**Проект**

**МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ**

**И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО**

**НАРЕДБА ЗА ОРГАНИЗИРАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА, ОТВОРЕНИ ЗА ОБЩЕСТВЕНО ПОЛЗВАНЕ**

**Глава първа**

**ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

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

1. С наредбата се определят:
2. целите, средствата и правилата за изготвяне, одобряване, съгласуване и прилагане на плановете и проектите, свързани с организирането на движението по пътищата, отворени за обществено ползване, от органите по реда на Закона за устройство на територията (ЗУТ) и органите на Министерство на вътрешните работи (МВР), съгласно определените им компетенции;
3. критериите, които се прилагат при актуализация на плановете и проектите, изготвени в съответствие с правилата по т. 1.

**Чл. 2.** Не са обект на наредбата:

1. планирането и проектирането на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии;
2. сигнализирането на пътищата при извършване на строителство или ремонт и на дейности по поддържането при аварийна ситуация в обхвата на пътя;

**Чл. 3.** Основните цели за организиране на движението по пътната инфраструктура са свързани с осигуряване и гарантиране на:

1. максимална безопасност и сигурност при придвижване на всички участници в движението в населените места, селищните образувания и индустриалните паркове извън границите на населените места и селищните образувания, и извън населените места;
2. устойчива пътна безопасност чрез прилагане на съответна мярка и/ или на комплексни мерки;
3. оптимални възможности за развитие на различните видове придвижване в населените места, селищните образувания и индустриалните паркове извън границите на населените места и селищните образувания, и извън населените места, при 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;

1. условия за опазване на общественото здраве чрез намаляване на шумово натоварване, вибрации и вредни емисии чрез подобряване на устойчивата мобилност;
2. безопасни, бързи, удобни и икономични транспортни връзки;
3. оптимална пропускателна способност на пътищата, улиците или отделни участъци от тях чрез прилагане на методите за организиране на движението;
4. пълна, ясна и неподвеждаща информация за участниците в движението по отношение на пътнотранспортната обстановка, чрез максимално разпознаваема и синхронизирана пътна сигнализация - пътна маркировка, пътни знаци, светлинни сигнали и други технически средства за сигнализиране на пътната инфраструктура.

**Чл. 4.** Целите за организирането на движението по пътната инфраструктура се изпълняват посредством:

1. оценка на съществуващата пропускателна способност на пътищата или отделни участъци от тях и изследване на възможността за оптимизирането й чрез методите на организиране на движението;
2. ефективно планиране и проектиране на пътната инфраструктура, основано на европейските стандарти за устойчива, зелена и мобилна среда, както и планиране и проектиране на ясно разпознаваема пътна инфраструктура, съгласно принципите на „безопасната система“;
3. извеждане на транзитното автомобилно движение извън населените места, попадащи в съответна урбанизирана територия;
4. спазване на принципите за интермодалност между отделните видове транспорт;
5. осигуряване на оптимални и безопасни условия за паркиране в и извън населените места, селищните образувания и индустриалните паркове извън границите на населените места и селищните образувания;
6. регламентиране на транспортния (пешеходен, велосипеден, автомобилен и др.) достъп до обектите.

**Чл. 5.** Проектите за организация и безопасност на движението (ПОБД) по пътищата, отворени за обществено ползване, се изготвят при приоритетното и взаимосвързано спазване на следните документи:

1. план на комуникационно - транспортните системи (ПКТС) към общи устройствени планове (ОУП);
2. планове за устойчива градска мобилност (ПУГМ);
3. подробни устройствени планове (ПУП);
4. други стратегически планове и документи, произтичащи от правото на Европейския съюз или от вътрешното законодателство на Република България.

**Чл. 6.** (1)Плановете и проектите за организация и безопасност на движението са следните видове:

1. Генерален план за организация на движението (ГПОД);
2. Проект за организация и безопасност на движението в населените места (ПОБДНМ);
3. Проект за организация и безопасност на движението извън населените места (ПОБДИНМ).
4. Проектите по ал. 1 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.

**Глава втора**

**ВЪЗЛАГАНЕ, СЪГЛАСУВАНЕ И ОДОБРЯВАНЕ НА ПЛАНОВЕ И ПРОЕКТИ ЗА ОРГАНИЗИРАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО ПО** **ПЪТИЩАТА**

**Чл. 7.** (1) Собственикът или администрацията, управляваща пътя, в качеството си на възложител по смисъла на ЗУТ, възлага изготвянето на проекти за организацията на движението и отговаря за изпълнението и поддържането на организацията на движение в съответствие с тези проекти.

