

**ПРОЕКТ: „Изработване на генерален план за организация на движението”**



**ДОКЛАД:**

**ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ  
НА ДВИЖЕНИЕТО**

**ОКОНЧАТЕЛЕН ПРОЕКТ**

ноември, 2020 г.



**Институт за  
Транспортни  
Изследвания**

гр. София 1700, кв. „Витоша”, ул. „21-ви век” №30, офис 2.7.  
тел: +359882129320  
E-mail: [office@tri.bg](mailto:office@tri.bg) <http://www.tri.bg>

## Идентификация

Име на проекта: „Изработване на генерален план за организация на движението - предварителен проект и окончателен проект“

Договор №: №165/23.04.2020 г.

ВЪЗЛОЖИТЕЛ: Община Дряново

Изпълнител/Консултант: „Институт за транспортни изследвания“ ЕООД  
гр. София 1700, кв. „Витоша“,  
ул. „21-ви век“ №30, офис 2.7.  
тел: +359 882 129 320  
E-mail: [office@tri.bg](mailto:office@tri.bg)  
<http://www.tri.bg>

Ръководител на проекта: Тодор Анастасов  
Тел. +359 887 875 653  
e-mail: [t.anastassov@gmail.com](mailto:t.anastassov@gmail.com)

Дата на подписване на договора: 23.04.2020 г.

Дата на започване изпълнението: 23.04.2020 г.

Краен срок на проекта:

Вид доклад: **ДОКЛАД:**  
ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА  
ДВИЖЕНИЕТО – ОКОНЧАТЕЛЕН ПРОЕКТ

Дата на издаване на доклада: ноември, 2020 г.





## СЪДЪРЖАНИЕ

СЪДЪРЖАНИЕ .....	3
<b>1. ОСНОВАНИЕ ЗА РАЗРАБОТКАТА .....</b>	<b>5</b>
1.1. Въведение.....	5
1.2. Визия и приоритети .....	5
1.3. Задание - изисквания и цели .....	6
1.3.1. Цели .....	6
1.3.2. Мерки за постигане на целите/ основни направления за постигане на описаните цели 8	
1.4. Обем и съдържание на проекта.....	8
<b>2. АНАЛИЗ .....</b>	<b>9</b>
2.1. Съществуваща информация .....	9
2.1.1. Предоставена информация от Община Дряново: .....	9
2.2. Анализ на съществуващата информация.....	9
2.2.1. Транспортни характеристики според ОУП на град Дряново. ....	9
2.1. Кадастрална карта на гр. Дряново .....	11
2.2. Градска среда и структура.....	11
2.2.1. Атрактори .....	11
2.3. Действаща към момента организация на движението .....	12
2.3.1. Улична мрежа - класификация.....	12
2.3.2. Улична мрежа - състояние .....	12
2.3.3. Транзитно движение.....	12
2.3.4. Немоторизиран транспорт .....	13
2.3.4.1. <i>Пешеходно движение</i> .....	13
2.3.4.2. <i>Велосипедно движение</i> .....	15
2.3.4.3. <i>Движение на ППС с животинска тяга</i> .....	15
2.4. Паркиране и гарирание .....	15
2.5. Система на масов обществен пътнически транспорт (МОПТ) .....	17
2.6. Пътно-транспортни произшествия.....	17
2.7. Хотели и транспортното им обслужване .....	17
2.8. Проучване на транспортната мрежа.....	17
2.8.1. Обследване .....	17
2.9. Проект за реконструкция на ул. „Шипка“ .....	19
<b>3. ПРЕДВАРИТЕЛЕН ПРОЕКТ НА ГПОД НА ГРАД Дряново .....</b>	<b>21</b>
3.1. Обзорна схема - атрактори - Схема 1. ....	21



