

Организирането на посочността на движението задължително трябва да отчита габарита на улиците, режимите на престой, паркиране и тяхното транспортно натоварване.

По-добре и логично е да се въвежда еднопосочно движение по дължината на целите улици, а не само в отделни участъци от тях, което води до объркване на ползвателите, особено ако не са местни. Еднопосочното движение в отделни къси участъци много често не се спазва от водачите и води до допълнителни проблеми по отношение на безопасността и проводимостта им.

Избора на посока на движение е също много важен. Така например при осигуряване на улично паркиране той трябва да се съобрази с входовете за гаражи на прилежащото застрояване и да се направи така, че да останат повече места за паркиране на улицата. Важно е да се отчита и в каква посока е по-добре да се движи потока – за предпочитане е движението да се извежда навън от ЦГЧ или пазара, не обратното.

Създаването на еднопосочно движение задължително предизвиква и преразпределение на движението в съседните улици което, ако не е предвидено може да доведе също до допълнителни проблеми.

След проведените срещи и обсъждания с Община Дряново, в настоящия проект се предвижда въвеждане на еднопосочно движение по изброените по-надолу улици.

Съществуващи към настоящия момент:

- ул. „**Стефан Стамболов**“ в посока от ул. „Шипка“ до ул. „Пенчо Черковски“;
- ул. „**Хаджи Димитър**“ в посока от ул. „Бузлуджа“ до ул. „Бачо Киро“;
- ул. „**Матей Преображенски**“ в посока от ул. „Станционна“ до ул. „Ген. Столетов“;
- ул. „**Стефан Руневски**“ в посока до ул. „Васил Левски“;
- ул. „**Васил Левски**“ в посока от ул. „3-ти март“ до ул. „Стефан Лавчиев“.

Предложения за нови:

- ул. „**Пахомий Стойнов**“ в посока от ул. „Стефан Стамболов“ до ул. „Досьо Стойнов“ ;
- ул. „**Матей Преображенски**“ в посока от ул. „Станционна“ до ул. „Колю Фичето“;
- ул. „**Никола Мушанов**“ в посока от ул. „Матей Преображенски“ до ул. „Шипка“;
- ул. „**Сава Йотов**“ в посока от ул. „Шипка“ до ул. „Матей Преображенски“;
- ул. „**Христо Ботев**“ в посока от ул. „Сава Йотов“ до ул. „Шипка“;
- ул. „**Арх. Ал. Рашенов**“ в посока от ул. „Васил Левски“ до ул. „Буря“;

- ул. „Г. С. Раковски“ в посока от ул. „Буря“ до ул. „Васил Левски“;
- ул. „Рачо Стоянов“ в посока от ул. „Васил Левски“ до ул. „Камен Калчев“;
- ул. „Камен Калчев“ в посока от ул. „Рачо Стоянов“ до ул. „Васил Левски“.

Специфичен момент за Дряново свързан с посочността и по-конкретно затварянето на определени улици е решението за провеждане на местния пазар, използвайки съществуващи улици в събота от 6:00 ч до 14:00 ч. През този период те се затварят.



Снимка №4: Сигнализиране на затваряне на улица за провеждане на пазар



Снимка №5: Пазар на ул. „Стара Планина“



Снимка №6: Пазар под надлеза

Поради липсата на достатъчно място пазарът не е добре транспортно обслужен. В пазарния ден, освен улиците определени за него, се наблюдава значителен престой и паркиране на автомобили и по прилежащите към тях.



Снимка №7: Продължителен престой и паркиране в пазарен ден

Решаването на проблема изисква първо да се обособи зона и след това да се създадат удобни транспортни връзки за достъп и паркиране до нея. Пространството под надлеза не е особено удачно, още повече, че съществува потенциален риск както за увреждане на конструкцията на съоръжението, така и за застрашаване на живота на хората от падащи късове бетон или други стр. материали в резултат на извощване на конструкцията. Принципно възможно решение е изпълнението на конструкция – разширение на площта над реката. Да, съоръжението ще е сложно и отговорно но не е невъзможно и ако бъде проектирано и изпълнено както трябва ще може да се превърне в покрит мост-пазар каквито традиции имаме.

3.8.2. Предимства

По принцип предимството за преминаване през кръстовищата се определя, чрез регулирането им със светофари, пътни знаци или правилото на дясно стоящи.

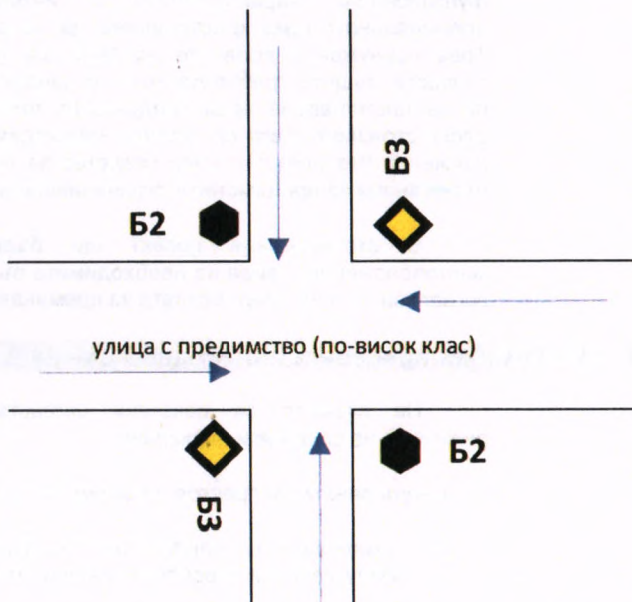
Предимствата се определят, в зависимост от йерархичната подчиненост на потоците, която е предопределена от класификацията на уличната мрежа – осигуряване на предимства към улиците от по-висок клас, по които се предполага движение с по-висока скорост и интензивност. Отчитат се също така маршрутите на превозните средства за обществен превоз на пътници, интензивността, състава и направленията на транспортните потоци, видимостта в кръстовищата, анализа на ПТП, установените традиции и др.

