

REĢIONĀLĀS ATTĪSTĪBAS UN VALSTS BŪVDARBU MINISTRIJA

IEKŠLIETU MINISTRIJA

Noteikumi Nr..... par nosacījumiem mākslīgo izciļņu un citu ātruma ierobežošanas ierīču uzbūvei vai uzstādīšanai uz brauktuves un to prasības

Pirmā nodaļa

VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

1. pants. (1) Ar šo rīkojumu nosaka:

1. nosacījumi mākslīgo izciļņu un citu ātruma ierobežošanas ierīču uzbūvei vai uzstādīšanai uz brauktuves un to prasības;

2. mehānisko transportlīdzekļu ātruma ierobežošanas ierīču tipi un to piemērošanas joma;

3. tehniskās prasības mehānisko transportlīdzekļu ātruma ierobežošanas ierīcēm;

4. prasības mehānisko transportlīdzekļu ātruma ierobežošanas ierīču iepirkumam, projektēšanai, koordinēšanai, apstiprināšanai, izpildei, kontrolei un apkopei.

(2) Regulas prasības publiski pieejamiem ceļiem piemēro šādi:

1. uz pirmās līdz trešās klases valsts ceļiem un vietējiem ceļiem;

2. uz ielām primārajos un sekundārajos ielu tīklos, izņemot pirmās klases ielas.

(3) Uz valsts ceļiem ārpus pilsētu teritorijām nav atļauts būvēt vai uzstādīt mākslīgas izciļņus uz brauktuves.

(4) Regulas prasības piemēro kapitālremontiem un rekonstrukcijas darbiem uz esošajiem ceļiem un ielām, atsevišķa ātruma ierobežojuma projekta izstrādei mehāniskajiem transportlīdzekļiem un jaunu būvdarbu projektēšanai.

2. pants. (1) Regulas mērķis ir radīt apstākļus satiksmes nomierināšanai, uzlabot satiksmes drošību uz publiski pieejamiem ceļiem un samazināt ceļu satiksmes negadījumu skaitu un smagumu.

(2) Lai sasniegtu 1. punktā minēto mērķi, veic šādus pasākumus:

1. ātruma ierobežošanas pasākumi mehāniskajiem transportlīdzekļiem:

a) pilsētu teritorijās — no 50 līdz 20 km/h;

b) pie ieejām pilsētās — līdz 50 km/h;

c) ārpus pilsētu teritorijām — no 90 līdz 30 km/h;

2. satiksmes nomierināšanas pasākumi, kas ietekmē vadītāja uzvedību un uzlabo satiksmes apstākļus nemotorizētiem ceļu satiksmes dalībniekiem:

a) īstenot pieeju, lai noteiktu visaptverošus pasākumus ātruma ierobežošanas ierīču saskaņotai piemērošanai ar atbilstošiem ceļa marķējumiem, gaismas signāliem, ceļa zīmēm un citiem ceļa signāliem, un radīt apstākļus to vieglai uztverei;

b) mazināt iespējamus konfliktus starp atsevišķiem satiksmes dalībniekiem un uzlabot drošību visiem satiksmes dalībniekiem;

c) uzlabot satiksmes režīmu.

3. pants. (1) Atkarībā no piemērošanas jomas izmanto dažāda veida ātruma ierobežošanas ierīces un kombinētus satiksmes nomierināšanas pasākumus:

1) urbānās teritorijās:

a) mākslīgie izciļņi;

b) situācijas izmaiņas aktīvajā brauktuvē, kas ietekmē transportlīdzekļa kustības trajektoriju;

c) situācijas izmaiņas aktīvajā brauktuvē, kas ietekmē vadītāju uztveri;

d) fiziski šķēršļi transportlīdzekļu satiksmes pārdalei (daļēja un/vai pilnīga ielu slēgšana);
e) aktīvo satiksmes joslu skaita un/vai platuma samazināšana;
f) transportlīdzekļu kustības joslu nodalīšana no regulāro sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu (SPPTS) joslām vai velotransporta infrastruktūras joslām saskaņā ar Telpiskās plānošanas likuma (SPA) 75. panta 4. punktā minēto noteikumu prasībām;

- g) jauna stāvvietu organizācija ielu teritorijā;
- h) jaunu platību piešķiršanu ielu ainavu veidošanai;
- i) gājēju pārejas marķējums;
- k) ātruma ierobežošanas ierīču kombinācijas saskaņā ar 1. pielikumu

2. ārpus pilsētu teritorijām:

- a) salas brauktuvē;
- b) šķērseniski trokšņainie ceļa marķējumi;
- c) optiskie marķējumi;
- d) apļveida krustojumi;
- e) gareniskās svītras;
- e) a) līdz e) apakšpunktā minēto ierīču kombinācijas.

3. neatkarīgi no 1. un 2. punktā minētajām ātruma ierobežošanas ierīcēm vai papildus tām izmanto arī šādus līdzekļus:

a) sarkanas krāsas un/vai citādas konsistences segumi; sarkano krāsu iegūst, asfaltam vai betona maisījumam pievienojot pigmentu; ir atļauts izmantot sarkanas krāsas betona plātnes vai betona bruģēšanas blokus, kas atbilst BDS EN 1339 “Konkrēta seguma plāksnes — Prasības un testēšanas metodes” vai BDS EN 1338 “Konkrētu bruģēšanas bloki. Prasības un testēšanas metodes”;

b) ceļa zīmes ar mainīgiem ziņojumiem saskaņā ar BDS EN 12966 “Ceļu vertikālās zīmes — Mainīgas ziņojumu satiksmes zīmes”.

(2) Ātruma ierobežošanas ierīces un kombinētos satiksmes izlīdzināšanas pasākumus nosaka saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma (RTA) 3. panta 3. punktā minēto noteikumu prasībām atkarībā no to atrašanās vietas:

1. pilsētu teritorijās:

a) ar satiksmes organizācijas ģenerālpilānu (TOMP) visai apdzīvotās vietas teritorijai vai tās daļai — rajonam, zonai, dzīvojamo ēku kompleksam;

b) ar satiksmes organizācijas un drošības projektu pilsētu teritorijas (POSTiUA) īpašos gadījumos;

2. c) ārpus pilsētu teritorijām ar projektu satiksmes organizēšanai un drošībai ārpus pilsētu teritorijām (POSToUA).

(3) Satiksmes ātruma ierobežošanas pasākumus veic ar ceļa īpašnieka vai pārvaldes, kas pārvalda ceļu, lēmumu, ja ir noteikti korigējoši pasākumi, kas izriet no procedūrām, kuras veiktas saskaņā ar Noteikumiem par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības kārtību (SG izdevums Nr. 46/2022), vai pēc pārbaudes uz vietas un analīzes par nepieciešamību ierobežot transportlīdzekļa satiksmes ātrumu un konkrētu pasākumu noteikšanu.

(4) Šā panta 3. punktā minēto analīzi veic:

1. pamatojoties uz datiem:

- a) no TOMP un ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāna (SUMP);
- b) par satiksmes negadījumiem, kas notikuši;
- c) par ātruma pārsniegšanu;
- d) par ceļu satiksmes sastāvu un intensitāti;
- e) par gājēju un riteņbraucēju satiksmes intensitāti;
- f) par ģeometriskajiem elementiem.

2. ņemot vērā šādus apsvērumus:

- a) skolu, bērnudārzu, rotaļu laukumu un sporta laukumu, veselības un kultūras iestāžu, lielu mazumtirdzniecības iestāžu un citu masveida piekļuves vietu atrašanās vieta;
 - b) gājēju celiņu atrašanās vieta, ko galvenokārt izmanto bērni un/vai personas ar invaliditāti (vizuāla, dzirdes vai kustību traucējumi);
 - c) noteiktu un signalizētu dzīvojamo rajonu, stāvvietu, garāžu u. c. ieejas un izejas;
 - d) posmi, kuros ir tādu satiksmes negadījumu koncentrācija, ko izraisījuši vadītāji, kuri pārsniedz vai neievēro ceļa apstākļus;
 - e) pilsētvides elementi un ap ceļu faktoriem, kas ietekmē redzamību (koki, stabi, žogi u. c.) dažādu transportlīdzekļu plūsmu šķērsošanas vietās.
- (5) Dažādu veidu ātruma ierobežošanas ierīču un satiksmes izlīdzināšanas pasākumu piemērojamību nosaka pēc ielas klases vai projektētā ceļa ātruma, kā noteikts 2. pielikumā.

Otrā nodaļa

TEHNISKĀS PRASĪBAS UN ĀTRUMA IEROBEŽOŠANAS IERĪČU TIPI UN SATIKSMES NOMIERINĀŠANAS IEKĀRTAS

I iedaļa

Vispārīgas tehniskās prasības.

4. pants. Projektējot, būvējot vai uzstādot ātruma ierobežošanas ierīces, ir jāizmanto būvizstrādājumi, kuru veikspēja to būtisko raksturlielumu ziņā atbilst prasībām, kas attiecībā uz būvēm izvirzītas saskaņā ar TPL 169. panta 1. punktu, un atbilst tehniskajām specifikācijām saskaņā ar noteikumiem, kuri minēti 9. panta 2. punkta 5. apakšpunktā Produktu tehnisko prasību likumā atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 9. marta Regulai (ES) Nr. 305/2011, ar ko nosaka saskaņotus būvizstrādājumu tirdzniecības nosacījumus un atceļ Padomes Direktīvu 89/106/EEK (OV L 88/5, 4.4.2011.), tostarp prasībām, kuras noteiktas 9., 10. un 11. pantā Eiropas Parlamenta un Padomes 2019. gada 19. marta Regulā (ES) 2019/515 par citā dalībvalstī likumīgi tirgotu preču savstarpēju atzīšanu un Regulas (EK) Nr. 764/2008 atcelšanu (OV L 91/1, 29.3.2019.).

5. pants. Ātruma ierobežošanas ierīces un kombinētos satiksmes nomierināšanas pasākumus pielāgo pilsētvidei (atbilstīgu līdzekļu izvēle, atrašanās vieta, materiālu izvēle utt.).

6. pants. Ātruma ierobežošanas ierīču ģeometriskajai un strukturālajai konstrukcijai jāatbilst ĪAT 75. panta 4. punktā minētās regulas prasībām un SPPTS, Ugunsdrošības un iedzīvotāju aizsardzības ģenerāldirektorāta (DG FSPP) un citu specializētu pakalpojumu (atkritumu savākšanas, ielu tīrīšanas, sniega noņemšanas) prasībām un transportlīdzekļu manevrēšanai.

7. pants. (1) Rekonstrukcijas un nozīmīgas renovācijas gadījumā ātruma ierobežošanas ierīces un kombinētos satiksmes nomierināšanas pasākumus īsteno ar ilgzinīgiem būvizstrādājumiem — betonu, betonu un/vai ietvi.

(2) Izliktus mākslīgus brauktuves izciļņus, salas un vietējos brauktuves norobežojumus, kas aprīkoti ar piederumiem, noturīgi piestiprina pie ceļa virsmas.

(3) Neatkarīgi no metodes, ar kuru izmanto izliktus mākslīgos izciļņus, ievēro II iedaļā noteiktos ģeometriskos parametrus.

II daļa

Mākslīgie izciļņi

8. pants. (1) Mākslīgais izcilnis ir virsmas līmeņa izmaiņas konkrētā brauktuves vietā.

(2) Atkarībā no tā novietojuma attiecībā pret virsmas līmeni mākslīgais izcilnis ir:

1. izliekts — ceļa seguma līmeņa pacēlums konkrētā vietā, ko veido rampas, kuras var atrasties:

a) šķērsvirzienā uz brauktuves;

b) gareniski pāri brauktuvei;

2. ieliekts — ceļa seguma līmeņa pazemināšana konkrētā vietā, kas gareniski novietots brauktuves galā;

3. automatizēts — izliekts vai ieliekts nelīdzenums, kas atrodas šķērsvirzienā uz brauktuves un ko paceļ vai samazina automatizētas sistēmas atkarībā no transportlīdzekļa ātruma.

(3) Automatizētajai mākslīgajai nevienmērībai atkarībā no autotransporta līdzekļa braukšanas ātruma ir šādas funkcijas:

1. braucot pieļaujamā braukšanas ātruma robežās, tam jāatrodas brauktuves līmenī;

2. pārsniedzot maksimālo pieļaujamo satiksmes ātrumu atkarībā no tā tipa, to palielina no 50 līdz 100 mm vai pazemina. no 30 līdz 80 mm attiecībā pret brauktuves līmeni.

9. pants. Mākslīgo nelīdzenumu var izmantot kopā ar gājēju aizsargnodalījumiem, lai labāk organizētu gājēju satiksmi un palielinātu tās drošību.

10. pants. (1) Izliekto mākslīgo nelīdzenumu, kas atrodas šķērsvirzienā pret brauktuvi, būvē vai uzstāda ceļa/ielas posmos, kuru gareniskais slīpums nepārsniedz 5 %.

(2) Uz ceļiem/ielām, kuru gareniskais slīpums ir 5–10 %, izliekta mākslīga izliekuma būvniecība ir atļauta, ja ir pierādīts, ka nevar piemērot citus ātruma ierobežošanas pasākumus. Šādos gadījumos noliekuma apakšējā malā var sasniegt līdz 20 % saskaņā ar 3. pielikumu.

11. pants. Izliekts mākslīgais nevienmērīgums var būt:

1. uzkalni;

2. ceļa dēlis;

3. ceļa spilvens;

4. pacelta barjera.

12. pants. (1) Izcilnis ir projicēts mākslīgs izcilnis, kas atrodas šķērsvirzienā uz brauktuves asi.

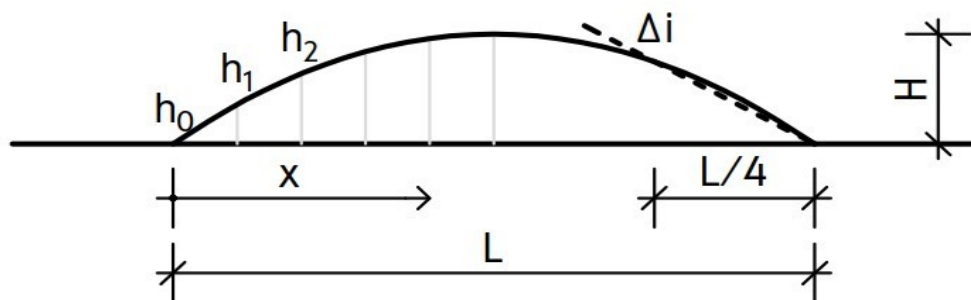
(2) Izciļņa posms paralēli brauktuves asij ir parabolisks (1. attēls), un to apraksta ar šādu vienādojumu:

$$h(x) = 4Hx(L-x) / L^2,$$

kur:

H — izciļņa augstums tā augstākajā punktā

L — izciļņa garums



1. attēls. Izciļņa paraboliskā daļa

(3) Izciļņa (H) augstums ielas posmos ir no 50 līdz 100 mm, bet, ja to īsteno dzīvojamajos rajonos, — no 100 līdz 120 mm. Tā garums (L) ir no 3 līdz 5 m.

