ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО

ГПОД

НА ТЕРИТОРИЯТА НА ГРАД НОВИ ПАЗАР

ФАЗА: ПРЕДВАРИТЕЛЕН ПРОЕКТ

м. септември 2024 г.

ВЪЗЛОЖИТЕЛ:

ОБЩИНА НОВИ ПАЗАР

ИЗПЪЛНИТЕЛ:

„ИНСИТУТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ПРОГРАМИ И ПРОЕКТИ“ ООД

ПРОЕКТАНТИ:

ИНЖ. АЛЕКСАНДЪР МИХОВ

(ТРАНСПОРТНО ПЛАНИРАНЕ И ПРОЕКТИРАНЕ, КОНСТРУКТИВНА НА ТРАНСПОРТНИТЕ СЪОРЪЖЕНИЯ, ОРГАНИЗАЦИЯ И БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО И ВОБД)

ИВАН ГЪЛЪБОВ

(СПЕЦИАЛИСТ В ОБЛАСТТА НА ГЕОГРАФСКИТЕ ИНФОРМАЦИОННИ СИСТЕМИ)

ФАЗА:

ПРЕДВАРИТЕЛЕН ПРОЕКТ

ДАТА:

М. СЕПТЕМВРИ 2024 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

Списък на фигурите 4
Списък на таблиците 4
Списък на използваните абревиатури и съкращения 5
1. Въведение 6
1.1. Териториален обхват на ГПОД 6
1.2. Цели и задачи на ГПОД 6
1.3. Съдържание и актуализация на ГПОД 7
1.4. Нормативни документи и изходни данни за изготвяне на ГПОД 8
2. Предварителни проучвания 9
2.1. Физико-георграфска характеристика и свързаност 9
2.2. Демографска характеристика и степен на моторизация на населението 10
2.3. Пътна аварийност 12
2.4. Интензивност на движението 15
3. Съществуващо положение 21
3.1. Класификация на уличната мрежа и обекти, които влияят върху организацията на движението 21
3.2. Организация на транзитното движение 22
3.3. Маршрути на РЛОТПП 23
3.4. Посочност и предимства на движението 24
3.5. Органичения в режима на престой и паркиране 25
3.6. Товарно движение и забрана за движение на определени видове ППС 26
3.7. Пешеходно, велосипедно движение и паркиране 27
3.8. Режими на скорост на движение 29
3.9. Съществуващо положение на пътните знаци 30
4. Проектни предложения 31
4.1. Класификация на уличната мрежа и обекти, които влияят върху организацията на движението 31
4.2. Организация на транзитното движение 32
4.3. Маршрути на РЛОТПП 33
4.4. Посочност и предимства на движението 34
4.5. Органичения в режима на престой и паркиране 35
4.6. Товарно движение и забрана за движение на определени видове ППС 36
4.7. Пешеходно, велосипедно движение и паркиране 37
4.8. Режими на скорост на движение 38
4.9. Обобщена схема на пътните знаци 39
5. Организационни и инженерно-технически мероприятия 40
5.1. Организационни мероприятия 40
5.2. Инженеро-технически мероприятия 41
6. Приложения 43

СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ

Фигура 1. Местоположение на град Нови пазар в област Шумен 9
Фигура 2. Пътища, преминаващи през и около град Нови пазар.....10
Фигура 3. Брой на населението в община Нови пазар и в общинския център 10
Фигура 4. Спад в населението в община Нови пазар и в общинския център спрямо предходната година 11
Фигура 5. Възрастова структура на населението в община Нови пазар и в общинския център ..11
Фигура 6. Пътнотранспортни произшествия за периода 2019-2023 г. 14
Фигура 7. Последствия от пътнотранспортни произшествия за периода 2019-2023 г. 15
Фигура 8. Скица на кръстовището на ул. „Цар Петър“ с ул. „Плиска“ с действащата организация на движението и местоположение на преброяването.....16
Фигура 9. Картограма на транспортното натоварване в кръстовището на ул. „Цар Петър“ с ул. „Плиска“ – 25.06.2024 г. в периода 08:00 ч. – 09:00 ч. 19

СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ

Таблица 1. Регистрирани ППС в град Нови пазар към 01.01.2024 г.....12
Таблица 2. Обобщена справка за ПТП на територията на град Нови пазар за периода 2019-2023 г. 13
Таблица 3. Улици с най-много регистрирани ПТП за периода 2019-2023 г.....13
Таблица 4. Транспортни потоци – кръстовището на ул. „Цар Петър“ с ул. „Плиска“– 25.06.2024 г. в периода 08:00 – 09:00 ч. 18

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ АБРЕВИАТУРИ И СЪКРАЩЕНИЯ

АГ	Автогара
АПИ	Агенция „Пътна инфраструктура“
ВУМ	Второстепенна улична мрежа
ГПОД	Генерален план за организация на движението
ЕЛА	Единица лек автомобил
ЕПС	Електрическо превозно средство
ЗДвП	Закон за движение по пътищата
КТС	Комуникационно-транспортна система
МПС	Моторно превозно средство
НОДПООП	Наредба № РД-02-20-2 от 24 октомври 2022 г. за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване
НППКТСУТ	Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии
НСППЗ	Наредба № РД-02-21-1 от 23.11.2023 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци
НСППМ	Наредба № 2 от 17 януари 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка
ОА	Областна администрация
ОбА	Общинска администрация
ОДМВР	Областна дирекция на Министерство на вътрешните работи
ООАА	Областен отдел „Автомобилна администрация“
ОПУ	Областно пътно управление
ОУ	Основно училище
ОУПО	Общ устройствен план на община
ПОД	(Проект за) постоянна организация на движението
ППС	Пътно превозно средство
ПТП	Пътнотранспортно произшествие
ПУП	Подробен устройствен план
РЛОТПП	Редовни линии за обществен транспорт за превоз на пътници
РПМ	Републиканска пътна мрежа
РУ	Районно управление
СУ	Средно училище
ЦСОП	Център за специална образователна подкрепа
NUTS	Обща класификация на териториалните единици за статистически цели
гр.	град
р.	река
с.	село

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият проект на Генерален план за организация на движението (ГПОД) на град Нови пазар е изготвен на основание чл. 5, т. 1, в) от Наредба № РД-02-20-2 от 24 октомври 2022 г. за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството (НОДПООП).

Територията на град Нови пазар има Генерален план за организация на движението (ГПОД) от 2016 г., разработен по старата (отменена вече) Наредба 1 от 2001 г., който е изтекъл.

Настоящият документ е изцяло нова разработка, а не актуализация на предишен, тъй като за периода от изготвянето на предходния ГПОД до настоящият момент е настъпила промяна в интензитета и характера на трафика от ППС на територията на град Нови пазар, променена е и нормативната уредба. Това от своя страна налага създаването на схеми на съществуващото положение по чл. 22, ал. 3 от НОДПООП, чрез които да се добие цялостна картина за състоянието и организацията на движението по уличната мрежа в общинския център.

1.1. ТЕРИТОРИАЛЕН ОБХВАТ НА ГПОД

Съгласно чл. 7, ал. 2 на НОДПООП, ГПОД се разработва за цялата територия на населено място или за част от него – район, зона, жилищен комплекс, и обхваща всички комуникационно-транспортни площи, обслужващи движението на пътните превозни средства (ППС), превозните средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, пешеходното и велосипедното движение и паркирането (чл. 15 от НОДПООП).

На основание сключен договор за изготвяне на ГПОД между Община Нови пазар и „Институт за управление на програми и проекти“ ООД, териториалният обхват на ГПОД включва общинския център (гр. Нови пазар) в неговата строителна граница[1]. Границите му са определени с общия устройствен план на град Нови пазар, приет през 2018 г.

1.2. ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ НА ГПОД

Главна цел на ГПОД е постигане на цялостна организация на движението на град Нови пазар. Това се постига чрез осигуряване и гарантиране на:

- максимална безопасност и сигурност на всички участници в движението при тяхното придвижване в или извън населените места;
- устойчивост на пътната безопасност;
- приоритизиране и оптимални възможности за развитие на различните видове придвижване (пешеходно движение, обществен транспорт, велосипедно движение, движение на индивидуални ЕПС[2], леки и товарни автомобили и транзитно движение на автомобили) в или извън населените места;
- условия за опазване на общественото здраве чрез намаляване на шумово натоварване, вибрации и вредни емисии чрез подобряване на устойчивата мобилност[3];
- безопасни, бързи, удобни и икономични транспортни връзки;

---

1 „Територия на населено място“, съгласно § 5, т. 6 от Закона за устройство на територията (ЗУТ), е „селищната територия, обхванатата от границите му (строителните му граници), определени с устройствен план, без да се включва землището“.

[2] **ЕПС** – електрическо превозно средство.

[3] „**Устойчива мобилност**“, съгласно § 1, т. 1 от НОДПООП, е система от устойчиви решения, които в идеалния случай съчетават обществен и частен транспорт и целят създаване на хомогенна и лесна за ползване транспортна услуга.

- оптимална пропускателна способност на пътищата, улиците или отделни участници от тях;
- пълна, ясна и неподвеждаща информация за участниците в движението по отношение на пътнотранспортната обстановка.

За постигане на поставените цели, в ГПОД се изпълняват следните комплексни задачи:

- структура на разработваните територии – функционално зониране, пътна мрежа, осъществявани връзки, констатиране на проблеми;
- оценка на съществуващата пропускателна способност на пътищата или отделни участъци от тях и изследване на възможността за оптимизирането им чрез методите на организиране на движението;
- ефективно организиране на движението по пътищата и осигуряване на безопасността на пътната инфраструктура, основано на националните и европейските изисквания за устойчива, зелена и мобилна среда, както и съблюдаване принципите на „безопасната система“;
- извеждане на транзитното автомобилно движение извън населените места;
- спазване на принципите за интермодалност между отделните видове транспорт;
- регламентиране на транспортния (пешеходен, велосипеден, автомобилен и др.) достъп до обектите;
- максимално разпознаваема и синхронизирана пътна сигнализация – пътна маркировка, пътни знаци, светлинни сигнали и други технически средства за сигнализиране на пътищата.

Краен продукт на ГПОД са проектни решения за организация на движението на територията на град Нови пазар.

1.3. СЪДЪРЖАНИЕ И АКТУАЛИЗАЦИЯ НА ГПОД

Съгласно чл. 14 от НОДПООП, Генералният план за организация на движението се изготвя в две фази – предварителен проект и окончателен проект.

Предварителният проект е първоначалният вариант на ГПОД, който стопанинът на пътищата и/или улиците в обхвата на разработката внася за разглеждане, съгласуване и приемане от общински експертен съвет по устройство на територията (ОЕСУТ) при Община Нови пазар. Съдържанието на ГПОД на етап **„Предварителен проект“** е съгласно чл. 22, ал. 1 от НОДПООП.

На етап **„Окончателен проект“** ГПОД отразява решения от проведения експертен съвет и съдържа следните части:

1. всички части на предварителния проект по чл. 22, ал. 1;

2. схеми на проектното предложение (прогнозни схеми) с нанесени корекции на основание протоколите от ЕСУТ;

3. обобщена схема на основните пътни знаци, необходими за реализирането на схемите по т. 1 и т. 2.

ГПОД се изготвя за период на действие от 5 години, като в случаите по 14, ал. 2 от НОДПООП, е възможно той да бъде предварително актуализиран.

Съобразно чл. 14, ал. 4 от НОДПООП, актуализация на ГПОД се изготвя в края на периода от 5 години за следващия период от 5 години. При актуализацията се нанасят всички изпълнени

от общината проекти в периода от 5 години, свързани с организацията на движение (основен ремонт и/или реконструкции на улици, въвеждане в експлоатация на нови улици и др.).

1.4. НОРМАТИВНИ ДОКУМЕНТИ И ИЗХОДНИ ДАННИ ЗА ИЗГОТВЯНЕ НА ГПОД

Проектът за ГПОД е съобразен със съществуващата нормативна уредба относно движение по пътищата и улиците, пътна безопасност, териториално планиране, опазване на околната среда и други. Приложени са съвременните разбирания за ефективност и функционалност на всички комуникационно-транспортни съоръжения и селищната среда, обществения транспорт и услуги като паркиране, информационни системи и други.

Освен Наредба № РД-02-20-2 от 24 октомври 2022 г. за организиране на движението по пътищата, изготвянето на ГПОД се съобразява и със:

- Закон за движение по пътищата и правилник за прилагането му;
- Закон за пътищата и правилник за прилагането му;
- Закон за устройство на територията;
- Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии (НППКТСУТ);
- Наредба № РД-02-21-1 от 23.11.2023 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци (НСППЗ);
- 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 № РД-02-20-2 от 26 януари 2021 г. за определяне на изискванията за достъпност и универсален дизайн на елементите на достъпната среда в урбанизираната територия и на сградите и съоръженията (НИДУД);
- Наредба № РД-02-20-1 от 1 април 2024 г. за условията и реда за използване на ограничителни системи за пътища и изискванията към тях (НУРИОС);
- Действащите нормативни документи 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.