3.2. Транспортно райониране на населеното място - Схема 2. ....	21
3.3. Мероприятия. ....	26
3.3.1. Първостепенна улична мрежа .....	31
3.3.2. Второстепенна улична мрежа .....	31
3.4. Организация на транзитното движение - Схема 4. ....	31
3.4.1. Основни принципи .....	31
3.4.2. Решение за Дряново .....	33
3.5. Режим на движение на определени видове ППС - Схема 5. ....	36
3.5.1. Движение на товарни автомобили .....	36
3.5.2. Движение на ППС с животинска тяга .....	37
3.5.3. Движение на строителна техника и селско-стопанска механизация .....	37
3.6. Режими за движение на МГОТ - Схема 6. ....	37
3.7. Режими на движение на пешеходци и велосипедисти - Схема 7. ....	38
3.8. Посочност и предимства на движение - Схема 8. ....	40
3.8.1. Посочност .....	40
3.8.2. Предимства .....	44
3.9. Режими на престой и паркиране - Схема 9. ....	46
3.9.1. Спиране/ престой .....	47
3.9.2. Паркиране .....	47
3.9.3. Изпреварване .....	56
3.10. Скоростни режими на движение - Схема 10. ....	57
3.11. Списък на организационни и инженерно-технически мероприятия .....	57
3.11.1. Организационни .....	59
3.11.2. Инженерно технически .....	60
<b>4. ОКОНЧАТЕЛЕН ПРОЕКТ НА ГПОД НА ГРАД Дряново .....</b>	<b>84</b>
4.1. Съдържание .....	84
4.2. Обобщена схема на постоянната пътна сигнализация - знаци и маркировка .....	84
4.2.1. Пътни знаци .....	84
4.2.2. Макровка .....	84
4.3. Схемни проектни решения .....	84



## 1. ОСНОВАНИЕ ЗА РАЗРАБОТКАТА

### 1.1. Въведение

Настоящата разработка е изготвена на основание Договор №165/23.04.2020 г. за „Изработване на генерален план за организация на движението - предварителен проект и окончателен проект“ между Община Дряново и „Институт за транспортни изследвания“ ЕООД.

Община Дряново няма одобрен Генерален план за организация на движението /ГПОД/ през последните 10 години.

ГПОД се разработва за реализиране на комуникационно - транспортна система /КТС/ на гр. Дряново, като обхваща цялата територия на града, както и всички КТС, обслужващи движението на пътните превозни средства, линиите на масовия градски транспорт, обществен превоз на пътници, транзитно и товарно движение, пешеходното и велосипедното движение и паркирането, места за таксиметрови стоянки и зони за паркиране.

Проектът за Генерален план за организация на движението (ГПОД) е съобразен със съществуващата нормативна уредба относно безопасност, опазване на околната среда, ефективност и функционалност на всички комуникационно-транспортни съоръжения (улична мрежа, тротоари, подлези, др.), обществен транспорт и услуги като паркиране, информационни системи, др.

ГПОД на град Дряново се прилага като инструмент за организиране на движението. Мерките, заложи в него, допълват ефективно и комплексно всички останали градски системи, но изискват и съответното ресурсно обезпечаване (финансово и административно).

ГПОД е разработен въз основа на действащите планове, при синхронизиране с предвижданията на ОУП на град Дряново, който е в процес на разработка и приемане.

### 1.2. Визия и приоритети

Като основни приоритети за града могат да се изведат следните:

- осигуряване на достъпност до града на туристите, както от страната, така и на чуждестранните;
- организиране и създаване на възможно най-добри условия за транспортно обслужване на рекреацията и туризма;
- балансирано разрешаване на транспортните проблеми, паркирането и гарирането, с оглед опазване на околната среда и здравето на хората.



### 1.3. Задание – изисквания и цели

#### 1.3.1. Цели

Целта на Генералния план за организация на движението е да служи като инструмент на общинската администрация за взимането на ефективни и оптимални решения, относно градската мобилност и инфраструктура - режими на движение, паркиране, масов градски обществен транспорт (МГОТ), пешеходна и велосипедна достъпност, безопасност, др. Той определя условията и реда за организиране на движението по цялата улична мрежа.

Основните нормативни документи, които се използват при разработката на ГПОД са:

- закон за движение по пътищата и правилник за прилагането му;
- закон за устройство на територията;
- закон за пътищата и правилник за прилагането му;
- наредба 1 от 17 януари 2001 г. за организиране на движението по пътищата (НОДвП);
- наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии (НППКТСУТ);
- наредба 2 от 17 януари 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка (НСППМ);
- наредба 17 от 23 юли 2001 г. за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали (НРДвПСС);
- наредба 18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци (НСППЗ);
- наредба № 6 от 26 ноември 2003 г. за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии (НИДСУТ);
- наредба № РД-02-20-10 от 5 юли 2012 г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и на други средства за ограничаване на скоростта на движение и изискванията към тях ;
- инструкция за съставяне на генерални планове за организация на движението в населените места, 1983 г. (ИСГПОДНМ)