При пресичане на улици от еднакъв клас и натоварване, най-подходящо е решението да бъде кръгово кръстовище или светлинно регулирано.

При липса на светлинно регулиране предимството за преминаване през кръстовищата се определя посредством пътни знаци Б3 и Б1/Б2.

Знак Б3 се поставя по главното направление на улицата с предимство (обикновено и по-висок клас), а знаци Б2 и/или Б1 се поставят по второстепенното направление за да укажат, че се движат по улица без предимство.

Всички горепосочени знаци имат действие за конкретното кръстовище.



Фиг. 2 Сигнализиране на предимство при 4-клонно кръстовище



Фиг. 3 Сигнализиране на предимство при 3-клонно кръстовище

Пътен знак Б1 указва на водачите на пътни превозни средства, че са длъжни да пропуснат движещите се по пътя с предимство, което може да стане и без спиране. Това не би трябвало да става при включване на второстепенна улица под ъгъл 70-90 градуса или липса на достатъчна видимост за преценка дали може да се.

Б2 или "STOP" се поставя когато няма достатъчна видимост или ситуацията е такава, че трябва да се спре, за да може да се ориентираш какво става в кръстовището и дали не идва някой по улицата с предимство. Обикновено той се комбинира и с маркировка М6 – стоп линия. Забелязва се, че на доста места в гр.Дряново стоп линията е изтрита и липсва.

Опитът в много градове показва, че във вътрешно-кварталните обслужващи улици е по-добре при изравнените технически и функционални характеристики и интензивности на движение, преминаването през кръстовищата да не се регулира с пътни знаци. Това принуждава водачите на МПС да не се движат с по-високи скорости, защото трябва да имат готовност да отстъпят предимството си за преминаване през следващото кръстовище, по правилото на дясно-стоящият. Така се постига необходимия ефект за по-безопасно движение без допълнителни средства за поставяне и поддържане на пътни знаци за предимство и ограничаване на скоростите на движение.

В окончателния проект ще бъде посочено конкретното местоположение и вида на необходимите пътни знаци и маркировка, за сигнализиране на предимствата за преминаване през кръстовищата.

3.9. Режими на престой и паркиране - Схема 9.

На схемата са показани съществуващите ограничения, в режимите на спиране и паркиране.

Регулирането на престоя и паркирането се прави, с оглед на:

- намаляване на конфликтите и осигуряване на необходимата пропускателна способност на улиците;
- осигуряване на възможност/достъп до административно или обществено обслужване на хората;
- осигуряване на нормативно изискваните места за хора в неравностойно положение;
- безопасността на движение.

Престоя и паркирането се забраняват по улици, където спрелите или паркирали МПС, или маневрите свързани с това, затрудняват движението на останалите превозни средства, велосипедисти или пешеходци.

Степените на налагане на ограничения следват затрудненията, които те създават за движението, като за целта се използват следните основни възможности съгласно НСППЗ и НСППМ:

- **забрана на престой и паркиране – със знак В27 (НСППЗ) и/или маркировка тип М1 с жълт цвят за обозначаване на площи**

забранени за престой и паркиране в съответствие с чл. 4 на НСППМ.

- **забрана за паркиране (т.е. спирането е разрешено) – със знак В28 (НСППЗ) и/или маркировка тип М14 за обозначаване на площи забранени за престой и паркиране в съответствие с чл. 33 на НСППМ;**
- **обозначаване на местата за паркиране с пътен знак Д19 съгласно НСППЗ;**
- **забрана за изпреварване – със знак В24 или В25 (НСППЗ) и/или маркировка за постоянна организация на движението тип М1 или М2, в съответствие с чл. 11 и 12 на НСППМ.**

3.9.1. Спиране/ престой

Забрани за спиране и престой обикновено се въвеждат по улиците:

- провеждащи транзитно движение;
- с преобладаващ дял на товарно движение;
- в район на охраняеми зони и обекти;
- с по-високи скорости и интензивно движение;
- в участъци с намалена видимост.
- по маршрутите на масовия градски обществен транспорт;
- по евакуационни маршрути за движение на превозните средства със специален режим на движение;
- на които се очаква да има затруднения или забаване на движението.

Забраната на спирането на МПС може да бъде двустранна или едностранна – само от едната страна на улицата в зависимост от конкретните условия на движение.

3.9.2. Паркиране

Постоянно нарастващият брой автомобили все по-трудно се разпределя по уличната мрежа, която е проектирана при други условия за движение и в продължение на много години почти не е разширявана.

Основните проблеми са осигуряването на необходимите паркоместа за индивидуалния автомобилен транспорт и свободни улични платна за участниците в движението, включително за градския транспорт за обществен превоз на пътници.