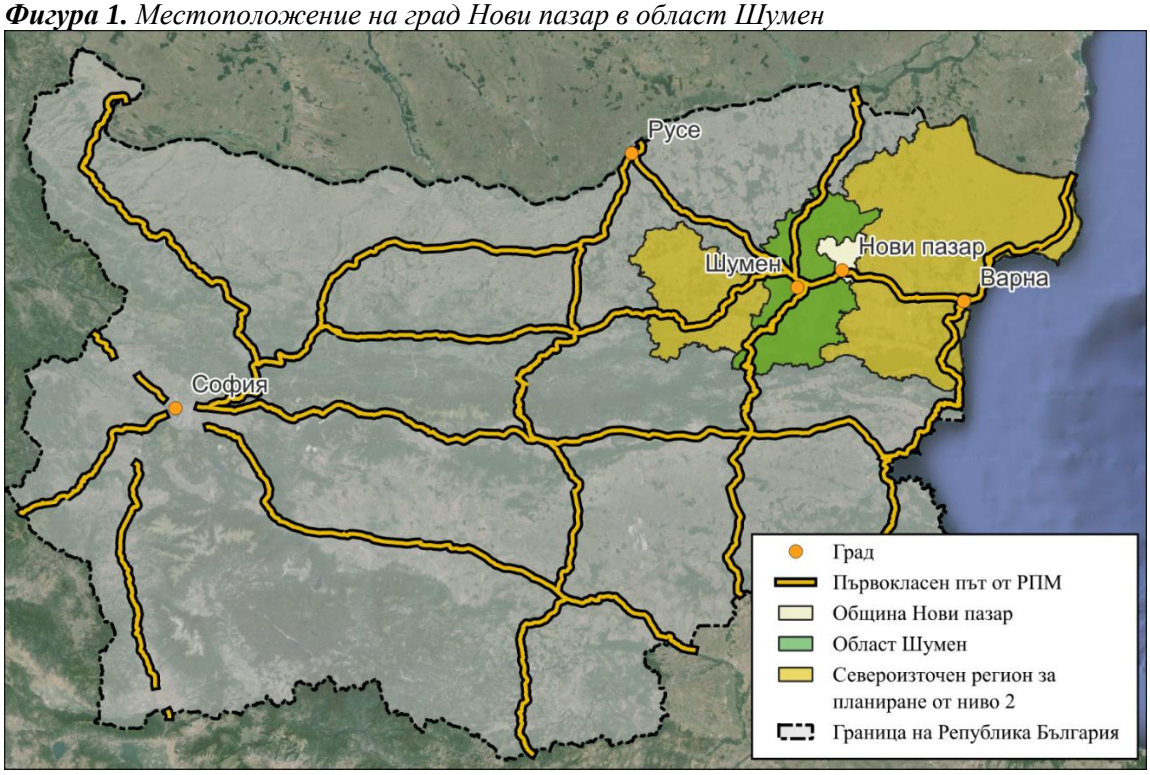
За изготвянето на настоящия ГПОД са използвани налични актуални данни и документи, предоставени от Община Нови пазар и други институции, както и източници на данни (включително пространствени данни) и информация със свободен достъп за ползване.

2. ПРЕДВАРИТЕЛНИ ПРОУЧВАНИЯ

2.1. ФИЗИКО-ГЕОРГРАФСКА ХАРАКТЕРИСТИКА И СВЪРЗАНОСТ

Град Нови пазар се намира в Северна България, в Североизточен район за планиране от ниво 2 (NUTS-2) и попада в административните граници на област Шумен, разположен в източната ѝ част. Землището на града граничи на изток с това на с. Стан (община Нови пазар), на югоизток със землището на с. Енево (община Нови пазар), а на юг – землището на град Каспичан (община Каспичан). На запад землището на град Нови пазар граничи с това на град Плиска (община Каспичан), а на север с това на с. Памукчии, което влиза в териториалния състав на община Нови пазар.

Фигура 1. *Местоположение на град Нови пазар в област Шумен*



Източник: Обяснителна записка на ОУП на община Нови пазар

Общинският център е разположен на 26 km от областния център (град Шумен), на 60 km от морската столица – град Варна и на 128 km от град Русе. От природогеографска гледна точка територията на града попада в Източната Дунавска равнина, в най-крайните югоизточни части на Лудогорското плато. Релефът на територията на общинския център е равнинен и платовиден.

През територията на града и в непосредствена близост до нея преминават три пътя от Републиканската пътна мрежа. Това са първокласен път I-2 (граница Румъния – Русе – Варна), който преминава успоредно на южната строителна граница на град Нови пазар, второкласен път II-27 (град Нови пазар – град Балчик – пристанище Балчик), преминаващ през западната част на града и третокласен път III-701 (о.п. Дулово – о.п. Шумен) – непосредствено преди северната част на строителната граница на града пътят се включва във второкласния път (II-27).

Два общински пътя водят началото си от територията на град Нови пазар. Първият е път SHU1111 с дължина 5,3 km, който свързва Първата столица на Дунавска България – град Плиска с град Нови пазар. Вторият е път SHU3119 (7,5 km), който свързва общинския център с местност „Станата“.

Югоизточно от град Нови пазар, общински път SHU1080, с дължина 8,3 km, се включва в първокласен път I-2 и свързва село Енево с град Нови пазар.

Фигура 2. *Пътища, преминаващи през и около град Нови пазар*



Източник: Авторски колектив, ИУПП

2.2. ДЕМОГРАФСКА ХАРАКТЕРИСТИКА И СТЕПЕН НА МОТОРИЗАЦИЯ НА НАСЕЛЕНИЕТО

Населението на община Нови пазар за 2023 г. наброява 14 409 души. От тях около 69,4% или 10 003 души живеят в общинския център, а останалите 30,6% или 4 406 души са разпръснати неравномерно по 15-те общински села.

Фигура 3. *Брой на населението в община Нови пазар и в общинския център*

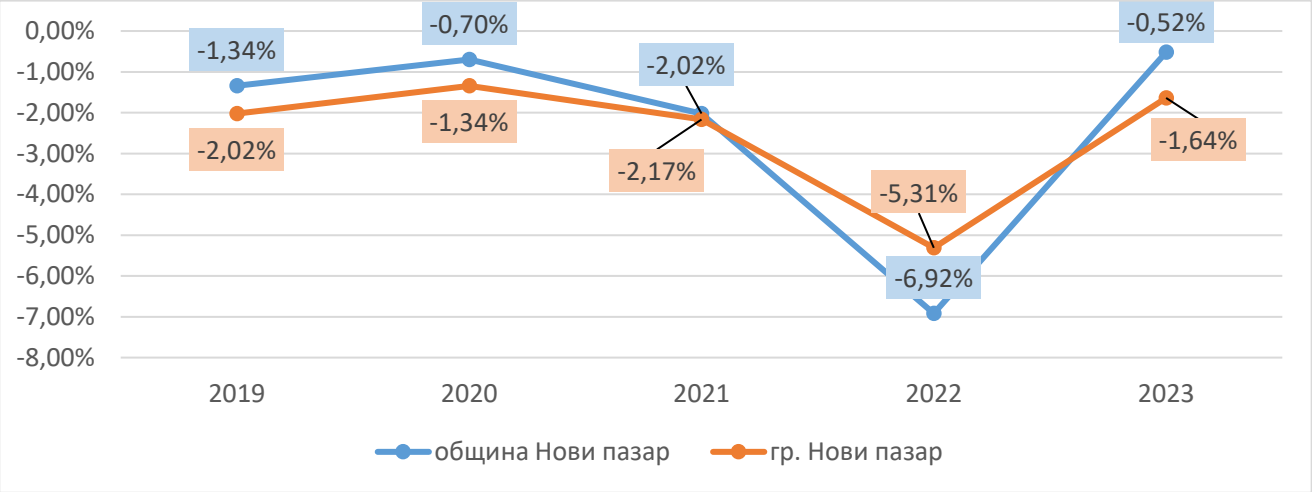


Източник: Авторски колектив, ИУПП®, по данни от НСИ

През изминалите 5 години (2019 – 2023 г.) населението в община Нови пазар и в общинския център ежегодно намалява в рамките на -0,52% до -2,17% спрямо предходната година.

Изключение прави 2022 г., през която се отчита рязък спад в броя на населението спрямо 2021 г., в резултат на последиците от пандемията от Covid-19 – повишена смъртност, миграция на трудоспособното население към съседни, по-развити икономически центрове с цел заетост и други.

Фигура 4. *Спад в населението в община Нови пазар и в общинския център спрямо предходната година*

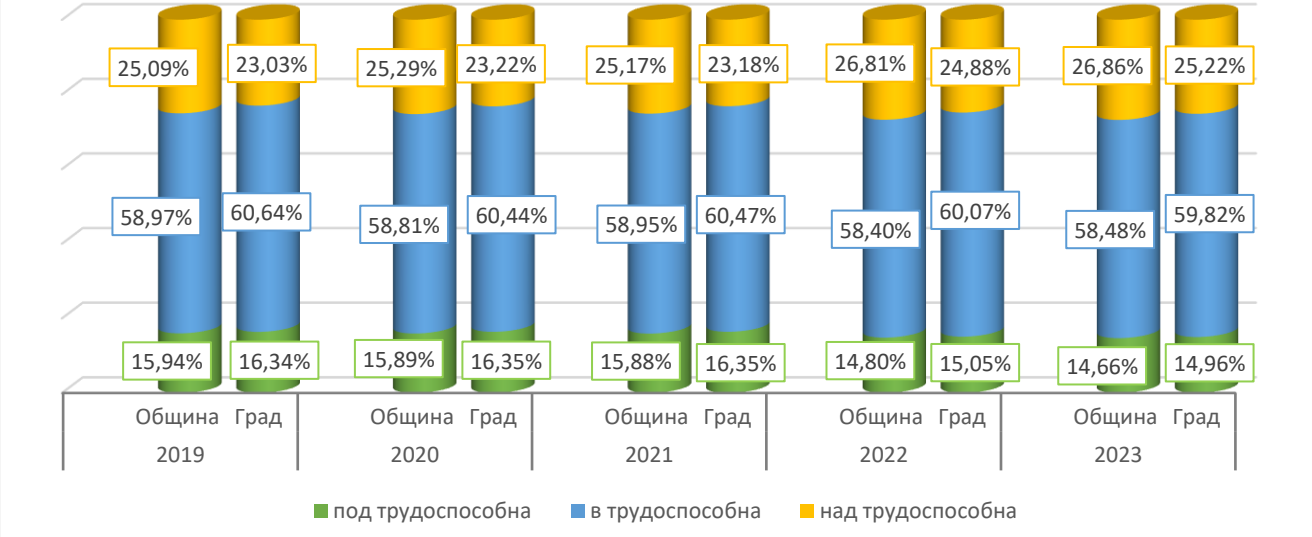


Източник: Авторски колектив, ИУПП®, по данни от НСИ

По отношение на възрастовата структура в община Нови пазар и в административния ѝ център за периода 2019-2023 г. се отчитат леки изменения в дела на възрастовите групи. В град Нови пазар в началото на разглеждания период делът на населението в под трудоспособна възраст е 16,34%, докато в края той намалява до малко под 15%. Трудоспособното население, което е основата на местната икономика и участва активно в данъчната система на общината, през 2019 г. обхваща около 61% от цялото градско население, докато през 2023 г. делът му пада до 60%. Делът на лицата в над трудоспособна възраст през 2019 г. спрямо 2023 г. се увеличава с над 2%.

Динамиката във възрастовата структура за изследвания период в община Нови пазар е сходна с тази в град Нови пазар. Делът на населението в трудоспособна и в под трудоспособна възраст намалява, докато този на лицата в над трудоспособна възраст се увеличава.

Фигура 5. *Възрастова структура на населението в община Нови пазар и в общинския център*



Източник: Авторски колектив, ИУПП®, по данни от НСИ

Спадът на населението, както и влошаването на възрастовата структура в полза на лицата в над трудоспособна възраст, неминуемо ще повлияят върху възможностите на град Нови пазар да инвестира със собствен капитал в инфраструктурни проекти, които да подобряват транспортната среда. От друга страна, спадът в броя на населението ще намали транспортната натовареност и степента на амортизация на уличната мрежа в града.

Към началото на 2024 г. в град Нови пазар са регистрирани общо 6 646 пътни превозни средства. От тях 79% (5251 ППС) са леки автомобили. От останалите 21% регистрирани ППС преобладават товарните автомобили – 9,6% (640 ППС) и товарните ремаркета към леки автомобили – 5,2% (351 ППС). Подробна информация за видовете регистрирани ППС в град Нови пазар и техния брой е представена в следващата таблица.

Таблица 1. *Регистрирани ППС в град Нови пазар към 01.01.2024 г.*

Вид пътно превозно средство	Брой
Автобус	24
Автокран/ремарке над 40 тона	1
АТВ (Категория L7e)	2
Бетоновоз	3
Друга самоходна машина	26
Къмпинг ремарке към лек автомобил	5
Леки автомобили	5 251
Мотопед до 50 куб.	0
Мотоциклет	115
Ремарке/полуремарке	115
Седлови влекач или влекач с ремарке	81
Специализирани строителни машини	7
Товарен автомобил	640
Товарно ремарке към лек автомобил	351
Трактор	24
Триколка	1
Общо:	**6 646**

Източник: Община Нови пазар

Броят на леките автомобили в общинския център към 01.01.2024 г. и населението на град Нови пазар към 31.12.2023 г. – 10 003 души, дават възможност да се изчисли степента на моторизация в общинския център. Към 31.12.2023 г. тя е 524 леки коли на 1000 души, което е над средната за страната – 441 автомобила на 1000 души население. За цялата страна има тенденция за увеличаване на степента на моторизация. Високата степен на моторизация може да се дължи както на липсваща социална инфраструктура, така и на недостатъчно добре оптимизирани връзки на редовните линии за обществен превоз на пътници.

2.3. ПЪТНА АВАРИЙНОСТ

По данни на районно управление на МВР Нови пазар за периода 2019-2023 г. на територията на общинския център са регистрирани 112 пътнотранспортни произшествия (ПТП). Най-много ПТП на годишна база са извършени през 2023 г. – 29 бр. и 2020 г. – 24 бр., а най-малко през 2019 г. (16 бр.). Въпреки леките спадове в броя на ПТП през 2021 г. (21 бр.) и 2022 г. (22 бр.), общо за периода се наблюдава тенденция на увеличаване на броя им.

През изминалата 2023 г. са предизвикани най-много ПТП на годишна база от целия разглеждан 5-годишен период. Броят на ранените също е най-висок, като има и един починал участник в ПТП. Другата година, през която е регистрирана жертва, е 2021 г.