Главният документ, който рамкира задачата, е „Наредба 1 от 17 януари 2001 г. за организиране на движението по пътищата“. В наредбата са описани изискванията към ГПОД, както и етапността на неговото изготвяне. В чл. 2 (1) на наредбата и техническата спецификация на Възложителя са дефинирани целите на организирането на движението с ГПОД, а именно, осигуряване на:

- бърз, безопасен и икономичен транспорт на пътници и товари;
- безопасност на участниците в движението;
- безопасност и опазване на живота и здравето на децата с акцент около училищата, детските градини, центровете за



подкрепа на личностното развитие на деца, спортните и детските площадки, сградите за предоставяне на социални услуги в общността;

- безопасност и опазване на живота и здравето на децата и пешеходците в жилищните зони;
- удобство на участниците в пътното движение;
- ефективно използване и увеличаване/оптимизиране на пропускателната способност на изградената улична и пътна мрежа и нейното обзавеждане;
- спазване на изискванията за опазване на околната среда и ограничаване на вредните въздействия от автомобилния транспорт, в т.ч. въздействия от шум, вибрации, газове и др.;
- пълна и достоверна информация на участниците в пътното движение за пътнотранспортната обстановка;
- определяне на зони за ограничено по време паркиране в районите с повишен риск от задръствания, на база събиране на данни и идентифициране на районите (кратковременно паркиране);

Към така дефинираните основни цели ние може да добавим още и:

- описване по улици с предоставяне на схемни решения на публичните места (улици, части от улици, тротоари и т.н.), върху които паркирането на МПС няма да повлияе върху безопасността на движение и същото е нормативно и технически допустимо;
- предложение за местоположение за устройване на паркинг за ограничен брой автобуси за нуждите на туризма;
- безопасно и бързо достигане на туристите до обектите за настаняване и преодоляване на трафика при напускане, чрез организиране на движението до РПМ и по сигнализираните обходни маршрути;
- обособяване на нови места за паркиране;
- оптимизиране на пешеходни пътеки тип „зебра“, с цел гарантиране на трафика и безопасността на пешеходците и указания за вида им;
- повишаване пропускателната способност на първостепенната улична мрежа (ПУМ);
- намаляване на задръжките на автомобилите по кръстовищата от ПУМ;
- повишаване на контрола върху нарушителите на Закона за движение по пътищата и на обществените ред – нерегламентирано паркиране, неразумна скорост на движение, др.;
- подобряване на услугите на МГОТ за по-бърз, икономичен и безопасен транспорт;
- подобряване на екологичните условия в града по ПУМ – намаляване на шума и газовите емисии от автомобилите;



- подобряване достъпността на средата за велосипедисти и пешеходци.

### 1.3.2. Мерки за постигане на целите/ основни направления за постигане на описаните цели

НОДвП определя, че целите на плана трябва да бъдат постигнати чрез:

- разделяне и разпределяне на транспортните и пешеходните потоци по вид, място и време; оптимизиране входно/изходните потоци;
- канализиране на движението по предназначение и цели, чрез пътеуказателна сигнализация;
- регламентиране на пешеходния и транспортния достъп до конкретни обекти, обслужвани от уличната и пътна мрежа;
- регламентиране на транспортния и пешеходния достъп до притегателните обекти, обслужвани от улиците и пътищата, отворени за обществено ползване;
- осигуряване на оптимални режими на паркиране;
- ефективен контрол върху движението и паркирането.

### 1.4. Обем и съдържание на проекта

Чл. 12 (1) от НОДвП определя съдържанието на ГПОД на етапи „Предварителен проект” и „Окончателен проект”, като се включват следните дейности:

- Предварителен проект:
  - обяснителна записка;
  - предварителни проучвания, в т.ч. анализи на изходните данни;
  - схемни проектни решения.
- Окончателен проект:
  - всички части на предварителния проект;
  - обобщена схема на основните пътни знаци, необходими за реализирането на схемите по предходната точка, изисквания към пътните знаци типоразмери, материали, светлотехнически качества, изисквания към пътната маркировка - материали, светлотехнически качества;
  - схемни проектни решения (включително напречни и надлъжни), текстови части, свързани с постигане на целите на заданието.

Съгласно чл.9, ал.3 на горесцитираната наредба генералният план за организация на движението се изработва със срок на валидност 5 години, което в настоящия случай означава 2025 г.



