР).

Съхраняват се и проектите, по които е нанесена пътната маркировка, както и направените изменения в тях. Съгласуването и одобряването на измененията в проектите трябва да стават по реда на Наредба № 1 от 2001 г. за организиране на движението по пътищата (ДВ, бр. 13 от 2001 г.).

#### **IV. НАРЕДБА № 3 ОТ 2010 Г. ЗА ВРЕМЕННАТА ОРГАНИЗАЦИЯ И БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО ПРИ ИЗВЪРШВАНЕ НА СТРОИТЕЛНИ И МОНТАЖНИ РАБОТИ ПО ПЪТИЩАТА И УЛИЦИТЕ**

Измененията основно са свързани с пренасочване на изискванията в Наредба № 3 към пътната маркировка, пътните знаци и светофарите към съответните наредби №№ 2, 17 и 18, съгласно Закона за нормативните актове, който регламентира, че една и съща област на нормиране се третира в един нормативен документ.

Прецизирани са схемите в приложения №№ 44, 45, 70, 71, 72 и 73.

## V. НАРЕДБА № 17 ОТ 2001 Г. ЗА РЕГУЛИРАНЕТО НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА СЪС СВЕТЛИННИ СИГНАЛИ

1. Въведено е изискване на регулираните със светлинни сигнали места (кръстовища, пешеходни и велосипедни пътеки, входовете и изходите от сгради или имот) да има функциониращо улично осветление (чл. 6а).

2. Във връзка с разрасналото се устройване на обособени велосипедни алеи и ленти в населените места, на велосипедните пътеки напречно на платното за движение следва да се поставят трисекционни пътни светофари за регулиране на движението на велосипедистите (чл. 18). Поради неравномерността на велосипедното движение в течение на деня и за предотвратяване на задръстванията при движението на ППС и на обществения транспорт се препоръчва да се поставят бутони за заявка на фаза от велосипедистите.

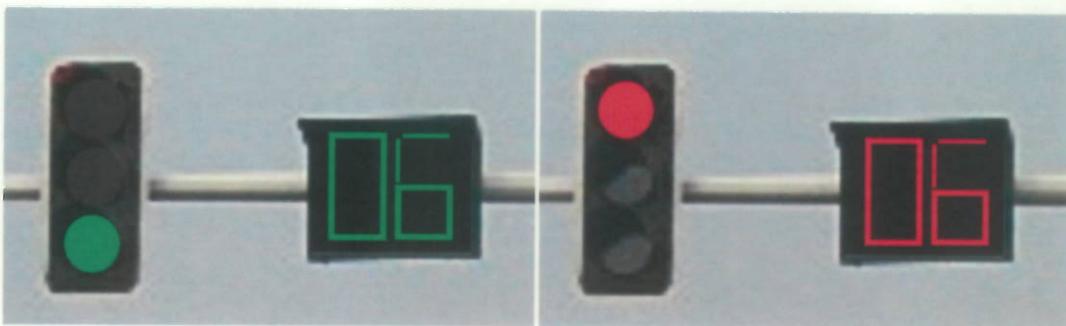


**Фиг.V.1. Регулиране на движението на велосипедисти чрез трисекционен светофар за велосипедисти и бутон за заявка на фаза**

3. Регламентирано е използването на устройство за отчитане на времетраенето на светлинния сигнал - „таймер“ (чл. 19).

Таймерите се поставят само на светофарни уредби, на които интензивността на автомобилните, пешеходните и велосипедните потоци надвишават с най-малко 30 % стойностите на интензивността на тези потоци, налагащи въвеждането на светлинно регулиране (чл. 34а, ал. 1). Таймери не се поставят на светофарни уредби с променлива в реално време продължителност на цикъла - гъвкаво управление (чл. 34а, ал. 2). Срокът за привеждане на

светофарните уредби към изискванията на чл. 34а, т.е. за премахване на таймерите от светофарните уредби с по-малка интензивност на движението, бе 1 май 2016 г.



Фиг. V.2. Устройство за отчитане на времетраенето на светлинния сигнал („таймер“)

4. Въведени са няколко нови изисквания към оборудването на ВСИЧКИ светофарните уредби с оглед повишаване на безопасността на преминаването на незрящи граждани (чл. 30).

Зеленият сигнал за пешеходци се съпровожда от звуков сигнал (чл. 30, ал. 1). Той е с различна честота на пулсациите за зелени сигнали при различни основни тактове (чл. 30, ал. 3) и трябва да е насочен по протежение на пешеходната пътека, за която е предназначен (чл. 30, ал. 4).