В Таблица 2 обобщено са представени получените данни от РУ на МВР Нови пазар, които включват абсолютния и относителния брой на ПТП за всяка година в периода 2019-2023 г., последствията от ПТП, както и изменението им спрямо предходната година.

Таблица 2. *Обобщена справка за ПТП на територията на град Нови пазар за периода 2019-2023 г.*

Година	Категория ПТП						Общо за годината	Изменение спрямо предходната година	
	с убит/и		с ранен/и		с материални щети				
	брой	дял	брой	дял	брой	дял		брой	%
2019	0	0%	2	17%	14	14%	16		
2020	0	0%	3	25%	21	21%	24	8	50%
2021	1	50%	2	17%	18	18%	21	-3	-13%
2022	0	0%	1	8%	21	21%	22	1	5%
2023	1	50%	4	33%	24	24%	29	7	32%
Общо	**2**	**100%**	**12**	**100%**	**98**	**100%**	**112**	**81%**	

Източник: Авторски колектив ,ИУПП®, по данни на районно управление на МВР Нови пазар

Причината за възникване на 98% от ПТП-та през последните години е нарушение на водача, а останалите 2% ПТП-та са се случили в резултат на пътните условия или по други причини. Сред най-честите видове ПТП, за разглеждания петгодишен период, са странично блъскане на МПС, сблъсък на МПС под ъгъл и удар в дърво. Това обхваща общо 60% от случаите. По отделно най-много са ПТП, възникнали при блъскането на паркирано ППС (24%) и при страничен сблъсък с друго МПС (16%).

Концентрацията на ПТП е основно по главна улична мрежа – ул. „Цар Освободител“, ул. „Плиска“, ул. „Цар Петър“, ул. „Патриарх Евтимий“, ул. „Петър Берон“, ул. „Оборище“ и ул. „Пирин“. В по-голямата си част ПТП са се случили в кръстовище и района около него. Следващата таблица представя улиците в град Нови пазар, които са с най-много случаи на ПТП.

Таблица 3.*Улици с най-много регистрирани ПТП за периода 2019-2023 г.*

Улица	Брой ПТП	Улица	Брой ПТП
ул. „Цар Освободител“	14	ул. „Цар Петър“	7
ул. „Патриарх Евтимий“	10	ул. „Оборище“	6
ул. „Плиска“	9	ул. „Петър Берон“	5
ул. „Пирин“	8		

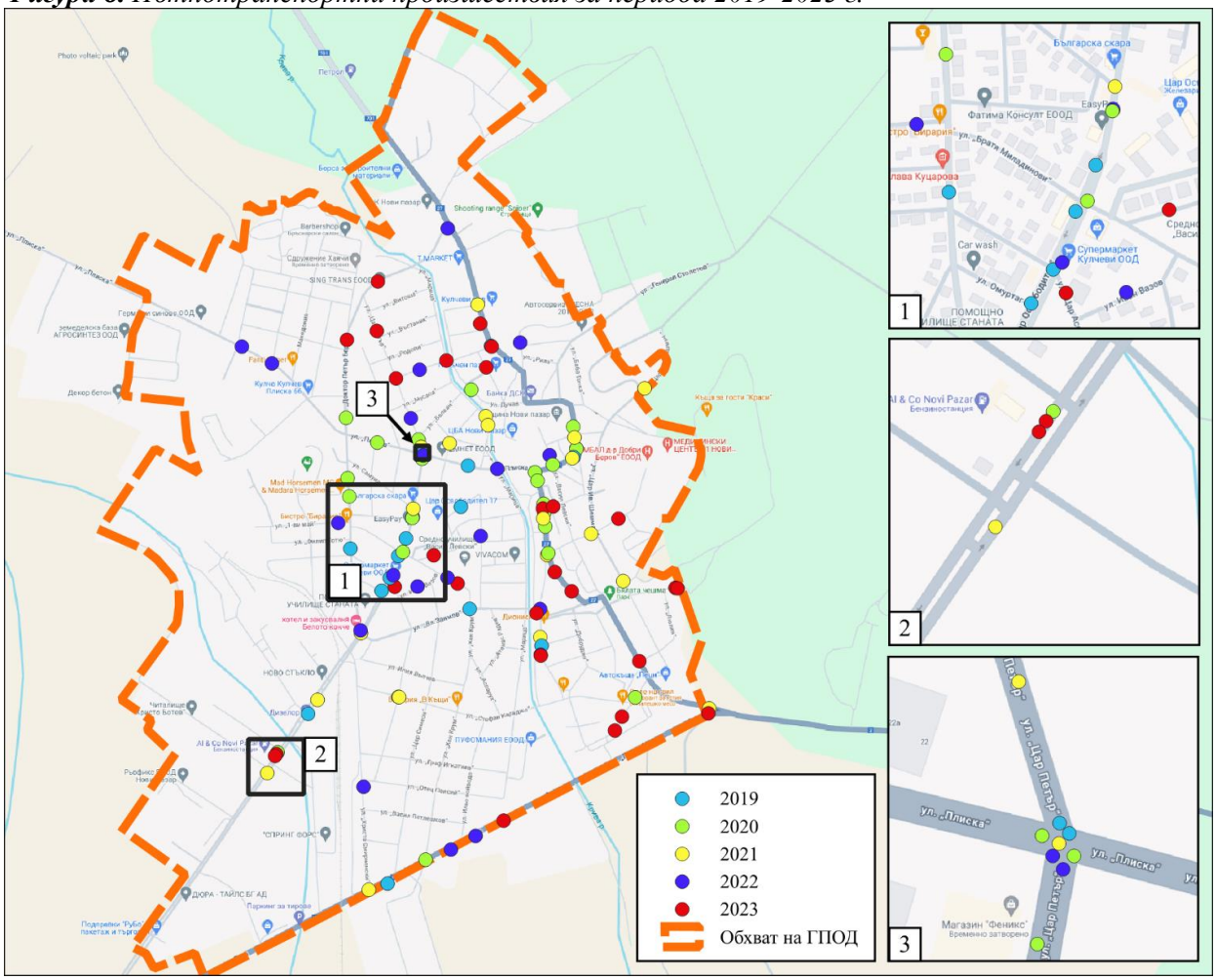
Източник: Авторски колектив ,ИУПП®, по данни на районно управление на МВР Нови пазар

Локализирането на точното местоположение на всеки един случай (ПТП) върху дигитална картова основа помага за по-добро разбиране на 5-годишната статистика за ПТП. На пръв поглед се очертава една силно конфликтна точка на уличната мрежа на града и това е кръстовището на улиците „Цар Петър“ и „Плиска“, в и около което са предизвикани общо 9 ПТП за разглеждания 5-годинишен период.

Друга конфликтна точка в общинския център е участъкът от ул. „Цар Освободител“, в източната част, на който е изграден наземен общински платен паркинг, обслужващ Централната пешеходната зона.

Кръстовището на ул. „Патриарх Евтимий“ с ул. „Софроний Врачански“ и участъкът на ул. „Цар Освободител“, посока град Каспичан, отстрани на който е ситуирана бензиностанция „Ai & Co“, също могат да се третират като конфликтни точки, тъй като на едно и също място са регистрирани по 3 ПТП за целия период.

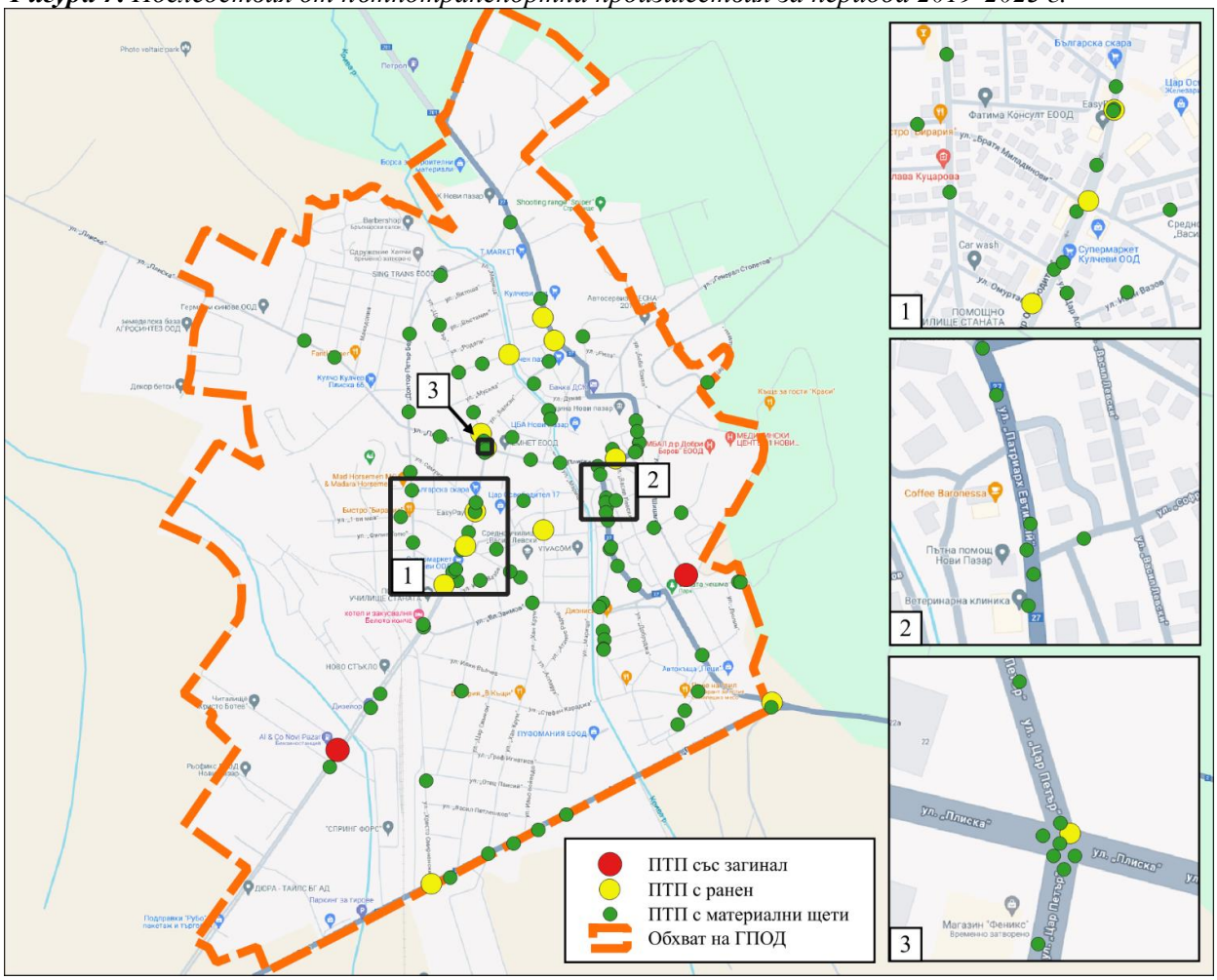
Фигура 6. *Пътнотранспортни произшествия за периода 2019-2023 г.*



Източник: Авторски колектив, ИУПП®, по данни на районно управление на МВР – Нови пазар

РУ на МВР – гр. Нови пазар поддържа справка с детайли за всяко едно случило се ПТП, като го категоризира в една от следните три категории: ПТП с убит/и, ПТП с ранен/и или ПТП с материални щети. Най-голям е броят на ПТП с материални щети – 98 бр. ПТП, при които има ранени - 12 бр. (4 от които тежко ранени), като във всяко едно има по един пострадал. За съжаление, за разглеждания период има две ПТП, които завършват с фатален край за един от участниците. През 2021 г. на ул. „Цар Иван Шишман“ и през 2023 г. на ул. „Цар Освободител“ №38 загиват двама велосипедисти, след като са участвали в катастрофа. На следващата фигура са изобразени точните местоположения на ПТП и нанесените от тях щети.

Фигура 7. *Последствия от пътнотранспортни произшествия за периода 2019-2023 г.*



Източник: Авторски колектив, ИУПП®, по данни на районно управление на МВР – Нови пазар

2.4. ИНТЕНЗИВНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО

Интензивността на движението описва обема на трафика или броя на превозните средства, които преминават през даден участък от уличната/пътната мрежа за определен период от време. Тя е ключов показател за анализиране на ефективността и натовареността на пътната инфраструктура.

Резултатите от направения анализ на пътната аварийност в общинския център изострят необходимостта от преброяване на транспортните потоци на ключови части от общинската улична мрежа, с цел добиване на представа дали интензивността на движението не предразполага случването на ПТП. **Обектът**, върху който се изследва интензивността на движение в процеса на разработване на настоящия ГПОД, е **кръстовището на ул. „Плиска“ с ул. „Цар Петър“**. Интензивността е количествено измерена в брой преминали ППС през кръстовището, приравнени на единици леки автомобили (ЕЛА), съгласно чл. 6 от НППКТСУТ. Процесът по преброяване и разработване на картограми за транспортно натоварване на кръстовища е съобразен с чл. 26 от НОДПООП.