## 2. АНАЛИЗ

Съществуващата организация на движение в гр. Дряново се анализира, въз основа на предварителни проучвания. Анализът е насочен към идентифициране на проблемите и слабите места на транспортната инфраструктура и обслужване.

Целта на тези проучвания е да се получи стабилна основа за разработването на ГПОД.

### 2.1. Съществуваща информация

По своята същност ГПОД се базира на всички данни, относно транспортната система и нейните компоненти, и като такъв той трябва да разполага с качествена, актуална и изчерпателна информация.

Основната задача при изработването на ГПОД на гр. Дряново е систематизирането на информацията, с която разполага Общината, като при необходимост данните да бъдат актуализирани или допълвани.

#### 2.1.1. Предоставена информация от Община Дряново:

От страна на Възложителя ни беше предоставена следната информация и данни:

- кадастър и регулационен план на Община Дряново, в цифров формат;
- общински наредби, проекти, проблеми и доклади на хартиен и технически носител;
- общ устройствен план (ОУП) на гр. Дряново;
- данни за паркирането - схеми на хартиен носител;
- проекти за въвеждане на нова или промяна на съществуващата постоянна организация на движението.

### 2.2. Анализ на съществуващата информация

#### 2.2.1. Транспортни характеристики според ОУП на град Дряново.

С анализа на ОУП се констатира, че:

- транспортната достъпност и обслужване на населеното място е на сравнително добро ниво;
- първи и трети клас пътища от Републиканската пътна мрежа (РПМ) и железопътна линия, осигуряват достъпа до територията на общината и общинския център, а малките населени места се обслужват от общински пътища.
- има одобрена транспортна схема за превоз до всички нейни населени места и областния център;



- има вътрешноградски автобусен транспорт, който обслужва 1 линия, но състоянието на автобусния парк не отговаря на съвременните изисквания, липсва и автогара.

Регистрирани са следните проблеми:

- сериозен проблем представлява преминаването на републиканския път I-5 през града и по специално недостатъчното безопасно пресичане на пешеходци през него, една част, от които са и в неравностойно положение - слепи;
- транзитният автомобилен и товарен поток, който натоварва главната улична мрежа в града и замърсява околната среда;
- уличната мрежа в гр. Дряново е с трайна настилка, но има участъци с влошено състояние;
- практически няма обходни или околновръстни пътища – двата по-значими пътища от РПМ (I-5 и III-609) минават през града.

Констатираме, че от гледната точка на организацията и безопасността на движението в ОУП липсва коментар или анализ на:

- класификацията на уличната мрежа;
- гъстотата на първостепенната улична мрежа (ПУМ) в км/км<sup>2</sup>;
- пропускателната способност на уличната мрежа;
- безопасността и организацията на движение;
- липсват мерки в ОУП, които да решават посочените проблеми.

#### Транспортни потенциали

Населението на територията на Община Дряново в периода 2017 - 2019 г. е показано в следващата таблица.

Таблица 1. Население на Дряново 2017 - 2019 г.

година	население		
	общо	мъже	жени
2017	6723	3221	3502
2018	6553	3141	3412
2019	6455	3091	3364

Източник НСИ, Текуща демографска статистика

Естественят прираст в гр. Дряново е с по-благоприятни показатели от средните за областта, района и страната.

При развитието на града се търси намаляване на дисбаланса между отделните градски подсистеми и обвързващите ги комуникации и транспорт, както и компактно разширяване на градското ядро с преобладаващи функции „обитаване“. За постигането на тази цел, по отношение на транспортната система, е необходимо да бъдат:

- реконструирани някои съществуващи улици и кръстовища;



- решаване на транспортните проблеми и обособяване на добре организирана зона за градски пазар;
- обособяване на нови паркинги в центъра и места за паркиране в близост до различните атрактори;
- защитаване на пешеходците и хората в неравностойно положение, от автомобилния трафик.

## 2.1. Кадастрална карта на гр. Дряново

Предоставената от Възложителя кадастрална карта на град Дряново е в дигитален формат (\*.dwg).

Съдържанието и отразява основно геодезическото заснемане на имотите и сградите в землището на града, като по-неясно са посочени бордюрните и регулационни линии, благоустройствени мероприятия и др.