Дадени са изискванията към честотата на звука и пулсациите му, към силата на звука спрямо фоновия шум на кръстовището, както и към съотношението на продължителностите на звука и паузата (чл. 30, ал. 2). Бутонът за заявяване от незрящия на звуков сигнал трябва да издава ориентиращ звук, който да се възприема на разстояние най-малко 5 m (чл. 30, ал. 5).





Фиг. V.3. Бутони за незрящи за заявка на пешеходна фаза

Тротоарите при пешеходните пътеки задължително се скосяват и се поставят тактилни ивици за идентификация от незрящите на пешеходните пътеки и пешеходните бутони съответно по чл. 12 и 13 на Наредба № 4 от 2009 г. за проектиране, изпълнение и поддържане на строежите в съответствие с изискванията за достъпна среда за населението, включително за хората с увреждания (ДВ, бр. 54 от 2009 г.) (чл. 30, ал. 6). Когато светофарната уредба е на достъпен маршрут съгласно Наредба № 4 от 2009 г., бутона за заявяване на пешеходна фаза се дублира на височина 1,00 м от тротоарната настилка (чл. 50а, ал. 1).



Фиг. V.4. Идентификация за незрящи на пешеходна пътека и бутона за заявка на фаза

Срокът за привеждане на съществуващите светофарни уредби към изискванията за оборудване със съоръжения за незрящи е 1 май 2020 г. Необходимите мероприятия за това привеждане се включват в ежегодните програми за привеждане на урбанизираната територия в съответствие с

изискванията за достъпна среда, които общинските съвети са длъжни да приемат въз основа на чл. 162, ал. 2 и ал. 6 на Закона за устройство на територията (ЗУТ – обн. ДВ, бр. 1 от 2001 г.) (§ 4 от ПЗР).

5. Въведено е изискване към светлиннияят източник в светофарните секции да бъде LED-източник, който е енергоспестяващ (чл. 36, т. 1). Срокът за привеждане на светофарите в съответствие на това изискване бе 1 май 2016 г. (§ 4 от ПЗР).

6 Ръчното управление на светофарните уредби от органите на Пътна полиция трябва да се прилага само по изключение - при обстоятелства, създаващи затруднения на движението на ППС и пешеходците. То се прекратява веднага след отпадане на причината за въвеждането му. Контролерът на светофарната уредба трябва да подава автоматично информация за въвеждането и прекратяването на ръчното управление на място, определено от общината (чл. 40, ал. 3 и ал. 4).

7. Изграждането на нова или реконструкцията на съществуваща светофарна уредба се извършва въз основа на инвестиционен проект, изготвен и одобрен по реда на ЗУТ. Ако при изграждането или реконструкцията на път или улица се предвижда изграждане или реконструкция на светофарна уредба, проектът е част от инвестиционния проект за пътя или улицата (чл. 51, ал. 1 и ал. 2).

Дадени са частите и съдържанието на инвестиционния проект, като изготвянето му трябва да става от лица с пълна проектантска способност по части „Организация и безопасност на движението“, „Конструктивна“ и „Електрическа“ (чл. 51, ал. 3 и ал. 4).

8. Въведени са три продължителности на жълтия сигнал след зеления - 3 s при допустима максимална скорост на движение в подхода към регулираното място до 50 km/h; 4 s - до 60 km/h; 5 s - до 70 km/h, а когато сигналът се подава от светофара за велосипедисти - 2 s (чл. 54, ал. 6, т. 1). Срокът за привеждане на светофарните уредби в съответствие на изискванията на чл. 54, ал. 6 бе 18 май 2017 г.

9. За определянето на транспортно-техническите параметри на постоянните и на преносимите светофарни уредби - продължителностите на междинните времена, на преходните интервали, на разрешителните сигнали и на цикъла, е дадена методика (чл. 56а и приложение № 28). Привеждането на

светофарните уредби в съответствие с изискванията на чл. 56а трябва да стане в срок до 18 май 2017 г. (§ 4 от ПЗР).

Дадени са и методите за намаляване на задръжките (предотвратяване на задръстванията) на превозните средства от редовните линии на обществения пътнически транспорт (чл. 56б и приложения № 29 и № 30).

Най-малко веднъж годишно общините следва да извършват проучване на потоците от ППС и пешеходци на светофарните уредби и при необходимост променя транспортно-техническите параметри и програмите за регулиране само въз основа на изчисления, направени по методиката от приложение № 28 (чл. 60, т. 2).

Във връзка с предложение на Столична община за въвеждане на гъвкаво управление на светофарните уредби и за включване на „зелено мигане“ в Закона за движението по пътищата и в Наредба № 17 от 2001 г. за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали, към настоящия момент се правят проучвания на добrite практики и научно-приложни разработки, приложени в европейските страни в областта на транспортната инфраструктура, които биха довели до намаляване на пътнотранспортните произшествия в движението по пътищата.