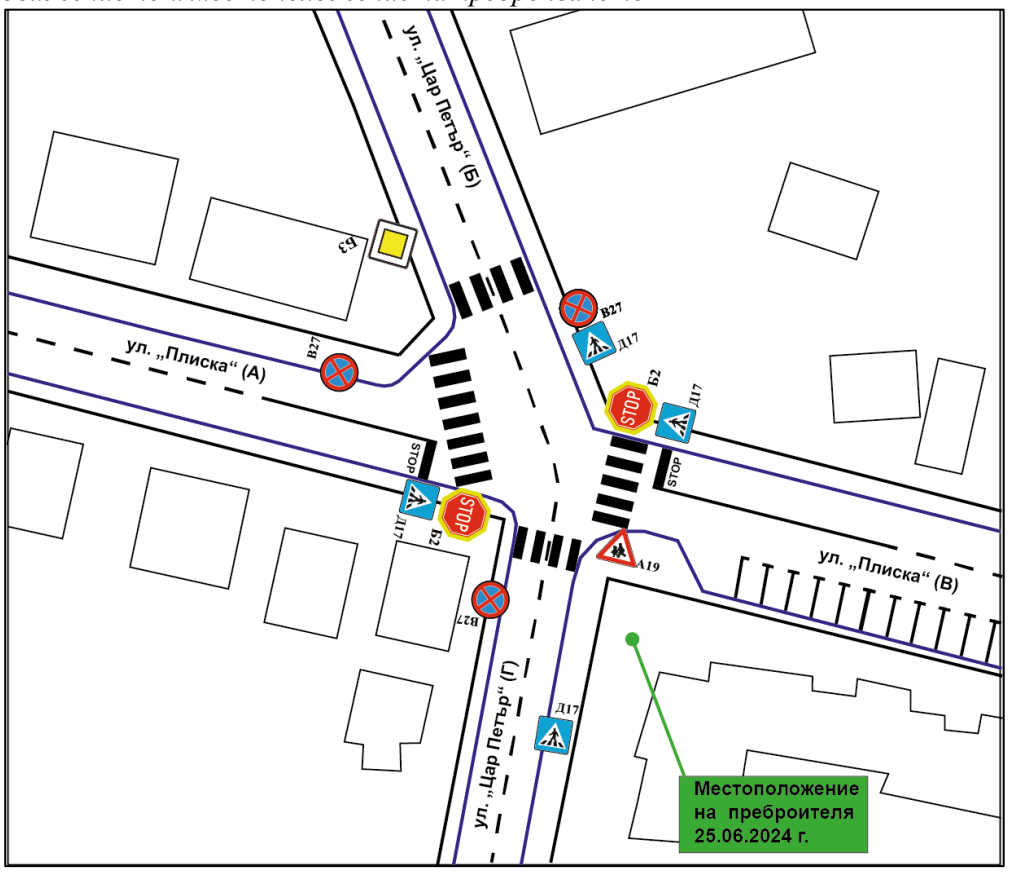
Съществуващата организация на движението в кръстовището осигурява предимство на движещи се по ул. „Цар Петър“. Движещите се по ул. „Плиска“ са задължени да пропуснат движението по пътя с предимство, независимо дали навлизат от север или юг в кръстовището. Движещите се ППС по ул. „Плиска“ (А) имат ограничена видимост за идващите от север (Б) и нямат никаква видимост за идващите от юг (Г) по ул. „Цар Петър“. Това е наложило поставянето на сферично огледало, което подобрява видимостта на водачите на ППС по ул. „Плиска“ (А) към

движещите се по ул. „Цар Петър“ (Г). Това спомага за намаляване на ПТП, осигурявайки по-добра видимост и намалявайки риска от сблъсъци между ППС. Забелязва се, че липсва поставен знак „Б3“ на ул. „Цар Петър“ (Г) непосредствено преди кръстовището, който да информира навлизащите в кръстовището водачи, че са с предимство.

На всеки изход от кръстовището са забранени престоят и паркирането на ППС с пътен знак В27. Изключение прави изход „В“, след който от дясната му страна започва паркинг с перпендикулярен режим на паркиране. Забраната за престой и паркиране в активната лента на уличните платна за излизане от кръстовището гарантира, че лентите ще бъдат свободни от ППС и няма да се създава предпоставка за образуване на опашка от коли в кръстовището. В допълнение, продължението на всеки един от тротоарите в кръстовището е пешеходна пътека, която е обозначена с пътни знаци. На места пътната им маркировка е избледняла и/или я няма.

На следващата фигура е представена действащата организация на движението в кръстовището, както и мястото, от което е извършено преброяването на транспортните потоци на 25-ти юни 2024 г. в диапазона 08:00 – 09:00 ч.

Фигура 8. *Скица на кръстовището на ул. „Цар Петър“ с ул. „Плиска“ с действащата организация на движението и местоположение на преброяването*



Източник: Авторски колектив, ИУПП®

Резултатите от преброяването са представени в табличен вид, а броят на видовете МПС от всяка посока е приравнен на единици леки автомобили.

Основните МПС, навлизащи в кръстовището, са предимно леки автомобили (80,5%), по-малко товарни автомобили с полезен товар под 5t и микробуси до 12 души (13,6%). Делът на преминалите автобуси (2,8%) и товарни автомобили над 5t (2,3%) е малък. В рамките на един астрономически час от всички преминали ППС 0,7% са били мотоциклети. Велосипедисти и мотоциклети и др. вид МПС не са регистрирани по време на преброяването. В следващата таблица са представени получените резултатите от общия брой и вида на преминалите ППС,

приравнен и към единици леки автомобили. В таблицата са използвани следните съкращения на видове ППС:

- л.а. – лек автомобил, в т.ч. линейка, лекотоварен автомобил с полезен товар до 800 кг;
- мотоциклет - двуколесно пътно превозно средство с кош или без кош, което има двигател с работен обем над 50 cm^3;
- т.а.< 5t – товарен автомобил с полезен товар до 5t, микробус до 12 места и други подобни;
- т.а. > 5t – товарен автомобил с полезен товар над 5t;
- BUS – автобус.

Таблица 4. *Транспортни потоци – кръстовището на ул. „Цар Петър“ с ул. „Плиска“ – 25.06.2024 г. в периода 08:00 – 09:00 ч.*

От	Към	л.а	л.а. ЕЛА*	Мото-циклет	Мото-циклет ЕЛА*	т.а. < 5t	т.а. < 5t ЕЛА*	т.а > 5t	т.а > 5t ЕЛА*	BUS	BUS ЕЛА*	Общ брой	Общ брой ЕЛА*	%
ул. „Плиска“ **(А)**	ул. „Цар Петър“ **(Б)**	9	9	0	0	3	6	0	0	0	0	12	15	13,2
	ул. „Плиска“ **(В)**	71	71	0	0	5	10	0	0	3	9	79	90	78,9
	ул. „Цар Петър“ **(Г)**	9	9	0	0	0	0	0	0	0	0	9	9	7,9
ул. „Цар Петър“ **(Б)**	ул. „Плиска“ **(А)**	17	17	0	0	2	4	0	0	0	0	19	21	15,8
	ул. „Плиска“ **(В)**	20	20	0	0	2	4	0	0	0	0	22	24	18,0
	ул. „Цар Петър“ **(Г)**	81	81	2	1	3	6	0	0	0	0	86	88	66,2
ул. „Плиска“ **(В)**	ул. „Плиска“ **(А)**	63	63	0	0	8	16	5	12,5	2	6	78	97,5	42,5
	ул. „Цар Петър“ **(Б)**	87	87	2	1	12	24	0	0	0	0	101	112	48,8
	ул. „Цар Петър“ **(Г)**	20	20	0	0	0	0	0	0	0	0	20	20	8,7
ул. „Цар Петър“ **(Г)**	ул. „Плиска“ **(А)**	12	12	0	0	2	4	2	5	0	0	16	21	7,7
	ул. „Цар Петър“ **(Б)**	92	92	2	1	3	6	0	0	0	0	97	99	36,3
	ул. „Плиска“ **(В)**	122	122	5	2,5	11	22	0	0	2	6	140	152,5	56,0

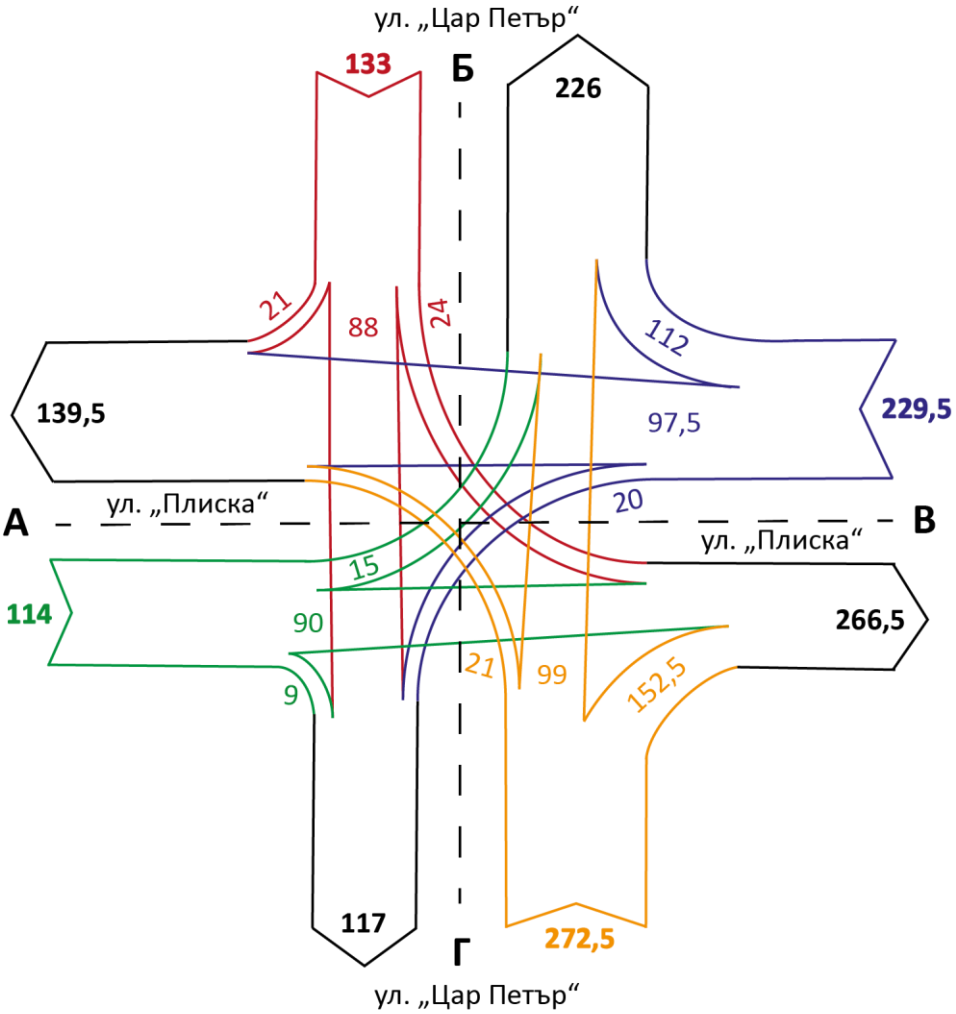
*Източник: ИУПП®/ * Коефициент на приравняване на МПС към лек автомобил съгласно Приложение №1 към чл. 6 от Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии.*

Навлизащите ЕЛА в кръстовището са предимно от ул. „Цар Петър“ (Г) и ул. „Плиска“ (В), като най-интензивно е движението по посока ул. „Цар Петър“ (Г) – ул. „Плиска“ (В) и ул. „Плиска“ (В) – ул. „Цар Петър“ (Б). Броят на ППС, които навлизат и излизат от кръстовището по право направление, е сходен и за четирите му клона. Изходите на клоновете на кръстовището, които акумулират най-голям брой ЕЛА, са ул. „Цар Петър“ (Б) и ул. „Плиска“ (В).

Основната посока при преминаване от всеки един клон на кръстовището е правото направление, като изключение правят ул. „Плиска“ (В) и ул. „Цар Петър“ (Г). При тях най-многобройни са ЕЛА, които завиват надясно, съответно по ул. „Цар Петър“ (Б) и ул. „Плиска“ (В).

Най-натоварена е входно-изходна точка „Плиска“ (В), по която се включват 30,6% (229,5 ЕЛА) от всички ЕЛА, а 35,6% (266,5 ЕЛА) излизат от кръстовището. Същото се отнася и за ул. „Цар Петър“ (Г), по която навлизат 36,4% (272,5 ЕЛА) и се отвеждат 15,6% (117 ЕЛА) от всички ЕЛА, преминали през кръстовището. Прави впечатление, че по ул. „Цар Петър“ (Б) едва 17,8% или 133 ЕЛА се включват в кръстовището, но почти двойно повече излизат от него – 30,2% или 226 ЕЛА. Най-малко натоварен е клона на ул. „Плиска“ (А), по който се отвеждат 18,6% (139,5 ЕЛА) от всички преминали през кръстовището ЕЛА. В обратна посока, броят на ЕЛА, които са се включили в кръстовището по ул. „Плиска“ (А), е едва 15,2% (114 ЕЛА) от общия брой ЕЛА, преминали през него.

Фигура 9. *Картограма на транспортното натоварване в кръстовището на ул. „Цар Петър“ с ул. „Плиска“ – 25.06.2024 г. в периода 08:00 – 09:00 ч.*



Източник: ИУПП®

В обобщение, разглежданото кръстовище има изключително лоша видимост за навлизащите в него от ул. „Цар Петър“ (Г) и ул. „Плиска“ (А). Същото е валидно и за движението от ул. „Цар Петър“ (Б). Лошата видимост и многобройните случаи на ПТП през годините са наложили многократни промени в организацията на движението в кръстовището до съществуващата в момента, която подобрява видимостта и насърчава предпазливостта у водачите на ППС. С цел максимално да се повиши предпазливостта у водачите, в настоящия ГПОД се предлага ограничаване на скоростта на движение до 30 km/h с пътни знаци, разположени на 50 m от кръстовището, на всеки един от четирите му входа. Към съществуващата организация на движение също се предлагат следните допълнения и промени:

- Поставяне на знак Б3 на входа на кръстовището по ул. „Цар Петър“ (Г);
- Изместване на съществуващ пътен знак Д17 на ул. „Цар Петър“ (Г) непосредствено преди пешеходната пътека;
- Премахване на пешеходна пътека и пътен знак Д17 на ул. „Цар Петър“ (Б), тъй като е в непосредствена близост до изградена повдигната пешеходна пътека;
- Поставяне на знак Д17 двустранно преди пешеходната пътека на ул. „Плиска“ (В);
- Поставяне на знак Д17 двустранно преди пешеходната пътека на ул. „Плиска“ (А).