За нуждите за изпълнението на проекта за ГПОД Изпълнителят е допълнил предоставената информация като е включил обектите на социалната инфраструктура (образователна, здравна, др.), параметрите на уличната мрежа (ширина, посока на движение), др.

## 2.2. Градска среда и структура

Дряново е курорт от национално и международно значение. Има значителни забележителности като Дряновския манастир, Моста на Колю Фичето, църкви и др..

Града разполага с фантастична природа, уникални възможности за развитие на услугите и туризма, изключително интересно и богато културно-историческо наследство и природни дадености, които привличат в града туристи целогодишно.

Основните видове транспорт са автомобилният и железопътният.

От гледна точка на пряка достъпност с автомобилен и железопътен транспорт, града има добре изградена транспортна мрежа за достъп на туристи.

### 2.2.1. Атрактори

Болничните заведения в града са:

- поликлиника гр. Дряново – ул. „Шипка“ №164.

Детските градини са:

- Централна база ДГ „Детелина“ – ул. „Никола Мушанов“ №4
- „Детелина“ – база „Иглика“, ул. „Камен Калчев“ №23
- Детски ясли – Дряново, ул. „Пахомий Стоянов“ №5
- Изнесена група с. Царева ливада към ДГ „Детелина“ – ул. „Нов Живот“ №1.

Учебни заведения:

- СУ „Максим Райкович“, ул. „Васил Левски“ №16



- ПГИ „Рачо Стоянов“, ул. „Трети март“ №23.

Търговия и услуги:

- банки;
- пазар.

### **2.3. Действаща към момента организация на движението**

До 2017 г. организацията на движението в града не е била обект на наредба или друг нормативен документ.

Прегледа на съществуващата маркировка показва, че на много места е необходимо тя да бъде възстановена.

Наложена е специфична локална организация на движението в определен времеви период, а именно - затваряне на улиците за движение в зоната около пазара в „пазарен ден“. Тази практика е използвана и в други градове от нашата страна и е приложима, но трябва да се отчита обстоятелството, че затварянето на кои да е улици води до преразпределяне и допълнително натоварване на прилежащите към тях.

Поради липса на подходящи обходи (предопределено в значителна степен от прилежащия терен) товарния транзит практически преминава през центъра на града, което не е добре както от гледна точка на вредните емисии, туризма, а също така и безопасността на немоторизирания транспорт.

#### **2.3.1. Улична мрежа – класификация**

Към момента на разработване на настоящия проект в Дряново няма класификация на уличната мрежа.

Предложеното от нас решение е показано на схема №3.

#### **2.3.2. Улична мрежа – състояние**

Състоянието на уличната мрежа също е от значение за проводимостта на трафика и транспортното обслужване. Ние регистрирахме, че най-общо състоянието на уличните настилки се влошава с отдалечаване от улиците, през които преминават републиканските пътуща и ЦГЧ. В периферията на града настилките са в лошо състояние и е необходимо да се ремонтират.

Традиционно за улиците, през които преминават пътища от РПМ Агенция „Пътна Инфраструктура“ (АПИ) предоставя част от средствата за поддръжка и ремонт, но останалите са изцяло отговорност на Община Дряново. Именно поради това, за да се постигне нужното състояние, е необходимо да се извърши добро планиране, както на средствата за експлоатация и поддръжане, така и тези за изграждане на нови улици, основни ремонти или реконструкции. Това е наложително още повече, с оглед осигуряване на добра туристическа услуга и съответното добро ниво на довеждащата инфраструктура.

#### **2.3.3. Транзитно движение**



Основния транзитен поток преминава през първокласният път от РПМ - I-5 Габрово - Велико Търново. Това направление от една страна осигурява достъп на общината до Общоевропейския транспортен коридор №9 в посока север-юг, но от друга прекарва значителен транзитен трафик през града.

Допълнителен транзит с по-ниска интензивност преминава през републиканския път II-609, но довежда допълнителното движение по-близо до централната градска част (ЦГЧ) и респективно оказва значително негативно влияние върху околната среда и жителите на града.

### 2.3.4. Немоторизиран транспорт

#### 2.3.4.1. Пешеходно движение

Един от приоритетите на транспортната политика на град Дряново е създаване на среда, която да стимулира и предлага възможност за подобряване на пешеходната достъпност и мобилност.

В града има пешеходна зона в централната градска част.