И в гр. Дряново, броят на паркоместата по уличната мрежа в ЦГЧ, междублоковите пространства, гаражите под жилищните сгради, дворовете на къщите и паркингите вече става недостатъчен да поеме личните, ведомствените и фирмените автомобили на живеещите, работещите или посещаващи града граждани. Затова проблема с паркирането става все по-сложен за решаване.

Имайки предвид финансовото състояние на Община Дряново, и тя както останалите общини в България не разполага с необходимите ресурси за цялостното решаване на проблема с паркирането.

Основната роля и функция на Община Дряново е да формира и стриктно да изпълнява своя политика, в решаването на проблемите с паркирането и гарирането.

Ограничението на уличното паркиране, позволява кратковременен престой, и в този аспект е по-лека регулация от тази за престой и паркиране едновременно. То трябва да се прилага там, където продължителния престой на МПС затруднява движението и обслужването, но не трябва да дублира ограничението за спиране.

Ограниченията за престой и паркиране могат да бъдат комбинирани в даден уличен участък, само ако се налагат по отделно за неговите две различни страни – лява и дясна.

Обособяването на зони за почасово платено паркиране („синя“, „зелена“ и т.н.) е също форма на регулация на паркирането.

При налагане на ограниченията за паркиране трябва да се отчитат всички възможности за улично, извънулично паркиране, както и съществуващите паркинги и гаражи. Би трябвало да се направи проучване относно търсенето и предлагането на услугата „паркиране“ и решенията да се съобразят с него. Необходимо е да се съобразят и с обектите, при които има необходимост от подобни допълнителни ограничения.

Тротоарите обслужват пешеходците и НЕ ТРЯБВА ДА СЕ ИЗПОЛЗВАТ ЗА ПАРКИРАНЕ под никаква форма. Използването на тротоарите за паркиране не:

- намалява трафика и задръстванията;
- повишава безопасността;
- подобрява организирането на движението и обслужването.

В допълнение, тротоарните настилки не са оразмерени за автомобили и паркирането върху тях води респективно до нарушаването им, което в последствие общината трябва да възстановява.

При огледа на място в Дряново регистрирахме известно улично нерегламентирано паркиране, както по улиците, така върху тротоарите. Има две възможности за разрешаването на този проблем:

- въвеждане на забрана и санкциониране на нарушителите;
- осигуряване на възможност/ организиране на паркирането, ако самата широчина на улицата го позволява.

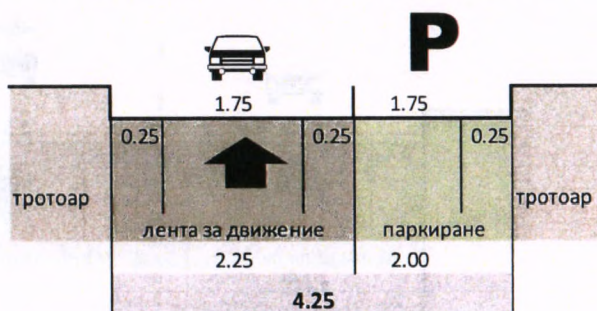
За предпочитане е, ако широчината на улицата е достатъчна, а интензивността на движението не е особено голяма да се осигури възможност за паркиране – например успоредно от дясно по посока на движението, като се изпълни нова маркировка, както за паркоместата, така и да се премести осевата линия. За да се случи обаче нещо подобно трябва да бъде осигурен минималния светъл динамичен габарит на приетите за оразмерителни превозни средства. Съгласно

НППКТСУТ минималния динамичен габарит на лентата за движение е както следва:

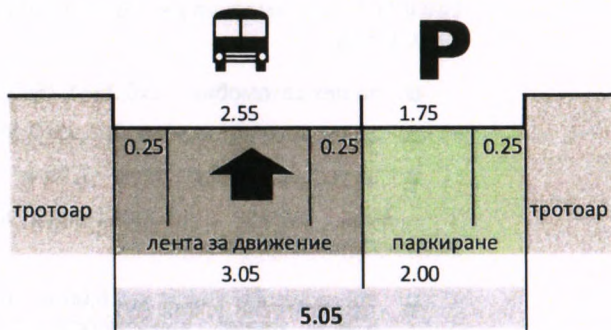
- за лек автомобил – $2 \times 0,25 + 1,75 = 2,25$ м
- за товарен автомобил – $2 \times 0,25 + 2,55 = 3,05$ м
- за успоредно паркиране – 2,00 м.

Това, заедно с необходимото допълнително разстояние за разминаване предопределя, че:

- при по-тесни улици (до 6,00 м), но със широчина по-голяма от 4,25 м имаме възможност да организираме еднопосочно движение по една лента с широчина от 2,25 м и едностранно успоредно паркиране с широчина 2,0 м, ако приемем, че няма да има движение на товарни автомобили (фиг.4), а при товарни автомобили ни е необходима широчина от 5,05 м – фиг.5;
- при широчина на улицата по-голяма от 6,75 м имаме възможност да организираме двупосочно движение в две ленти с обща широчина от 4,75 м и едностранно успоредно паркиране с широчина 2,0 м, ако приемем, че няма да има движение на товарни автомобили (фиг.6);
- при предпоставката за движение и на товарни автомобили в едното платно за движение ни е необходима обща широчина от 7,55 м, от които 5,55 м за двете платна и 2,00 за успоредно еднопосочно паркиране (фиг.7), а при движение на товарни автомобили двупосочно – широчина от 8,35 м от които 6,35 м за двете платна, така както е показано на фиг. 9;
- ако искаме да организираме двустранно успоредно улично паркиране, то отиваме съответно към 8,75 м при двупосочно автомобилно движение (фиг.9) и 10,35 м при товарно – фиг.10.