Анализът на интензивността на движение на кръстовището на ул. „Плиска“ с ул. „Цар Петър“ е направен въз основа на извършеното преброяване на транспортните потоци за много ограничен период от време, при което не може да бъде отчетена променливостта на движението на база дневна, месечна, годишна натовареност. В случай, че представената закономерност в натовареността на различните клонове от кръстовището бъде запазена се предлагат два варианта за подобряване на организацията на движението:

- **Вариант 1** – промяна на организацията на движение, като на ул. „Цар Петър“ (Г) и ул. „Плиска“ (А) бъде осигурено предимство чрез пътни знаци Б3 „Път с предимство“ и Т13 „Направление на пътя с предимство в кръстовището“. На другите два клона на кръстовището – ул. „Цар Петър“ (Б) и ул. „Плиска“ (В) – да бъде осигурено предимство чрез съчетание от пътни знаци Б2 „Спри! Пропусни движещите се по пътя с предимство!“ и Т13 „Направление на пътя с предимство в кръстовището“;
- **Вариант 2** – За подобряване на видимостта и видимостта в кръстовището е възможно промяна на бордюрната линия или обособяването на „направляващ остров“ в кривата между ул. „Цар Петър“ (Б) и „Плиска“ (А) чрез полагане на хоризонтална маркировка, с радиус, който не затруднява извършването на маневри в двете направления от по-дълги ППС.

3. СЪЩЕСТВУВАЩО ПОЛОЖЕНИЕ

3.1. КЛАСИФИКАЦИЯ НА УЛИЧНАТА МРЕЖА И ОБЕКТИ, КОИТО ВЛИЯЯТ ВЪРХУ ОРГАНИЗАЦИЯТА НА ДВИЖЕНИЕТО[4]

Класификацията на улична мрежа е съобразена със схемата на транспортно-комуникационната система от ОУП на град Нови пазар, но представя изградената към момента на разработване на ГПОД улична инфраструктура.

Отчита се осезаемо разминаване между съдържанието на транспортно-комуникационната система на града и съществуващата улична мрежа. Това, разбира се, е нормално, вземайки предвид факта, че ОУП на гр. Нови пазар е стратегически документ, приет през 2018 г. и има хоризонт на действие 20 години, което допуска, че към 2038-2039 г. предвиденото в него ще бъде реализирано. Към момента на разработване на ГПОД се отчитат следните разминавания:

- не е изградено продължението на ул. „Граф Игнатиев“ от кръстовището ѝ с ул. „Димитър Греков“ до неизграден участък от ул. „Марица“. Класът на продължението се предвижда да бъде V;
- несъществуваща ул. „Топола“, свързваща улиците „Димитър Греков“ и „Марица“ (неизграден участък). Предвидено е ул. „Топола“ да бъде VI клас;
- неизградени улици „Чинар“ и „Акация“, които са предвидени да свързват ул. „Топола“ с продължението на ул. „Граф Игнатиев“. Улиците ще бъдат VI клас;
- несъществуващо продължение на ул. „Аспарух“ от кръстовището ѝ с ул. „Стефан Караджа“ до ул. „Димитър Греков“. Предвидено е продължението на улицата да бъде VI клас;
- несъществуваща ул. „Дунав“, която ще започва от западна пряка на ул. „Хаджи Димитър“, разположена между кръстовищата на ул. „Хаджи Димитър“ с ул. „Венелин“ и ул. „Александър Константинов“ и ще приключи преди ул. „Пирин“, като през цялото време ще се движи успоредно на р. Крива река, по източния ѝ бряг. Предвидено е улицата да бъде VI клас;
- Неизградено продължение на ул. „Дунав“ от кръстовището ѝ с ул. „Въстаник“ до кръстовището с ул. „Тодор Каблешков“. Класът на улицата ще бъде VI;
- ул. „Христо Смирненски“ е предвидена да бъде IV клас, но към момента на разработване на ГПОД тя е с характеристиките на V клас.

В процеса на разработване на ГПОД са взети предвид съществуващият обхват на уличната мрежа, като класът на всяка от улиците е съобразен съгласно предвиденото в ОУП, а в случай, че не отговаря, то е съгласно ГПОД на град Нови пазар и/или теренни проучвания.

В Приложение 1 е представена схематично класификацията на уличната мрежа, която се състои от първостепенна и второстепенна улична мрежа. Първата обхваща всички главни улици (IV клас), които свързват устройствени зони помежду им с републиканската и общинската пътна мрежа. Втората е изградена от улици V (събирателни) и VI (обслужващи) клас, които отвеждат и разпределят движението от първостепенната улична мрежа до урбанизираните територии и обслужват отделните обекти.

[4] Виж приложение 1, което е част от настоящия документ и отразява съществуващото положение на класификацията на уличната мрежа и обектите, които влияят върху организацията на движението.

3.2. ОРГАНИЗАЦИЯ НА ТРАНЗИТНОТО ДВИЖЕНИЕ[5]

Транзитното движение през територията на град Нови пазар е външно, което осъществява далечна връзка между различните населени места. То бива два вида:

- Външно непрекъснато транзитно движение се осъществява по улиците **„Пирин“** (I-2 „Русе – Варна“), **„Христо Смирненски“**, **отсечка от ул. „Цар Освободител“** (от кръстовището с път I-2 до кръстовището с улиците „Генерал Заимов“ и „Д-р Петър Берон“), **отсечка от ул. „Д-р Петър Берон“** (от кръстовището с улиците „Цар Освободител“ и „Генерал Заимов“ до кръстовището с ул. „Тодор Каблешков“), **ул. „Тодор Каблешков“**, **отсечка от ул. „Оборище“** (от кръстовището с ул. „Тодор Каблешков“ до кръстовището с път II-27 „Нови пазар – Балчик“);
- Външно прекъснато транзитно движение се провежда по следните улици и участъци от улици: **отсечка от ул. „Васил Левски**“ (от кръстовището с път I-2 до кръстовището с ул. „2-ри юни“), **отсечка от ул. „2-ри юни**“ (от кръстовище с ул. „Васил Левски“ до кръстовище с ул. „Патриарх Евтимий“), **отсечка от ул. „Патриарх Евтимий“** (от кръстовище с ул. „2-ри юни“ до кръстовище с ул. „Гоце Делчев“), **отсечка от ул. „Плиска“** (от кръстовището на улиците „Патриарх Евтимий“ с „Гоце Делчев“ до кръстовището ѝ с ул. „Доктор Петър Берон“), **ул. „Гоце Делчев“**, **ул. „Бузлуджа“**, **отсечка от ул. „Скобелев“** (от кръстовище с ул. „Столетов“ до кръстовище с ул. „Оборище“) и **отсечка от ул. „Оборище“** (от кръстовище с ул. „Скобелев“ до кръстовище с път II-27 и III-701).

Непрекъснатото транзитно движение се провежда по улици от първостепенната улична мрежа (с изключение на ул. „Христо Смирненски“), която преминава през индустриалните части на общинския център (западната и северната част на град Нови пазар), като по нея е разрешено преминаването на тежкотоварни автомобили, а ограничения за техния товар и височина няма. Изключение прави улица „Пирин“, по която е забранено да движението на ППС с височина по-голяма от 4,5 m., поради изградено мостово съоръжение, обслужвало доскоро железопътния транспорт между градовете Нови пазар и Каспичан.

Прекъснатото транзитно движение се провежда по улици от второстепенната улична мрежа, преминавайки през централната градска част, около ключови местни атрактори и се свързва с външното непрекъснато транзитно движение. По прекъснатия транзит се отвеждат ППС с височина над 4,5m, но е забранено навлизането на товарни автомобили и селскостопанска техника от север по ул. „Оборище“ от кръстовището ѝ с ул. „Тодор Каблешков“. На останалите входно-изходни точки на прекъснатия транзит няма въведени забрани за навлизане на определени ППС.

Отвеждането към входно-изходните точки на града е изпълнено с указателни табели и указателни стрелки. Самото изпълнение на голяма част от знаците от категория „Ж“ – пътни знаци за направления, посоки, обекти и други – е проблемно, тъй като не са спазени голяма част от нормативните изисквания за тяхното изпълнение спрямо чл. 134 – чл. 161 от раздел VII на НСППЗ. Изписването на целите единствено на кирилица, формата на знаците, подредбата на населените места по посока, както и допустимия брой знаци на едно място, са само част от проблемите, открити при част от пътните знаци в тази категория.

[5] Виж приложение 2, което е част от настоящия документ и отразява съществуващото положение на организацията на транзитното движение по уличната мрежа в населените места.

По протежение на транзитното движение са разположени пътни знаци Ж6 и Ж7, част от които не отговарят на изискването за непрекъснатост на информацията по цялото трасе. Друга част от знаците имат нужда да бъдат заменени с нови от същата категория, тъй като не са спазени всички нормативни изисквания - като изписване на целите на кирилица и латиница, посочване на разстоянието до тях, точната геометрия на знака. Има знаци, които са остарели, трудно четими, а отразителната им способност е намалена до минимум.

3.3. МАРШРУТИ НА РЛОТПП[6]

В град Нови пазар съществуващата система на движение на редовните линии за обществен транспорт за превоз на пътници, накратко РЛОТПП, е неразвита. По данни на Община Нови пазар и Областна администрация Шумен, Общината няма одобрена общинска транспортна схема и не е включена в действащата областна транспортна схема. При извършване на теренни проучвания не са установени пътни знаци „Д24“, които обозначават местоположението на автобусна спирка или друг необходим елемент за спирка – навес, пейка, информационна табела/табло и друг вид маркировка.

Съгласно получената информация от областния управител на област Шумен, става ясно, че Община Нови пазар не е включена в областната транспортна схема поради липса на комуникация в периода 19.11.2021 – 18.03.2024 г. В действащата областна транспортна схема от 25.11.2021 г., публикувана на сайта на Областна администрация – Шумен, Община Нови пазар няма квота. Единствено територията на град Нови пазар се обслужва от междуселищни автобусни маршрути от квотите на общините Шумен и Каолиново, които се изпълняват целогодишно. Останалите населени места в състава на община Нови пазар остават необслужени от РЛОТПП.

По данни на Община Нови пазар, населените места в състава на общината единствено се обслужват от училищен автобус, който извозва учениците от селата до град Нови пазар и обратно. В общинския център няма градски транспорт, нито специализирани превози, но на празник като „Черешова задушница“ се пуска автобусна линия, която се движи по направление „Автогара – Районен съд – Градски часовник – Бяла чешма – Спортна площадка до блоковете – Гробищен парк“ и обратно. Местата, на които автобусите по линията спират, не са обособени със знаци и елементи, сигнализиращи автобусна спирка, но са разпознаваеми сред местното население поради установени традиции. Възприемайки предвид местата за спиране на тази автобусна линия за съществуващи спирки, то те пак са недостатъчни, за да покрият територията на град Нови пазар в обхвата на 5-минутния или 300 m пешеходен изохрон от и до тях.

Необходимо е да се обособят нови спирки, които да обхванат над 80% от територията или населението на град Нови пазар в 5-минутния или 300 m пешеходен изохрон до автобусна спирка. Местоположението на всяка спирка трябва да отговаря на правилото тя да бъде след кръстовище в съответната посока и около нея да има прилежаща пешеходна пътека, както и задължително да бъде обозначена поне с пътен знак „Д24“. Сравнително ниската интензивност на трафика, характеристиките на уличната мрежа, както и честотата на преминаване на автобуси, не обуславят нуждата за изграждане на автобусните спирки в „джобове“ на пътното платно, с изключение на спирките по първостепенната улична мрежа.

[6] Виж приложение 3, което е част от настоящия документ и отразява съществуващото положение на организираното движение на редовните линии за обществен транспорт за превоз на пътници.

3.4. ПОСОЧНОСТ И ПРЕДИМСТВА НА ДВИЖЕНИЕТО[7]

Към момента на изготвяне на ГПОД в гр. Нови пазар има много добра действаща организация по първостепенната и част от второстепенната улична мрежа. Предимство в кръстовищата имат улиците от първостепенната улична мрежа, по които се провежда външният непрекъснат транзит.

Предимството в кръстовищата при второстепенната улична мрежа е дадено на улиците от V клас. Има улици от VI клас, които са с предимство пред други улици от същия клас, но пред по-голям – губят предимство.

По данни на Община Нови пазар еднопосочни улици или участъци от улици са:

- Източна улична лента на ул. „Цар Освободител“ (I-2 (ул. „Пирин“) – ул. „Цар Петър“);
- Западна улична лента на ул. „Цар Освободител“ (ул. „Цар Петър“ – I-2 (ул. „Пирин“));
- Северна улична лента на ул. „2-ри юни“ (ул. „Патриарх Евтимий“ – ул. „Хаджи Димитър“);
- Южна улична лента на ул. „2-ри юни“ (ул. „Добруджа“ – ул. „Патриарх Евтимий“);
- Западна улична лента на участък от ул. „Марица“, която започва от ул. „Шипка“ до ул. „Плиска“;
- Източна улична лента на участък от ул. „Марица“, която започва от ул. „Плиска“ до ул. „Шипка;
- Безименна улица, която свързва двете еднопосочни улични ленти на ул. „Марица“, като посоката на движение по нея е от изток на запад;
- ул. „Шейново“ от кръстовището ѝ с ул. „Баба Тонка“ до кръстовището ѝ с ул. „Цар Иван Шишман“.