1. Собственикът или администрацията, управляваща пътя по основното направление отговаря за проектирането на организацията на движението, както и за изпълнението на кръстовища, в които се пресичат, разделят или събират на едно ниво пътища с различни стопани.
2. Когато път от републиканската пътна мрежа съвпада с улица в населено място кметът на съответната община възлага изготвянето на ПОБДНМ и го съгласува с Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ) и сектори „Пътна полиция“ при Областни дирекции към Министерство на вътрешните работи (ОДМВР).
3. Извън случаите по ал. 3, проектът за организация на движението се възлага от собственика или администрацията, управляваща пътя.
4. Когато изготвянето на проект за организация на движението се възлага по инициатива на собственик или на лице, стопанисващо крайпътен обект, тези лица имат задължението да сигнализират територията на обекта с пътни знаци и пътна маркировка и отговарят за поддържането на поставената сигнализация.
5. В случаите по ал. 5 собственикът на крайпътен обект или лицето, стопанисващо крайпътен обект съгласува проекта с администрацията, управляваща пътя или собственикът на пътя, към който се осъществява връзка от крайпътния обект, както и с други компетентни институции, предвидени в ЗУТ и Закона за движение по пътищата (ЗДвП).

**Чл. 8.** (1) Генералните планове за организация на движението се възлагат и изпълняват като предварителен и окончателен проект.

1. Възлагането на ГПОД може да бъде за цялата територия на населеното място или за част от него - район, зона, жилищен комплекс.

**Чл. 9.** (1) Предварителният проект на ГПОД се съгласува при посочените в ал. 2 и 3 ред и условия.

(2) Съгласуването на предварителния проект на ГПОД се извършва както следва:

1. публикуване от Възложителя на проекта на ГПОД в интернет страницата на съответната община, както и предоставяне на разпечатани проектни материали на подходящо място в общината един месец преди провеждане на обществено обсъждане;
2. организиране и провеждане от Възложителя на обществено обсъждане на предварителния проект за ГПОД. В общественото обсъждане могат да участват всички заинтересовани страни;
3. възложителя внася предварителен проект на ГПОД за разглеждане, съгласуване и приемане от експертен съвет по устройство на територията (ЕСУТ) при съответната община (район);
4. в състава на експертния съвет по т. 3 могат да участват представители на съответните компетентни органи на Министерството на вътрешните работи (Отдел „Пътна полиция“ при Столична дирекция на вътрешните работи (СДВР), сектор „Пътна полиция“ при ОДМВР, Главна дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“ (ГД ПБЗН)), Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ (ДАБДП), на областното пътно управление и 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. възложителят съгласува предварителния проект за ГПОД със заинтересуваните централни и териториални администрации и със специализираните контролни органи, или техни представители участват в заседанието на експертния съвет. 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. при внасяне на значителни промени в проекта по т. 3, нанесени в съответствие с протокола от ЕСУТ, проектът се разглежда и съгласува повторно.
9. Окончателният проект на ГПОД се одобрява от Общинския съвет на съответната община по предложение на съответния кмет, придружен от протокол за приемане на проекта за ГПОД от съответния експертен съвет.

**Чл. 10.** Проектът за организация и безопасност на движението в населените места, селищните образувания и индустриалните паркове извън границите на населените места и селищните образувания се съгласува при следните ред и условия:

1. възложителят внася ПОБДНМ съвместно с проекта за изграждане, основен ремонт или реконструкция на пътя, когато ПОБДНМ представлява негова неразделна част, за разглеждане, съгласуване и приемане на ЕСУТ на съответната община;
2. възложителят внася самостоятелно ПОБДНМ (при актуализация на ПОБДНМ, проект за обезопасяване на пътен участък, въвеждане на средства за успокояване на движението, проекти за организация на движението и паркирането, промени в съществуващата организация на движението и светофарни уредби, проект след проведени инспекции и/или одити за пътна безопасност и др.) за разглеждане, съгласуване и приемане от експертен съвет към Общинската комисия по безопасност на движението по пътищата (ЕС към ОКБДП) или ЕСУТ на съответната община;
3. в състава на експертния съвет по ал. 1 и ал. 2 могат да участват представители на съответните компетентни органи на МВР (Отдел „Пътна полиция“ при СДВР, сектор „Пътна полиция“ при ОДМВР, ГД ПБЗН), на областното пътно управление и други институции, по преценка на съответната общинска администрация;
4. възложителят съгласува ПОБДНМ със заинтересуваните централни и териториални администрации и със специализираните контролни органи, или участие в заседанието на експертния съвет. 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;
5. възложителят предоставя на проектанта протокол с решенията взети на ЕСУТ и получените становища за изработване на окончателния проект за ПОБДНМ.

**Чл. 11.** Проектът за организация и безопасност на движението в населените места, селищните образувания и индустриалните паркове извън границите на населените места и селищните образувания се одобрява от кмета на съответната община.