Фиг. 4 Динамичен габарит: паркиране Д при едн. движение на ЛА



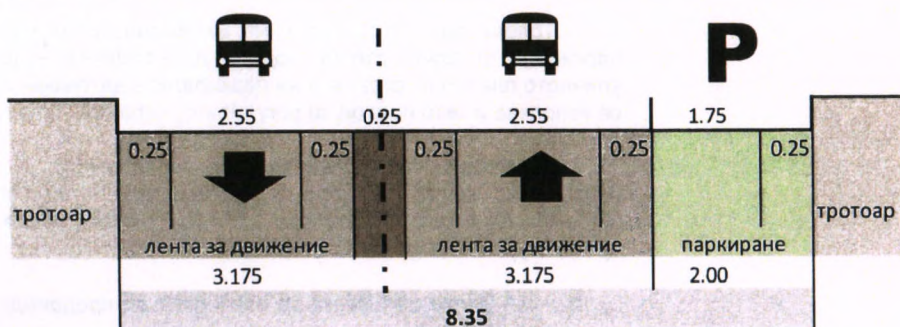
Фиг. 5 Динамичен габарит: паркиране Д при едн. движение на ТА



Фиг. 6 Динамичен габарит: паркиране Д при движение на ЛА



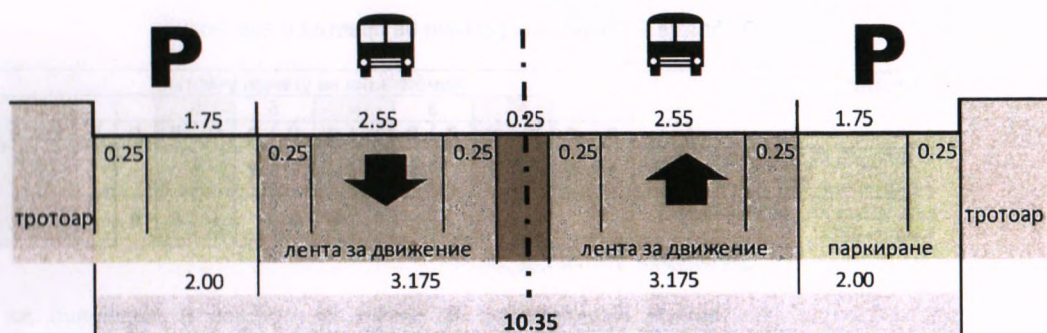
Фиг. 7 Динамичен габарит: паркиране Д при движение на ЛА+ТА



Фиг. 8 Динамичен габарит: паркиране Д при движение на ТА



Фиг. 9 Динамичен габарит: паркиране Л+Д при движение на ЛА



Фиг. 10 Динамичен габарит: паркиране Л+Д при движение на ТА

Показаните напречни профили не изчерпват всички възможности, но служат за онагледяване на основните и най-често използваните. Възможно е да бъдат използвани и други форми на паркиране – косо и напречно, но само ако конкретните условия (широчини на улици и т.н.) го позволяват.

При по-малки широчини от горепосочените уличното едпосочно/двупосочно паркиране ще е възможно само ако се намали броя на лентите.

Трябва да се отбележи, че въвеждането на успоредно улично паркиране от друга страна води и до намаляване на спирането на уличното платно от страната на паркиралите автомобили – т.е. може да се използва и като подход за регулиране/ограничаване на престоя.

В зоните на паркиране се предвиждат и необходимите нормативно места за хора в неравностойно положение, съгласно **Наредба № 6 от 26 ноември 2003 г. за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии**, и по конкретно:

- най-малко две места за паркиране се предвиждат в паркингите до 50 места;
- най-малко 3 на сто от общия брой на местата за паркиране се предвиждат в паркингите с повече от 50 места;
- най-малко 5 на сто от местата за паркиране се предвиждат в паркингите пред и около сгради, предназначени за лечебни, социални, рехабилитационни, спортни и производствени дейности;
- за всяко жилище, обитавано от хора в инвалидни колички, се определя едно място за паркиране.

Такива места се осигуряват и до сгради с обществено значение – административни сгради, автогари, болнични заведения, детски градини и учебни заведения, спортни зали и др.

Това ще бъде отразено в етап „окончателен проект“, където се показват с достатъчна степен на подробност сигнализацията и маркировката.

Следвайки изложеното до тук се получават 8 възможни комбинации за регулиране на режима на престой и паркиране в даден уличен участък, както е показано в следващата таблица.

Таблица 6. Възможни режими на престой и паркиране

| Ограничение | Комбинация на уличен участък | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1 | | 2 | | 3 | | 4 | | 5 | | 6 | | 7 | | 8 | | |
| | л | д | л | д | л | д | л | д | л | д | л | д | л | д | л | д | |
| Забрана на престой и паркиране B27 и/или M1 | х | х | х | | | х | х | | | х | | | | | | | |
| Забрана на паркиране B28 и/или M14 | | | | | | | | х | х | | х | х | х | | | | х |

Забележка: Л-ляво, Д-дясно

Нашето предложение за режим на престой и паркиране за нуждите на гр. Дряново включва комбинации 1, 2, 4 и 6, така както е показано на схемата и е представено в следващата таблица.