В гр. Нови пазар са изградени и разделителни острови при кръговото кръстовище на ул. „Цар Освободител“ с улиците „Доктор Петър Берон“ и „Владимир Заимов“ и на кръстовищата на път I-2 (ул. „Пирин“) с ул. „Васил Левски“ и на ул. „Цар Освободител“ с ул. „Христо Смирненски“. В тези кръстовища разделителните острови обособяват две ленти с противоположно движение по съответните улици, които се намират на сравнително разстояние една от друга. В гореспоменатите кръстовища, с помощта на разделителни острови, е организирано еднопосочно движение за ППС, идващи от централната градска част по ул. „Цар Освободител“ и завиващи по ул. „Доктор Петър Берон“. Същото се отнася за ППС, които се движат по ул. „Цар Освободител“, идвайки от път I-2 и завивайки по ул. „Христо Смирненски“. На кръстовището на първокласния републикански път I-2 с ул. „Васил Левски“, разделителните острови обособяват еднопосочна пътна лента, която обслужва ППС, които идват от посока гр. Варна да навлязат без да спират в територията на гр. Нови пазар. В обратната посока е обособена лента за ППС, идващи от Нови пазар и искащи да се включат в движението по път I-2. За движещите се по път I-2 от посока Шумен и навлизащи в пределите на град Нови пазар през въпросното кръстовище, също е обособена отделна еднопосочна лента за движение.

Разделителните острови в кръстовищата имат за цел да подобрят безопасността, управлението на трафика, както и комфорта на пешеходците при пресичане в него. Те разделят насрещните потоци на движение, намалявайки риска от челни сблъсъци и осигуряват безопасни зони за пешеходците при пресичане. Островите също така насочват и организират движението на превозни средства, предотвратявайки неправилни маневри и намалявайки скоростта. Освен

[7] Виж приложение 4, което е част от настоящия документ и отразява съществуващото положение на посочността и предимствата на движение по уличната мрежа в гр. Нови пазар.

това, те служат като места за монтиране на пътни знаци, подобрявайки видимостта и ориентацията на водачите. Еднопосочното движение в гореспоменатите кръстовища се сигнализира само с пътни знаци от група „Г“ за задължителни предписания. Тъй като тези участъци с еднопосочно движение са част от кръстовище, а не представляват самостоятелна улица или участък от улица между две кръстовища, то не се налага поставянето на пътен знак „Д4“ за еднопосочно движение след знака.

Структурата на уличната мрежа в някои от жилищните територии на гр. Нови пазар е решетъчна и позволява въвеждането на допълнителни участъци от улици или цели улици с еднопосочен режим на движение. Варианти следва да бъдат разгледани и предложени в настоящия ГПОД най-вече при тесни улици, които не позволяват безпрепятственото двупосочно движение и такива, при които има недостиг на паркоместа по протежение на улицата.

3.5. ОРГАНИЧЕНИЯ В РЕЖИМА НА ПРЕСТОЙ И ПАРКИРАНЕ[8]

Уличната мрежа в гр. Нови пазар се характеризира с недостатъчно широки ленти за движение по главни улици, които да позволяват свободното спиране за престой и паркиране в най-дясната част на уличното платно. Изключение прави ул. „Цар Освободител“, която е с две ленти в посока. Що се отнася до второстепенната улична мрежа, основна част от нея е с широчина на уличното платно, която не позволява едновременно двупосочно движение на ППС и паркиране и/или престой и паркиране.

Ограниченията в режима на престой и паркиране се въвеждат с вертикална маркировка от пътни знаци В27 и В28. Такъв вид маркировка съществува предимно по второстепенната улична мрежа, в частност V клас улиците – улици „Гоце Делчев“, „Патриарх Евтимий“ и участъци от улици „Оборище“, „Скобелев“, „Бузлуджа“, „Плиска“, „Цар Петър“, „Стефан Караджа“, „Хаджи Димитър“ и „Цар Освободител“. По участъци от V клас улици като „Дунав“, „Гурко“, „Скобелев“, „Братя Миладинови“, „Васил Априлов“ и „Каравелов“ са въведени забрани за паркиране и/или паркиране и престой. Единствената въведена забрана по първостепенната улична мрежа е на източната улична лента за движение на участък от ул. „Доктор Петър Берон“ (от входа на ЦСОП „Хела“ до кръстовището ѝ с улиците „Петко Рачов Славейков“ и „Омуртаг“), чрез която не се позволява паркиране и престой след знака. Действащите забрани, въведени с пътни знаци В27 и В28, са поставени само в едната посока на движение, но имат валидност и за двете улични платна.

При теренните проучвания, по малките улици от второстепенната улична мрежа се забеляза паркиране по тротоарите и в активната лента и от двете страни, което от една страна възпрепятства преминаването на пешеходци, а от друга повишава риска от ПТП. По главните улици и в централната част често водачите спират за престой на места, на които е забранено спирането и краткотрайно усложняват преминаването на други ППС. Проблемите в културата на паркиране и спиране за престой са тенденциозни не само в гр. Нови пазар.

Една от задачите на настоящия ГПОД е да допълни пътното стопанство със знаци, ограничаващи паркирането и престоя там, където е необходимо. От друга страна, е нужно да се предложат алтернативи за паркиране на ППС в комбинация с въвеждане на еднопосочен режим на движение.

[8] Виж приложение 5, което е част от настоящия документ и отразява съществуващото положение на ограниченията в режима на престой и паркиране по уличната мрежа в гр. Нови пазар.

3.6. ТОВАРНО ДВИЖЕНИЕ И ЗАБРАНА ЗА ДВИЖЕНИЕ НА ОПРЕДЕЛЕНИ ВИДОВЕ ППС[9]

Забраната за движение на определени видове ППС в отделни зони на населеното място или участъци от уличната мрежа се създава с цел повишаване на сигурността на участниците в пътния трафик, ограничаване на шумовото замърсяване, подобряване на качеството на въздуха и разпределяне на трафика за избягване пренатоварването на определени улици и/или участъци от улици.

На територията на град Нови пазар са идентифицирани следните забрани за движение на определени видове ППС:

- Забрана за товарни автомобили, въведена със знак В4;
- Забрана за навлизане на трактори и самоходни машини, въведена със знак В7;
- Забрана за навлизане на велосипеди, въведена със знак В9;
- Забрана за ППС, теглени от животни, въведена със знак В10;
- Забрана за влизане на ППС с височина, включително и товара, по-голяма от 4,5 m, въведена с пътен знак В16.

Въведените забрани за навлизане на товарни автомобили след знака В4 са поставени по второстепенната улична мрежа на кръстовищата с главните улици. Макар и голяма част от кръстовищата на улиците от второстепенната с първостепенната улична мрежа да нямат поставен знак В4, товарното движение се изпълнява само по външния непрекъснат транзит и не се допуска да преминава през централната градска част. При навлизане в града от югоизток, на кръстовището между ул. „Васил Левски“ с ул. „Пирин“ (I-2) няма знак, който да забранява навлизането на товарни автомобили по ул. „Васил Левски“ и предоставя възможност на водачите им да преминат спокойно през голяма част от жилищните територии на града, както и през централната градска част. При югоизточния подстъп към гр. Нови пазар има задължително предписание за ППС, включително и товара, които са с височина над 4,5 m, да слязат от път I-2 и да продължат по ул. „Васил Левски“.

Навлизането на трактори и самоходни машини по ул. „Оборище“ от кръстовището ѝ с ул. „Тодор Каблешков“ по посока пазара е забранено. Забраната важи за цялата градска част, тъй като активните ленти на улиците в нея и около нея са тесни и не позволяват преминаването на трактори и самоходни машини.

Въведени забрани за ППС, теглени от животни, има на ул. „Пирин“ (отсечката от път I-2), както и на ул. „Балкан“ на кръстовището ѝ с ул. „Дунав“.

Велосипедното движение е забранено на територията на пешеходната част на ул. „Цар Освободител“, с изключение на лицата до 7-годишна възраст, придружавани от родител или пълнолетен роднина, съгласно действащата Наредба за организация и безопасност на движението на територията на община Нови пазар.

Въведените забрани за навлизане на определени ППС по уличната мрежа следва да се прецизират и при необходимост да се разширят, с което да се повиши информираността у водачите на ППС. Забраната за навлизане на определени превозни средства в уличната мрежа на гр. Нови пазар е мярка, която има за цел да подобри безопасността, ефективността на движението, опазването на околната среда и качеството на живот, както и да намали амортизацията на

[9] Виж приложение 6, което е част от настоящия документ и отразява съществуващото положение на товарното движение и забрани за движението на определени видове ППС по уличната мрежа на град Нови пазар.

уличната инфраструктура. Тези ограничения помагат за създаването на по-безопасна, чиста и приятна градска среда за всички участници в движението.

3.7. ПЕШЕХОДНО, ВЕЛОСИПЕДНО ДВИЖЕНИЕ И ПАРКИРАНЕ[10]

Развитието на пешеходното и велосипедното движение е от съществено значение за околната среда, човешкото здраве, трафика и икономиката. Те подобряват качеството на въздуха, стимулират физическата активност и разреждат трафика, което води до по-добра мобилност в градските и селските райони. От икономическа гледна точка спомагат за развитие и поддържане на местния малък бизнес в сферата на услугите.

- Пешеходно движение

Пешеходното движение из общинския център се осъществява по изградени тротоари, които впечатляват с над 80% покритие на уличната мрежа. Видът на настилката по тротоарите е предимно от плочки – 78%, по-малко от асфалт – 6%, а останалите с повече от един вид настилка (плочки, асфалт, павета, бетон, пръст, чакъл). Що се отнася до качеството на изградената тротоарна настилка, основната част е в добро и много добро състояние. Друга част от тротоарите, около 1/3 от всички, са в лошо или незадоволително състояние – неподдържани, затревени, с начупена и разновидна тротоарна настилка.

Изцяло за пешеходци са площите пред централния вход на сградата на Община Нови пазар, централната пешеходната част на ул. „Цар Освободител“, парковете „Люксембургската градина“ и „Красива България“ и градинката, заключена между улиците „Родопи“, „Цар Петър“, „Гурко“ и „Сливница“.

Мястото, където пресичат пешеходци, е обозначено с напречна пътна маркировка – пешеходна пътека тип „Зебра“ (М8.1). Този тип пешеходни пътеки се разполагат напречно на оста на платното за движение и уреждат предимство на пешеходците при пресичането на платното за движение. Състоянието им в гр. Нови пазар е много добро и са видими за всички участници от движението. Повечето пешеходни пътеки са в кръстовища и са обозначени освен с напречна маркировка и с пътен знак Д17, като неговото местоположение и повторяемост отговаря на нормативните изисквания.

На територията на гр. Нови пазар са установени няколко повдигнати изкуствени неравности – по ул. „Цар Петър“ при център за подкрепа на личностното развитие „Общински детски комплекс – Нови пазар“, по ул. „Доктор Петър Берон“ при център за социална подкрепа „Хела“ и пред № 57а, по ул. „Владимир Заимов“ и ул. „Цар Освободител“ пред ПГХТД „Проф. Д-р Асен Златаров“, по ул. „Хан Крум“ пред парк „Люксембургската градина“ и по ул. „Стефан Караджа“ пред ДГ „Китка“. От теренните проучвания и анализа на пътната аварийност, екипът, разработващ настоящия ГПОД, заключава, че има нужда от поставяне на допълнителни ограничители на скоростта на местата, където ограниченията на скоростта масово не се спазват, както и в близост до останалите образователни институции с цел защита на населението.

- Велосипедно движение

В обхвата на ГПОД на град Нови пазар няма изградена велосипедна инфраструктура, а движението на велосипедисти по уличната мрежа не е ограничено. Велосипедистите се движат наравно с останалите МПС по платното за движение. Няма информация за броя на ПТП с

[10] Виж приложение 7, което е част от настоящия документ и отразява съществуващото положение на пешеходното и велосипедното движение и паркирането по уличната мрежа в населените места.

велосипедисти, но в случай, че инцидентите нараснат, е необходимо обмислянето на изграждане на свързана инфраструктура от велотрасета и велоалеи, които да са разделени от платното за движение на МПС.

ГПОД се съобразява с липсата на изградена към настоящия момент велосипедна инфраструктура в град Нови пазар и слабата интензивност на движение, което не създава особени рискове за велосипедистите. Поради това, движението им е допустимо *„по уличните платна, а по тротоари и в пешеходни зони – само при наличие на велосипедни алеи и ленти, означени по съответния начин“*[11].

- Паркиране

В град Нови пазар има добре изградена инфраструктура от регламентирани паркинги, които се намират в непосредствена близост до ключови атрактори, привличащи автомобилното движение. При теренни проучвания са установени следните паркинги и съответния им капацитет:

- Паркинг за 55 МПС между улиците „Братя Миладинови“ и „Св. Св. Кирил и Методий“;
- Паркинг за 25 МПС в уширение на източното платно за движение на ул. „Цар Освободител“, намиращо се пред централната пешеходна зона;
- Два паркинга на участък от ул. „Цар Освободител“ между улиците „Каравелов“ и „Княз Борис I“, на които могат да паркират общо 26 (18 + 8) МПС;
- По участъци от улици „Васил Левски“ и „Владимир Заимов“ има обособена лента за паркиране, като броят на МПС, който всяка една от тях може да побере, е неизвестен;
- На ул. „Патриарх Евтимий“ №11, пред многожилищна сграда е ситуиран паркинг, на който биха могли да паркират до 10 МПС;
- Паркинг за 55 МПС, намиращ се пред МБАЛ „Доктор Добри Беров“;
- На ул. „Плиска“ №5 е изграден паркинг за 16 МПС, който обслужва живущите от многофамилната кооперация;
- До западната част на сградата на РУ на МВР – гр. Нови пазар има обособен паркинг за 5 МПС;
- Около часовниковата кула, по двете еднопосочни улични платна, са обособени два паркинга с капацитет 8 МПС и 10 МПС;
- На северния тротоар на ул. „Ангел Ангелов – Дядото“ са обособени 15 паркоместа;
- В източно уширение на ул. „Ангел Ангелов – Дядото“, непосредствено преди кръстовището ѝ с ул. „Скобелев“, е регистриран паркинг с 5 паркоместа;
- Около северната и източната част на сградата на Община Нови пазар има два обособени паркинга с капацитет съответно 20 паркоместа и 30 паркоместа;
- На участък от ул. „Ангел Кънчев“ между улиците „Васил Левски“ и „Бузлуджа“ има обособен паркинг с 10 паркоместа;
- На участък от ул. „Васил Левски“ между улиците „Ангел Кънчев“ и „Гоце Делчев“ има обособен паркинг с 20 паркоместа;
- Пред входа на читалище „Христо Ботев“ откъм ул. „Гоце Делчев“ има обособен паркинг с 9 паркоместа;
- В свободно околоблоково пространство между улиците „Гоце Делчев“ и „Патриарх Евтимий“ е оформен паркинг, побиращ 25 МПС;

[11] Чл. 15, ал. 1 от Раздел IV на Наредба за организацията и безопасността на движението на територията на Община Нови пазар.