Предварителните проучвания на условията за придвижване пеша показват:

- недостатъчно добра поддръжка на тротоарните и улични настилки (необезопасени шахти, тротоари, др.);
- нерегламентирано/ неадекватно паркирани автомобили на отделни места по тротоарите;
- лошо състояние на тротоарите от гледна точка придвижването на хора в неравностойно положение, възрастни хора, велосипедисти, майки с деца;
- недостатъчно осветление на ключови места за пешеходните потоци (пешеходни пътеки и, др.);
- лоша състояние и неправилно маркиране на отделни пешеходни пътеки.

Пешеходният достъп до работно място, училище или обект на обслужване се разглежда съвместно със системата на градския транспорт. Целта е да се набележат основните проблеми, които касаят хората, ходещи пеша, и да осигури висок стандарт на пешеходните маршрути.

Важно е, когато се проектират по-добри условия за придвижване на пешеходци, да се предвиждат следните изисквания - проектни решения за тротоарите, пешеходни пътеки, спирки на МГОТ, др.

От особено значение е и съобразяването с това, какъв е пешеходецът, каква е неговата степен на подвижност и др.

Участъците от уличната мрежа с концентрация на ПТП, също трябва да бъдат маркирани като обект на бъдещи проекти за подобряване на средата и нейната безопасност.



Приоритетите на ГПОД са не само подобряването на средата и улесняването на пешеходния достъп до всяка част на града, но и осигуряването на непрекъсната и функционална пешеходна мрежа на град Дряново.



Снимка № 1: Лошо състояние и неправилно маркирани пешеходна пътека - трябва да са тип „зебра“



Снимка №2: Неправилно паркиране върху улицата/тротоара





Снимка №3: Повреди по уличната настилка

#### 2.3.4.2. *Велосипедно движение*

В Дряново няма обособена самостоятелна велоалейна мрежа.

#### 2.3.4.3. *Движение на ППС с животинска тяга*

Съгласно Закона за движение по пътищата (ЗДвП) водачите на пътни превозни средства с животинска тяга могат да използват за движение разположения отъдно по посоката на движението им пътен банкет или локално платно, ако те са годни за това и ако това не пречи на другите участници в движението, от друга страна обаче особено в градска среда, тези бавно подвижни ППС създават значителни неудобства на всички останали участници в движението.

Все пак след като Община Дряново регистрира този тип ППС средства - редно би било да им осигури (регламентира) и някакви маршрути (най-малко един) за преминаване през града. Тези маршрути би трябвало да изключват ЦГЧ и най-натоварените улици.

Стандартното решение е това да се извърши посредством сигнализация с пътни знаци, а още по-добре ако то е подкрепено и с наредба, в която се регламентират правилата за движение на този тип ППС.

## 2.4. Паркиране и гариране

В целия град и особено в ЦГЧ се наблюдава паркиране на уличните платна, а понякога върху тротоарите, което затруднява придвижването на пешеходците.

Неправилно паркиралите коли върху улицата практически отнемат цяла лента за движение, което също води до намаляване на пропускателната способност и затрудняване на движението.

На много места се наблюдава нерегламентирано паркиране в непосредствена близост до кръстовищата (на по-малко от 5 м), което



създава проблеми с видимостта, извършване на маневрите и понижава безопасността.

Част от маркировката, която обособява паркоместата липсва или е износена, като по-този начин се създава възможност за произволно разположение на паркираните автомобили, без необходимата регулация.

Забелязва, се също така, че при кръстовища с косо пресичане на улиците, решението в план обикновено е доста разлято, което води отново до нерегламентирано паркиране.

В Дряново няма въведено почасово платено паркиране.

На територията на града има обособени площадки за безплатно паркиране, със значителен брой места, които са дадени в следващата таблица.