## VI. НАРЕДБА № 18 ОТ 2001 Г. ЗА СИГНАЛИЗАЦИЯТА НА ПЪТИЩАТА С ПЪТНИ ЗНАЦИ

1. Пътните знаци се поставят въз основа на проект, разработен съгласно Генералния план за организация на движението (ГПОД) на населеното място или съгласно проекта за организация на движението по пътя извън населеното място. Те се изготвят от лица с пълна проектантска правоспособност по част „Организация и безопасност на движението“ съгласно чл. 128 и 129 на Наредба № 4 от 2001 г. за обхвата и съдържанието на инвестиционните проекти (ДВ, бр. 51 от 2001 г.), а се изработват, съгласуват и одобряват при условията и по реда на Наредба № 1 от 2001 г. за организиране на движението по пътищата (ДВ, бр. 13 от 2001 г.) (чл. 3, ал. 3).

2. Пътните знаци и другите средства за сигнализиране трябва да отговарят освен на изискванията на БДС 1517 „Пътни знаци. Размери и шрифт“, така и на БДС EN 12899 „Неподвижно закрепени вертикални пътни знаци“, в който са регламентирани и светлотехническите качества на повърхността на знаците (чл. 6, ал. 1).



а) неправилно



б) правилно

Фиг. VI.1. Шрифтьт на надписите в пътните знаци трябва да съответства на приложение Г на БДС 1517 „Пътни знаци. Размери и шрифт“

3. Лицето на пътния знак не трябва да има отвори или следи от такива и да съответства на клас Р3 по БДС EN 12899-1, като само пътните знаци за временна организация и безопасност на движението I и II типоразмер могат да бъдат с отвори със съгласието на възложителя (чл. 6, ал. 5).

Основата на пътния знак трябва да има устойчивост на корозия, съответстваща на клас SP2 по БДС EN 12899-1, а металният стълб от опорната конструкция и скрепителните елементи трябва да са горещопоцинковани в съответствие с БДС EN ISO 1461 „Горещопоцинковани покрития на готови продукти от чугун и стомана. Технически изисквания и методи на изпитване.“ (чл. 6, ал. 6). Основата на пътния знак трябва да има защитени ръбове по цялата периферия. Пътните знаци за временна организация и безопасност на движението I и II типоразмер и останалите пътни знаци I типоразмер могат да бъдат без защита на ръбовете (чл. 6, ал. 7).

Материалите, използвани за носещи конструкции и свързващи елементи, трябва да съответстват на приложимите части от БДС EN 10025 „Горещовалцовани продукти от конструкционни стомани“. Стоманата за изработване на носещите конструкции трябва да е с качество не по-ниско от S 235 JR съгласно БДС EN 10025-1 (чл. 6, ал. 8).

4. Въведено е изискване всички надписи върху пътните знаци да бъдат на български език, а когато се налага повтаряне на надписите с латински букви се прилагат изискванията на Закона за транслитерацията (чл. 6а).

5. Типоразмерът на пътните знаци на местните пътища е променен от първи на втори (чл. 7, ал. 1, т. 2, б. „б“).

Дадена е възможност при пътищата с по-висока проектна скорост и по-голяма широчина, освен по-висок типоразмер, да се използват и пътни знаци с по-високи светлотехнически качества (чл. 7, ал. 1).

6. Въведено е изискване всички пътни знаци (от групите А, Б, В, Г, Д, Е, Ж и Т) и другите средства за сигнализиране (от групата С) да бъдат светлоотразяващи, като светлотехническите им показатели не трябва да са по-ниски от тези, посочени в БДС EN 12899-1. Класовете на светлоотразяващата повърхност на знаците са дадени в измененото приложение № 10 (чл. 8, ал. 1, 2 и 3).

Регламентирани са изискванията към светлотехническите характеристики на жълтия флуоресцентен цвят за знаците при временните организации на движението (чл. 8, ал. 4) и жълтозеления флуоресцентен цвят за знаците при участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия (ПТП) (чл. 8а, ал. 2).

7. В проектите за организация на движението се представят изчисления за доказване на стабилността и допустимостта на деформациите на конструкциите, върху които са закрепени пътни знаци с площ над  $2 \text{ m}^2$  или пътни знаци над платното за движение. С площ над  $2 \text{ m}^2$  обикновено са пътните знаци за направления, посоки, обекти и други от групата Ж (чл. 15, ал. 3).

