



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Държавна агенция „Безопасност на
движението по пътищата“



23.7.2026 г.

23.7.2026 г.

X 03П-5/23.07.2026 г.

документ,
регистриран от:
Signed by: DESISLAVA ALEKSandrova ANGELOVA

X Утвърждавам

резолюция
Signed by: MARTA GEORGIEVA PETROVA

ДО

Г-ЖА МАРТА ПЕТРОВА

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА

ДЪРЖАВНА АГЕНЦИЯ

„БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА“

ДОКЛАД

ОТ

д-р инж. Мария Ангелова – главен експерт в дирекция „Стратегии, анализ и оценка“
Александър Димов – главен експерт в дирекция „Стратегии, анализ и оценка“
инж. Атанаска Рангелова – държавен експерт в дирекция „Правно-техническа
методология и контрол“

Относно: Безопасността на участниците в движението при ползване на велосипедните алеи по бул. „Княз Александър Дондуков“ и ул. „Георги Сава Раковски“ в централната част на гр. София

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ПЕТРОВА,

Въз основа на Заповед № ЗП-3/07.07.2026 г. за извършване на проверка, на основание чл. 164г, ал. 1 от Закона за движението по пътищата, чл. 15, ал. 1 от Устройствения правилник на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ (ДАБДП) (обн., ДВ, бр. 12 от 2019 г., изм. бр. 47 от 2022 г., изм. и доп. бр. 14 от 2023 г.), чл. 4, ал. 6, т. 2 и чл. 9, ал. 1 – 3 от Наредбата за условията и реда за извършване на проверки на пътната инфраструктура от ДАБДП (обн., ДВ, бр. 63 от 2023 г.) – по искане с вх. № 01-457/06.07.2026 г. на Сдружение „Българска Асоциация за Електромобилност“, екипът от експерти на ДАБДП посети и извърши визуален оглед и проверка на място на обект: „Велоалеи на участък от бул. „Княз Александър Дондуков“ и ул. „Георги Сава Раковски“ в централната част на София. Проверката е възложена с цел оценка на експлоатационното състояние на велосипедната

инфраструктура и установяване на потенциални рискове за безопасността на участниците в движението.

1. Лица, извършили проверката:

1. д-р инж. Мария Ангелова – главен експерт в дирекция „Стратегии, анализ и оценка“ (ДСАО);
2. Александър Димов – главен експерт в дирекция „Стратегии, анализ и оценка“ (ДСАО);
3. инж. Атанаска Рангелова – държавен експерт в дирекция „Правно-техническа методология и контрол“ (ДПТМК).

2. Приложими към проверката нормативни актове:

- Закон за движението по пътищата (ЗДвП);
- Закон за пътищата (ЗП);
- Наредба № 3 от 16.08.2010 г. за временната организация и безопасността на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътищата и улиците (НВОБД);
- Наредба № РД-02-21-1 от 23.11.2023 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци (НСППЗ);
- Наредба № 2 от 17.01.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка (НСППМ);
- Наредба № РД-02-20-2 от 20.12.2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии (НППКТСУТ);
- Наредба за процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура (НПУБПИ).

3. Предмет и период на проверката

Предмет на проверката е безопасността на велосипедната инфраструктура след премахването на физическите разделителни елементи (делинеатори), които до момента на демонтажа са осигурявали физическо отделяне между велосипедната алея и прилежащата ѝ лента за движение на моторни превозни средства (МПС). Проверката има за цел да установи дали вследствие на демонтажа е настъпила промяна в нивото на безопасност на пътната инфраструктура, както и дали са приложени временни мерки за управление на риска до възстановяване на постоянното физическо отделяне.

Проверката беше извършена на 07.07.2026 г., през светлата част на денонощието, посредством визуален оглед и заснемане с камера. Метеорологичните условия бяха следните: слънчево, с добра видимост. Настилката на пътното платно беше суха. Направени са снимки, представени в приложение към доклада, за онагледяване на направените констатации.

4. Обхват на проверката

Проверката беше извършена чрез:

- визуален оглед на обследваните улични участъци;
- обследване на велосипедната инфраструктура;
- оглед на съществуващата организация на движението (ОД);
- фотографско документиране;
- анализ на взаимодействието между велосипедното и автомобилното движение;
- оценка на потенциалните конфликтни точки;
- оценка на риска за уязвимите участници в движението.