Таблица 7. Режим на престой и паркиране - предложение

| № Улични участъци | Комбинация на уличен участък | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|---|-------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-------------------|---|---|---|
| | 1 | | 2 | | 3 | | 4 | | 5 | | 6 | | 7 | | 8 | |
| | л | д | л | д | л | д | л | д | л | д | л | д | л | д | л | д |
| | B27 | | X | | X | | X | | X | | X | | X | | X | |
| | B28 | | X | | X | | X | | X | | X | | X | | X | |
| 1 ул. "Шипка" (път I-5) | Път III-4041 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | | | | | | | |
| ул. "Шипка" | ул. „Васил Левски“ (отливане от I-5) | | | | | | | | | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ул. „Досю Стойнов“ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ул. „Освобождение“ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | X | | | | | |
| | ул. „Стефан Стамболов“ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | X | | | | | |
| | ул. „Ген. Цончев“ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | X | | | | | | | | | |
| | ул. „Стефан Караджа“ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | X | | | | | |
| | X | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ул. „Стационарна“ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ул. „Сава Йотов“ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | X | | | | | |
| | пл. „Кольо Фичето“ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | | | | | | | |
| (път III-5502) | ул. „Матей Преображенски“ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | X | | | | | |
| | ул. „Гурко“ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | X | | | | | |
| | край на н.м. - Дряново | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 ул. "Васил Левски" (път I-5) | ул. „Шипка“ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | X | | | | | |
| | ул. „Арх. Ал. Рашенов“ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | X | | | | | |
| | ул. „Рачо Стоянов“ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | X | | | | | |
| | ул. „Марко Марчевски“ | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 ул. "Досю Стойнев" | ул. „Шипка“ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | X | | | | | |
| | ул. „Филип Тотю“ | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 ул. „Бачо Киро“ | ул. „Филип Тотю“ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | X | | | | | |
| | ул. „Опълченска“ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | X | | зони за паркиране | | | | | | | | | | | | | |
| | ул. „Кап. Райчо“ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | X | | зони за паркиране | | | |
| | ул. „Бузлуджа“ | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 ул. „Райна Княгиня“ (път III-609) | ул. „Васил Левски (път I-5)“ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ул. „Шипка“ | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 ул. „Матей Преображенски“ | ул. „Шипка“ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | X | | зони за паркиране | | | | | | | | | | | | | |
| | ул. „Кольо Фичето“ | | | | | | | | | | | | | | | |
| (път III-609) | X | | зони за паркиране | | | | | | | | | | | | | |
| | ул. „Шипка“ | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | |
|----|----------------------------|------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 7 | ул. „Надлез“ (път III-609) | ул. „Матей Преображенски“ | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | | ул. „Железничарска“ | | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | | край на н.м. - Дряново | | |
| 8 | ул. „Г. С. Раковски“ | ул. „Буря“ | <input checked="" type="checkbox"/> | ул. успоредно парк. от дясно |
| | | ул. „Васил Левски“ (път I-5) | | |
| 9 | ул. „Арх. Ал. Рашенов“ | ул. „Васил Левски“ (път I-5) | <input checked="" type="checkbox"/> | ул. успоредно парк. от дясно |
| | | ул. „Буря“ | | |
| 10 | ул. „Христо Ботев“ | ул. „Сава Йотов“ | <input checked="" type="checkbox"/> | ул. успоредно парк. от дясно |
| | | ул. „Шипка“ | | |
| 11 | ул. „Никола Мушанов“ | ул. „Матей Преображенски“ | <input checked="" type="checkbox"/> | ул. успоредно парк. от дясно |
| | | ул. „Шипка“ | | |
| 12 | ул. „Сава Йотов“ | ул. „Шипка“ | <input checked="" type="checkbox"/> | ул. успоредно парк. от дясно |
| | | ул. „Матей Преображенски“ | | |
| 13 | ул. „Колю Фичето“ | ул. „Шипка“ | | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | | ул. „Матей Преображенски“ | | |
| 14 | ул. „Рачо Стоянов“ | ул. „Васил Левски“ (път I-5) | <input checked="" type="checkbox"/> | ул. успоредно парк. от дясно |
| | | ул. „Камен Калчев“ | | |
| 15 | ул. „Камен Калчев“ | ул. „Рачо Стоянов“ | <input checked="" type="checkbox"/> | ул. успоредно парк. от дясно |
| | | ул. „Васил Левски“ (път I-5) | | |
| 16 | ул. „Васил Левски“ | ул. „Арх. Ал. Рашенов“ | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | | ул. „3-ти март“ | | |
| 17 | ул. „Стационана“ | ул. „Кап. Райчо“ | | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | | ул. „Шипка“ | | |
| 18 | ул. „Стефан Караджа“ | ул. „Шипка“ | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | | ул. „Стефан Стамболов“ | | |
| 19 | ул. „Ген. Ф. Радецки“ | ул. „Шипка“ | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | | ул. „Стефан Стамболов“ | | |
| 20 | ул. „Пахомий Стойнов“ | ул. „Стефан Стамболов“ | <input checked="" type="checkbox"/> | ул. успоредно парк. от дясно |
| | | ул. „Досьо Стойнев“ | | |
| 21 | ул. „Опълченска“ | ул. „Стефан Стамболов“ | <input checked="" type="checkbox"/> | зони за паркиране |
| | | ул. „Бачо Киро“ | | |
| 22 | ул. „Кап. Райчо“ | ул. „Бачо Киро“ | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | | ул. „Георги Бенковски“ | | |

За улиците, извън тези посочени в Таблица 7, не се предвиждат ограничения.