За високопланински пътища с най-висока точка над 1200 м се допуска на участъците, намиращи се на височина над 1000 м, разстоянието от настилката до долната част на пътния знак или допълнителната табела да бъде до 2,50 м (чл. 16, ал. 4).

8. Въведени са нови пътни знаци Д7а, Д8а и Е24, премахнати са пътните знаци Ж17 и Е7.2 и към пътния знак Е22 е добавено поле за скоростен път;

а) нови пътни знаци Д7а „Скоростен път“, Д8а „Край на скоростния път“ и Е24 „Контрол с автоматизирани технически средства или системи“



Д7а



Д8а



Е24

б) премахнати пътни знаци Ж17 „Средна лента за изпреварване в указаната посока“ и Е7.2 „Бензиностанция, която предлага и безоловен бензин“



Ж17



Е7.2

в) изменен пътен знак Е22 „Допустими максимални скорости на движение“

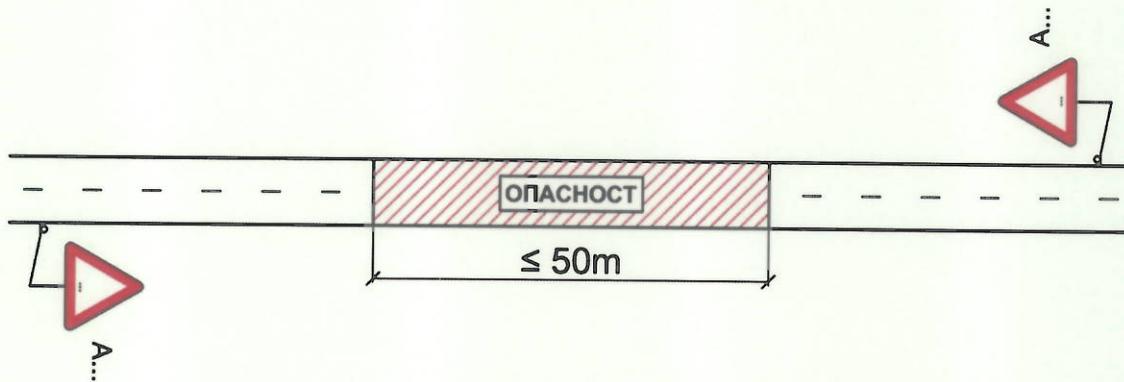


E22

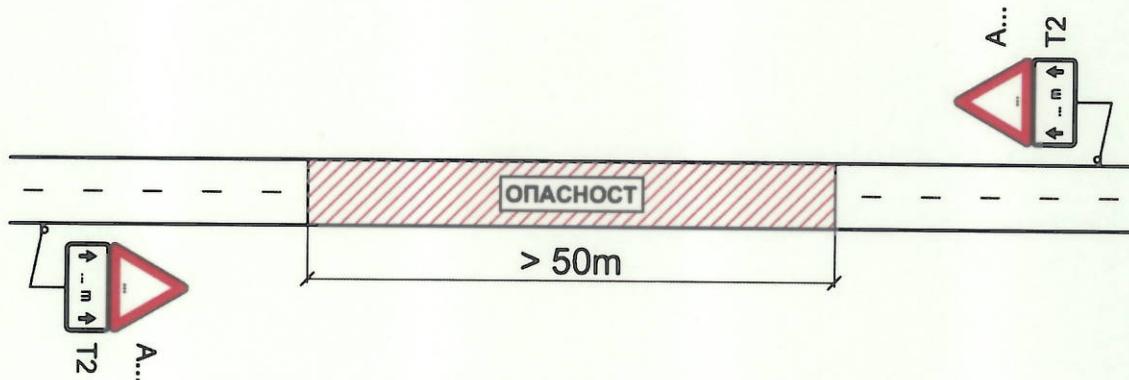
Фиг. VI.2. Нови, премахнати и изменени пътни знаци

9. При предупредителните пътни знаци за опасност от група А е уеднаквена дължината на опасността, която не се сигнализира с допълнителна табела Т2 „Дължина на ...“ - 50 m (чл. 20, ал. 4).

a)