Проверката обхваща:

- велосипедните алеи по бул. „Княз Александър Дондуков“ и по ул. „Георги Сава Раковски“ в центъра на гр. София;
- прилежащите ленти за движение на МПС;
- зоните на разделяне между потоците от велосипеди/ индивидуални електрически превозни средства (ИЕПС) и от МПС;
- пътната маркировка;
- вертикалната сигнализация;
- организацията на движението след демонтажа на физическите разделители, отделящи велосипедните алеи от лентите за движение на МПС;
- приложените мерки за обезопасяване на уличните участъци.

Не са предмет на настоящата проверка качеството на строително-монтажните работи по уличната настилка, геометричните характеристики на пътя извън обследваните участъци и проектните решения, несвързани с предмета на проверката.

При извършване на проверката екипът за проверка приложи методите, използвани при оценката на безопасността на пътната инфраструктура, включващи:

- анализ на пътната среда;
- идентифициране на потенциални опасности;
- оценка на поведението на различните видове участници в движението;
- оценка на възможността за възникване на конфликтни ситуации;
- оценка на наличните средства за пасивна безопасност;
- анализ на мерките за управление на риска.

Оценката е извършена с приоритет безопасността на уязвимите участници в движението – в случая велосипедисти и водачи на ИЕПС, съобразно принципите на **„Безопасна система“ (Safe System)** и необходимостта транспортната инфраструктура да минимизира вероятността от тежки последици за човека при човешка грешка.

5. Описание на фактическата обстановка

В обследвания участък по бул. „Княз Александър Дондуков“ велосипедното движение е двупосочно, като в едната посока движението на велосипедите и ИЕПС е

насречно спрямо посоката на движение на МПС. Това обуславя нуждата от ясно отделяне на транспортните потоци и ефективни средства за предотвратяване навлизането на моторни превозни средства в зоната, предназначена за движение на уязвимите участници в движението (велосипедисти и водачи на ИЕПС). Велосипедните алеи по ул. „Георги Сава Раковски“ са еднопосочни, разположени са в двата края на уличното платно и обслужват и двете посоки на движение, като в момента движението по велоалеите е разделено от движението по пътните ленти само с пътна маркировка.

Съществуващото разграничаване между лентите за движение на МПС и велосипедните алеи по двете улици се осъществява единствено посредством пътна маркировка. Разделянето с пътна маркировка указва въведената организация на движението чрез разделяне на платното за движение на пътни ленти и изпълнява информативна функция за ползвателите на велосипедните алеи, като не пречатства физическото навлизане на МПС в обхвата на велосипедната алея, както и на велосипедите/ ИЕПС в лентите за движение на МПС.

6. Констатации по индикативните елементи

6.1 Пространствено отделяне на велосипедната инфраструктура

За двете улици – бул. „Княз Александър Дондуков“ и ул. „Георги Сава Раковски“, беше установено, че към момента на проверката физическите разделителни елементи (делинеатори), монтирани по дължината на велосипедните алеи и представляващи физическа граница между движението на велосипеди/ ИЕПС и автомобилното движение по пътните ленти, са премахнати по цялата дължина на велосипедните алеи.

При извършения оглед и по двете улици не се установи наличие на други средства, изпълняващи аналогична защитна функция.

След демонтажа на делинеаторите разделянето между велосипедните алеи и автомобилните ленти се осъществява единствено чрез пътна маркировка, успоредна на оста на улиците.

Екипът за проверка приема, че използваната пътна маркировка изпълнява предимно организационна и информативна функция и не представлява физическо препятствие, предотвратяващо навлизането на МПС в пространството за движение на велосипеди/ ИЕПС, както и обратното – на велосипеди/ ИЕПС пространството за движение на МПС.

6.2 Организация на движението

Велосипедните алеи продължават да бъдат ползвани без промяна на режима на движение. Не са въведени ограничения или временни режими на движението, които да ограничават използването им до възстановяване на физическото отделяне на движението по тях от това на МПС, движещи се по уличните ленти.

Не се установиха допълнителни мерки, насочени към компенсиране на настъпилата промяна в нивото на защита на движещите се по велосипедната

инфраструктура. По време на проверката не бяха констатирани временни пространствени ограничителни устройства или временна/ допълнителна сигнализация, указващи на водачите на МПС промяна в организацията на движението след демонтажа на разделителните елементи или допълнително информиращи за създадената опасност основно за велосипедистите/ водачите на ИЕПС.

6.3 Конфликтни точки

При анализа на пътната среда се установи, че в обследвания участък по бул. „Княз Александър Дондуков“ велосипедното движение е двупосочно, като едната посока на движение е срещу автомобилния поток по прилежащата улична лента. Велоалейте по ул. „Георги Сава Раковски“ са еднопосочни и са разположени в двата края на уличното платно. И по двете улици се установиха автомобили, спрени, вероятно за престой, върху велоалеята.