(4) Izciļņa rampas vidējo slīpumu (Δi) mēra starp līniju, kas iet caur punktiem, kuri iezīmē izciļņa sākumu un ceturtdaļu ($L/4$), un tā pamatni. Izciļņa rampas vidējais slīpums ir no 5 % līdz 10 %.

(5) Izciļņa ģeometriskos parametrus izpilda saskaņā ar 1. tabulas kritērijiem vai 4. pielikumā norādītajiem izciļņa profiliem, ko nosaka saskaņā ar kustības mērķa ātrumu.

	Ielu posmi ar ātruma ierobežojumu līdz 40 km/h	Ielu posmi ar ātruma ierobežojumu līdz 30 km/h	Dzīvojamās zonas ar ātruma ierobežojumu līdz 20 km/h
slīpums, Δi [%]	5 – 8	6 – 9	8 – 10
augstums, H [mm]	50 – 80	60 – 100	100 – 120

1. tabula. Izciļņa ģeometriskie parametri atkarībā no kustības mērķa ātruma

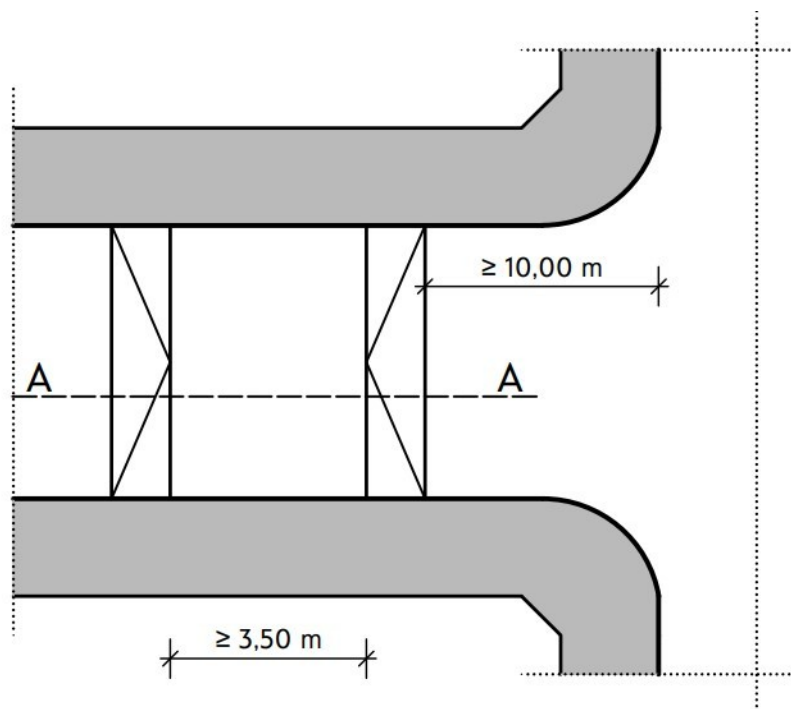
(6) Izciļņa attālumam no ietves vai brauktuves malas jābūt 0,70 m, ja nav uzbūvētas velotransporta infrastruktūras saskaņā ar 4. pielikuma B-B iedaļu. Izcilnis nedrīkst atrasties būvētā velotransporta infrastruktūrā.

(7) Izciļņa slīpums ceļā uz brauktuves robežu ir 15–25 %.

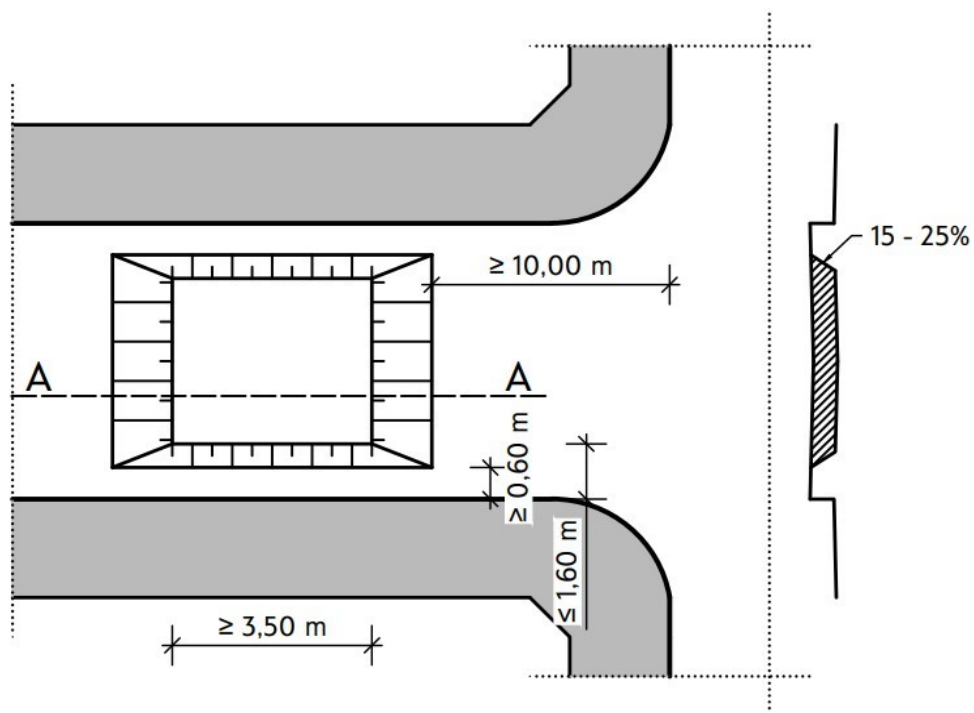
13. pants. (1) Ceļa dēlis ir izliekts mākslīgs nelīdzenums ar trapecveida šķērsgrīzumu paralēli brauktuves asij, kas aptver visu brauktuves platumu (2.a attēls).

(2) Ceļa spilvens ir izliekts mākslīgs nelīdzenums ar trapecveida šķērsgrīzumu, kas ir paralēls un šķērsenisks brauktuves asij, kas sedz daļu no brauktuves platumu (2.b attēls).

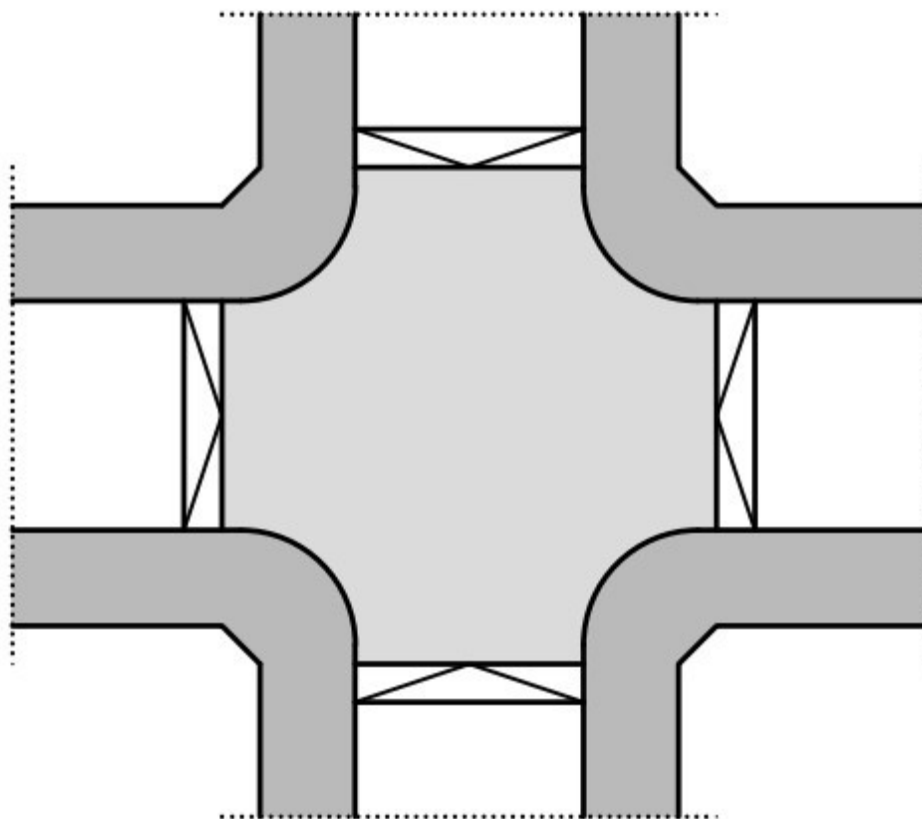
(3) Pacelta barjera ir izliekts mākslīgs nelīdzenums ar trapecveida šķērsgrīzumu, kas ir paralēls un šķērseniski krustojošos ceļu asīm un kas nosedz visu ceļu virsmu ielas krustpunktā (2.c attēls).



a) Ceļa dēļa plāns

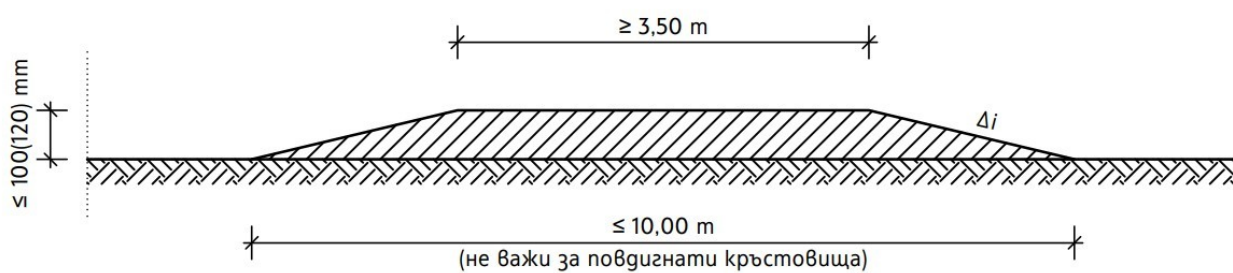


b) Ceļa spilvena plāns un šķērsgrīzums



c) Paceltas barjeras diagramma

A-A



(не важи за повдигнати кръстовища)

(непиемѐро paceltām barjerām)

d) Ceļa dēļa, ceļa spilvena un paceltas barjeras gareniskais šķērsgriezums

2. attēls. Ceļa dēļa, ceļa spilvena un paceltas barjeras diagrammas

(4) Rampas slīpumu un mākslīgo izciļņu augstumu saskaņā ar 1., 2. un 3. punktu īsteno saskaņā ar 2. un 3. tabulu.

	Ielu posmi ar ātruma ierobežojumu līdz 40 km/h	Ielu posmi ar ātruma ierobežojumu līdz 30 km/h	Dzīvojamās zonas ar ātruma ierobežojumu līdz 20 km/h
slīpums, Δi [%]	5 – 9	9 – 12	12 – 15
augstums, H [mm]	50 – 80	60 – 100	60 – 100 (120)

2. tabula. Ceļa dēļu/pacelto barjeru ģeometriskie parametri atkarībā no piemērošanas jomas

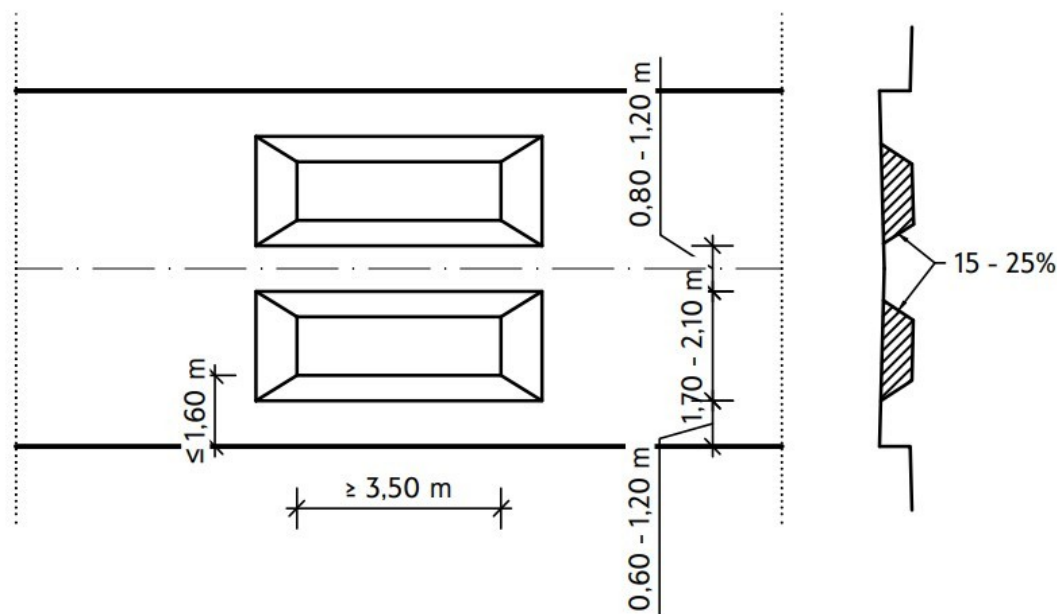
(5) Ceļa dēļu augstums H ir no 50 līdz 100 mm. Izņēmums ir tāds, ka augstums var sasniegt 120 mm, ja ceļa dēļus ievieš kā paceltu gājēju celiņu, lai nodrošinātu ceļa seguma pieejamību.

(6) Ceļa spilvenu augstums H ir no 50 līdz 80 mm. Ja izmanto ceļa spilvenus SPPTS maršrutā vai posmā, ko izmanto FSPP ĢD transportlīdzekļi un citi specializēti pakalpojumi (atkritumu savākšana, ielu tīrīšana, sniega tīrīšana), atsevišķa ceļa spilvena platums attiecīgajās satiksmes joslās ir no 1,70 līdz 2,10 m atkarībā no transportlīdzekļa gabarīta. To izvietojums ir tāds, kā parādīts 3. attēlā. Ceļa spilvena attālums no ietves vai brauktuves malas ir no 0,80 līdz 1,20 m.