**Таблица 2.** Паркоместа в Дряново – съществуващо положение

ID	Улица	Брой паркоместа
1	ул. "Шипка" / бивш супер/	14
2	ул. "Шипка" / болницата/	3
2	ул. "Шипка" / болницата/	6
2	ул. "Шипка" / болницата/	5
2	ул. "Шипка" / болницата/	6
3	ул. "Стефан Стамболов"	8
4	ул. "Максим Райкович" / до полицията/	5
4	ул. "Максим Райкович" / до полицията/	3
5	ул. "Шипка" / до галерията/	7
6	ул. "Стефан Караджа" / зад лятното кино/	4
6	ул. "Стефан Караджа" / зад лятното кино/	4
6	ул. "Стефан Караджа" / зад лятното кино/	4
7	ул. "Опълченска" / Културния дом/	10
8	ул. "Бачо Киро"	2
8	ул. "Бачо Киро"	2
9	пл. "Освобождение"	17
10	ул. Станционна" / срещу пощата/	5
11	ул. Станционна" / големият до пощата/	8
11	ул. Станционна" / големият до пощата/	10
12	пл. "Възраждане"	10
13	пл. "Колю Фичето"	8
18	ул. "Шипка" /срещу музея/	20
21	ул. "Шипка" /преди ДЗИ/	3
14	ул. "Бачо Киро" / до хотела/	10
15	ул. "Бачо Киро" / до парка/	19
16	ул. "Матей Преображенски"	8
16	ул. "Матей Преображенски"	5
17	ул. "Матей Преображенски" /II-част/	11
17	ул. "Матей Преображенски" /II-част/	6
22	ул. "Досю Стойнов"№1	1
22	ул. "Досю Стойнов"№1	2
23	Пред Хотела и Спортна зала	20



## 2.5. Система на масов обществен пътнически транспорт (МОПТ)

В град Дряново, поради малките му размери, практически не е ефективно да има значително развит обществен транспорт - има една линия.

## 2.6. Пътно-транспортни произшествия

Не получихме достатъчно подробна информация, но наблюденията ни показаха, че аварийността не е висока и няма значителна травматичност - убити и ранени.

Видно е, че опасността от настъпване на ПТП е най-изразена по маршрутите на транзитното движение - републиканските пътища I-5 и III-609, където скоростите на движение са по-високи, а освен това имаме и движение на тежкотоварни автомобили с голяма маса. Следвайки целта за възможно най-безконфликтно провеждане на движението, са разработени и предложени идейни решения за:

- изпълнение на кръгови кръстовища;
- пешеходното преминаване през път I-5 на хората в неравностойно положение – слепите от ЖК „Успех“.

Предложенията, направени от нас трябва да се обсъдят, съгласуват и реализират при съгласие, съвместно с АПИ.

В допълнение, независимо, че е извън община Дряново, с оглед куртурно-историческата ценност и туристическия поток, беше обследвано и кръстовището на път I-5 за Дряновския манастир. Установи се, че поради липса на обособени ленти за вливане/отливане (ляво/дясно завиване) има значителен риск от настъпване на ПТП. Направено е конкретно предложение за реконструкция на кръстовището, с оглед подобряване на безопасността на движението, която да се предложи от страна на общината за реализация от АПИ.

## 2.7. Хотели и транспортното им обслужване

На територията на града има няколко хотела, къщи за гости и самостоятелни стаи.

Няма проблем с осигуряването на възможност за паркиране на гостите - има осигурени достатъчно паркоместа.

## 2.8. Проучване на транспортната мрежа

За да изпълни поставените задачи Изпълнителят направи собствено проучване на интензивността на движението.

Освен трафика, за целите на организацията на движението, беше извършено и регистриране на наличната вертикална сигнализация - пътните знаци.

Обемът на направените проучвания е ограничен изцяло в рамките на най-необходимото за актуализиране на вече наличните проучвания и решаване на конкретните проблеми в града.

### 2.8.1. Обследване



Проучването на движението е извършено, за да се получи информация за обема (интензивността), състава и неравномерността на автомобилното движение, с оглед подобряване организацията на движение в града. Данните от проучването на движението са основата, на извършването на анализ на състоянието и на проблемите на организацията на движението и по конкретно: транзитни потоци, пропускливост, скоростни режими, посочност, предимства и забрани.

При обработката на данните, получени от преброяванията, са ползвани следните базови параметри:

- отделните типове автомобили (при преброяванията разделението е на леки автомобили, тежкотоварни автомобили и автобуси) са приведени към Единици Леки Автомобили (ЕЛА), посредством стандартни преводни коефициенти, вариращи от 1 до 2,5, в зависимост от вида на автомобила, местоположението и характера на движението. За тежкотоварните МПС използвания коефициент е 2,0, а за автобусите – 2,5.
- интервалните преброявания са преобразувани в часова интензивност на движението, като допълнително е отчетена, със съответни коефициенти часовата, седмичната и месечната неравномерност на движението.
- при определяне на прогнозното натоварване е приет перспективен период от 10 години и средно годишно нарастване на движението от 7%.