Движението пред всички учебни заведения и детски градини трябва да бъде регулирано. Нашето предложение е да се въведе такава сигнализация, която ще гарантира, че в зоната на входовете и изходите от учебните заведения ще бъде забранено:

- спирането и паркирането;
- изпреварването;
- превишаването на скоростта.

Считаме, че по този начин ще бъде намален рискът от настъпване на ПТП, още повече, че в конкретния случай в гр. Дряново прилежащите улици не са достатъчно широки, че да дадат възможност за спиране без риск от настъпване на ПТП.

Окончателно паркирането е обобщено показано в следващата таблица, като са въведени номера на паркингите, съответстващи и на чертежите.

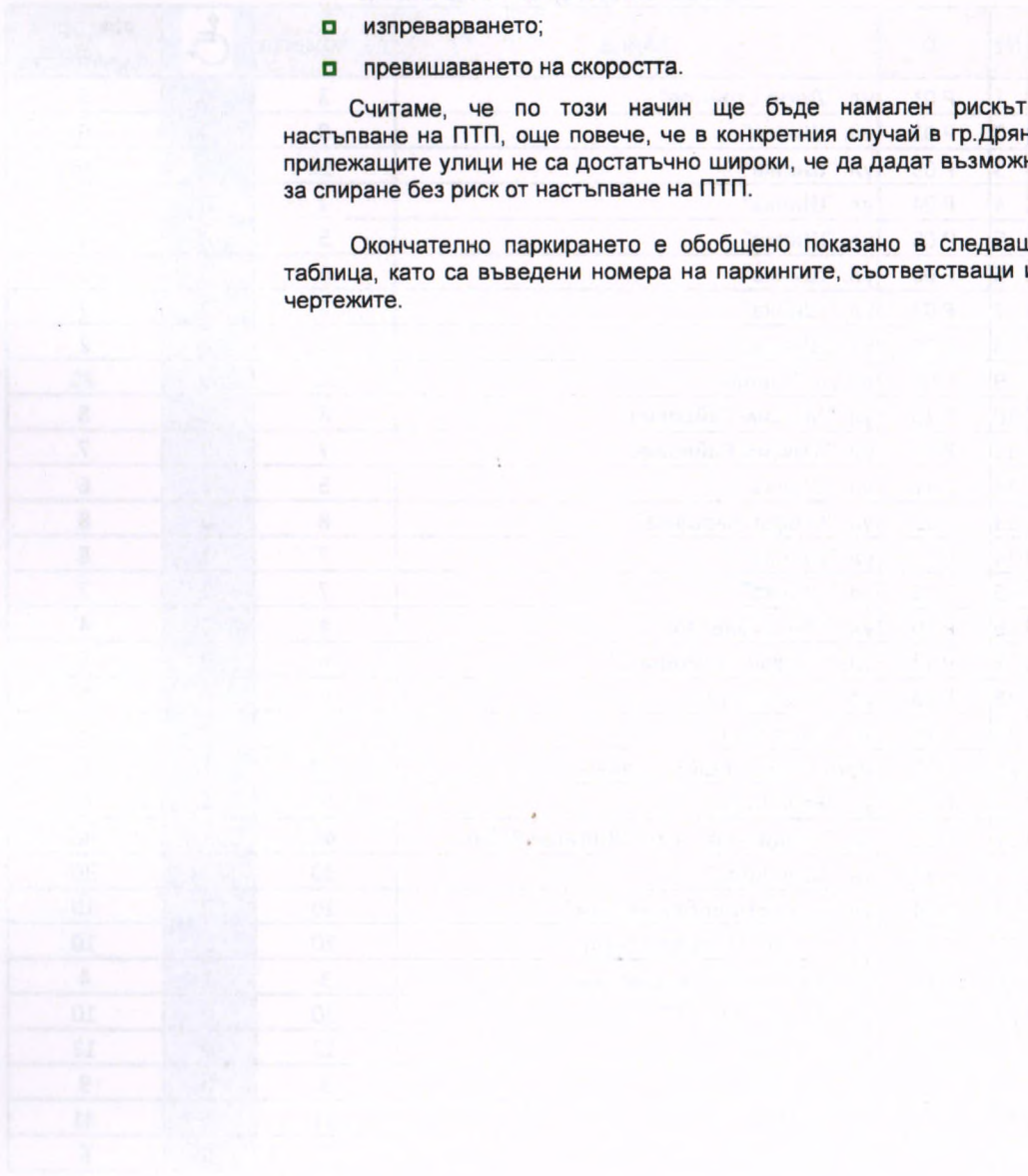



Таблица 8. Паркиране - предложение

| № | ID | Улица | паркоместа |  | общ брой паркоместа |
|----|------|---------------------------------------|------------|---|---------------------|
| 1 | P 01 | ул. "Досю Стойнов" | 3 | 0 | 3 |
| 2 | P 02 | ул. "Шипка" | 9 | 0 | 9 |
| 3 | P 03 | ул. "Шипка" | 14 | 2 | 16 |
| 4 | P 04 | ул. "Шипка" | 2 | 0 | 2 |
| 5 | P 05 | ул. "Шипка" | 5 | 0 | 5 |
| 6 | P 06 | ул. "Шипка" | 6 | 0 | 6 |
| 7 | P 07 | ул. "Шипка" | 7 | 0 | 7 |
| 8 | P 08 | ул. "Шипка" | 2 | 0 | 2 |
| 9 | P 09 | до ул. "Шипка" | 20 | 0 | 20 |
| 10 | P 10 | ул. "Максим Райкович" | 8 | 0 | 8 |
| 11 | P 11 | ул. "Максим Райкович" | 7 | 0 | 7 |
| 12 | P 12 | ул. "Шипка" | 5 | 1 | 6 |
| 13 | P 13 | ул. "Стефан Караджа" | 8 | 0 | 8 |
| 14 | P 14 | ул. "Шипка" | 7 | 1 | 8 |
| 15 | P 15 | ул. "Шипка" | 7 | 0 | 7 |
| 16 | P 16 | ул. "Ген. Столетов" | 4 | 0 | 4 |
| 17 | P 17 | ул. "Стефан Стамболов" | 8 | 0 | 8 |
| 18 | P 18 | ул. "Опълченска" | 15 | 0 | 15 |
| 19 | P 19 | ул. "Бачо Киро" | 8 | 0 | 8 |
| 20 | P 20 | Пред хотел „ВСК Кентавър“ | 20 | 1 | 21 |
| 21 | P 21 | ул. "Бачо Киро" | 16 | 1 | 17 |
| 22 | P 22 | ул. Станционна" и ул. "Кипитан Райчо" | 45 | 1 | 46 |
| 23 | P 23 | ул. "Бачо Киро" | 30 | 0 | 30 |
| 24 | P 24 | ул. "Матей Преображенски" | 10 | 0 | 10 |
| 25 | P 25 | ул. "Матей Преображенски" | 10 | 0 | 10 |
| 26 | P 26 | ул. "Матей Преображенски" | 3 | 1 | 4 |
| 27 | P 27 | ул. "Райна Княгиня" | 10 | 0 | 10 |
| 28 | P 28 | ул. "Шипка" | 12 | 0 | 12 |
| 29 | P 29 | ул. "Рачо Стоянов" | 9 | 0 | 9 |
| 30 | P 30 | ул. "Шипка" | 41 | 0 | 41 |
| 31 | P 31 | ул. "Шипка" | 6 | 0 | 6 |
| | | | 357 | 8 | 365 |

От таблицата се вижда, че паркоместата за ползани от хора в неравностойно предложение не отговарят на нормативните изисквания и би трябвало да се увеличат от 8 бр. на 54.

3.9.3. Изпреварване

Изпреварването по принцип се ограничава по:

- ▣ двулентови двупосочни улици с интензивно движение;

- улици с голям надлъжен наклон;
- улични участъци с ограничена видимост.