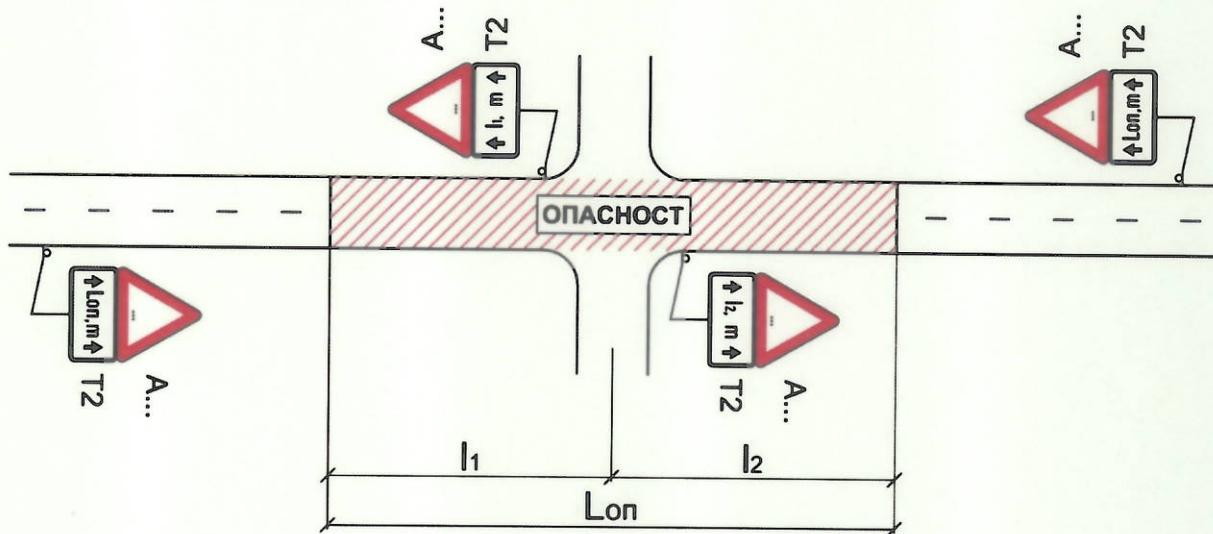


б)



Фиг. VI.3. Сигнализиране на опасност на пътя с предупредителни пътни знаци

Ако по дължината на опасния участък има кръстовища, предупредителният знак се повтаря след всяко кръстовище, като разстоянието до края на опасния участък се указва с допълнителна табела T2 (чл. 20, ал. 6).



Фиг. VI.4. Сигнализиране с предупредителни пътни знаци на опасен участък, в който има кръстовище

Към предупредителните пътни знаци, сигнализиращи „точкови“ опасности (пешеходна пътека, светофар, кръстовище, прелез), не се поставя допълнителна табела T2 (чл. 20, ал. 7).

Често допусканата грешка е поставянето на предупредителни пътни знаци за опасен завой (A1 и A2) или за последователни опасни завои (A3 и A4) без да е спазен поне един от критериите за опасен завой (чл. 21, ал. 1) или за последователни опасни завои (чл. 21, ал. 2). С тези знаци се сигнализират не хоризонтални криви изобщо, а само опасните от тях.

10. Предупредителният знак A18 „Пешеходна пътека“ се поставя само на пешеходни пътеки тип „зебра“, сигнализирани с пътен знак Д17 „Пешеходна пътека“ (чл. 31), и следва да бъде премахнат от светофарните уредби, тъй като при тях не се маркират „зебри“ (виж т. III.9).

11. Въведен е критерий за трудна разпознаваемост на кръгово кръстовище в населено място, за да бъде сигнализирано с предупредителен знак A29 „Кръгово кръстовище“ (чл. 39, ал. 2, т. 3).

На кръгови кръстовища, движението на които се регулира със светлинни сигнали, не се поставя предупредителен знак А29 (чл. 39, ал. 3).

12. Предупредителният знак А31 „Пресичане на трамвайна линия“ не се поставя на кръстовища със светофарни уредби, тъй като преминаването на участниците в движението се регулира със светлинни сигнали (чл. 41, ал. 2).

13. Предупредителен пътен знак А39 „Внимание! Други опасности“ винаги се използва с допълнителна таблица Т17, на която с текст или разбираем символ се дава информация за опасността (чл. 48, ал. 3).



а) неправилно



б) правилно

Фиг. VI.5. Сигнализиране с предупредителен пътен знак А39 „Внимание! Други опасности“

14. Наблюдава се масово допускана грешка при поставянето на пътни знаци А40 „Внимание! Участък с концентрация на пътнотранспортни произшествия“ на републиканските и общинските пътища - знакът не се повтаря предварително с допълнителна таблица Т1 „Разстояние до...“ и не се дублира и отляво (чл. 48а, ал. 2).

Има случаи, при които на току-що рехабилитиран или реконструиран път се поставя знак А40, защото преди това там е имало участък с концентрация на ПТП. Известно е, че концентрирането на ПТП се дължи на недостатъци на пътните условия, логично е след рехабилитацията или реконструкцията те да са отстранени и поставянето на знак А40 е необосновано.

15. Въведен е единствен критерий за поставяне на кръстовище на знак Б2 „Спri! Пропусни движещите се по пътя с предимство“ - неосигуряване на необходимото разстояние за видимост (чл. 53, ал. 2, т. 1).