- На ул. „Патриарх Евтимий“ №10, от северната страна на търговски обект „Coffee Baronessa“ е обособен паркинг за 6 МПС;
- В началото на ул. „Васил Левски“, в централната градска част, е изграден паркинг с 25 паркоместа;
- Обособен паркинг с 5 паркоместа пред търговски обекти на ул. „Хаджи Димитър“ и срещу ресторант „Дионисий“;
- ТИР паркинг за 20 товарни автомобила на ул. „Пирин“, като входът му е от северозападната част на улицата.

Развитието на пешеходната и велосипедната инфраструктура, както и на паркирането, е ключово за създаването на устойчиви, здрави и привлекателни градове. Тези мерки водят до множество ползи, които обхващат здравето, околната среда, качеството на живот и икономическата активност, като същевременно подобряват общата функционалност и достъпност на градските пространства.

3.8. РЕЖИМИ НА СКОРОСТ НА ДВИЖЕНИЕ[12]

Основното ограничение на скоростта на движение на територията на населено място според чл. 21, ал. 1 от ЗДвП е 50 km/h. Поради липсата на пътни знаци в по-голямата част от улиците в гр. Нови пазар, се приема, че максималната скорост по тях е ограничена до 50 km/h. Въпреки това, съществуващите пътни знаци – В26 „Забранено е движение със скорост, по-висока от означената“ по уличната мрежа, регулират скоростта на ППС и повишават безопасността в опасни участъци от улици.

Въведени са ограничения на скоростта до 30 km/h на участъци от улици, по които има някаква опасност – пешеходна пътека, изкуствена неравност или внезапно пресичане на деца. Обхватът на ограничението в скоростта важи до задминаване на посочената, чрез пътен знак от група А, опасност или до следващо кръстовище с републикански или общински път, или улица, след което максималната допустима скорост може да достигне до 50 km/h. Въведено ограничение от 30 km/h има по улиците „Цар Освободител“, „Цар Петър“, „Доктор Петър Берон“, „Тодор Каблешков“, „Гурко“, „Патриарх Евтимий“, „Стефан Караджа“ и „Братя Миладинови“.

Регистрирани са две действащи ограничения в скоростта до 40 km/h. Първото е на ул. „Св. Св. Кирил и Методий“ от кръстовището с ул. „Княз Борис I“ до кръстовището с ул. „Каравелов“, а второто – на ул. „Плиска“ на 100 метра от входа за метан станция, като посоката на движение е към гр. Плиска.

Ограничение от 10 km/h е въведено на пряката/входа на промишлено предприятие „Dura tiles“ на ул. „Цар Освободител“.

Екипът, изготвящ ГПОД, намира въведените ограничения за недостатъчни. Липсват ограничения при други училища и детски градини, както и в централната градска част, където интензитетът на движение на пешеходци е висок. В настоящия ГПОД следва да се предложат улици, по които максималната скорост да се ограничи до 30 km/h.

[12] Виж приложение 8, което е част от настоящия документ и отразява съществуващото положение на режима в скоростта на движение по уличната мрежа в населените места.

3.9. СЪЩЕСТВУВАЩО ПОЛОЖЕНИЕ НА ПЪТНИТЕ ЗНАЦИ[13]

В Приложение 9 са отразени всички налични пътни знаци, които са установени към момента на изготвяне на ГПОД. Местоположението е относително (*чл. 58 ал. 2 т.2 от НОДПООП: В обобщената схема не се нанася точното положение на стълбчетата или конзолите, на които следва да се поставят знаците, което е предмет на проектите за организация и безопасност на движение*.) В схемите нагледно се виждат характеристиките на уличната мрежа, както и проблемите, упоменати в предходните точки.

[13] Виж приложение 9, което е част от настоящия документ и отразява съществуващото положение на пътните знаци по уличната мрежа в населените места.

4. ПРОЕКТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

4.1. КЛАСИФИКАЦИЯ НА УЛИЧНАТА МРЕЖА И ОБЕКТИ, КОИТО ВЛИЯЯТ ВЪРХУ ОРГАНИЗАЦИЯТА НА ДВИЖЕНИЕТО[14]

За целите на настоящия ГПОД е изготвена нова класификация съгласно чл. 11 от НППКТСУТ, при която уличната мрежа на населеното място се дели на първостепенна и второстепенна.

Улиците от първостепенната улична мрежа образуват основната комуникационно-транспортна система на урбанизираната територия. Главните улици – улици IV клас – са основни за транспортно-комуникационното обслужване на градовете с население до под 30 000 жители. Те свързват отделните устройствени зони помежду им, както и с републиканската и общинската пътна мрежа. Като част от първостепенната улична мрежа са определени:

- Пътищата от републиканската пътна мрежа, включващи в състава си:
  - ул. „Плиска“ (път I-2) от кръстовището ѝ с ул. „Васил Левски“ до кръстовището ѝ с ул. „Цар Освободител“;
  - ул. „Цар Освободител“ (път II-27) от ул. „Плиска“ до кръстовището ѝ с улиците „Доктор Петър Берон“ и „Владимир Заимов“;
  - ул. „Доктор Петър Берон“ (път II-27) от кръговото с улиците „Цар Освободител“ и „Владимир Заимов“ до кръстовището ѝ с ул. „Тодор Каблешков“;
  - ул. „Тодор Каблешков“ (път II-27) от ул. „Доктор Петър Берон“ до ул. „Оборище“;
  - ул. „Оборище“ (път II-27) от ул. „Тодор Каблешков“ до път III-701;
  - ул. „Плиска“ от строителната граница на гр. Нови пазар до кръстовището ѝ с ул. „Доктор Петър Берон“.

Всички останали улици са част от второстепенната улична мрежа, която отвежда и разпределя движението от първостепенната улична мрежа до урбанизираните територии и обслужва отделните обекти. Те също се класифицират като:

- **улици V клас (събирателни улици)** – те събират движението от обслужващите улици и го отвеждат до улиците от по-висок клас (тези от IV клас). В гр. Нови пазар събирателните улици допълват първостепенната улична мрежа и са с предимство пред обслужващите улици. Събирателни за гр. Нови пазар са улиците:
  - ул. „Петър Берон“;
  - ул. „Плиска“ от ул. „Доктор Петър Берон“ до кръстовището ѝ с улиците „Патриарх Евтимий“ и „Гоце Делчев“;
  - ул. „Гоце Делчев“;
  - ул. „Бузлуджа“ от ул. „Гоце Делчев“ до ул. „Шейново“;
  - ул. „Скобелев“ от кръстовището с улиците „Шейново“ и „Бузлуджа“ до кръстовището с ул. „Оборище“;
  - ул. „Оборище“ от ул. „Скобелев“ до ул. „Тодор Каблешков“;
  - ул. „Марица“;
  - ул. „Патриарх Евтимий“ от кръстовището ѝ с улиците „Плиска“ и „Гоце Делчев“ до кръстовището ѝ с ул. „Васил Левски“;

[14] Виж приложение 10, което е част от настоящия документ и отразява проектните предложения за класификацията на уличната мрежа и обекти, които влияят върху организацията на движението по уличната мрежа в гр. Нови пазар.

- ул. „Васил Левски“ от кръстовището ѝ с улиците „Патриарх Евтимий“ до кръстовището ѝ с ул. „Пирин“ и път I-2;
- ул. „Цар Иван Шишман“;
- ул. „Христо Ботев“;
- ул. „3-ти март“;
- ул. „Добруджа“;
- ул. „Хаджи Димитър“ от кръстовището ѝ с ул. „Хаджи Димитър“ до кръстовището ѝ с ул. „Стефан Караджа“;
- ул. „Стефан Караджа“;
- ул. „Граф Игнатиев“;
- ул. „Отец Паисий“;
- ул. „Хан Крум“;
- ул. „Васил Петлешков“.

Останалите улици в гр. Нови пазар са улици VI клас (обслужващи улици) – те довеждат движението до отделните жилищни, обществено-обслужващи, производствени или други зони.

Всички схеми с проектни предложения в настоящия ГПОД са съобразени с новата класификация на уличната мрежа, предложена в тази точка.

4.2. ОРГАНИЗАЦИЯ НА ТРАНЗИТНОТО ДВИЖЕНИЕ[15]

Организацията на транзитно движение цели максимално намаляване на негативния ефект от преминаването на транзитен трафик през урбанизираната територия на гр. Нови пазар. Съществуващите трасета на транзитното движение не се налага да бъдат променяни. Трасето на външния непрекъснат транзит обхваща възможно най-периферните улици, които се характеризират с широки активни ленти на уличното платно, съвместно осигуряват връзка с основните транспортни артерии от РПМ, а около тях няма ключови атрактори, които да привличат автомобилното движение. Недостатъкът на трасето на външния непрекъснат транзит е, че преминава през жилищни зони, което налага ограничаване на скоростта и засилване на бдителността у водачите на ППС.

Не се обуславя нужда от промяна на трасетата на външния прекъснат транзит, тъй като те осигуряват бърз достъп, както до ключови местни атрактори, така и от тях до трасето на непрекъснатия транзит.

Единствените промени, които се залагат в настоящия ГПОД на гр. Нови пазар, са свързани с разполагане на пътни знаци от група „Ж“ по кръстовищата на транзитните трасета, които да отговарят на нормативните изисквания[16] за сигнализация с пътни знаци и да осигуряват непрекъснатост на информацията по тях за близките и далечните цели.

В проектното предложение на гр. Нови пазар (Приложение 11) за организация на транзитното движение са премахнати всички пътни знаци от група „Ж“, които попадат в обхвата на ГПОД и за които е/са установена/и някоя/няколко от следните нередности:

- Сбъркани цели и посоки на цели;
- Несъответствие между разстоянията до цели в няколко поредни пътни знака;

[15] Виж приложение 11, което е част от настоящия документ и отразява проектните предложения за организацията на транзитното движение по уличната мрежа в гр. Нови пазар.

[16] Чл. 35 от Наредба № Рд-02-20-2 от 24 октомври 2022 г. за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване.

- Цели в пътни знаци, които не присъстват в пътните знаци по уличната мрежа, която е част от РПМ;
- Липсват изписани целите на латиница и/или номерата на републиканските пътища;
- Неточности при формата, цвета и големината на пътния знак.

Предложените промени са с цел да се постигне пълно съответствие на пътните знаци за направления и посоки с актуалната нормативна уредба – **Наредба №18 от 23.07.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци**.

4.3. МАРШРУТИ НА РЛОТПП[17]

С ГПОД се запазват трасетата на маршрутите, по които се движат редовните линии за обществен транспорт за превоз на пътници от областната и регионалната транспортни схеми. Предлагат се промени в маршрута на градската автобусна линия, която функционира само по празници. За по-добро обслужване на територииите и на населението се предлага обособяване на 4 нови спирки:

- По една спирка в посока на участък от ул. „Тодор Каблешков“, намиращ се между улиците „Цар Петър“ и „Доктор Петър Берон“. Спирките ще бъдат в тъй наречените „джобове“, с помощта на които линиите на РЛОТПП няма да затрудняват непрекъснатото транзитно движение;
- Спирка на ул. „Доктор Петър Берон“, позиционирана между улиците „Цар Калоян“ и „Братя Миладинови“. За спирката е необходимо да се изгради „джоб“;
- Спирка на ул. „Доктор Петър Берон“, която ще бъде позиционирана след кръстовището на ул. „Доктор Петър Берон“ с ул. „Плиска“ (посока ул. „Цар Освободител“) в съществуващ „джоб“;
- По една спирка в посока на ул. „Плиска“ срещу ЦНСТ за деца и младежи;
- По една спирка в посока на ул. „Оборище“ срещу Петъчния пазар;
- По една спирка в посока на ул. „Хан Крум“, като едната да бъде на западната улична лента за движение, непосредствено пред входа на парк „Люксембургската градина“, а другата на източната лента за движение след кръстовището на ул. „Хан Крум“ с ул. „Илия Вълчев“;
- Спирка на ул. „2-ри юни“ между кръстовищата ѝ с улиците „Добруджа“ и „Бенковски“;
- Създаване на спирка в обратната посока на спирки „Районен съд Нови пазар“ и „Спортна площадка до блоковете“.

С изграждането на предложените по-горе нови спирки, 86% от територията на общинския център, в която са съсредоточени жилищните зони, ще бъде обслужвана от 5-минутния пешеходен изохрон (300 m) от и до спирка.

Предлага се също спирките на улиците „Доктор Петър Берон“ и „Тодор Каблешков“ да обслужват и маршрутите на РЛОТПП от областна транспортна схема, с което да се подобри качеството на предлаганата услуга за гражданите на общинския център.