Този вид организация на движението създава предпоставки за конфликтни ситуации при:

- отклоняване на МПС към края на тяхната лента за движение и в близост до велоалеите;
- неправилно възприемане на границите между лентите за движение на МПС и велосипедните алеи;
- маневри на МПС при възможното им навлизане в границите на велосипедните алеи и при напускане на тези алеи;
- спиране за престой в зоната на велосипедните алеи;
- навлизане на автомобили върху велосипедните алеи, когато се заобикалят други препятствия по платното за движение на МПС.

До демонтажа на физическите разделители вероятността за подобни маневри е била ограничавана чрез създадената с делинеаторите непрекъсната физическа преграда. Последното важи, но в по-голяма степен, за велоалеите по ул. „Георги Сава Раковски“, тъй като тя е разделена от основното движение чрез високи физически разделители по подобие на гъвките ограничители тип С 21 „Гъвкави ограничители“ [чл.195 и Приложение №21 от НСППЗ]. След премахването на ограничителите и по двете улици тази физическата защита против подобни маневри, независимо от нейната степен, липсва.

6.4 Поведение на водачите на МПС

Екипът извърши оценка на очакваното поведение на участниците в движението въз основа на принципите за управление на безопасността на пътната инфраструктура.

Установено беше, че липсата на физическо разделяне на движението на велосипедите/ ИЕПС от това на МПС променя начина, по който водачите на МПС възприемат широчината на използваемото платно за движение.

При отсъствие на физически ограничители съществува вероятност водачите на МПС по основното платно за движение да възприемат широчината на велосипедната алея като част от платното за движение, особено при:

- движение със скорост, по-висока от разрешената;
- разминаване с други автомобили;
- избягване на препятствия;
- спиране за престой.

Подобно възприемане на средата в комбинация с недостатъчната дисциплина на водачите на МПС увеличава вероятността от конфликт с велосипедистите/ с водачите на ИЕПС.

6.5. Поведение на водачите на велосипеди/ ИЕПС

От гледна точка на велосипедистите/ водачите на ИЕПС липсата на физическото им отделяне от автомобилното създава съществена промяна в субективното им усещане за безопасност.

При движение в посока срещу спрямо автомобилния поток, водачите на велосипеди/ ИЕПС остават без защитен буфер между себе си и преминаващите МПС. Това увеличава вероятността от:

- рязка промяна на траекторията на движение на велосипедите/ ИЕПС;
- аварийно спиране от велосипедистите/ водачите на ИЕПС;
- отклоняване извън предвидената площ за движение;
- отказ от използване на велосипедната инфраструктура.

Екипът за проверка приема, че намаленото чувство за сигурност представлява фактор, влияещ отрицателно върху:

- използваемостта на велосипедната инфраструктура;
- фактическата сигурност при движението на двете групи уязвими участници в движението;
- усещането за сигурност на движението при водачите на велосипеди/ ИЕПС.

7. Оценка на пътните елементи въз основа на поведението на участниците в движението

При оценката екипът за проверка използва принципът, че пътната инфраструктура да бъде проектирана и експлоатирана така, че да отчита възможността за човешка грешка и да минимизира последствията от нея.

Елементите, разделящи физически велосипедните алеи от лентите за автомобилното движение, изпълняват не само визуална, но и функционална защитна роля. Тяхното предназначение е:

- ясно пространствено отделяне на транспортните потоци;
- ограничаване случаите на непреднамереното навлизане на МПС в площта, предназначена за движение на велосипеди/ ИЕПС, както и обратното;
- повишаване вниманието на всички водачи;

- осигуряване на допълнителна защита на уязвимите участници в движението – водачите на велосипеди/ ИЕПС.

Предназначението на разделителните елементи след техния демонтаж не се изпълнява от други елементи. Липсата на компенсиращи временни мерки води до намаляване на нивото на пасивна безопасност на инфраструктурата.

Екипът за проверка счита, че пътната маркировка сама по себе си не може да осигури равностойно ниво на защита на движението по велосипедна инфраструктура в непосредствена близост до автомобилен поток.

От съществено значение за велосипедното движение, както и за това на ИЕПС, по бул. „Александър Дондуков“ е обстоятелството, че в обследвания участък тези движения се осъществяват и в посока, противоположна на тази на движещите се МПС. Физическото разделяне при такава организация на движението представлява важен елемент за ограничаване на риска от челни сблъсъци между автомобилите и велосипедите, автомобилите и ИЕПС.