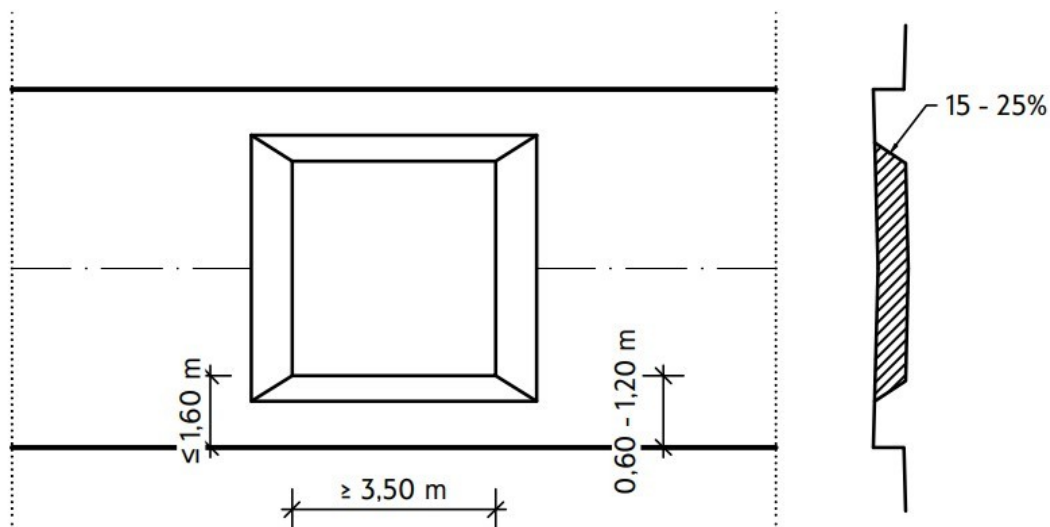
(7) Ceļa spilvenu slīpums to sānos ir paralēli ceļa asij, un to veic 15–25 % slīpumā (3. attēls).

	Ar ātruma ierobežojumu līdz 30 km/h	Ar ātruma ierobežojumu līdz 20 km/h
slīpums, Δi [%]	5 – 9	9 – 12
augstums, H [mm]	50 – 80	60 – 80

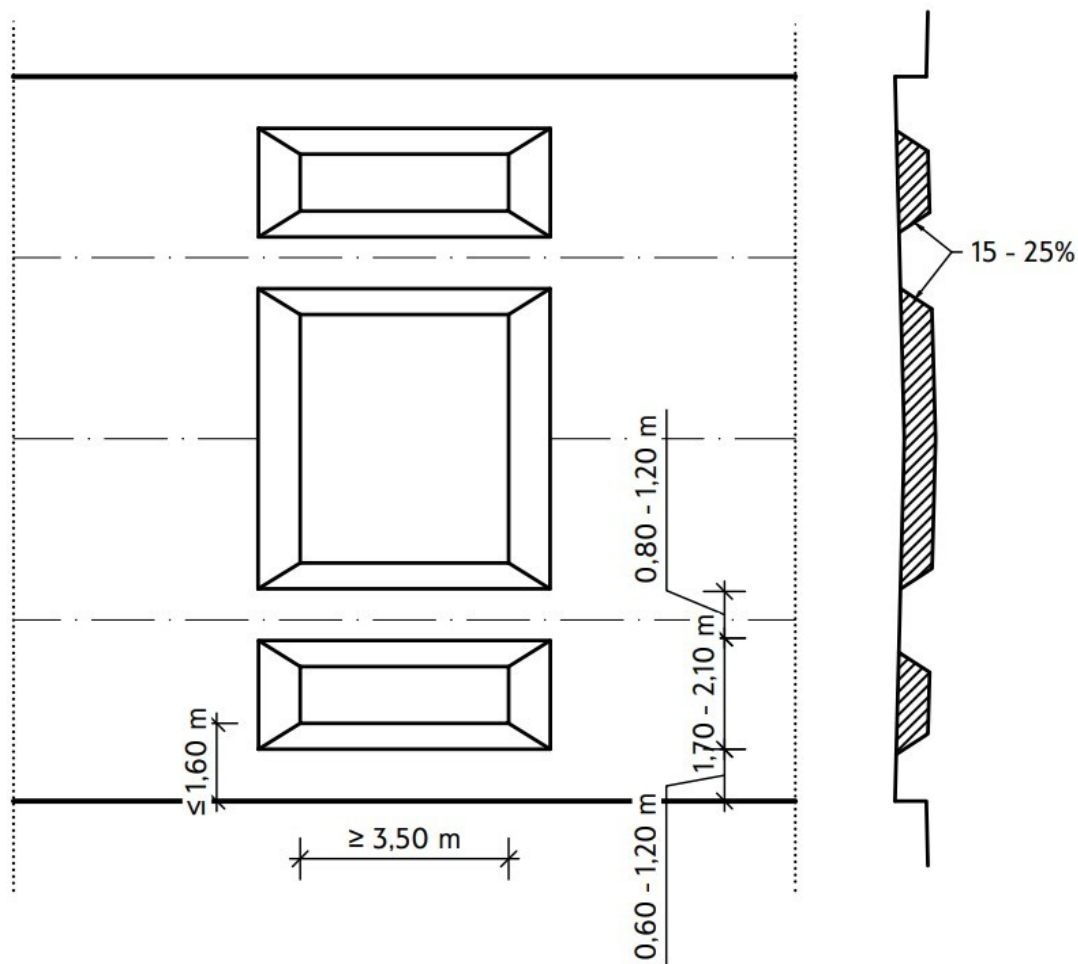
3. tabula. Ceļa spilvenu ģeometriskie parametri atkarībā no piemērošanas jomas



a) atsevišķi ceļa spilveni uz divjoslu brauktuves



b) vesels ceļa spilvens uz divjoslu brauktuves



c) atsevišķi ceļa spilveni uz daudzjoslu brauktuves

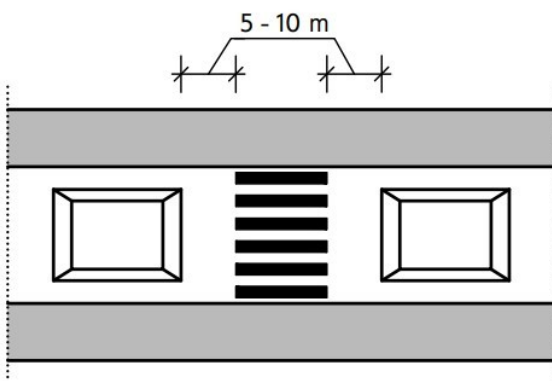
3. attēls. Ceļa spilvenu diagrammas

(8) Ja kā pacelto pārejas kājāmgājēju celiņu izmanto ceļa dēli, tā augšējo virsmu uzstāda 20 līdz 30 mm zem ietves līnijas augšējās malas līmeņa, un sānu malai jābūt sagrieztai, lai sasniegtu ceļa seguma augšējo virsmu.

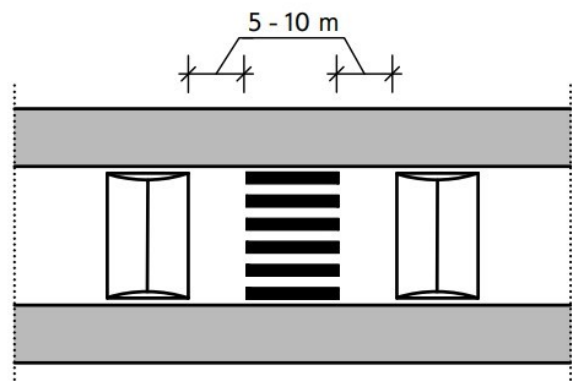
14. pants. Pacelto barjeru uzstāda saskaņā ar šādām ģeometriskām prasībām:

1. paceltās ietves augstums ir 80–120 mm virs ielas seguma līmeņa;
2. pāreja no pārejas puses uz pārejas ceļa paceltni notiek saskaņā ar Noteikumu par pieejamu vidi prasībām saskaņā ar Likuma par personām ar invaliditāti 53. panta 3. punktu saistībā ar ĪAT 112. panta 4. punktu, 169. panta 1. punkta 4. apakšpunktu un 169. panta 4. punktu;
3. rampas slīpumam Δi ir jābūt no 9 % līdz 15 %;
4. paceltā virsma aptver RV satiksmei paredzētās brauktuves zonu, kā arī gājēju pārejas zonas (4.d attēls).

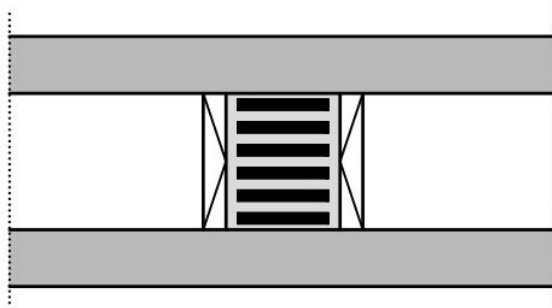
15. pants. Izliektus mākslīgos izciļņus izvieto paredzēto gājēju pārejas zonās un krustojumos, kā parādīts 4. attēlā.



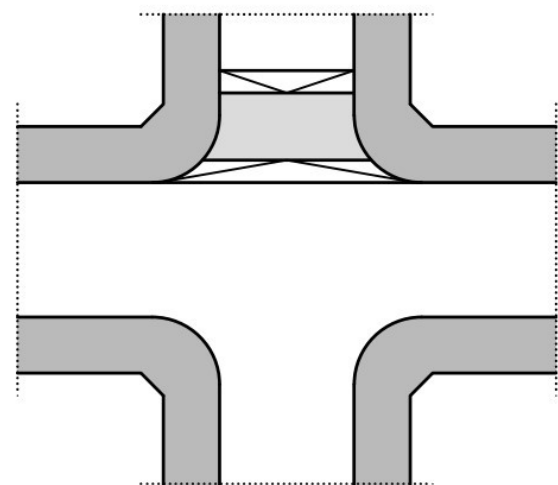
a) ceļa spilvenu atrašanās vieta attiecībā pret gājēju pāreju



b) izciļņu atrašanās vieta attiecībā pret gājēju pāreju



c) gājēju celiņš, kas pacelts ar ceļa dēli

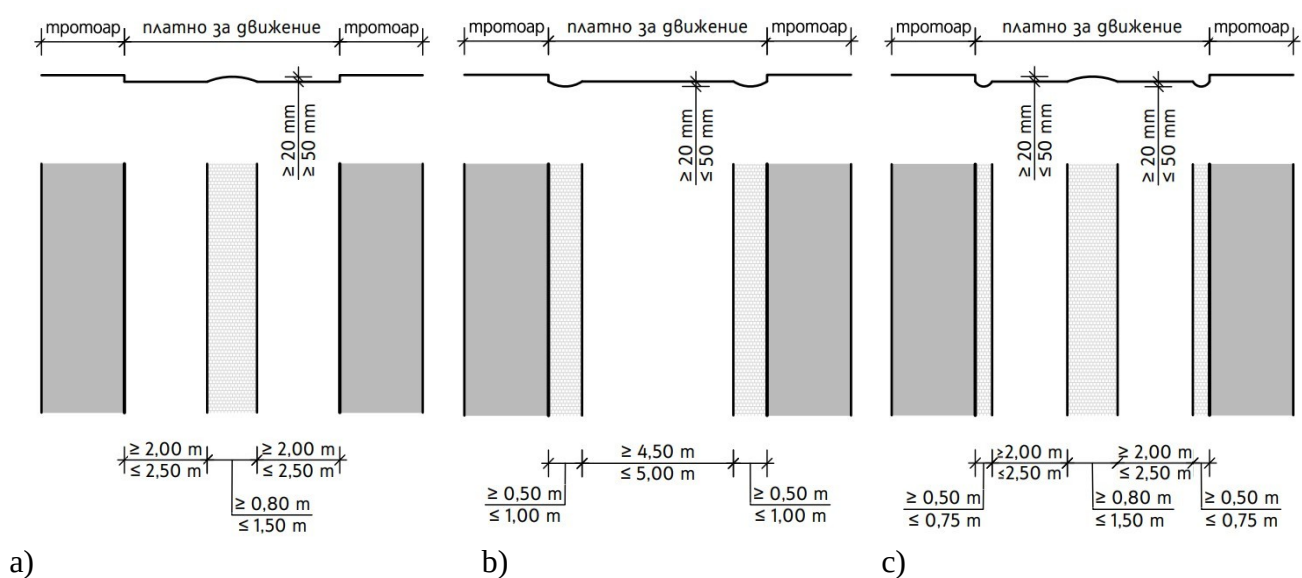


d) ietvju turpinājuma pacelšana krustojuma zonā ar ceļa dēļiem

4. attēls. Mākslīgu izciļņu shēmas gājēju šķērsošanas zonās un krustojumos

16. pants. (1) Mākslīgie izciļņi, kas garenvirzienā atrodas uz brauktuves, ir ceļa seguma līmeņa palielinājumi vai pazemināšanās par 20 līdz 50 mm. Tiem jābūt būvētiem ar ietves konsistences rubriku nekā brauktuves galvenā daļa. Tie var būt:

1. izliekti, kas atrodas uz brauktuves ass;
 2. ieliekti, atrodas abos brauktuves galos;
 3. iepriekš minētā kombinācija.
- (2) Izliekta mākslīgā izciļņa platums, kas minēts 1. punkta 1) apakšpunktā, ir no 0,80 līdz 1,50 m ar brauktuves joslu starp 2,00 un 2,50 m platumā abās pusēs, kā parādīts 5.a un 5.c attēlā.
- (3) Ieliektā mākslīgā izciļņa, kas minēts 1. punkta 2. apakšpunktā, platums ir no 0,50 līdz 1,00 m. Atlikusī brauktuves daļa ir no 4,50 līdz 5,00 m, kā parādīts 5.b attēlā.
- (4) Ieliektus mākslīgos izciļņus, kas atrodas abos brauktuves galos, piemēro tikai vienvirziena brauktuvei.
- (5) Šā panta 1. punktā minētos mākslīgos izciļņus konstruē vai uzstāda tā, lai nekavētu brauktuves drenāžas. Vajadzības gadījumā projektē un izgatavo papildu sastāvdaļas, lai nodrošinātu pienācīgu nosusināšanu.
- (6) Daļās, kurās darbojas SPPTS, nav atļauts novietot 1. punktā minēto mākslīgu izcilni.



a)	b)	c)
тротоар	тротоар	тротоар
платно за движение	платно за движение	платно за движение
тротоар	тротоар	тротоар

5. attēls. Tādu mākslīgu izciļņu diagrammas, kas gareniski novietoti uz ceļa/ielas ass

17. pants. (1) Ielās, kas ietilpst SPPTS maršrutos vai posmā, ko izmanto Ugunsdrošības un iedzīvotāju aizsardzības ģenerāldirektorāta (DG FSPF) transportlīdzekļi un citi specializēti pakalpojumi (atkritumu savākšana, ielu tīrīšana, sniega tīrīšana), ir pieļaujama tikai ceļa spilvenu izbūve.