Режимът на спиране и паркиране също оказва влияние върху изпреварването – спрелите коли на уличното платно предизвикват останалите да ги изпреварват и да навлизат в платното на насрещно движещите се. Това не би трявяло да се допуска при движение с по-голяма интензивност и недостатъчна широчина на пътното платно.

Следвайки предложената класификация ние предлагаме да се изпълни единична непрекъсната линия в оста на главните улици IV клас, като единствено същата да бъде прекъсната в района на входовете за паркиране на МПС в частни имоти.

3.10. Скоростни режими на движение - Схема 10.

На схемата са показани скоростните режими на движение по различните улици и зони, които произтичат от възприетата класификация на уличната мрежа и особеностите на гр. Дряново.

От гледна точка на класификацията на уличната мрежа:

- по главните улици IV-ти клас се допуска движение със скорост до 50 км/ч;
- по останалите второстепенни улици V-ти и VI-ти клас движение със скорост до 40/30 км/ч.

Според нас е трудно да бъдат обособени самостоятелни жилищни зони, в които да има ограничение за движение с 20 км/ч, но може да се предложи ограничение на скоростта за движение до 30 км/ч по отделни улици.

Преди всяка изкуствена неравност, скоростта за движение трябва да бъде ограничена до 20 км/ч, но това ще бъде показано в окончателния проект.

3.11. Списък на организационни и инженерно-технически мероприятия

За реализирането на проектните решения, предвидени в ГПОД се набелязват необходимите мероприятия, със срокове за тяхното провеждане. Те се обособяват в две основни групи:

- организационни и;
- инженерно-технически.

Основните **организационни мероприятия** са:

- сигнализиране на маршрутите за движение на пътните превозни средства и пешеходните преминавания;
- предимствата за преминаване през конфликтните зони;
- възможните места за спиране и паркиране или забраните за това и разрешените маневри;
- регламентирането на допустимите скорости на движение;

- разясняване и популяризиране сред населението (особено между водачите на пътните превозни средства) на ГПОД.

Към инженерно-техническите мероприятия се отнасят :

- реконструктивните мероприятия, които обхващат онези строителни изменения на уличната мрежа и обзавеждането ѝ, които трябва да бъдат осъществени паралелно в сроковете за реализирането на ГПОД, с оглед отстраняване на съществуващите „тесни места“ и подобряване условията на движение;
- планировъчните мероприятия, с които се определят онези елементи от уличната мрежа и обзавеждането ѝ (улици, кръстовища, възли, паркинги, и съоръжения), за които е необходимо да бъдат изработени комуникационни планове или подробни планове за организация на движението.

Практически планировъчните мероприятия обикновено изискват извършване на реконструкции и/или изпълнение на ново строителство, което в много случаи поради финансовите затруднения е трудно да бъде реализирано в рамките на 5 годишния срок на действие на ГПОД.