8. Обобщена оценка на риска

Индикативен елемент	Констатирано състояние	Оценка
Физическо отделяне на видовете движения	Липсва	Неблагоприятно
Временна организация на движението	Не е въведена	Неблагоприятно
Временни предпазни средства	Липсват	Неблагоприятно
Вертикална сигнализация	Запазена	Задоволително
Пътна маркировка	Налична	Частично ефективна
Физическа защита на водачите на велосипеди/ на ИЕПС	Намалена	Незадоволително
Вероятност от конфликт между ППС	Повишена	Висока
Общ риск за уязвимите участници	Повишен	Висок

Таблица за съответствие на констатациите с приложимата нормативна уредба

№	Констатирано обстоятелство	Приложима нормативна уредба	Експертна оценка
1.	Демонтирани са физическите разделители (делинеатори), осигуряващи отделяне между движението по велосипедните алеи и по автомобилните ленти	чл. 37, ал. 4; чл. 61, Приложение 7, фиг. 9 и	Демонтирането на елементи, изпълняващи защитна функция, представлява промяна при експлоатация на пътната инфраструктура и следва да бъде съпроводено с мерки,

		чл. 64 от НППКТСУТ	гарантиращо запазване на нивото на БД
2.	След премахването на делинеаторите не е установено ползването на компенсиращи технически средства	чл. 5, ал. 1 и чл. 80 от НВОБД	Не е установено временно приложение на средства за разделяне на транспортните потоци, които да компенсират премахването на ограничителите, физически отделящи транспортните потоци, с което нивото на безопасност в участъците се понижава
3а.	Велосипедната алея по бул. „Александър Дондуков“ остава в експлоатация при двупосочно движение по нея (една от посоките на движение на велосипедите/ ИЕПС е срещуположна на тази на автомобилния поток)	чл. 61, Приложение 7, фиг. 9; § 2, т. 5 от НППКТСУТ	Премахването на физическото отделяне между движението по VELOALEЯТА и по прилежащата ѝ пътна лента намалява нивото на защита на уязвимите участници в движението – водачите на велосипеди/ ИЕПС
3б.	Велосипедната алея по ул. „Георги Сава Раковски“ остава в експлоатация при еднопосочно движение по VELOALEИТЕ	Чл. 61, Приложение 7, Фиг. 9; чл. 64; § 2, т. 5 от НППКТСУТ	Премахването на физическото отделяне на движението по VELOЛЕНТИТЕ от това по прилежащите им пътни ленти намалява нивото на защита на уязвимите участници в движението – водачите на велосипеди/ ИЕПС
4.	Разделянето на движението по велосипедните алеи от това по автомобилните ленти става единствено чрез пътна маркировка	чл. 3, ал. 1 от НСППМ	Пътната маркировка изпълнява функция по създаване на организация на движението, както и по информация на участниците в движението, но не осигурява физическото възпрепятстване на навлизането на навлизането на МПС в площ, предназначена за други участници в движението

5.	Не е установено въвеждане на временна организация на движението след демонтажа на делинеаторите	чл. 3 и чл. 81 от НВОБД	Не са констатиране мерки за временно управление на риска поради промяна на условията на движение на велосипедистите и за водачите на ИЕПС
6.	Липсват компенсиращи мерки след промяната на пътната инфраструктура	чл. 366, ал. 11 от ЗП; чл. 2 от НПУБПИ	Установеното състояние при съответната процедура следва да бъде оценено като изменение на експлоатационните условия и установяване на опасности, налагащи мерки за ограничаване риска от ПТП и техните последици

В резултат на извършената проверка се счита, че премахването на елементите, физически разделящи движението, е довело до намаляване нивото на безопасност в обследваните улични участъци, тъй като е отпаднал елемент на пътната инфраструктура със защитна функция за уязвими участници в движението. При липса на компенсиращи временни мерки рискът от конфликт между моторните превозни средства и велосипедистите/ водачите на ИЕПС е повишен, особено в участъците, в които велосипедното движение/ движението на ИЕПС се осъществява в посока, противоположна на тази на автомобилния поток.

9. Изводи от проверката

Въз основа на извършената проверка, анализа на състоянието на пътната инфраструктура, оценката на организацията на движението и поведението на участниците в движението, екипът за проверка прави следните изводи:

9.1. Демонтирането на разделителни елементи (делинеатори), физически отделящи велосипедната алея от лентата за движение на МПС, е довело до намаляване нивото на пасивна безопасност на обследваните пътни участъци.

До демонтажа на делинеаторите те са изпълнявали едновременно функции на визуално-пространствено и физическо разграничаване между транспортните потоци, като са намалявали възможността за непреднамерено навлизане на МПС във велосипедната алея, както и обратното.