(2) Izliektus mākslīgos izciļņus būvē vai uzstāda uz brauktuves saskaņā ar 14. panta 2. punktā minētās regulas prasībām.

18. pants. Izliektus mākslīgos izciļņus novieto:

1. vismaz 25 m attālumā pirms jebkuras ceļa konstrukcijas virs brauktuves vai pirms tās daļas, kas atrodas mazāk nekā 5,50 m augstumā no brauktuves virsmas;
2. vismaz 25 m attālumā pirms jebkuras daļas, kuru šķērso ceļš, vai daļas, kas atrodas zem ceļa;
3. vismaz 20 m attālumā no pārbrauktuves vai dzelzceļa līnijas.

19. pants. (1) Izliektiem mākslīgiem izciļņiem jābūt redzamiem dažādos meteoroloģiskajos apstākļos dienas un nakts laikā.

(2) Brauktuves daļu, uz kuras atrodas izliekti mākslīgie izciļņi, apgaismo saskaņā ar BDS EN 13201-2 “Ceļu apgaismojums — 2. daļa: Tehniskās prasības”;

(3) Izliektu mākslīgo izciļņu, kas ir arī gājēju pārejas, apgaismošanu veic saskaņā ar RTA 14. panta 1. punktā minēto regulu par ceļa signāliem ar ceļa marķējumu.

20. pants. Izliektu mākslīgo izciļņu signalizēšanu ar ceļa marķējumu veic saskaņā ar RTA 14. panta 1. punktā minēto regulu par ceļa signāliem ar ceļa marķējumu.

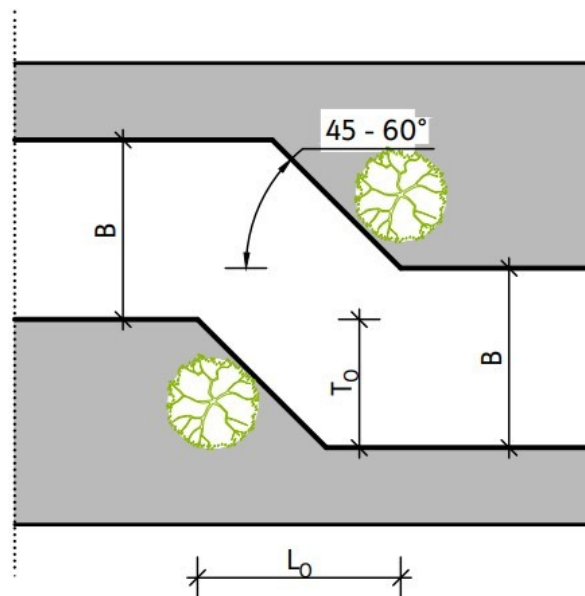
21. pants. Izliektus mākslīgos izciļņus signalizē ar ceļa zīmēm, kas atbilst RTA 14. panta 1. punktā minētajiem noteikumiem par ceļa signāliem.

III daļa Situācijas izmaiņas uz brauktuves

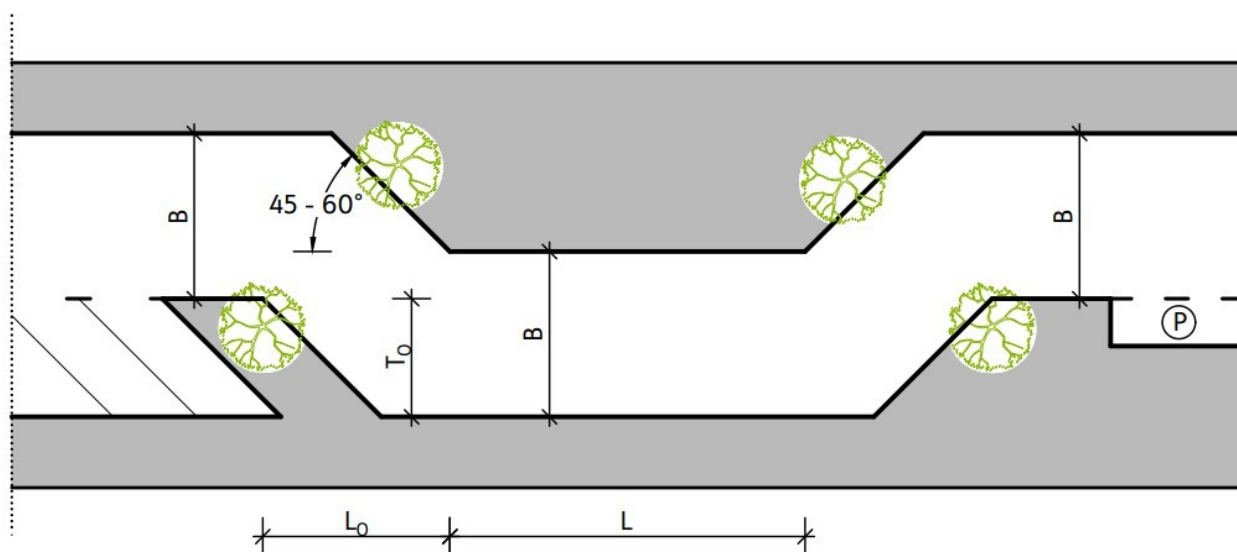
22. pants. Situācijas izmaiņas uz brauktuves, kas ietekmē transportlīdzekļu kustības trajektoriju, ir šādas:

1. horizontālie pārvietojumi, tostarp čikāni uz brauktuves viduslīnijas vai atsevišķām satiksmes joslām;
2. ģeometrijas modifikācija krustojumos;
3. ietves līkņu rādiusa samazinājums;
4. esošo krustojumu aizstāšana ar aplveida krustojumiem.

23. pants. (1) Čikāns ir brauktuves ass divu vai vairāku secīgu horizontālu nobīdu mērķtiecīga konstrukcija virzienā, kas ir perpendikulārs kustības virzienam, ja reljefā tas nav nepieciešams (6. attēls).



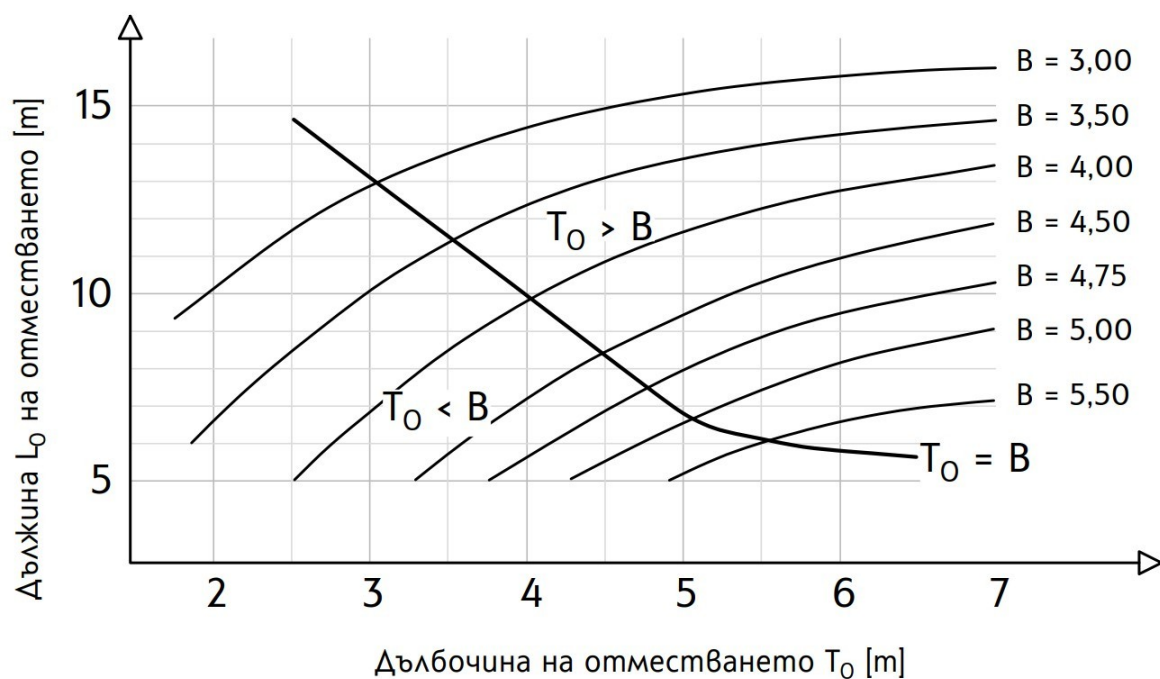
a) horizontāla nobīde



b) čikāns

6. attēls. Horizontālās nobīdes diagrammas

(2) Brauktuves platumu vai satiksmes joslu (B) horizontālās nobīdes zonā nosaka, atsaucoties uz 7. attēlu.



7. attēls. Brauktuves B platuma reģistrēšanas diagramma

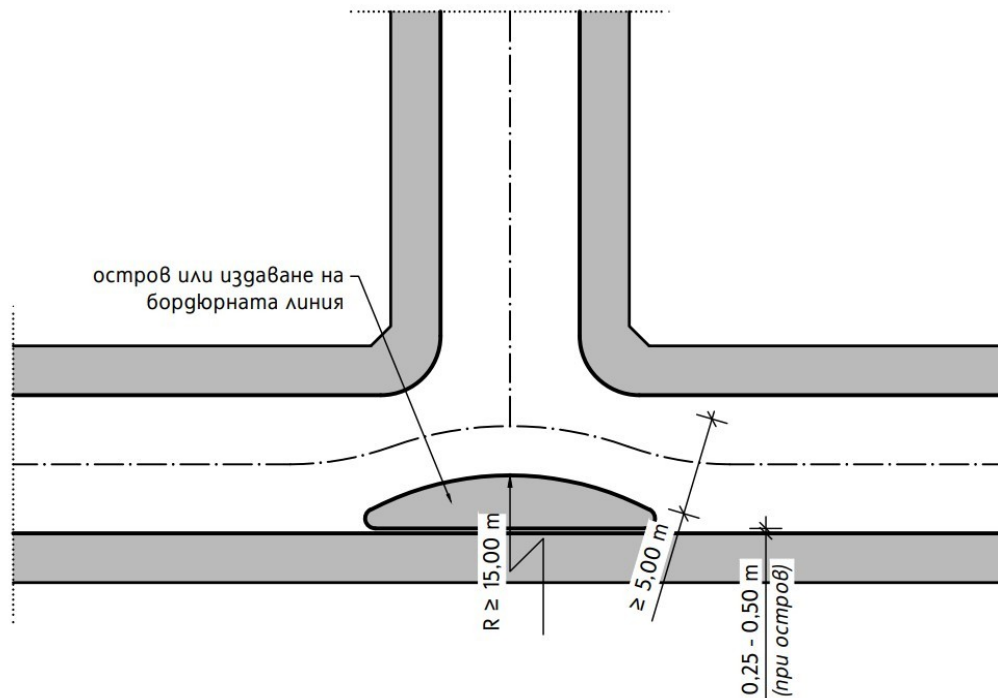
Дълбочина на отместването	Нобīdes dziļums
Дължина L_0 на отместването [T]	Garums L_0 no kompensācijas [t]

(3) Horizontālas nobīdes ar dziļumu T_0 mazāk nekā brauktuves platums ($T_0 < B$) izmanto, lai ierobežotu ātrumu līdz $40 \div 50$ km/h. Ja braukšanas ātrums ir jāierobežo zem 40 km/h, nobīdes dziļumam jābūt lielākam par brauktuves platumu ($T_0 > B$).

(4) Attālums starp divām secīgām horizontālām nobīdēm L ir 10–30 m uz ielām sekundārajā ielu tīklā un 30–50 m uz ielām primārajā ielu tīklā.

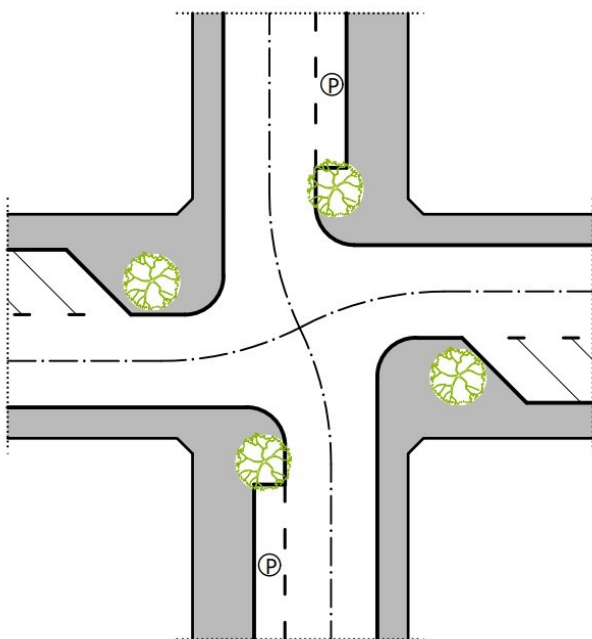
(5) Horizontālas nobīdes var veikt esošā posmā, izmantojot ceļa marķējumus un piemērotus tehniskos līdzekļus vai pilsētas iekārtas saskaņā ar 5. pielikumu.

24. pants. Krustojuma ģeometrijas modifikācija ir brauktuves/satiksmes joslu centra līniju apzināta deformācija krustošanās zonā, pārvietojot ietvi un viduslīnijas, reorganizējot stāvvietu pirms un pēc krustojuma, kā parādīts 8. un 9. attēlā.

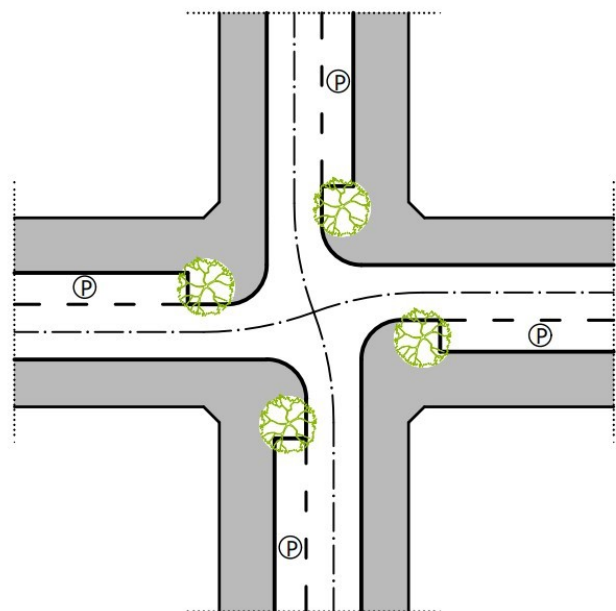


8. attēls. Shēma trīsvirzienu krustojuma ģeometrijas modifikācijai uz sekundārā tīkla ielas

остров или издаване на бордюрна линия	salas vai ietves līnijas projekcija
(при остров)	(salas gadījumā)



a) ielām, kuru gabarīts ir lielāks par 12 m, un divvirzienu satiksmei



b) ielām, kuru gabarīts ir 12 m vai mazāks, un vienvirziena satiksmei

9. attēls. Krustenisko ģeometrijas izmaiņu diagrammas

25. pants. Ietves līkņu rādus samazina krustojumos, lai ierobežotu satiksmes ātrumu labajā pagrieziņa līknē un samazinātu pārejas attālumu gājējiem.