**Чл. 12.** 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. 13.** (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 промяна/актуализация на постоянната организация на движение или обезопасяване, се съгласуват при следните ред и условия:

1. възложителят внася ПОБДИНМ за разглеждане, съгласуване и приемане, както следва:

а) за автомагистрали и републикански пътища I клас - от експертния технико-икономически съвет (ЕТИС) при Агенция „Пътна инфраструктура";

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

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

1. в състава на експертния съвет по ал. 1 могат да участват представители на съответните компетентни органи на МВР (Отдел „Пътна полиция" при СДВР, сектор „Пътна полиция“ при ОДМВР, Главна дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението"), ДАБДП, на областното пътно управление и други институции, по преценка на възложителя;
2. възложителят съгласува ПОБДИНМ със заинтересуваните централни и териториални администрации и със специализираните контролни органи, или техни представители участват в заседание на експертен съвет. 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;
3. възложителят предоставя на проектанта протокол с решенията взети на ЕТИС /ЕСУТ за изработване на окончателния проект за ПОБДИНМ.

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

1. за автомагистрали и републикански пътища I клас - от Председателя на Агенция „Пътна инфраструктура“
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. 14.** Генералният план за организация на движение се реализира въз основа на утвърдения ПКТС на ОУП или се изработва самостоятелно, при липса на ОУП.

**Чл. 15.** (1) Генералният план за организация на движението на цялото населено място или на част от него се изготвя за период от пет години. Той се разработва в две фази:

1. предварителен проект;
2. окончателен проект.

(2) Актуализация на ГПОД преди края на периода се изготвя в следните случаи:

1. промяна в пътнотранспортната обстановка в резултат на променена с повече от 30 процента интензивност на транспортните и 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;
4. несъответствие на съществуващата организация на движението с изискванията на действащата нормативна уредба.
5. Проверка за установяване на обстоятелствата по ал. 2 се извършва от собственикът 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 ГПОД.
6. Актуализация на ГПОД се изготвя в края на периода от 5 години. При актуализацията се нанасят всички изпълнени от общината проекти в периода от 5 години, свързани с организацията на движение /реконструкции на улици и нови улици и др./

**Чл. 16.** В обхвата на ГПОД попадат всички комуникационно-транспортни площи, обслужващи движението на пътни превозни средства (ППС), превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници (РЛОПП), пешеходното и велосипедното движение, както и паркирането.

**Чл. 17.** Проектите за ГПОД осигуряват оптимални възможности за развитие на различните видове придвижване в населеното място при спазване на следните приоритети: пешеходци, пътници, ползващи обществен транспорт, велосипедисти, леки автомобили, товарни автомобили.

**Чл. 18.** С ГПОД се изследват основните закономерности на транспортните и пътнически потоци, обследва се регулирането на движението и се определят конфликтните точки, с цел отстраняването им.

**Чл. 19.** Изготвянето и реализирането на ГПОД води до оптимизиране на уличния трафик, намаляване на задръжките на автомобилите в кръстовищата и на вредните емисии.

**Чл. 20.** Генералният план за организация на движението предписва мерки за:

1. усъвършенстване на системата за регулиране на движението;
2. откриване на недостатъците в благоустройствената изграденост и набелязване на строителни мерки, свързани с подобряване на техническите елементи на уличната мрежа, за реконструкции на кръстовища и улични участъци, изграждане на нови светофарни уредби, паркинги, пешеходни пространства и др.

**Чл. 21.** Мерките, предвидени в плана се разделят на:

1. краткосрочни - изпълняват се в рамките на една година, като организационно - административни мерки, които обхващат сигнализиране с основни пътни знаци, маршрути на движението на ППС и пешеходни преминавания, предимства за преминаване през конфликтните зони, възможни места за престой и паркиране и забрани~~те~~ за това, скорости на движение и др.;
2. дългосрочни в рамките на перспективния период - строителните реконструкции на уличната мрежа и принадлежностите й, нови РЛОПП и др. Изготвят се инвестиционни проекти, които задължително са придружени от част „Организация на движението" във фаза технически проект.

**Чл. 22.** Не са предмет на ГПОД следните дейности:

1. комуникационно-транспортните планове като част от подробните устройствени планове – план за регулация и застрояване (ПУП-ПРЗ) или подробните устройствени планове – план за улична регулация (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. проектите на пътеуказателни и други пътни знаци;
5. сигнализация с пътна маркировка;
6. подробни количествени и стойностни сметки;
7. детайлни котировки за разположение на пътните знаци, пътна маркировка и друга сигнализация.