16. При забранителните пътни знаци от групата В е направено уточнение, че само забраните, въведени чрез знаците В20, В24, В25, В26, В27, В28 и В30 са в сила до следващото кръстовище (чл. 61, ал. 3).

Много разпространени са грешките да се поставя допълнителна таблица Т2 „Дължина на ...“ под забранителен пътен знак с обозначена по-голяма дължина от 100 м (чл. 61, ал. 4), както и под забранителен пътен знак при комбинирането му с предупредителен знак над него, вместо под предупредителния знак (чл. 62, ал. 2).



Фиг. VI.6. Забранителен пътен знак с допълнителна таблица Т2



а) неправилно



б) правилно

Фиг. VI.7. Комбинация на предупредителен пътен знак, забранителен пътен знак и допълнителна табела Т2

Увеличено е досегашното разстояние от 500 m, на което се повтарят забранителните пътни знаци B24 и B26 - на 2 km при автомагистрали и скоростни пътища и на 1 km при останалите пътища и улици (чл. 61, ал. 5).

17. Въведено е изискване платната за еднопосочко движение на пътищата и улиците с разделителна ивица, без тези на автомагистралите и скоростните пътища, да се сигнализират с пътни знаци B1 „Забранено е влизането на пътни превозни средства“ и D4 „Еднопосочко движение след знака“ (чл. 64, ал. 2).

18. Прецизираны са стойностите на габаритите на пътните превозни средства - широчина, височина, дължина, обща маса и осово натоварване, които се поставят на забранителните знаци B15, B16, B17, B18 и B19. На тези знаци не се поставят стойностите на съществуващите габарити на пътя (чл. 69, чл. 70, чл. 71 и чл. 72).



**Фиг. VI.8. Неправилно поставен пътен знак В16, отразяващ съществуващата височина до съоръжението, а не допустимата височина на ППС**

19. Пред пътен тунел с двулентово платно за двупосочко движение задължително се поставя пътен знак В24 „Забранено е изпреварването на моторни превозни средства, с изключение на мотоциклети без кош и мотопеди“ (чл. 76, ал. 2).

20. В някои населени места в нарушение на чл. 112, ал. 3 се използва пътен знак В26 „Забранено е движението със скорост, по-висока от означената“, комбиниран с допълнителна таблица Т17 „Важи за населеното място“, за да се въведе по-ниска максимална допустима скорост на движение по всички улици. Табелата Т17 следва да се премахне, а знакът В26 да се постави при пътния знак Д11 „Начало на населено място и селищно образувание“ (чл. 112, ал. 3).

21. Наблюдава се неправилно използване на пътен знак В27 „Забранени са престоят и паркирането“ в населените места. При такава забрана на улицата не е възможно да се извършва качване и слизане на пътници в и от МПС, както и да се извършват товарно-разтоварни работи, това прави невъзможно обслужването на прилежащите сгради и имоти (чл. 80, ал. 10).

22. Поставянето на пътен знак Д3 „Указател за предварително престрояване“ е задължително в подходи към кръстовища с две и повече ленти за престрояване и изчакване, тъй като той има важно значение за пропускателната способност и безопасността на движението на кръстовищата.

23. На пешеходна пътека тип „зебра“ е предвидено повтаряне на пътния знак Д17 „Пешеходна пътека“ отляво на платното за движение, а при липса на видимост на знака - и над него (чл. 117, ал. 2). Съществуващите знаци Д17 на светофарни уредби следва да се премахнат, тъй като при тях не се маркират „зебри“ (виж т. III.9).

24. Променено е наименованието на пътен знак Д21 от „Инвалид“ в „Място за паркиране на пътни превозни средства, обслужващи хора с увреждания“ (чл. 120). Поради това вече не се налага комбинирането му с пътен знак Д19 „Паркинг“ и от съществуващите такива комбинирания следва да се премахне знака Д19.

25. Въведено е изискване пътните знаци Д22 „Трамвайна спирка“, Д23 „Тролейбусна спирка“ и Д24 „Автобусна спирка“ да не се поставят заедно със знак В28 (чл. 121, ал. 5), тъй като в Закона за движението по пътищата (ЗДвП). има текст, забраняващ паркирането на спирки.



Фиг. VI.9. Неправилно поставен пътен знак В28 „Паркирането забранено“, знакът Д24 „Автобусна спирка“ въвежда такава забрана

26. Дадени са изискванията за поставянето на новия пътен знак Е24 „Контрол с автоматизирани технически средства или системи“ (чл. 133а). Поставянето на знаците за стационарен контрол става от АПИ или общините, съгласувано с Областна дирекция на Министерството на вътрешните работи (ОД на МВР).