Обобщено основните видове мероприятия са показани в следващата таблица:

Таблица 9. Организационни и инженерно-технически мероприятия

| вид | мероприятие | |
|----------------------|---|---|
| организационни | допълнение или изменение на действащата сигнализация и организация | подмяна на амортизирани и възстановяване на липсващи пътни знаци и макировка на маршрутите за движение на МПС(пътеуказване) и на пеш. преминавания предимства за преминаване през конфликтни зони промяна на спиране, паркиране или забраните за това и разрешените маневри промяна на посочност на движение изменение/допълнение на сигнализацията на спирките на МГОТ изменение/допълнение на действащите таксиметрови стоянки изменение/допълнение на режима за рекламиране обособяване и сигнализиране на зони за движение с 30 км/ч. |
| | популяризиране | обсъждане и популяризиране на мероприятията, предвидени в ГПОД |
| | реконструктивни (в рамките на действащата регулация) | реконструкция на съществуващи кръстовища реконструкция на съществуващи улици мерки за успокояване на движението затваряне на улици за движение - ограничаване на нерегламентиран или нежелан достъп прилагане на действаща улична регулация неизпълнена до момента светлинно регулиране на пешеходни пресичания подмяна на светофарни секции и контролери, въвеждане на адаптивно управление изграждане на "джобове" по спирките мерки за повишаване на безопасността при пеш. пътеки, автоб. спирки, атрактори мерки за канализиране на немоторизирания трафик |
| инженерно-технически | планировъчни (при които може и да се наложи изменение на действащата регулация) | промяна на уличната класификация и йерархия по отношение на транзит и достъп цифрова паспортизация на организацията на движение - въвеждане в базаданни и ГИС промяна на посочности на движение въвеждане на пропускателен режим за движение на товарните автомобили промяна на комуникационни планове и стратегии реконструкция на съществуващи улици - разширение изграждане на нови улици, възли, кръстовища или съоръжения изграждане на нови паркинги, обособяване на паркоместа или зони за почасово паркиране изграждане на нови велоалеи и пешеходни зони добавяне/изместване на спирки на МГОТ изместване/добавяне на таксиметрови стоянки |

При така направеното структуриране предлагаме да бъдат изпълнени следните мероприятия:

3.11.1. Организационни

За подобряване възприемането и ефективността на сигнализацията с пътни знаци:

- да се допълни съществуващата сигнализация с пътни знаци по мероприятия, степен на необходимост и класификация на уличната мрежа;
- да се разработи и внедри цифрова паспортизация на знаковото стопанство;
- да се допълни пътеуказателната сигнализация след актуализиране и уточняване на списъка външните и вътрешноградските цели (различните квартали, ведомства, туристически и спортни обекти, паркинги и т.н.), които ще бъдат посочвани на пътеуказателните табели Ж6 и/или стрелки Ж7 преди и на съответните кръстовища;
- сигнализиране с пътна маркировка на всички спирки, с плътна жълта линия (чл.4, ал.3 НСППМ) за обозначаване на места, забранени за престой и паркиране на пътни превозни средства

и очертаването на ленти предназначени за движение на средства от обществения транспорт, използването на символът "BUS" да показва, че на тези места е разрешено спиране и паркиране само на автобуси;

- да започне масовото използване за маркиране на по-скъпите и дълготрайни (3+5 години) двукомпонентни пластици, които имат експлоатационен срок за използване, съизмерим с този на асфалтобетонна настилка;
- обсъждане и популяризиране на мероприятията, предвидени в ГПОД.

3.11.2. Инженерно технически

Реконструктивни

От гледна точка на повишаване на безопасността е много важно да се изпълнят следните основни мероприятия:

- предвиждане на конкретни мерки за успокояване на движението (не само „легнали полицаи“) при атракторите на пешеходно движение, като училища, детски, градини, болници, търговски обекти и др.;
- преглед и добавяне на междинни острови при пешеходни пътеки, които преминават през повече от две ленти за движение, с оглед намаляване на риска и времето за излагане на пешеходците на опасност – в конкретния случай по път I-5;
- реконструиране на кръстовища - изпълнение на кръгови движения и подобряване на канализирането на движението и намаляване на скоростите, посредством разширяване/удължаване на отстровите за движение, стесняване на възможностите за маневриране и ограничаване на скоростта, посредством използване на бордюрни криви с по-малък радиус.

Един от сериозните проблеми конкретно в Дряново е преминаването на незрящи пешеходци през републиканския път I-5. Към настоящия момент това става през две пешеходни пътеки тип без светлинно регулиране. Това не е достатъчно безопасно за незрящите, още повече, че габарита и класа на пътя създават предпоставки и възможности за движение с по-високи скорости на транзитно преминаващите автомобили и риск от настъпване на ПТП с фатален за пешеходците край. Има различни подходи за намаляване на вероятността за настъпване на ПТП и защитаване на незрящите, но основното е да се осигури:

- по-ниска скорост на преминаване на автомобилното движение;
- заостряне на вниманието на водачите на автомобилите;
- защита и направляване на незрящите посредством достъпни маршрути с тактилни ивици и/или звукови сигнали.

Изискванията по отношение на достъпните маршрути за хората в неравностойно положение са регламентирани в НАРЕДБА № 4 от 1 юли 2009 г. за проектиране, изпълнение и поддържане на строежите в съответствие с изискванията за достъпна среда за населението, включително за хората с увреждания (НПИПСДС), а при използването