**Чл. 23.** 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 задължително е в Българска геодезическа система 2005 (БГС 2005);
2. регулационен план на населеното място в цифров вид в Българска геодезическа система 2005 (БГС 2005);
3. строителни граници на населеното място;
4. граници и наименования на детски ясли и градини, училища, университети, общежития, 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 др. пешеходни пространства, зони за отдих, аерогари, автогари и жп гари, промишлени зони, зони със специално предназначение, реки, резервати, обществени и жилищни сгради, с входове и изходи за зареждане - всички обекти, генериращи пътнически, товарни или пешеходни потоци;
5. общ устройствен план на населеното място / община/, вкл. ПКТС към него / при наличие на такъв/;
6. план за устойчива градска мобилност / при наличие на такъв/;
7. генерален план за организация на движение / при актуализация/;
8. общински план за развитие на общината, ИПГВР /при наличност/;
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. пътни превозни средства със специален режим на движение;
14. забрани за движението на определени видове ППС;
15. данни за пътнотранспортни произшествия (ПТП) за последните пет години с точно местоположение, вид, последствия и др. 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 РЛОПП;
19. данни от центровете за управление на движението, свързани със светофарните уредби, РЛОПП, кръстовища, натоварване на пътната мрежа и др.;
20. наименования на кварталите и селищата, до които има връзка с РЛОПП, с информация за градските и междуградски разписания и маршрути;
21. автобази и сервизи на РЛОПП;
22. данни за таксиметровия транспорт;
23. данни за ЖП транспорт –пътникооборот, 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. 24.** (1) Генералният план за организация на движението на етап „Предварителен проект" съдържа:

1. проучвания и анализи;
2. обяснителна записка;
3. схеми на съществуващото положение за:

а) обекти, които влияят върху организацията на движението;

б) организиране на транзитното движение;

в) редовните линии за обществен превоз на пътници, вкл. aвтогари, спирки, таксиметрови стоянки;

г) посочност и предимства на движението;

д) ограничения в режима на престой и паркиране;

е) 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.

1. схеми на проектното положение за:

а) обекти, които влияят върху организацията на движението;

б) транзитно движение;

в) организиране на движението на РЛОПП;

г) посочност и предимства на движението;

д) ограничения в режима на престой и паркиране;

е) забрана за движение на определени видове ППС;

ж) пешеходно, велосипедно движение и паркиране;

з) режими на скорост на движение;

и) 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 положение.

**Чл. 25.** (1) Генералният план за организация на движението на етап „Окончателен проект" съдържа:

1. всички части на предварителния проект по чл. 24;
2. схеми на проектното положение /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 т. 2;
4. При актуализация на ГПОД в края на перспективния период от 5години съдържанието е в съответствие с ал. 1.

**Глава четвърта**

**СХЕМИ НА ГПОД**

**Раздел I**

**Общи положения**

**Чл. 26.** (1) Проучванията по чл. 20, т. 1, 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.

1. Информацията се набира, първоначално за главната улична мрежа, а при необходимост и за по-ниските класове от уличната мрежа и се анализира.

**Чл. 27.** Съществуващите пътни знаци се проучват и представят от проектанта в схема, съдържаща:

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

**Чл. 28.** (1) Преброяванията 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. Информацията се предоставя от възложителя по чл. 23, т. 12.

(2) Изготвя се картограма за транспортното натоварване на определените кръстовища - графически за сумарното движение и числови с указване величините и видовете транспорт, които образуват сумарното движение.

**Чл. 29.** Върху схема се отбелязват броят на ПТП, най-малко за три последователни години, или пет години, предхождащи тази, в която се изработва ГПОД. Освен общият брой на ПТП се посочват сведения поотделно за броя на ранените и на загиналите.

**Чл. 30.** 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 града: брой, класове, конфигурация, състояние, натоварване и др.;
2. площи със специално функционално назначение (жп прелези, автогари, пристанища, аерогари, военни поделения и т.н.).

**Чл. 31.** 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**

**Класификация на уличната мрежа и обекти, които влияят върху организацията на движението.**

**Чл. 32.** (1) Всички проектни решения на мероприятията по организация на движението се базират на класификацията на уличната мрежа. Последната се основава на данните от ОУП, а когато няма такъв се изработва.

1. Допуска се класифицирането на съществуващата главна и второстепенна улична мрежа да се извършва съобразно:
2. функционалното предназначение на улиците в транспортната система;
3. наличието на маршрути на РЛОПП;
4. възможностите на напречния профил и геометричните елементи;
5. установени транспортни традиции и пр.
6. Класът на дадена улица е еднакъв по нейната дължина, но в случаите, когато тя се разтоварва от транспорт или при отделянето от нея на други маршрути, той може да намалява.
7. Последователното завишаване или понижаване класа на дадена улица, в зависимост само от геометричните елементи, не се разрешава.

**Чл. 33** (1) За организиране и насочване на движението се вземат предвид, обектите концентриращи пътнико и товаропотоци, като търговски обекти, административни и културни сгради, гари, промишлени, строителни, транспортни и други предприятия, хотели, ресторанти, учебни и детски заведения, болници и други заведения, стадиони, транспортни площадки и пр.

1. Установяват се местоположението и връзките с уличната мрежа на обектите по ал. 1 в структурата на града.
2. На схема се нанасят установените по ал. 1 обекти, като се означават техните наименования и обслужващите ги входове – за товари и пътници.

**Раздел III**

**Транзитно движение**

**Чл. 34.** (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.

1. Транзитното движение, в зависимост от неговите цели, се обозначава в схема като:
2. външно транзитно движение (непрекъснато и прекъснато), осъществяващо далечни транспортни връзки между различни населени места, преминаващи през територията на града;
3. вътрешно транзитно движение, осъществяващо транспортни връзки между града и обекти от околоградската зона, както и връзки между отделни несъседни зони в града.