27. Формулирани са видовете цели на пътеуказателната сигнализация по пътищата извън населените места - далечни и близки, и в населените места - външни и вътрешни. Далечните цели дават информация за общото направление на пътя, а близките се намират между далечните цели (чл. 138а, ал.

2). Вътрешните цели в населеното място са центърът, отделни квартали или жилищни комплекси, индустриални (промишлени) зони, автогари, жп гари, аерогари, пристанища, туристически обекти и исторически забележителности, паметници и др. Външните цели в населеното място трябва да съответстват на близките и далечните цели, сигнализирани по прилежащата на населеното място пътна мрежа (чл. 138а, ал. 3). Не се допуска в наименованията в пътеуказателните пътни знаци да има фирми или части от фирми на търговци по смисъла на Търговския закон (чл. 138 а, ал. 7).

При проектирането на пътеуказателната сигнализация на пътищата и улиците чрез пътните знаци от групата Ж за направления, посоки, обекти и други Ж1, Ж2, Ж3, Ж6, Ж7, Ж8 и Ж10 се наблюдава масово неспазване на основните принципи на пътеуказването: еднаквост и непрекъснатост на целите. Всяка община следва да изготви и поддържа списък на външните и вътрешните цели по уличната мрежа и на далечните и близките цели по местните пътища (чл. 138б, ал. 1), като тези цели трябва да съответстват на близките и далечните цели по прилежащите пътища (чл. 138а, ал. 3). АПИ има Указания за определяне на далечните и близки цели, одобрени със Заповед № РД-22-1672 от 26.11.1983 г. на началника на Главно управление на пътищата (ГУП), и списък на далечните и близки цели по пътищата от I, II и III клас. Този списък трябва да се актуализира в много кратък срок, като се допълнят целите по автомагистралите и скоростните пътища, в противен случай общините ще бъдат затруднени да изпълнят задължението си по списъците на външните цели в населените места. По този начин АПИ ще изпълни задължението си по чл. 138б, ал. 2.

Необходимо е всяка община да изготви и одобри схеми за воденето на всички цели на пътеуказването на кръстовищата от уличната мрежа на основата на приетия списък на външните и вътрешните цели. Те трябва да се ползват при проектирането на нови или основен ремонт на съществуващи улици, на нова организация на движението и при експлоатацията на съществуващата пътеуказателна сигнализация.

28. На редица републикански пътища съществуват пътни знаци Ж6 „Указателна таблица“ със сигнализирани цели само на латиница „Sevlievo Grand Prix“, „Trojan Grand Prix“, „Pirin Golf Club“, поставени в противоречие с изискванията на чл. 3, ал. 2, т. 2 и на чл. 147, ал. 1 на Наредба № 18. Тези знаци следва да бъдат премахнати.

29. Сега пътен знак Ж11 „Наименование на обект от регионално и национално значение“ масово се използва за обозначаване на границата между две съседни териториално-административни единици (области и общини), информация, която не представлява интерес за пътниците в МПС и създава допълнително информационно натоварване на водачите. В много случаи знакът наподобява Д11 „Начало на населено място“ инерядко чуждестранни водачи рязко намаляват скоростта на движение, което застрашава безопасността на движението. Същевременно информацията за границата между две съседни териториално-административни единици е много полезна за редица държавни и общински структури: на „Пътна полиция“ по отношение на статистиката на ПТП, на правоохранителните органи по отношение на юрисдикцията върху извършени нарушения или престъпления на пътя, на пътните органи по отношение на поддържането и ремонта на пътя, на горски и земеделски органи по отношение на тяхната дейност. Поради това е регламентирано лицето на знака Ж11 да бъде успоредно на оста на пътя, когато се използва за обозначаване на границата между две съседни териториално-административни единици (чл. 152, ал. 3). В него трябва да има наименованията на двете граничещи териториално-административни единици Съществуващите знаци Ж11 следва да се премахнат.



Фиг. VI.10. Неправилно поставени пътни знаци Ж11

30. Пътният знак Ж14 „Начало на пътна лента“ се използва за сигнализиране на начало на пътна лента на път, на който броят на лентите се увеличава (чл. 155, ал. 1) - при допълнителна лента за движение при голям наклон, при разширение на платното за движение. Знакът Ж14 не се поставя за сигнализиране на ленти за забавяне и ускоряване (шлюзове), ленти на кръстовище, „BUS“ленти и ленти за паркиране.

31. Пътният знак Ж22 „Километричен знак“ следва да се поставя на всички пътища - републикански и общински, а не само на автомагистралите (чл. 161, ал. 1).