26. pants. Apļveida krustojumus projektē un īsteno saskaņā ar ĪAT 75. panta 4. punktā minētās regulas prasībām pilsētu teritorijās un ārpus to robežām saskaņā ar Autoceļu likuma 36. pantā minēto regulu.

27. pants. Situācijas izmaiņas uz brauktuves, kas ietekmē vadītāju priekšstatus, ir šādas:

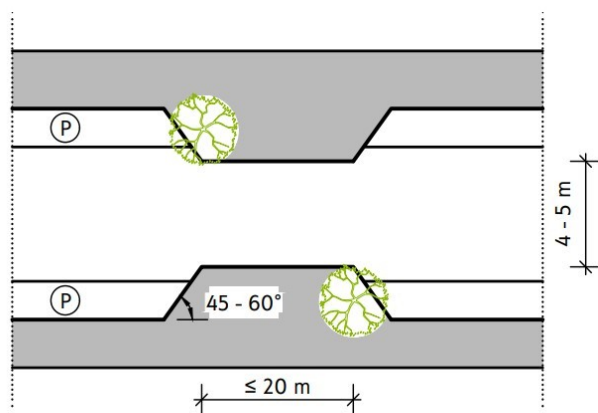
1. lokāli sašaurinājumi starp krustojumiem;
2. salas uz brauktuves;
3. nobīdes ietves.

28. pants. (1) Lokālie sašaurinājumi var būt vienpusēji un divpusēji (10. attēls).

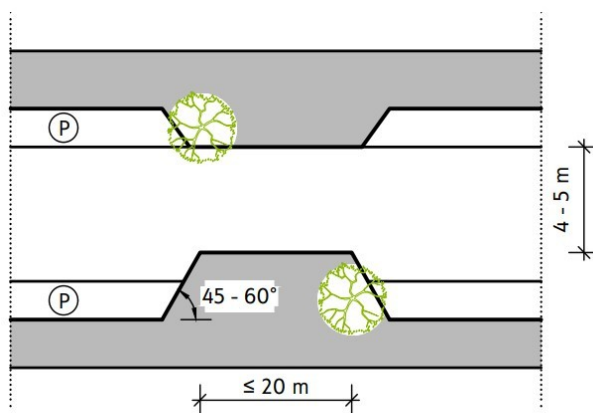
(2) Sašaurināšanās zonas garums ir no 5 līdz 10 m. Dažās vietās ir atļautas garāki sašaurinājumi, bet ne vairāk kā 20 m.

(3) Brauktuves ar divām aktīvām satiksmes joslām sašaurinājuma zonā platums ir no 4 līdz 5 m.

(4) Gadījumos, kad vietējā sašaurinājuma ieviešana nenodrošina vajadzīgo ierobežojošo efektu un/vai ir jāuzlabo gājēju šķērsošanas apstākļi, vietējo sašaurinājuma veic kopā ar ceļa segumu (1. pielikums).



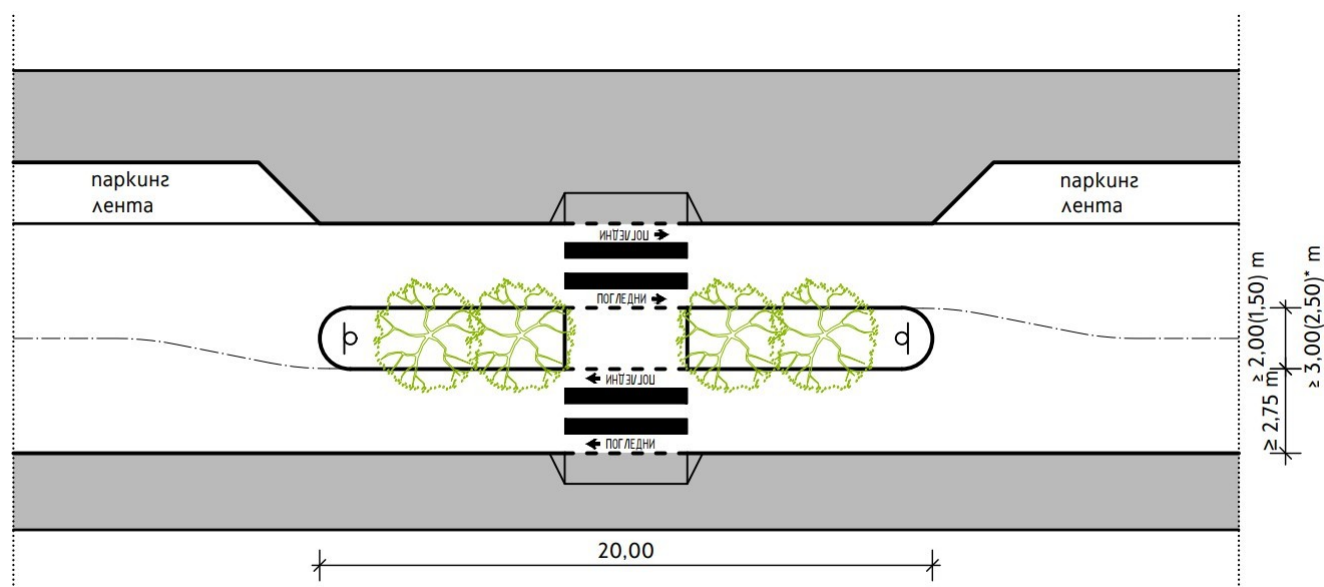
a) vienpusēja vietēja mēroga sašaurināšana



b) divpusēja vietēja mēroga sašaurināšana

10. attēls. Lokālu sašaurinājumu diagrammas

29. pants. (1) Centrālās salas kā ātruma ierobežošanas ierīci gājēju pārejas zonās veic saskaņā ar 11. attēlu.



*при озеленяване с висока растителност

паркинг лента	стāvvietas josla
*при озеленяване с висока растителност	* attiecībā uz ainavu ar augstu veģētāciju

11. attēls. Centrālās salas diagramma gājēju šķērsošanai

(2) Centrālās salas minimālais platums ir 2,00 m. Ja ir vietas ierobežojumi, platumu var samazināt līdz 1,50 m. Ja centrālās salas daļā ir gara veģētācija, minimālais platums ir 3,00 m, un to var samazināt līdz 2,50 m, ja ir vietas ierobežojumi.

(3) Satiksmes joslu minimālais platums centrālās salas apgabalā ir 2,75 m. Ja centrālā sala atrodas horizontālā līknē, kuras rādiuss ir mazāks nekā 100 m, satiksmes joslu minimālais platums ir 3 m.

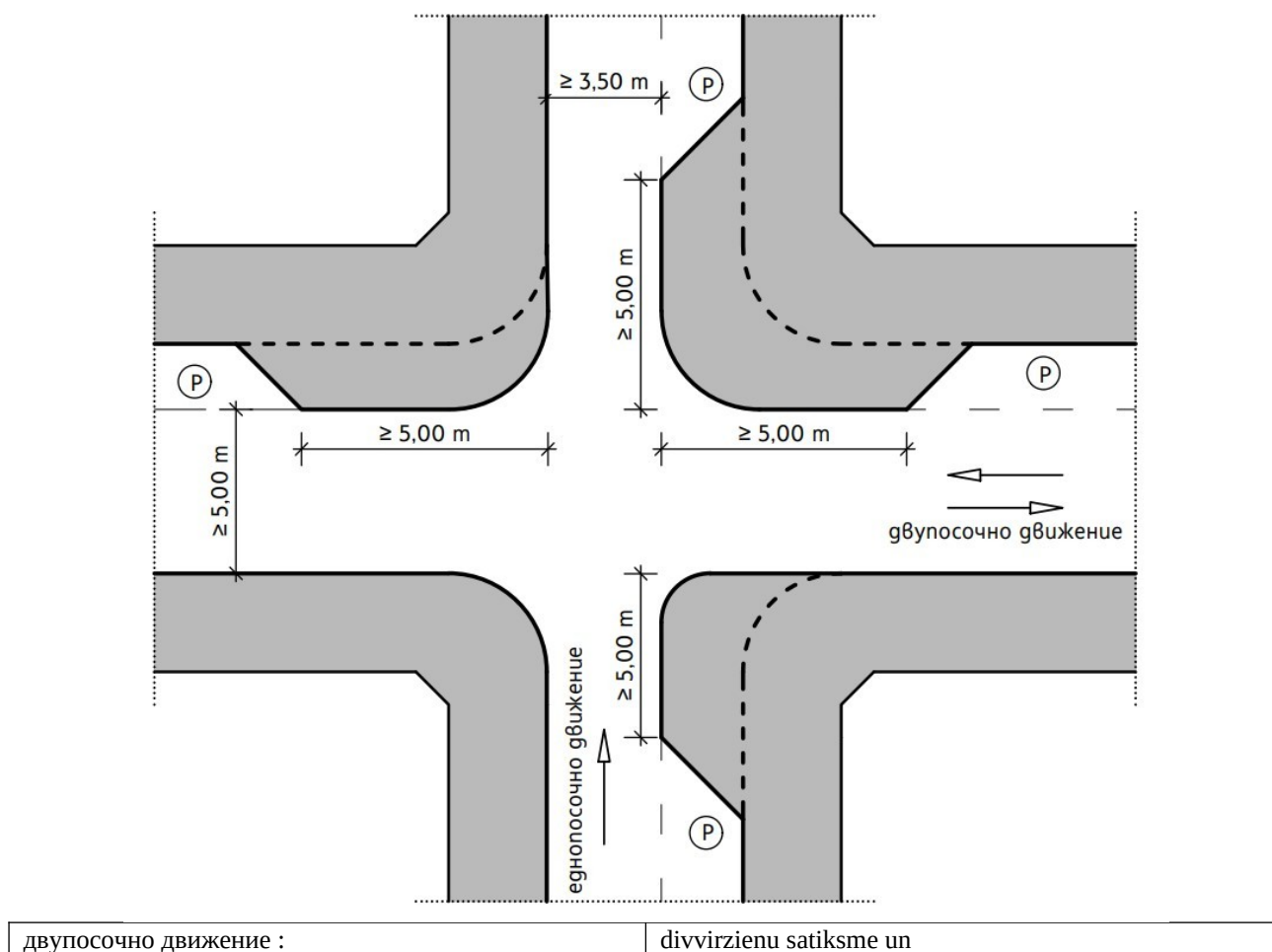
(4) Gājējiem paredzētais ceļa segums salas teritorijā var būt citā krāsā un/vai tekstūrā.

(5) Ja centrālās salas būvniecība nenodrošina vajadzīgo ierobežojošo efektu un/vai ir jāuzlabo gājēju šķērsošanas apstākļi, salu var izbūvēt apvienojumā ar mākslīgiem izciļņiem (1. pielikums).

30. pants. (1) Nobīdes sānu ietves ievieš, lai nodrošinātu īsāku gājēju pāreju attālumu krustojumos, mazāku pagriezienu ātrumu un/vai labāku redzamību visiem satiksmes dalībniekiem. Tās īsteno ielās ar platām satiksmes joslām, sašaurinot tās krustpunktā vai ielās ar atļautu stāvvietu, paņemot platumu no stāvvietas joslas (12. attēls).

(2) Brauktuves šaurajai daļai uz vienvirziena ielām jābūt vismaz 3,50 m un uz divvirzienu ielām — 5,00 m.

(3) Izvirzītās zonas garums ir vismaz 5,00 m no šķērsotās ielas blakus esošās ietves līnijas, kā parādīts 12. attēlā.



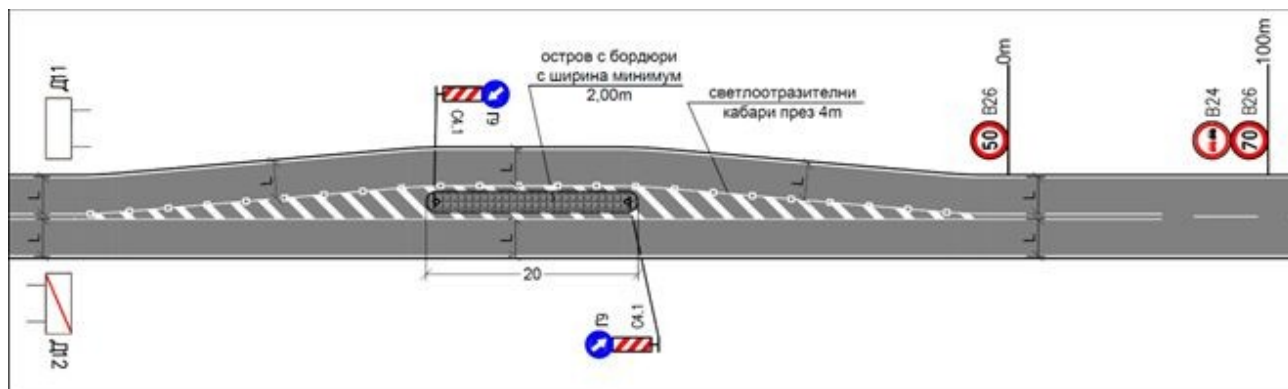
12. attēls. Nobīdītu sānu ietvju diagramma krustojumā

IV daļa

Ātruma ierobežošanas salas ārpus pilsētu teritorijām

31. pants. Uz brauktuves esošās salas tiek izmantotas situācijas satiksmes joslu maiņai, kā rezultātā tiek samazināts ātrums. Tās novieto pārejas zonās, kur satiksmes ātrums ir jāsamazina šādi:

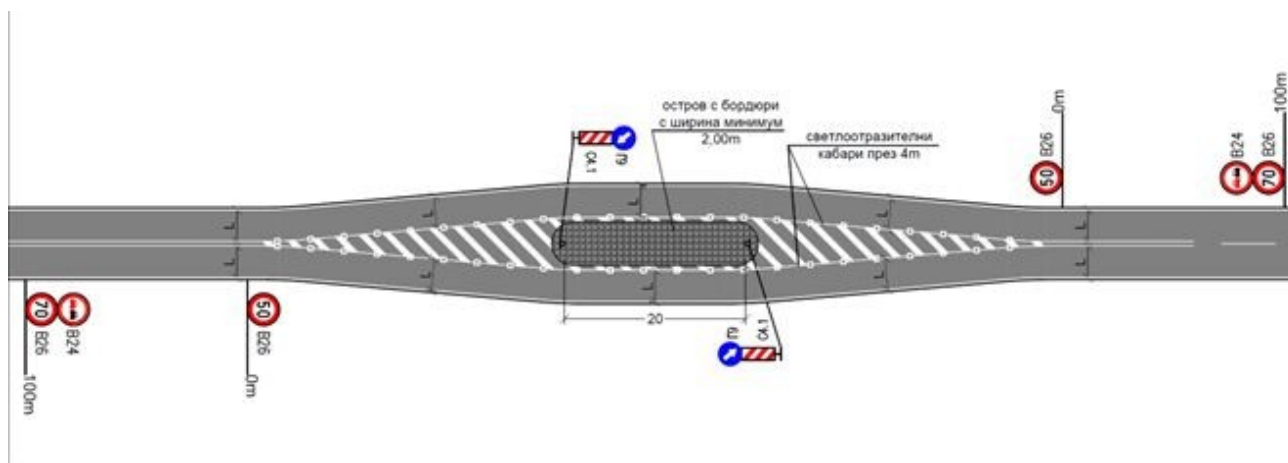
1. čikāna sala, ko izmanto, lai samazinātu satiksmes ātrumu vienā virzienā.