**Чл. 35.** Целите на транзитното движение се предоставят от собственикът или администрацията, управляваща пътя.

**Чл. 36.** (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 статично движение (спрени и паркирани пътни превозни средства);
4. малка честота на пешеходните пресичания и слаба интензивност на пешеходното движение по тротоарите;
5. да няма спирки на редовните линии за обществен превоз на пътници, 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 улици или извън жилищните зони, а прекъснатият - по възможното най-късо трасе, отклоняващо се по обходните улици, извън жилищните зони.

(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. 37.** (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**

**Организиране на движението на редовните линии за обществен превоз на пътници**

**Чл. 38.** (1) Въз основа на анализ на съществуващата система на РЛОПП се оценява:

1. мрежата от трасета (направления, маршрути и геометрични елементи, и др.);
2. местоположение и изохрони на спирките на РЛОПП;

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

1. трасетата на РЛОПП 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 и не по-дълги от 600 м.

**Чл. 39.** (1) При разполагането на спирките се спазват следните изисквания:

1. минимална загуба на време за пешеходен подход към спирките;
2. удобство при смяна на маршрутите;
3. възможност за изграждане на автобусните и тролейбусните спирки в „джобове“ и трамвайни спирки на разделителни острови.
4. Разполагането на спирките може да бъде:
5. за нерелсовия транспорт - след кръстовищата, а когато това е невъзможно и пред кръстовищата, но извън зоната за изчакване, както и непосредствена близост до пешеходни пътеки;
6. за релсовия транспорт - преди кръстовища.
7. В случаите на координирано регулиране на движението се препоръчва спирките на РЛОПП да се разполагат, като се редуват преди и след кръстовищата по посока на движението.
8. След установяване на трасетата и местоположението на спирките се извършва проверка за степента на обслужване на територията с РЛОПП, като за целта се съставя пет минутна изохронограма на пешеходния достъп до спирките като изохронограмата покрива минимум 80 % от обслужваната територия или обслужваното население.

**Чл. 40**. За повишаване на съобщителната скорост и сигурността на РЛОПП 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 т.н.) по трасетата на РЛОПП, отделяне на самостоятелни ленти и трасета за движение и осигуряване на приоритетно преминаване на градския транспорт в кръстовища, регулирани със светлинни сигнали.

**Раздел V**

**Посочност и предимства на движение**

**Чл. 41.** Посочността и предимствата на движението се определят при изяснена класификация на уличната мрежа и трасета на РЛОПП при съобразяване със съществуващото и очаквано в близките 10 години транспортно натоварване на уличната мрежа.

**Чл. 42.** (1) Eднопосочно 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 разтоварване или по-равномерно транспортно натоварване на съседни успоредни улици;
4. по улици с широчина по-малка от 5,50 м.
5. При въвеждане на еднопосочно движение се съблюдават следните условия:
6. съседните еднопосочни улици, които провеждат движение в противоположни посоки, да бъдат равностойни и разстоянието между тях да не е по-голямо от 300 м;
7. разстоянията между напречните връзки, които свързват съседни еднопосочни улици да са не по-големи от 150 м;
8. еднопосочно движение следва да се въвежда по направлението на най-интензивните транспортни потоци;
9. да се осигурява оптималното и безконфликтно провеждане на РЛОПП.
10. Въвеждането на еднопосочно движение по улици от главната улична мрежа се допуска по изключение при доказана необходимост.
11. 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. 43.** (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 забрани на някои посоки на движение в кръстовищата се осигурява достъп до прилежащите към забранената посока територии през някои от съседните кръстовища.

**Чл. 44.** (1) Сигнализирането на предимството на движение е задължително за всички кръстовища по главната улична мрежа и за по-важните кръстовища по второстепенната улична мрежа.

1. Предимството за преминаване се определя въз основа на:
2. класификацията на уличната мрежа;
3. интензивността на направленията на транспортните потоци;
4. наличието на маршрутни линии на РЛОПП;
5. условията за видимост в кръстовищата;
6. изследванията на ПТП и пр.
7. Предимството на преминаване при пресичане на улици от еднакъв клас се определя въз основа на:
8. осигуряване непрекъснатост на направлението с предимство;
9. осигуряване предимство на направления, провеждащи велосипедно движение;
10. осигуряване предимство на направления, провеждащи директен транзит или редовни линии за обществен превоз на пътници;
11. осигуряване предимство на направления с изкачващ наклон;
12. осигуряване предимство на направления, осигуряващи достъп до медицински заведения или други специални обекти.
13. При пресичане на две улици, едната от които е с интензивно пешеходно движение или е елемент от пешеходна зона, се осигурява предимство за преминаване, а на другата улица, която провежда предимно транспортни потоци, се предвиждат режими за ограничение на движението, с цел гарантиране сигурността на пешеходното движение.
14. 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;
15. Когато една второстепенна улица е успоредна на главна улица с голямо транспортно натоварване и се предвижда да служи като нейна разтоварваща (дублираща) улица, на нея й се дава предимство за преминаване пред всички пресичащи я улици с изключение на улиците от клас, равен или по-голям от този на главната улица, на която е дубльор.