32. Допълнителната табела Т12 „Начин на паркиране на пътните превозни средства“ се поставя освен под знаците Д19, Д20 и Д21 и под знак B28, с който се сигнализира например паркиране със „служебен абонамент“ (чл. 173).

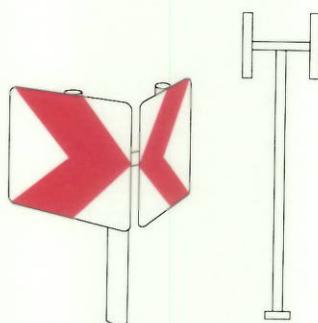
33. Допълнителните средства за сигнализиране С1 „Направляващо стълбче“, С7 „Направляваща стрелка“ и С14 „Светлоотразител“ имат важно значение за оптическото направляване на движението в тъмната част на денонощието и при лоши метеорологични условия - мъгла, дъжд, снеговалеж, и за безопасността на движението

Поставянето на направляващите стълбчета С1 е задължително от двете страни на платното на движение на пътя през 100 m при автомагистралите и скоростните пътища и през 50 m - на останалите пътища, в хоризонтални и вертикални криви тези разстояния се намаляват (чл. 179, ал. 3). Направляващите стълбчета С1 трябва да са от тип D1, D2 или D3, да са с устойчивост на вятър WL1 и на динамичен удар DH1 съгласно БДС EN 12899-3 (чл. 179а, ал. 2 и 4). Срокът за привеждането им в съответствие е 18 май 2018 г. за републиканските пътища и 18 май 2020 г. за общинските пътища.



Фиг. VI.11. Направляващо стълбче С1

Табели с направляваща стрелка С7 се поставят на хоризонтални криви с радиус до 600 m и задължително на опасни хоризонтални криви по смисъла на чл. 21, ал. 1 от Наредба № 18 (чл. 182, ал. 2). Дадена е и методика за определяне на местата им на хоризонталната крива (чл. 182, ал. 5 и приложение № 19). Срокът за привеждането им в съответствие е 18 май 2018 г. за републиканските пътища и 18 май 2020 г. за общинските пътища.



Фиг. VI.12. Табела с направляваща стрелка С7

Светлоотразителите С14.1 са с трапецовидна форма и се поставят на пътните ограничителни системи, а С14.2 са с правоъгълна форма и се поставят на подпорни стени, стени на тунели, стълбове и устои на мостове, намиращи се в непосредствена близост до платното за движение. Разстоянието между тях е 12 m, което се намалява в хоризонтални криви (чл. 183 и приложение № 20).



Фиг. VI.13. Светлоотразители С14

34. Администрацията, управляваща пътя, или собственикът на пътя трябва да съхраняват и поддържат информация за поставените пътни знаци и по-конкретно за мястото на поставяне, за материалите, за типоразмерите, за количествата, за състоянието при извършвани проверки и други необходими данни, както и данните за местата с установена концентрация на пътнотранспортни произшествия, въз основа на които са взети решения за сигнализирането им с пътни знаци А40 и за поставянето на допълнителен контур или правоъгълна основа на останалите пътни знаци на тези места (§ 5 от ПЗР). Това се налага, защото при пътищата и улици се допускат много грешки и изменения на пътните знаци, за които липсват документи. Това пречи както на планирането на средствата за пътните знаци, така и на възможността във всеки един момент да се знае актуалната организация на движението по даден път или улица.

**VII. НАРЕДБА № РД-02-20-10 ОТ 2012 Г. ЗА УСЛОВИЯТА ЗА ИЗГРАЖДАНЕ ИЛИ МОНТИРАНЕ ВЪРХУ ПЛАТНОТО ЗА ДВИЖЕНИЕ НА ИЗКУСТВЕНИ НЕРАВНОСТИ И НА ДРУГИ СРЕДСТВА ЗА ОГРАНИЧАВАНЕ НА СКОРОСТТА НА ДВИЖЕНИЕ И ИЗИСКВАНИЯТА КЪМ ТЯХ.**

1. Измененията в наредбата се състоят в пренасяне на изискванията към пътната маркировка в Наредба № 2 за сигнализацията на пътищата с пътна маркировка. Измененията са в сила от 18 май 2015 г.

МИНИСТЪР НА РЕГИОНАЛНОТО  
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВО:

(НИКОЛАЙ НАНКОВ)

СЪГЛАСУВАЛИ:

МИНИСТЪР  
НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ:

(ВАЛЕНТИН РАДЕВ)

МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА,  
ИНФОРМАЦИОННИТЕ  
ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА:

(ИВАЙЛО МОСКОВСКИ)