остров с бордюром с шириной МИНИМУМ	sala ar apmalēm ar MINIMĀLI
Светлоотражательные кабели через 4м	atstarojošas ceļa radzes līdz 4 t

13. attēls. Diagramma iespējamai satiksmes pārvaldībai ar čikāna salu, iebraucot pilsētas teritorijā

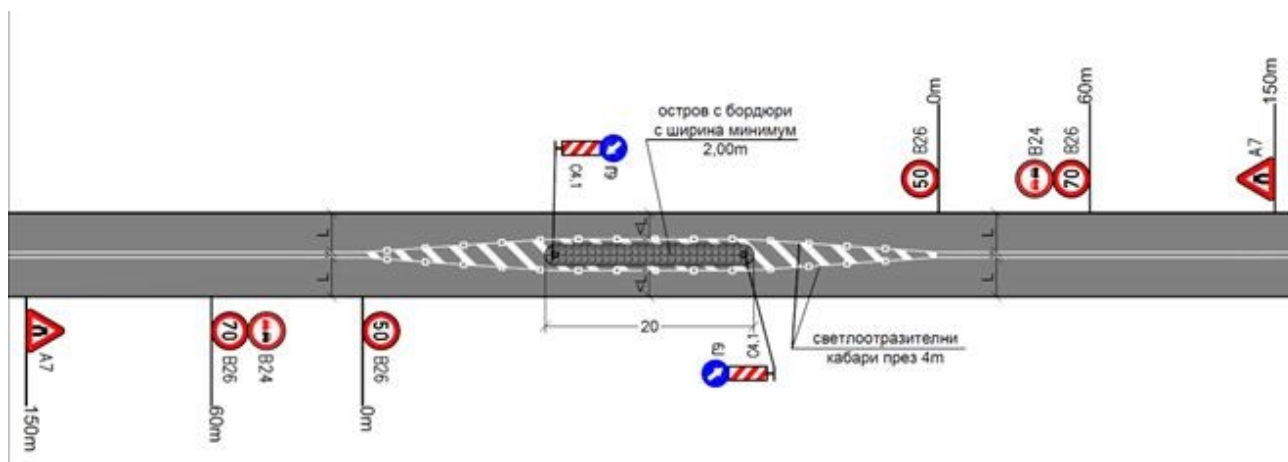
2. divpusēja centrālā sala, ko izmanto, lai samazinātu braukšanas ātrumu abos virzienos.



остров с бордюром с шириной МИНИМУМ	sala ar apmalēm ar MINIMĀLI
Светлоотражательные кабели через 4м	atstarojošas ceļa radzes līdz 4 t

14. attēls. Diagramma iespējamai satiksmes pārvaldībai ar divpusēju centrālo salu

3. centrālā sala — izmanto satiksmes joslu platuma samazināšanai, nemainot kopējo ceļa platumu.



15. attēls. Diagramma iespējamai satiksmes pārvaldībai ar centrālo salu

остров с бордюри с шисмма МИНИМУМ	sala ar apmalēm ar MINIMĀLI
Светлоотражательни кабели през 4т	atstarojošas ceļa radzes līdz 4 t

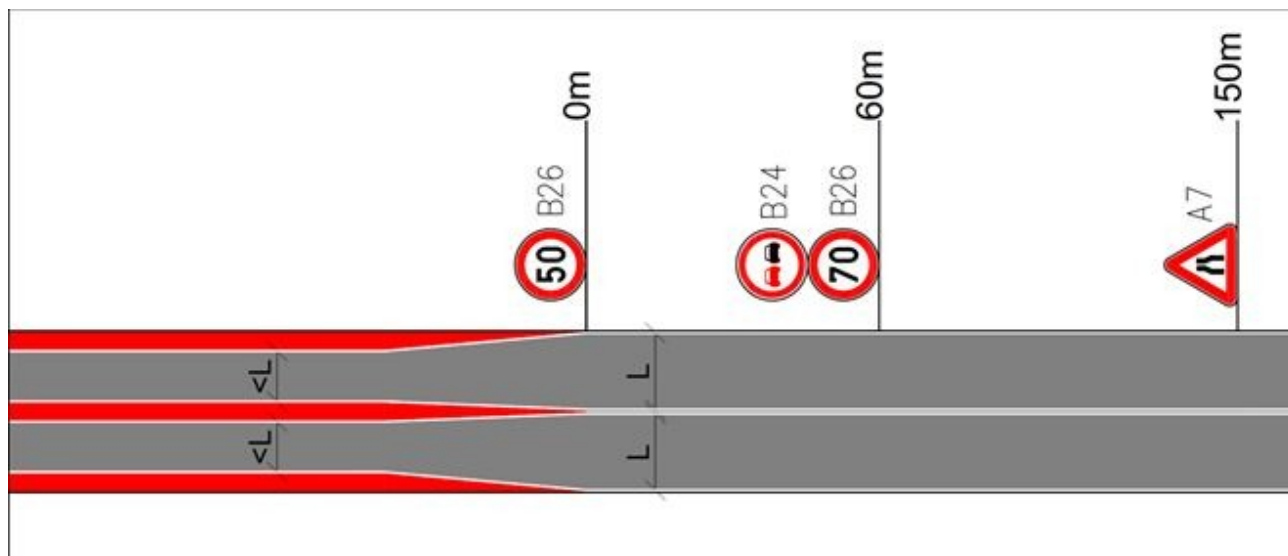
V iedaļa

Ceļa marķējumi, ko izmanto, lai nomierinātu satiksmi

32. pants. (1) Šķērsenisko un garenisko ceļa marķējumu var izmantot, lai ierobežotu braukšanas ātrumu, saskaņā ar RTA 14. panta 1. punktā noteiktajām prasībām par ceļa signāliem ar ceļa marķējumu un/vai garenvirziena svītrām, kuru krāsa un tekstūra atšķiras no ceļa seguma krāsas un tekstūras.

(2) Šķērseniskie marķējumi ir optiski un/vai strukturēti.

(3) Garenvirziena marķējumus un/vai gareniskās svītras, kas minētas 1. punktā, veic brauktuves vidū un/vai abos galos.



16. attēls. Diagramma iespējamai satiksmes pārvaldībai ar gareniskām svītrām

Trešā nodaļa

MĀKSLĪGO IZCIĻŅU UN CITU ĀTRUMA IEROBEŽOŠANAS IERĪČU IEPIRKUMS, PROJEKTĒŠANA, KOORDINĒŠANA, APSTIPRINĀŠANA UN IZPILDE

33. pants. (1) Administrācija, kas pārvalda ceļu, vai ceļa īpašnieks pasūta sagatavot projektus mākslīgo izciļņu un citu ātruma ierobežošanas ierīču būvniecībai vai uzstādīšanai uz brauktuves.

(2) Administrācija, kas pārvalda ceļu, vai galvenā ceļa īpašnieks pasūta un īsteno 1. punktā minētos projektus to krustojumu ietvaros, kuros ceļus ar dažādiem īpašniekiem savstarpēji šķērso vai sadala, vai vienā un tajā pašā līmenī.

(3) Ja valsts ceļu tīkla ceļš sakrīt ar ielu pilsētas teritorijā, 1. punktā minētā projekta sagatavošanu pasūta, pamatojoties uz Ceļu infrastruktūras aģentūras (RIA) un attiecīgās pašvaldības vienošanos.

34. pants. (1) Projektu slēgšanas tiesības piešķir un īsteno kā konceptuālu un tehnisku projektu vai kā atsevišķu tehnisko projektu.

(2) Pilsētu teritorijās projektus var piešķirt par visu apdzīvotās vietas teritoriju, tās daļu — rajonu, dzīvojamo ēku kompleksu vai atsevišķu ielu.

(3) Projektu piešķiršana ārpus pilsētu teritorijām var būt daļa no ieguldījumu projekta jaunai būvniecībai, rehabilitācijai vai rekonstrukcijai vai kā atsevišķs projekts.

35. pants. Projektu izstrādā, pamatojoties uz sīki izstrādātiem projekta darba uzdevumiem, kam pievienoti vajadzīgie avota dati, ko sniedz līgumslēdzēja iestāde.

36. pants. “Konceptuālās projektēšanas” posma projekts ietver:

1. paskaidrojums;
2. situācija;
3. satiksmes organizācija.

37. pants. “Tehniskās projektēšanas” posma projekts ietver: paskaidrojums ar pielikumiem;

1. situācija;
2. garengriezuma profils — pēc projektētāja ieskatiem;
3. šķērsriezuma profili un sīka informācija;
4. projektētās virsmas plāns;
5. drenāžas plāns;
6. satiksmes organizācija;
7. pagaidu satiksmes organizācija un drošība.

38. pants. Projektus sagatavo tehniski kompetentas personas ar pilnīgu projekta kompetenci šādās daļās: “Transporta plānošana un projektēšana”, “Satiksmes organizācija un drošība un pagaidu satiksmes organizācija un drošība”, ko izdevusi Bulgārijas Republikas Ieguldījumu dizaina inženieru palāta.

39. pants. Līgumslēdzēja iestāde, kas minēta 33. pantā, koordinē projektus ar attiecīgajām kompetentajām iestādēm saskaņā ar RTN 3. panta 3. punktā noteikto procedūru.

40. pants. Pēc 34. panta 1. punktā minētā projekta īstenošanas daļu nodod ekspluatācijā ĪAT noteiktajā kārtībā un atjauno satiksmi.

Ceturtā nodaļa.

ATBILDĪBA UN PIENĀKUMI. UZRAUDZĪBA

41. pants. To darbību organizēšana un finansēšana, kas saistītas ar mākslīgo izciļņu un citu ātrumu ierobežojošu ierīču izbūvi un uzstādīšanu uz brauktuves, ir ceļu pārvaldošās administrācijas vai ceļa īpašnieka pienākums un atbildība.

42. pants. Administrācijai, kas pārvalda ceļu, vai ceļa īpašniekam ir pienākums uzturēt ātruma ierobežošanas ierīces nebojātā stāvoklī, nodrošinot drošu ekspluatāciju.

43. pants. Administrācija, kas pārvalda ceļu, vai ceļa īpašnieks veic ātruma ierobežošanas ierīču sākotnēju un periodisku pārskatīšanu, kā arī uzrauga to ieviešanas ietekmi un ziņo par to, tostarp:

1. dati par satiksmes negadījumiem;
2. ceļu satiksmes dalībnieku uzvedība;
3. satiksmes ātrums;
4. ziņojuma sagatavošana, pamatojoties uz iepriekš minētajiem datiem, analizējot veikto pasākumu priekšrocības un trūkumus;
5. vajadzības gadījumā priekšlikumu turpmākiem pasākumiem.

44. pants. Attiecībā uz uzbūvētajām un uzstādītajām ātruma ierobežošanas ierīcēm ceļu administrācija vai ceļa īpašnieks dokumentē un veic tehnisko uzskaiti, kas ietver ierīču pārbaužu, inspekciju, auditu un testu datubāzi, lai noteiktu to ekspluatācijas stāvokli, noteiktu radušos bojājumus un defektu cēloņus un nepieciešamību remontēt vai nomainīt ierīces ar bojātu integritāti saskaņā ar 2012. gada 12. novembra Noteikumiem Nr. RD-02-20-19 par ceļu uzturēšanu un pastāvīgu remontu (SG Nr. 91, 2012. gads).

Pārejas un noslēguma noteikumi

1. pants Noteikumi ir izdoti, pamatojoties uz RTL 24.a panta 2. punktu, un ar tiem atceļ 2012. gada Noteikumus Nr. RD-02-20-10 par mākslīgo balstu un citu ātruma ierobežošanas ierīču būvniecības vai uzstādīšanas nosacījumiem un to prasībām (izsludinātas 2012. gada SG izdevumā Nr. 56, ar grozījumiem, SG 2015. gada izdevums Nr. 32).

2. pants. (1) Esošo mākslīgo izciļņu un citu ātruma ierobežošanas ierīču atbilstību šīs regulas prasībām panāk šādi:

1. pilsētu teritoriju robežās pēc attiecīgā plāna vai projekta izstrādes, kā paredzēts 3. panta 1. punkta 2. apakšpunktā, saskaņā ar TOMP vai pēc tā atjaunināšanas saskaņā ar RTA 3. panta 3. punktā minēto regulu;
2. ārpus pilsētu teritorijām — pēc POST izstrādes vai esošās POST atjaunināšanas saskaņā ar 1. punktā minēto regulu.

(2) Noņem esošos mākslīgos izciļņus un citas ātruma ierobežošanas ierīces, kuras nevar nodrošināt atbilstību šīs regulas prasībām.

3. pants. Noteikumu īstenošanas kontroli uztic birojiem, kas atbild par satiksmes noteikumu ievērošanas uzraudzību un ko iecēlis iekšlietu ministrs, Būvniecības valsts kontroles direktorāts (NCCD), attiecīgo pašvaldību mēri vai to pilnvarotas personas savas kompetences robežās.