**Чл. 45.** (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**

**Ограничения в режима на престой и паркиране**

**Чл. 46.** (1) Налагането на ограничения в режима на престой и паркиране водят до намаляване на конфликтите, увеличаване на пропускателната способност на улиците и безопасността на движение, като не се затрудняват достъпа и обслужването на обществено значими територии и обекти.

1. 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.
2. Престоят и паркирането се забраняват по улици, където спрелите или паркирани ППС или маневрите, свързани с това, затрудняват движението на останалите превозни средства и пешеходците. Тези забрани се въвеждат на места с ограничена видимост или, където спрените (паркираните) превозни средства ограничават видимостта или затрудняват достъпа до определени обекти.

**Чл. 47.** (1) Забрани за престой и паркиране може да се въвеждат по улици:

1. провеждащи нерелсови РЛОПП;
2. провеждащи релсови РЛОПП 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 голям надлъжен наклон;
7. в района на охраняеми зони и обекти;
8. в участъци с намалена или ограничена видимост.
9. Забраните за престой и паркиране по отделните участъци от уличната мрежа се допуска да бъдат въвеждани и само в часовете на върхово транспортно натоварване.
10. Решението за ограничаване на престоя или паркирането се обосновава със степента на затрудненията, които те създават за останалото движение. По улици с много интензивно движение се забранява престоят, а в останалите случаи се забранява само паркирането.
11. Престоят и паркирането се забраняват по двупосочни улици с широчина на лентата за движение, по-малка от 5,5m и забрана за изпреварване.

**Раздел VII**

**Товарно движение и забрани за движението на определени видове пътни превозни средства**

**Чл. 48.** (1) Забраната за движение на определени видове ППС в отделни зони на града 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 пр.);
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) и ППС, които оказват негативно влияние по смисъла на ал. 1, т. 2.

**Чл. 49.** (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 градски зони или отделни улици, забранени за движение на един или няколко от вида товарен транспорт;
2. определяне на трасета, които ще провеждат товарното движение.
3. Товарното движение се ограничава или забранява в централните градски части, по улици край болнични, учебни и детски заведения, по обслужващи улици на обособени жилищни зони и пр.
4. Ограничението на товарното движение може да бъде:
5. по време - в определени часове от денонощието;
6. по товароносимост.

**Чл. 50.** 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. 51.** (1) Трасетата за провеждане на интензивни товарни транспортни потоци трябва да отговарят на следните по – важни 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 градските центрове и жилищни зони;
4. да не преминават в близост до училища и детски заведения, болници и други.

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

**Чл. 52.** Ограничения и забрани за движение на бавнодвижещи се ППС, ППС с животинска тяга и др. 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 случаи са валидни принципите, които важат за товарното движение.

**Раздел VIII**

**Пешеходно, велосипедно движение и паркиране**

**Чл. 53.** (1) С организацията на пешеходното и велосипедно 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 велосипедни 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.
6. За осигуряване безопасност на провежданото пешеходно движение по тротоарите е необходимо:
7. разполагане на различни видове предпазни огради (тръбни, верижни, декоративни) и пр. за ограничаване навлизането на пешеходци на уличното платно;
8. изолирането му от транспортното движение посредством разделителна зелена ивица, декоративни насаждения, и пр., където е възможно ;
9. Мероприятията по ал. 2 се реализират по главната улична мрежа и в местата с голяма интензивност на пешеходното движение: в централните градски части, пред училища, детски заведения, кинотеатри, магазини, заведения за обществено хранене и други притегателни за пешеходното движение обекти.

**Чл. 54.** В местата с голяма 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 РЛОПП;
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 т.н.);
3. пешеходният подход от спирките на РЛОПП до зоната да бъде не по-голям от 300 м.

**Чл. 55.** (1) Пешеходните пътеки се устройват съгласно условията и реда определени с наредбата по чл. 14, ал. 1 от ЗДвП. Когато разстоянията между кръстовищата са големи 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;

1. При избора на местата за пешеходните пътеки се съблюдава изискването за осъществяване на къси и удобни връзки между спирките на редовните линии за обществен превоз на пътници при смяна на маршрутите.
2. Препоръчително е пешеходните пътеки по главната улична мрежа да се устройват на разстояния не по-малки от 250 м и не по-големи от 400 м.

**Чл. 56.** В зависимост от интензивността на пресичащите се пешеходни и велосипедни потоци с потоците от МПС, както и от класа на улицата, пешеходните и велосипедни преминавания могат да се устройват на едно ниво, заедно с останалото движение, или на различни нива.