#### **Дневна неравномерност:**

За да се регистрира дневната неравномерност на движението се извършиха четири 12 часови профилни преброявания.

Профилите бяха избрани с различен характер на движението - със смесено транзитно и градско и с предимно вътрешно-градски характер.

За избягване на влиянието на седмичната неравномерност, броенето се извърши в подходящ работен ден от седмицата от 7:30 ч. до 19:30 ч., по отделно за всяка посока на движение.

Преброяването на един профил се извършва от двама оператора - по един за всяка посока, които регистрират преминалите превозни средства на всеки час, ползвайки съответния формуляр.

#### **Вертикална сигнализация и маркировка**

За регистриране на сигнализацията бяха използвани различни подходи, като фото и видео заснемане, а също така и оператори, които на място отбелязваха в съответния формуляр наличието и вида на пътните знаци.

Конкретните констатации по отношение на вертикалната сигнализация и хоризонталната маркировка са:

- има поставени знаци на места неотговарящи на нормативните изисквания, което не е допустимо;



- има пешеходни пътеки които не отговарят на изискванията на наредбите – разположени са много близо една до друга, на някои места има сигнализация и с пътен знак, а на други не, има и места, при които понижението на бордюра е извън пешеходната пътека;
- на някои места за паркиране липсва маркировка, с която те се обособяват и сигнализират.

## 2.9. Проект за реконструкция на ул. „Шипка“

Проектът за реконструкция на ул. „Шипка“ в участъка от ул. „Стефан Стамболов“ до път III-609, практически се изпълни до завършването на настоящия ГПОД. Ние отразяваме всички изменения или допълнения съгласно предоставените ни материали, но си позволяваме да направим коментари и бележки с оглед на бъдещи подобрения. Проектът е доста добре и подробно направен. Нашите предложения и бележки са насочени към неговото подобрене, без да умаловажаваме усилията на колегите.

Имаме следните конкретни бележки и предложения:

- ул. „Шипка“ е една от главните в Дряново, на много места при включването на второстепенните улици към нея са използвани знаци Б1, дори и на такива, където видимостта не е осигурена и би трябвало водача да спре за да се огледа, например поради косота на включването. Ние считаме за по удачно да се използва знак Б2 - STOP и само ако има осигурена видимост да се използва Б1.
- Разбираемо е намерението за използване на колкото се може повече пътни знаци, но това изисква средства за тяхната поддръжка и експлоатация, които не винаги са достатъчни. В този аспект ние предлагаме да се редуцира колкото се може тяхната бройка. Например знак Д17 за сигнализиране на пешеходна пътека да не се използва по второстепенните улици, където движението е с по-ниска интензивност и скорост, а само по главната ул. „Шипка“, където е с по-висока интензивност и скорост. Според нас трябва да се избягва и поставянето на знаци В1 по островите на кръстовищата. Би трябвало самите острови да са така оформени и изпълнени, че да осигуряват ясно им разпознаване от водачите без наличието на допълнителни знаци, които претрупват сигнализацията и често водят до объркване. Поставянето на знаци Б3 вътре в кръга на кръговите кръстовища също е излишно, при положение, че има Б1 при входовете на клоновете. Използването на С4.1. в комбинация с Г11 и Г9 по островите също претрупва сигнализацията и не допринася значително за нейното добро възприемане. Използването на знак Б2 – STOP в комбинация с Г2 при „защитен“ или отделен десен завой в кръгово кръстовище също не е добро решение – би трябвало да се осигури ако има възможност физическо отделяне на две ленти с помощта на острови и бордюри и плавното им преплитане, но не и да се използва стоп - в този случай защитения десен завой се обезмисля.



- Като цяло пешеходните пътеки по ул. „Шипка“ (без значение дали са повдигнати или не) са разположени доста на гъсто. Според нас би било по-добер някои от тях да отпаднат, като за сметка на това се канализира движението на пешеходците посредством предпазни огради с височина 110 см.
- Кръстовището с ул. „Стационарна“ и ул. „Матей Преображенски“ не достатъчно добре решено от гледна точка на безопасността, сигнализирането, ориентацията и канализирането на движението. Ние считаме, че има възможност за по-ефективно решение, което е направено като предложение за бъдещо изпълнение в края на този документ. Същото важи и за следващото кръстовище с ул. „Никола Мушанов“ – подобни коси пресичания би трябвало да се реконструират, по начин подобен на предложения от нас.