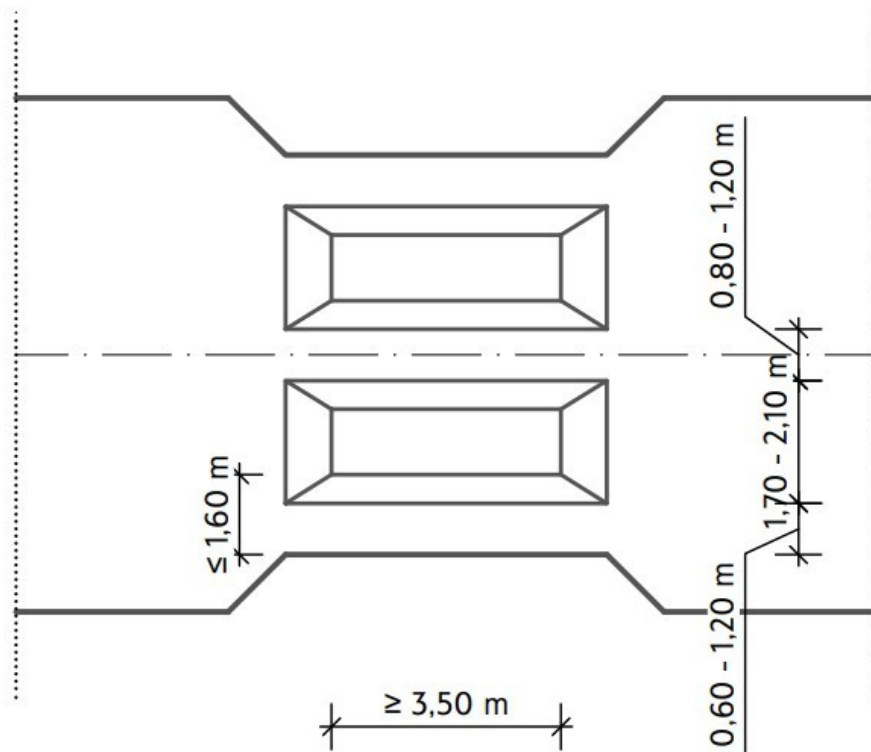
4. pants. (1) Uzsākto ieguldījumu projekta apstiprināšanas procedūru un būvatļaujas izsniegšanu pabeidz saskaņā ar iepriekšējo procedūru.

(2) Attiecībā uz uzsākto ieguldījumu projekta apstiprināšanas procedūru un būvatļaujas izsniegšanu uzskata par uzsāktu dienā, kad ieguldījumu projekts iesniegts apstiprināšanai kompetentajā iestādē. Par tiesvedības uzsākšanu uzskatāma arī apstiprināta konceptuālā investīciju projekta esamība.

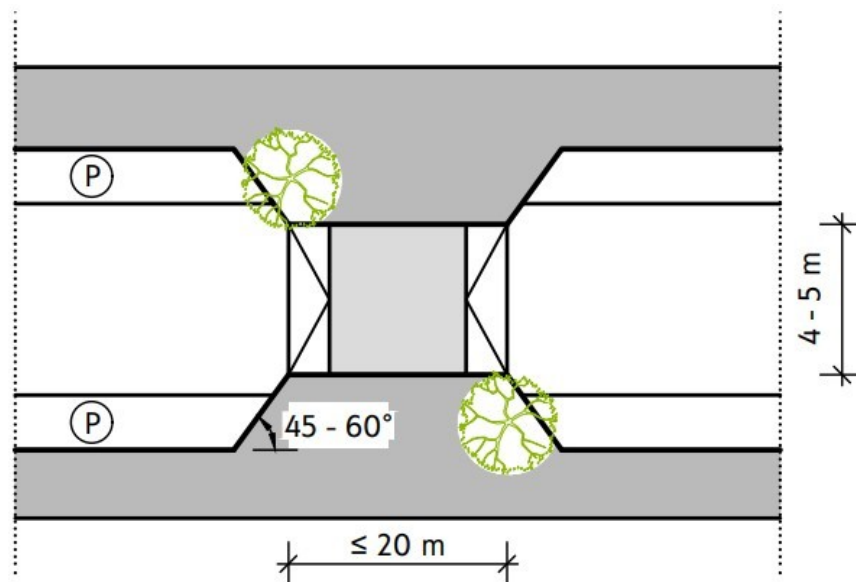
5. pants. Šie noteikumi stājas spēkā dienā, kad tie publicēti Oficiālajā Vēstnesī.

3. panta 1. punkta 1. apakšpunkta k) daļas 1. pielikums, 28. panta 4. punkts un 29. panta 5. punkts

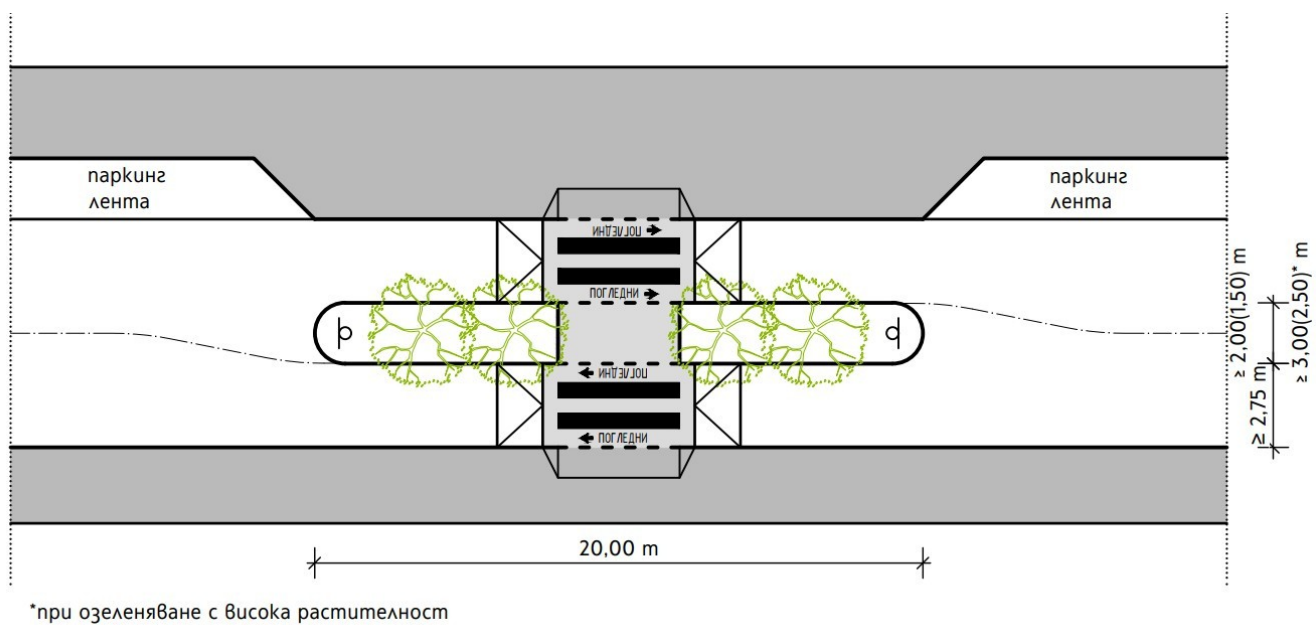
Ātruma ierobežošanas ierīču iespējamās kombinācijas



a) Ceļa spilvenu diagramma apvienojumā ar divpusēju vietēju sašaurinājumu

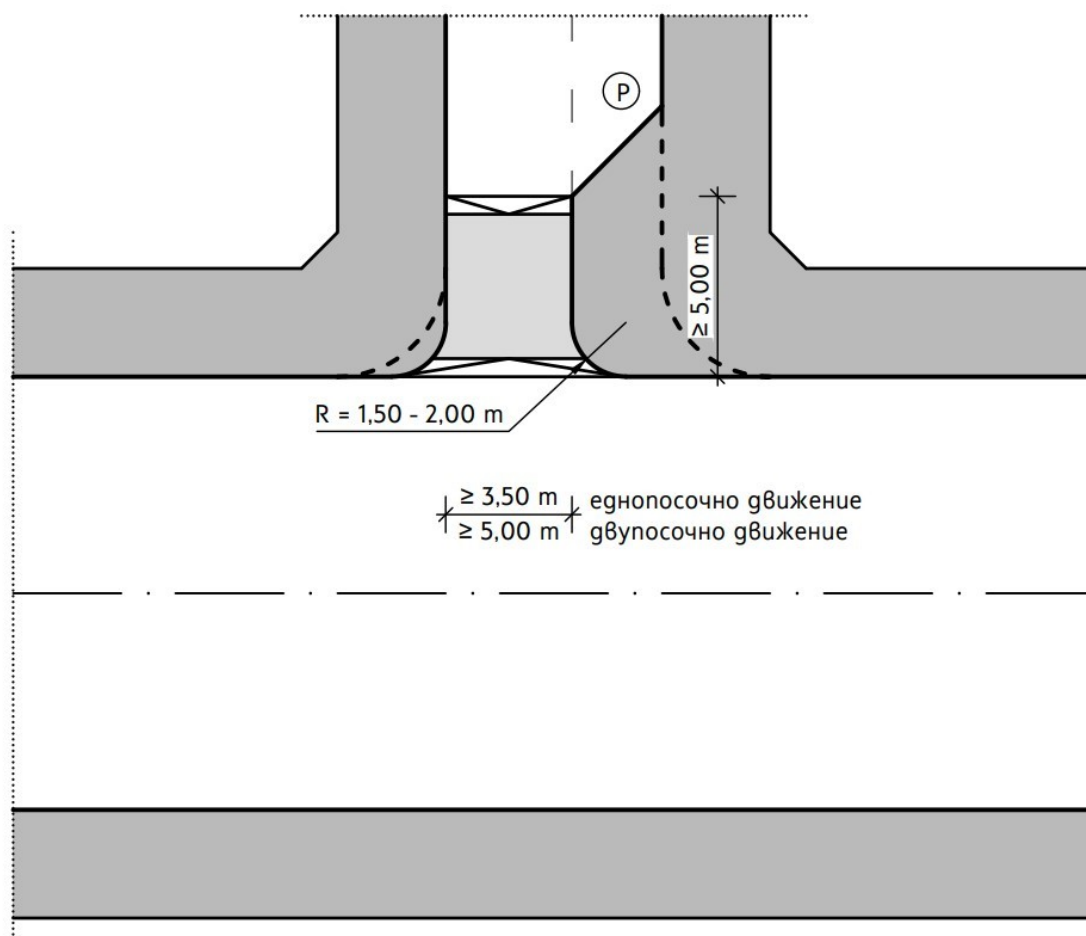


b) Diagramma, kurā attēlots divpusējs vietējais sašaurinājums apvienojumā ar ceļa dēli



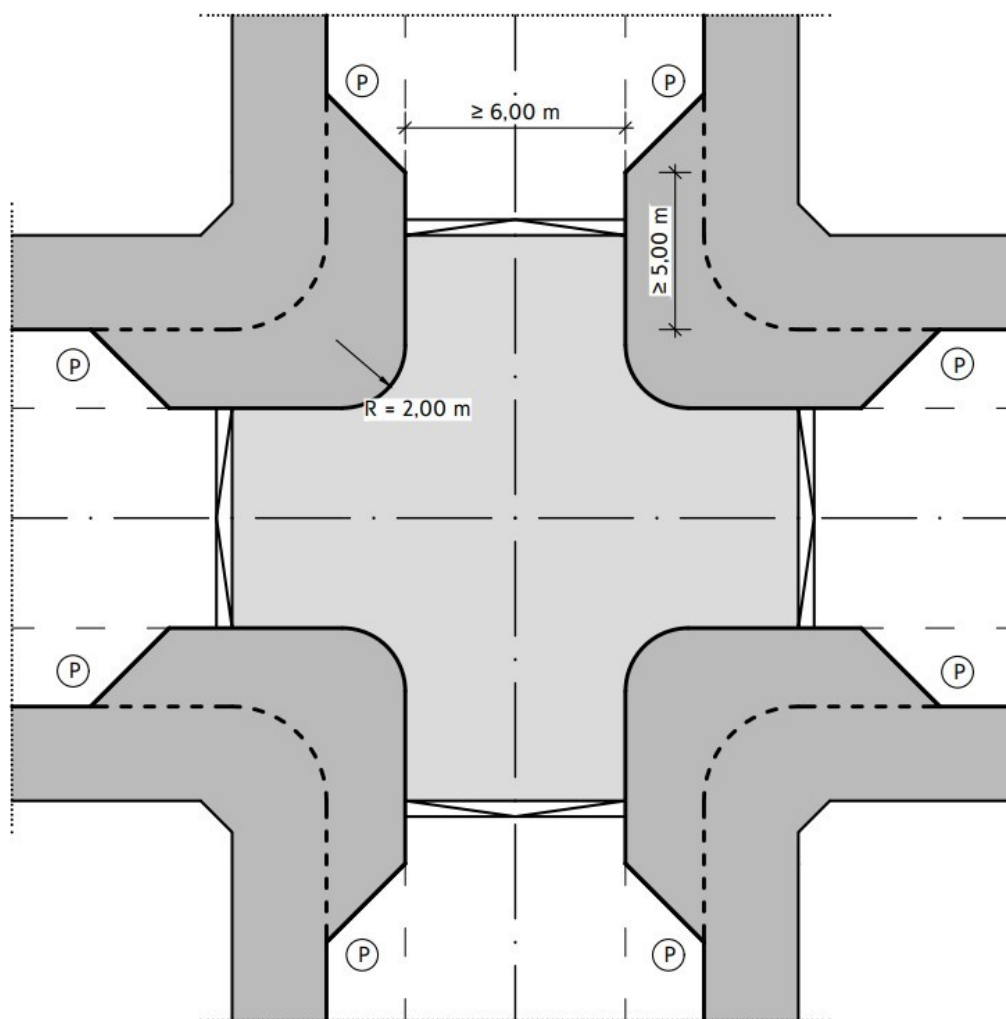
паркинг лента	стāvvietas josla
*при озеленяване с висока растителност	* attiecībā uz ainavu ar augstu veģētāciju

c) Centrālās salas diagramma apvienojumā ar ceļu dēļiem



еднопосочно движение	vienvirziena satiksme
----------------------	-----------------------

- d) Diagramma ar nobīdītu sānu ietvi, apmales līkumu rādiusu samazināšanu un ceļa dēli krustojumā starp primāro ielu un sekundāro ielu



- e) Diagramma ar nobīdītu sānu ietvju, apmales līkņu rādiusu samazināšanu un paaugstinātu krustojumu

3. panta 5. punkta 2. pielikums

Ātruma ierobežošanas un satiksmes nomierināšanas ierīce	Piemērojamība atbilstoši ielu klasifikācijai						Projektētais ātrums [km/h]	Piemērojams uz pilsētu ceļiem	Piemērojams ārpus pilsētu teritorijām *
	Pozicionēšana	Saskaņā ar ielu klasifikāciju			Atbilstoši tās veiktajām funkcijām				
		II klases ielas	III/IV klases ielas	V un VI klases ielas	Piekļuve neatliekamās palīdzības dienestiem	Galvenā tranzīta artēija			
Mākslīgie izciļņi									
Izcilnis	starp krustojumiem	□	●	●	□	○	10 – 50	●	○
Ceļa spilvens	starp krustojumiem	◐	●	●	●	●	20 – 60	●	◐
Ceļa dēlis	starp krustojumiem	□	●	●	□	○	20 – 60	●	◐
Pacelts gājēju pārejas posms	abi	□	●	●	□	○	20 – 60	●	◐
Pacelts krustojums	krustojumā	□	○	●	◐	○	20 – 60	●	◐
Mākslīgie gareniskie izciļņi	starp krustojumiem	□	○	●	●	□	20 – 40	●	●

Situācijas izmaiņas, kas ietekmē mehānisko transportlīdzekļu satiksmes trajektoriju									
Brauktuves horizontālās nobīdes	starp krustojumiem	◐	●	●	●	●	30 – 60	●	●
Čikāni (horizontālo nobīžu sērija)	starp krustojumiem	□	●	●	◐	◐	30 – 60	●	●
Ģeometrijas modifikācija krustojumos	krustojumā	□	◐	●	●	●	20 – 40	●	□
Mazs apļveida krustojums	krustojumā	□	◐	●	◐	◐	20 – 50	●	◐
Liels apļveida krustojums	krustojumā	●	◐	□	●	●	30 – 90	●	●
Transportlīdzekļa līkņu rādiusa samazināšana	krustojumā	□	◐	●	◐	□	10 – 30	●	□
Situācijas izmaiņas, kas ietekmē autovadītāju uztveri									
Nobīdītas ietves	krustojumā	●	●	●	●	●	20 – 60	●	□
Vietējais sašaurinājums	starp krustojumiem	●	●	●	●	●	20 – 50	●	◐
Sala brauktuvē	abi	●	●	●	●	●	20 – 60	●	●
Marķējums.									