**Чл. 57.** (1) Изграждането на паркинги се осигурява в извън уличните пространства, приоритетно за осигуряване на достъп до централна градска част, спирки на РЛОПП и други обекти с обществена значимост.

1. Допуска се използването на възможности за паркиране по улични ленти, които не се използват за активно движение, чрез въвеждане на еднопосочно движение в съответствие разпоредбите на раздел VI.
2. За нуждите на паркирането могат да се въвеждат зони за почасово платено паркиране.

**Чл. 58.** Изграждането на велосипедни паркинги и стоянки се осигурява в близост до обществено значими обекти.

**Раздел IX**

**Скорост на движение - режим.**

**Чл. 59.** (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.

1. Скоростта на движение се ограничава в следните случаи:
2. неотстраними (в рамките на ГПОД) затруднения по отношение на геометричните елементи на улиците, съоръженията и тяхното състояние;
3. при преминаване покрай детски заведения, училища, болници и др., 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;
4. 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;
5. за цели зони, предвидени за съвместно използване от различните участници в движението, съгласно условията и реда на Закона за движението по пътищата;
6. в случай на участъците с концентрация на ПТП.
7. Скоростта на движение може да се увеличи в зависимост от функционалния клас на улицата, при осигуряване на безопасност на всички участници в движението.
8. В ГПОД се въвеждат зони и мерки при спазване на разпоредбите на раздел XIV на глава втора от Закона за движението по пътищата.

**Раздел X**

**Обобщен план на пътните знаци**

**Чл. 60.** (1) В обобщения план на пътните знаци се нанасят всички основни пътни знаци, необходими за реализиране на схемите, разработени в ГПОД.

(2) В обобщения план не се нанасят:

1. пътните знаци от пътеуказателната сигнализация, които са нанесени на схемата за транзитно движение;
2. точното положение на стълбчетата или конзолите, на които следва да се поставят знаците, което е предмет на подробните планове по организация на движение.

**Раздел XI**

**Мероприятия и мерки, произтичащи от ГПОД**

**Чл. 61.** (1) За реализирането на проектните решения, предвидени в ГПОД, се определят необходимите планировъчни и административни мерки, както и реконструктивни мерки, със срокове за тяхното провеждане.

1. С планировъчните мерки се определят онези елементи от уличната мрежа и обзавеждането (улици, кръстовища, възли, паркинги и съоръжения), за които е необходимо да бъдат изработени комуникационни планове или само подробни планове за организация на движението.
2. Реконструктивните мерки включват реконструкции на кръстовища и улични участъци, изграждане на нови светофарни уредби, на нови паркинги, пешеходни пространства и др.
3. Мерките по ал. 3 се осъществяват паралелно в сроковете за реализирането на ГПОД, 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 най-необходимите пешеходни съоръжения (подлези и пасарелки), паркинги и др.
4. Административните мерки имат за цел разясняване и популяризиране между населението, включително на водачите на пътни превозни средства, принципните положения и постановките на ГПОД.

**Глава пета**

**ОБХВАТ, ИЗХОДНИ ДАННИ ЗА ПРОЕКТИРАНЕ И СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОЕКТИТЕ ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ И БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО /ПОБД/**

**Чл. 62.** (1)В ПОБДНМ попадат всички нови и съществуващи улици, кръстовища, възли, прилежащите към тях транспортни съоръжения (тунели, мостове, надлези, подлези, пасарелки и др.), паркинги, както и велосипедна инфраструктура;

(2) ПОБДНМ се изготвя съвместно с проекта за изграждане, основен ремонт или реконструкция на обектите по ал. 1, като представлява тяхна неразделна част;

(3) Самостоятелно ПОДНМ се изготвя при актуализация на ПОДНМ, проект за обезопасяване на пътен участък, въвеждане на средства за успокояване на движението, проекти за организация на движението и паркирането, промени в съществуващата организация на движението и светофарни уредби, проект след проведени инспекции и/или одити за пътна безопасност и др.

**Чл. 63.** 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 пешеходно движение;
3. списък на вътрешните и външни 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. 64.** (1) Съдържанието на ПОБДНМ във фаза идеен проект при нови улици включва текстова и графична част.

1. Текстовата част съдържа:
2. обяснителна записка с информация за обекта, класа на улиците, видовете пътни възли и кръстовища, велосипедна инфраструктура, предварителни проучвания и анализ на транспортната обстановка, техническите изисквания на пътните знаци, пътната маркировка и др. елементи;
3. количествена сметка.
4. Графичната част съдържа ситуация в мащаб М = 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. 65.** (1) Съдържанието на ПОБДНМ във фаза технически или идеен проект при нови улици и велосипедна инфраструктура, както и при реконструкция или рехабилитация на същите, включва текстова и графична част.