След премахване на разделителните елементи тези функции не се изпълняват от други елементи.

9.2. Велосипедните алеи продължават да функционират при непроменена посочност на движението, включително при двупосочното велосипедно движение/ движението

на ИЕПС, без да са приложени технически средства, компенсиращи отпадането на физическото отделяне между движението, ползващо велосипедните алеи, и МПС. Това води до промяна на първоначално осигуреното ниво на безопасност на инфраструктурата.

9.3. Не се установява въвеждане на временна организация на движението или използване на временни средства за обезопасяване и сигнализиране, които да ограничават риска за велосипедистите/ водачите на ИЕПС до възстановяване на постоянното им физическо отделяне.

9.4. Съществуващата пътна маркировка и сигнализацията с пътни знаци не могат изцяло и сигурно да изпълнят функциите на физическите разделителни елементи. Те информират участниците в движението за неговата организация, но не могат да предотвратят навлизането на МПС в пространствата, предназначени за велосипедисти/ водачи на ИЕПС и обратно.

9.5. При инфраструктура, по която велосипедното движение/ движението на ИЕПС се осъществява в посока, противоположна на тази на МПС, липсата на физическо разделяне увеличава вероятността от възникване на конфликтни ситуации с челни сблъсъци между МПС и уязвими участници в движението.

9.6. Установени са предпоставки за повишен риск за уязвимите участници в движението, обусловен от намалената степен на тяхната физическа защита. До възстановяване на физическото отделяне между велосипедите/ ИЕПС и МПС следва да бъдат приложени временни мерки за управление на риска.

10. Препоръки

С оглед констатираните обстоятелства екипът за проверка препоръчва:

10.1 Възстановяване на физическото отделяне между велосипедните алеи и лентите за движение на МПС чрез монтиране на разделителни елементи със защитна функция [чл.11 от НВОБД], включително конуси, временни разделители на движението и други технически средства със сходна защитна функция.

10.2 Използване на допълнителна сигнализация, с която отчетливо да се сигнализират задължителните площи за движение и възможните за спиране на различните видове ППС. Това е нужно за допълнително привличане на вниманието както на водачите на МПС, така и на водачите на велосипеди/ ИЕПС.

10.3 Проверка на съответствието между действителната осветеност на улиците и изискваната според нормативните изисквания, във връзка с видимостта на велоалеите по всяко време на денонощието, като при констатиране на несъответствие привеждане в съответствие.

10.4. Използване на възможностите за мониторинг, контрол на движението и спешна намеса при нужда чрез интеграция с общинската система за наблюдение.

Препоръчва се горните мерки да се предприемат в оптимален срок и без отлагане.

11. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Чрез извършената проверка се установи, че вследствие премахването на физическите разделителни елементи между велосипедните алеи и лентите за движение на МПС е намалена безопасността на движението за обследваните улични участъци. При запазване на геометричните характеристики на велосипедните алеи и на лентите за движение на МПС, както и на съществуващата организация на движението, отпадането на физическото разделяне между велосипедите/ ИЕПС и МПС е довело до намаляване нивото на защита на уязвими участници в движението – водачите на велосипеди/ ИЕПС. При липса на каквито и да е временни мерки за обезопасяване движението на тези водачи, рискът от конфликт между тях и водачите на МПС е повишен, особено предвид обстоятелството, че в част от обследваните участъци движението по велоалеите е в посока, противоположна на тази по автомобилните ленти. Въз основа на изложеното се счита, че предприемането на временни технически мерки до възстановяване на постоянното физическо отделяне между движението на велосипедите/ ИЕПС и на МПС, както и на допълнително сигнализиране на движенията са нужни с оглед поддържането на приемливо ниво на безопасност основно за уязвимите участници в движението.

Приложение: Снимков материал, изготвен при проверката

С уважение,

22.7.2026 г.

X Мария Ангелова

Signed by: MARIYA IVANOVA ANGELOVA

Д-Р ИНЖ. МАРИЯ АНГЕЛОВА

Главен експерт, Дирекция САО

22.7.2026 г.

X Александър Димов

Signed by: ALEKSANDAR LACHEZAROV DIMOV

АЛЕКСАНДЪР ДИМОВ

Главен експерт, ДИРЕКЦИЯ САО

7/21/2026

X Атанаска Рангелова

Signed by: ATANASKA ANGELOVA RANGELOVA

ИНЖ. АТАНАСКА РАНГЕЛОВА

Държавен експерт, Дирекция ПТМК