Šķērsenisks optiskais marķējums	starp krustojumiem	-	-	-	-	-	30 – 90	□	●
Šķērsenisks skaņas marķējums	starp krustojumiem	-	-	-	-	-	30 – 90	□	●
Gareniskas svītras	starp krustojumiem	-	-	-	-	-	30 – 90	□	●
Citas iekārtas									
Dažādu krāsu un tekstūru segumi	abi	●	●	●	●	●	20 – 90	●	●
Maināmas informācijas ceļazīmes	starp krustojumiem	●	●	●	●	●	30 – 90	◐	●

Apzīmējumi:

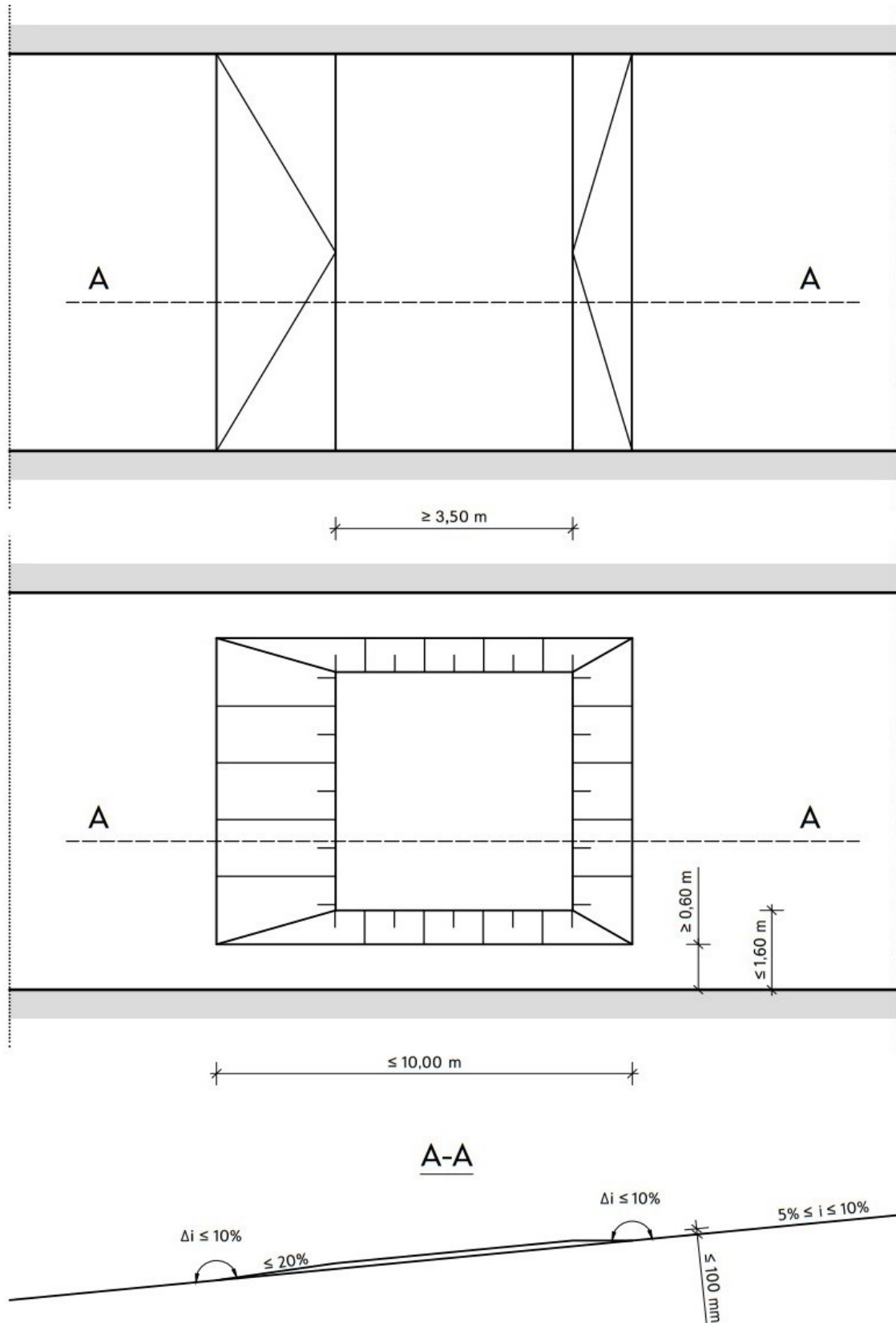
● — piemērojams

◐ — piemērojams tikai īpašos gadījumos

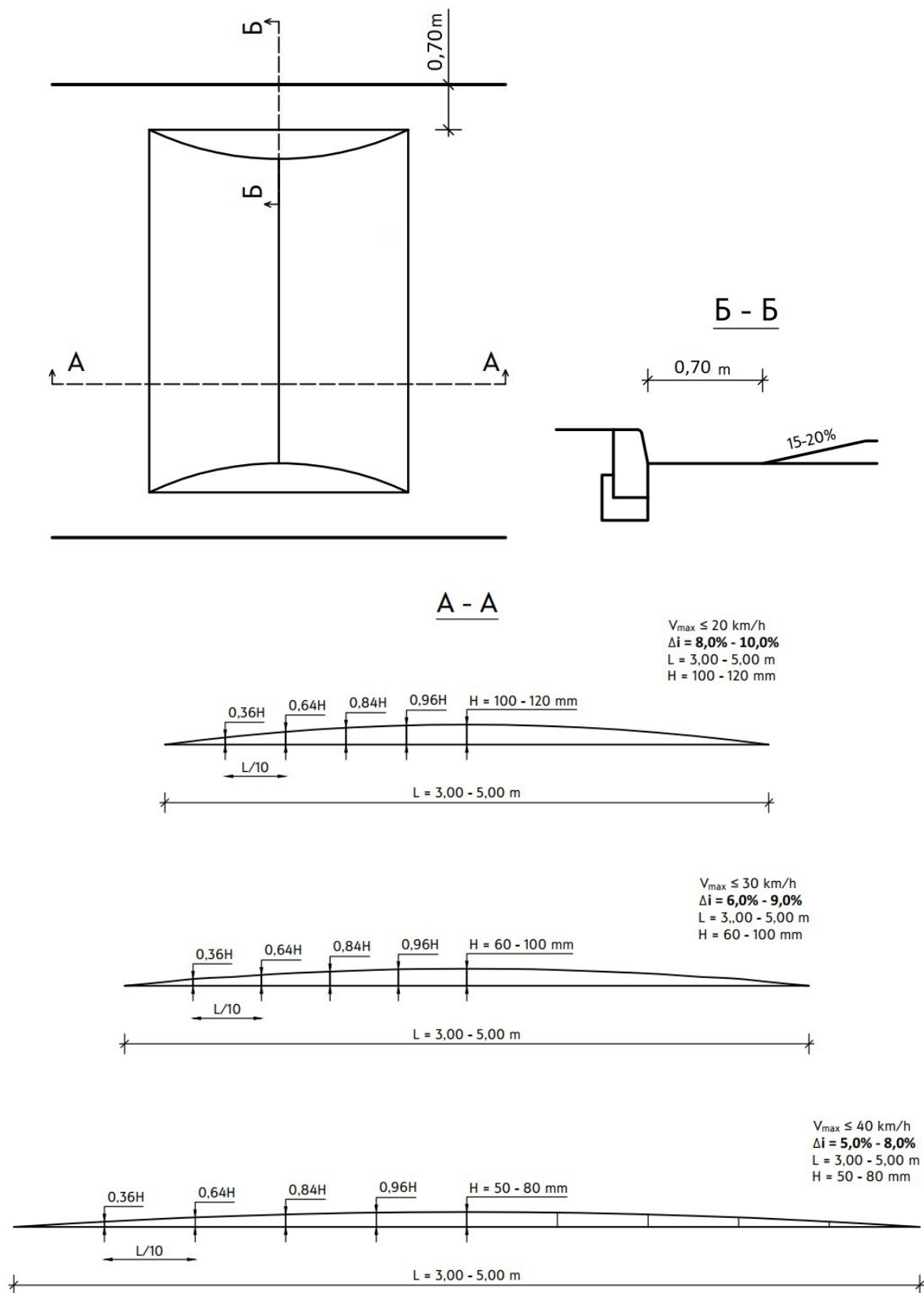
□ — nav piemērojams

* Piezīme Mākslīgas nevienmērības nepiemēro uz valsts ceļiem.

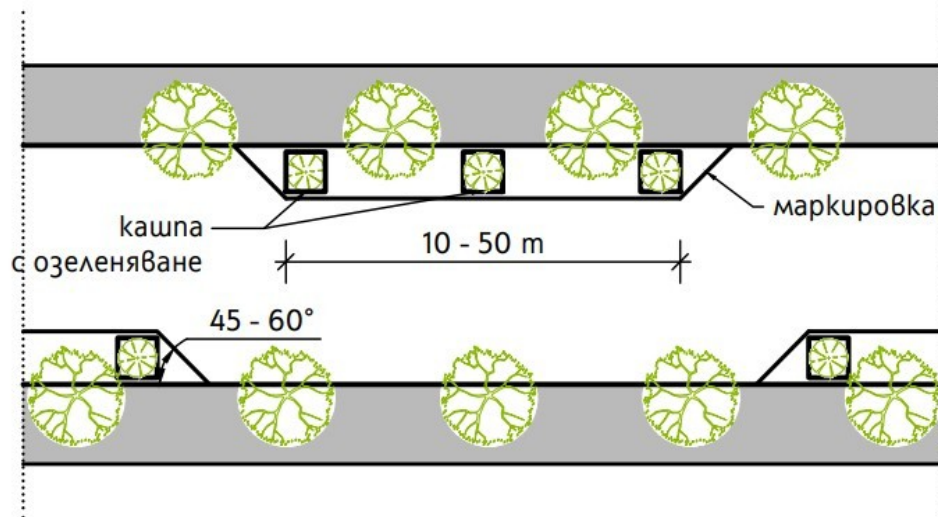
Ceļa seguma un ceļa spilvena diagrammas uz ielas ar garenisko slīpumu no 5 % līdz 10 %



Uzkalna profili atkarībā no mērķa braukšanas ātruma

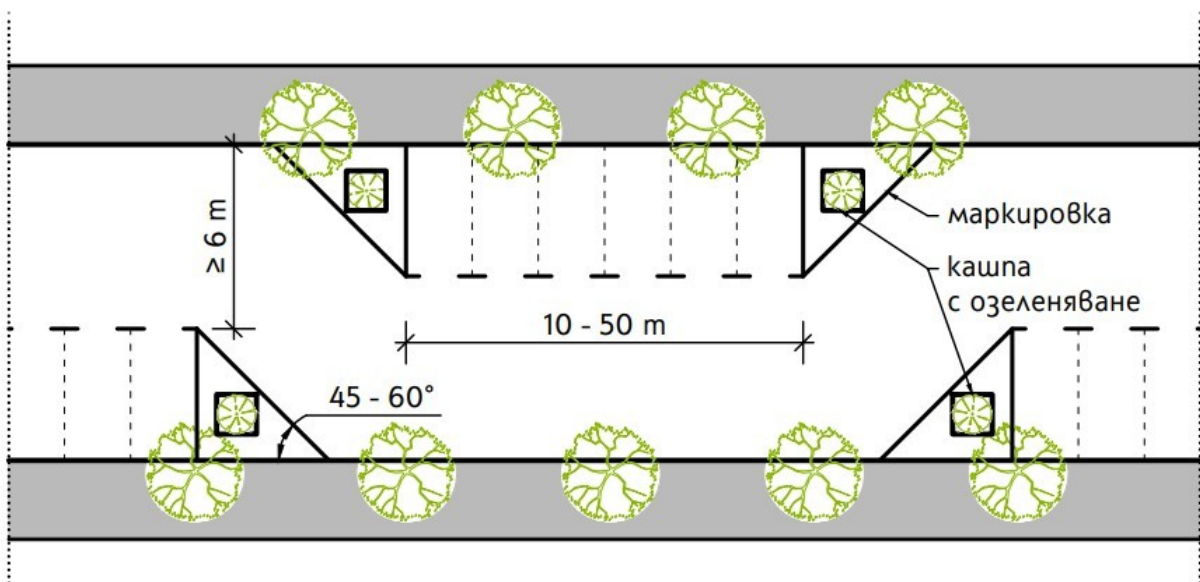


Čikānu diagrammas ar marķējumu un pārvietojamiem augu podiem



кашпа - озеленяване	augu pods — ainavu veidošana
маркировка	marķējums.

A) čikāns, kas veidots no pārvietojamiem augu podiem un marķējumiem



кашпа - озеленяване	augu pods — ainavu veidošana
маркировка	marķējums

b) čikāns, kas veidots no pārvietojamiem augu podiem, marķējumu un stāvvietu reorganizāciju

REĢIONĀLĀS ATTĪSTĪBAS UN VALSTS DARBU MINISTRE

VIOLETA CORITAROVA

IEKŠLIETU MINISTRS

KALIN STOYANOV