1. Текстовата част съдържа:
2. обяснителна записка с информация за обекта, класа на улицата, видовете пътни възли и кръстовища, велосипедната инфраструктура, техническите изисквания на пътните знаци, пътната маркировка и др. елементи;
3. количествена сметка.
4. Графичната част съдържа:
5. ситуация в мащаб М = 1:1000, 1:500, или друг подходящ мащаб, с нанесени пътни знаци, маркировка и ограничителни системи за пътища с подходящи линии и обозначения.
6. детайли за маркировката, разположението на пътните знаци и детайлите на индивидуалните пътни знаци.

**Чл. 66.** (1)В обхвата на ПОБДИНМ попада цялата пътна инфраструктура, пътни връзки към площадки за отдих и крайпътни обекти.

(2) ПОБДИНМ са част от техническите или работни проекти за чието изпълнение се изисква издаването на разрешение за строеж.

(3) ПОДИНМ 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. 67.** Възложителят предоставя на Проектанта, частично или изцяло, в зависимост от мащаба и нуждите на съответния ПОБДНИНМ, следната изходна информация:

1. данни от средно-дневната годишна интензивност на автомобилното движение;
2. списък на близките и далечни цели по пътищата за нуждите на пътеуказателната сигнализация;
3. данни от Пътна полиция 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 на изработване на новия ПОБД;
6. друга необходима информация.

**Чл. 68.** (1) Съдържанието на ПОБДИНМ във фаза идеен проект при нови пътища включва текстова и графична част.

1. Текстовата част съдържа:
2. обяснителна записка с информация за обекта, класа на пътищата, видовете пътни възли и кръстовища, ОСП, предварителни проучвания и анализ на транспортната обстановка, техническите изисквания на пътните знаци, пътната маркировка и др. елементи;
3. количествена сметка.
4. Графичната част съдържа ситуация в мащаб М = 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. 69.** (1) Съдържанието на ПОБДИНМ във фаза технически проект при нови, при реконструкция или рехабилитация на съществуващи пътища трябва да отговаря на изискванията на чл. 271 от Наредба № РД-02-20-2 от 2018 г. за проектиране на пътища (обн., ДВ, бр. 79 от 2018 г. ).

1. Текстовата част съдържа:
2. обяснителна записка с информация за обекта, класа на пътищата, видовете пътни възли и кръстовища, техническите изисквания на пътните знаци, пътната маркировка, ОСП, като за тях в текстовата част се даде информация за дължина, зона на действие, степен на задържане, елементи за начало и край на ОСП и обосновка за избора на съответния вид и клас ОСП спрямо съществуващите в зоната за безопасност неподвижни препятствия, опасности и др.;
3. спецификация на пътните знаци и маркировка;
4. количествена сметка.
5. Графичната част съдържа:
6. ситуация в мащаб М = 1:2000, 1:1000, 1:500 или 1:200, с нанесени пътните 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.
7. детайли за маркировката, разположение на пътните знаци, детайли на индивидуалните пътни знаци и ОСП.

**Допълнителни разпоредби**

**§ 1.** По смисъла на тази наредба:

1. „Генерален план за организация на движението“ е комплекс от мерки и решения, регулиращи и онагледяващи оптимални и безопасни режими на придвижване на всички участници в движението.
2. „Пътна инфраструктура“ е пътното пространство /с всички прилежащи принадлежности, включително земното платно/, в което се осъществява движение на хора и превозването на товари;
3. „Велосипедна инфраструктура“ е пространството /с всички прилежащи принадлежности/, по които се провежда велосипедното движение;
4. „Организиране на движението по пътищата“ са методи и средства за осигуряване на условия за безопасност и удобство на всички участници в движението, съгласно тяхното подреждане по приоритет, чрез подходящи мерки и режими да се предотвратят пътно-транспортните произшествия, а ако такива се случат, да се минимизират последиците от тях;
5. „Интермодалност“ е координиране и обвързано развитие на четирите вида транспорт - автомобилен, железопътен, въздушен и воден;
6. „Устойчива пътна безопасност“ е системата на пътното движение, която елиминира всички известни възможности за човешка грешка и намалява материалните щети при ПТП, които не могат да бъдат избегнати;
7. „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;
8. „Пропускателна способност на пътищата“ е броят преминали автомобили /ЕЛК/ за единица време по определена лента или определен клас път / в зависимост от скоростта/;
9. „Товароносимост“ е максималната обща маса на товара или максималният брой пътници, които пътното превозно средство конструктивно е предназначено да превозва.

**Предходни 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 (обн., ДВ, бр. 13 от 2001 г.; изм. и доп., бр. 20 от 2019 г.).

**§ 4.** Наредбата влиза в сила дванадесет месеца след обнародването й в Държавен вестник.

**§ 5.** Започнатите производства по изработване и 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.

**ЗАМЕСТНИК МИНИСТЪР-**

**ПРЕДСЕДАТЕЛ И МИНИСТЪР**

**НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ**

**И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО:**

**ГРОЗДАН КАРАДЖОВ**