Всички съществуващи и нови спирки следва да бъдат оборудвани със съпътстващи елементи като пътен знак Д24, информационна колонка, спирков навес, маршрутна карта, пейка

[17]Виж приложение 12, което е част от настоящия документ и отразява проектните предложения за организиране на движението на редовните линии за обществен транспорт за превоз на пътници.

и кошче за отпадъци. Такова оборудване следва да се извърши чрез технически и организационни мерки в изпълнение на настоящият ГПОД.

4.4. ПОСОЧНОСТ И ПРЕДИМСТВА НА ДВИЖЕНИЕТО[18]

Съществуващата организация на движение осигурява предимство на улиците от първостепенната улична мрежа. По второстепенната улична мрежа предимство в кръстовищата на първо място имат улиците, влизащи в състава на външния прекъснат транзит, а на второ – всички улици от по-висок клас. В случай че на кръстовище се пресичат две улици от един и същ клас, то предимството е дадено на тази, която има по-важна роля за отвеждане на транспортните потоци.

С настоящия ГПОД се предлага промяна на предимството в Т-образното кръстовище между улиците „Тодор Каблешков“ и „Оборище“. Отнема се предимството на движещите се ППС по ул. „Оборище“ в кръстовището и се дава на тези, които навлизат в кръстовището по ул. „Оборище“ и излизат от него надясно по ул. „Тодор Каблешков“, както и в обратната посока. Тази промяна ще спомогне за намаляване на времето, необходимо на непрекъснатото външно транзитно движение да премине през територията на града.

Предлага се промяна на организацията относно предимство и в други две кръстовища. Предимството на движещите се ППС от и към ул. „Йоан Екзарх“ в кръстовището с ул. „Добруджа“ да се премахне и да се даде предимство на движещите се по ул. „Добруджа“. Второ кръстовище, на което ще се промени предимството при преминаването му, е това на ул. „Добруджа“ с ул. „Алеко Константинов“, като предимство ще се даде на движението по ул. „Добруджа“.

На кръстовището на ул. „Васил Левски“ с ул. „Ангел Кънчев“ се предлага предимството да бъде за навлизащите по ул. „Васил Левски“ от юг и продължаващи по ул. „Ангел Кънчев“ на изток. Движението в обратната посока също ще бъде с предимство.

Останалите предимства на движения в кръстовищата остават съгласно съществуващото положение.

Що се отнася до еднопосочния режим на движение в града, се предлага той да бъде приложен за по-голяма част от уличната мрежа, там където улиците са тесни и близки една до друга. Чрез обособяване на повече еднопосочни улици ще се осигурят повече места за паркиране, ще се въведе ред по уличните платна за паркиране и движение, както и ще се допринесе за намаляване на скоростта на движение и пропускливостта на улиците.

С ГПОД се предлага да бъде въведен еднопосочен режим на движение по следните улици и/или участъци от улици (*посоката на движение е съгласно стартовата точка до крайната точка на участъка от улица*):

- Участък от ул. „Доктор Петър Берон“ от ул. „Голо бърдо“ до ул. „Пролет“;
- Ул. „Пролет“ с посока на движение изток-запад;
- Участък от ул. „Македония“ от ул. „Пролет“ до ул. „Голо бърдо“;
- Ул. „Ивайло“ с посока на движение запад-изток;
- Ул. „Лютиброд“ с посока на движение изток-запад;
- Ул. „Голо бърдо“ с посока на движение запад-изток;

[18] Виж приложение 13, което е част от настоящия документ и отразява проектните предложения за посочност и предимство на движение.

- Участък от ул. „Мизия“ от ул. „Голо бърдо“ до ул. „Лютиброд“;
- Участък от ул. „Чаталджа“ от ул. „Лютиброд“ до ул. „Голо бърдо“;
- Участък от ул. „Шейново“ от ул. „Цар Иван Шишман“ до ул. „Бузлуджа“;
- Участък от ул. „Ангел Кънчев“ от ул. „Бузлуджа“ до ул. „Цар Иван Шишман“;
- Участък от ул. „Марица“ от ул. „Плиска“ до ул. „Владимир Заимов“;
- Участък от ул. „Дунав“ от ул. „Владимир Заимов“ до ул. „Плиска“;
- Участък от ул. „3-ти март“ от ул. „Добруджа“ до ул. „Васил Левски“;
- Участък от ул. „Добруджа“ от ул. „Йоан Екзарх“ до ул. „2-ри юни“;
- Ул. „Йоан Екзарх“ с посока югозапад-североизток;
- Участък от ул. „Хаджи Димитър“ от ул. „Патриарх Евтимий“ до ул. „Генерал Владимир Заимов“;
- Участък от ул. „Хаджи Димитър“ от ул. „2-ри юни“ до ул. „Стефан Караджа“;
- Безименна улица между улиците „Йоан Екзарх“ и „Хаджи Димитър“ с посока на движение изток-запад;
- Ул. „Юрий Венелин“ с посока изток-запад.

4.5. ОРГАНИЧЕНИЯ В РЕЖИМА НА ПРЕСТОЙ И ПАРКИРАНЕ[19]

С ГПОД се запазва, но и се разширява съставът на улиците, по които се забранява паркирането и/или паркирането и престоя. Въвежда се забрана на паркиране и престой на голяма част от главните улици, както и се прецизират съществуващите забрани с поставяне на знаци В27 и В28, там където липсват. Предлага се въвеждането на следните забрани по уличната мрежа:

- Забранява се паркирането и престоя на западната част на платното за движение на ул. „Цар Асен“, непосредствено пред входа на СУ „Хан Исперих“;
- Забранява се паркирането и престоят на ул. „Братя Миладинови“ в двете посоки, като забраната действа за участъка от улицата, в който има положена изкуствена неравност с пешеходна пътека;
- Забрана за паркиране и престой в двете посоки на участък от ул. „Гоце Делчев“ от ул. „Бузлуджа“ до ул. „Васил Левски“;
- Забрана за паркиране и престой в двете посоки на ул. „Скобелев“ от ул. „Оборище“ до ул. „Ангел Ангелов - Дядото“;
- Забрана за паркиране и престой на източната част на платното за движение на ул. „Дунав“, непосредствено преди кръстовището с ул. „Гурко“;
- Забрана за престой в двете посоки на участък от ул. „Цар Борис I“ от ул. „Панайот Хитов“ до ул. „Бачо Киро“;
- Забрана за престой и паркиране в южната част на платното за движение, около ДГ „Китка“ на ул. „Стефан Караджа“;
- Увеличаване на забраната за престой и паркиране в двете посоки на ул. „Плиска“ от ул. „Цар Петър“ до ул. „Свети Наум“;
- Забрана за престой и паркиране в западна част на уличното платно на участък от ул. „Васил Левски“ от ул. „Ангел Кънчев“ до ул. „Гоце Делчев“;
- Промяна на забраната за престой в двете платна със забрана за престой и паркиране на участък от ул. „Патриарх Евтимий, на който са разположени търговски обекти, премахване на съществуващи забрани на ул. „Хаджи Димитър“ от ул. „2-ри юни“ до ул.

[19] Виж приложение 14, което е част от настоящия документ и отразява проектните предложения за ограничения в режима на престой и паркиране.

„Юрий Венелин“, на най-източната лента за движение на ул. „Цар Освободител“ от ул. „Владимир Заимов“ до следващата пряка за търговски обект.

Всички останали действащи забрани по уличната мрежа се допълват със същите забрани, но важащи и за обратната посока, като по този начин се обособяват цели участъци, за които важат рестрикции в двете посоки.

Разширяването и уплътняването на забрани за паркиране и престой по основните транспортни артерии и около входовете на ключови местни атрактори е необходима мярка за осигуряване на безопасността и ефективността на движението. Тези ограничения ще допринесат за намаляване на задръстванията и подобряване на видимостта и сигурността на пешеходците, особено на децата около училищата.

4.6. ТОВАРНО ДВИЖЕНИЕ И ЗАБРАНА ЗА ДВИЖЕНИЕ НА ОПРЕДЕЛЕНИ ВИДОВЕ ППС[20]

Обособяването на товарното движение и въвеждането на забрани за движение на определени видове ППС са необходими мерки за създаването на по-безопасна, ефективна и устойчива градска транспортна система. Те допринасят за подобряване на безопасността, намаляване на задръстванията, опазване на инфраструктурата и околната среда, както и за повишаване на качеството на живот в градовете.

С проектните предложения се запазва разрешаването на движението на товарни автомобили единствено по главните улици, както и по улиците, които са около производствените предприятия. Всички производствени зони са в близост до входящо-изходящите точки на гр. Нови пазар. На всички кръстовища на главните улици с улици от V и VI клас се предлага поставяне на пътен знак за забрана за навлизане на товарни автомобили, независимо от тонажа. В допълнение се предлага трасето в града, през което ППС над 4,5m височина са длъжни да преминат, да бъде сигнализирано с пътни знаци със задължителни предписания от група „Г“ и пътен знак В16.

Забраната за ППС, теглени от животни на ул. „Въстание“ се предлага да отпадне, тъй като е неефективна поради липсата на същата забрана на съседни улици.

Предлага се въвеждане на забрана за навлизане на МПС по безименна улица (намира се източно от сградата на ОбА Нови пазар), които не са на служители на Община Нови пазар, чрез съчетание от знаци В1 „Забранено влизането на пътни превозни средства“ и Т17 „Табела с текст“.

Необходимо е да бъде прецизирана действащата забрана за трактори и самоходни машини, чрез допълнителни пътни знаци, тъй като към момента на изготвяне на ГПОД има поставен само един знак В7 – на кръстовището на ул. „Оборище“ с ул. „Тодор Каблешков“. Забраната важи за навлизане на съответните ППС по ул. „Оборище“ по посока Петъчния пазар. Предлага се движението на трактори и самоходни машини да се осъществява само по първостепенната улична мрежа. На всички кръстовища с първостепенната улична мрежа следва да се поставят знаци В7, сигнализиращи забрана за навлизане трактори и самоходни машини по второстепенната улична мрежа.

[20] Виж приложение 15, което е част от настоящия документ и отразява проектните предложения за товарното движение и забрани за движението на определени видове ППС по уличната мрежа в гр. Нови пазар.

4.7. ПЕШЕХОДНО, ВЕЛОСИПЕДНО ДВИЖЕНИЕ И ПАРКИРАНЕ[21]

Наличието на изградени тротоари по основна част от уличната мрежа е добра предпоставка за стимулиране на пешеходното движение в общината. За да бъде то по привлекателно и удобно, е препоръчително тротоарите с частична и без настилка, както и такива в лошо състояние, да бъдат изградени с качествени бетонни плочки/павета. По улиците и участъците от улици с един тротоар в посока, където необходимостта е обоснована, се препоръчва да се изгради тротоар и в другата посока. Що се отнася до плътността на пешеходната инфраструктура се препоръчва по улици или участъци от улици без тротоари да се изградят такива, дори и само в едната посока.

На ниво инвестиционен проект следва да се изпълнят навсякъде изискванията по НИДУД.

Препоръчва се пешеходните пътеки на или около ключови конфликтни точки да бъдат осветени съгласно чл. 25, ал. 4 от НСППМ, както и да се обозначат изградените пешеходни пътеки, но с липсващи или частично положени пътни знаци, по такъв начин, който да отговаря на разпоредбите на ЗДвП, правилника за прилагането му и НСППЗ. Необходимост от обособяване на нови повдигнати пешеходни пътеки по уличната мрежа на града се обосновава в участъка на ул. „Оборище“ от ул. „Въстаник“ до ул. „Тодор Каблешков“, тъй около него са реализирани няколко инвестиции в областта на търговията и спорта през последните две години и привличат към себе си постоянен поток от клиенти, пешеходци.

Също така се препоръчва двете съществуващи пешеходни пътеки на ул. „Цар освободител“ и в началото на ул. „Цар Петър“, намиращи се около югозападната част на централната пешеходна зона на ул. „Цар Освободител“, да се обособят на повдигнати пешеходни пътеки, с което да се повиши безопасността и видимостта на пешеходците при пресичане на уличното платно.

Велосипедното движение се проектира като цялостна система в КТС въз основа на анализи и прогнози, в които се отчитат структурата на урбанизираната територия, нейните топографски особености, както и навиците и традициите на населението. Основните и най-натоварените направления на велосипедното движение се осигуряват посредством самостоятелни велосипедни алеи, пространствено отделени от първостепенната улична мрежа. Изборът на велосипедните трасета се съобразява с насочеността на основните велосипедни потоци към централните и производствените зони, зоните за озеленяване, спорт и развлечения и към учебните заведения. При възможност и в зависимост от конкретните условия, системата от велосипедни трасета се проектира непрекъсната. Навсякъде, където е целесъобразно, велосипедни трасета се предвиждат през паркове и градини като самостоятелни велосипедни алеи. Към системата на велосипедното движение се предвиждат велосипедни паркинги. Техният капацитет се определя съобразно прогнозните разчети.

При теренните проучвания не бяха установени значими потоци от велосипедисти по ключови направления по уличната мрежа. Не се предлага изграждането на велосипедна инфраструктура с настоящия ГПОД , а движението на велосипедисти остава разрешено по уличната мрежа съгласно ЗДвП и НОБДТОНП[22].

[21] Виж приложение 16, което е част от настоящия документ и отразява проектните предложения за пешеходното и велосипедното движение и паркирането по уличната мрежа в гр. Нови пазар.

[22] Наредба за организацията и безопасността на движението на територията на община Нови пазар от 26.01.2023 г.

Въз основа на направен анализ за ситуацията с паркиращите и/или спиращите за престой МПС на североизточния тротоар на ул. „Доктор Петър Берон“, в непосредствена близост до входа на ЦСОП „Хела“ и постъпила докладна записка до кмета на община Нови пазар с изх. №79/12.03.2024 г., се препоръчва да се обособи паркинг с три паркоместа от южната страна на входа на центъра, който да обслужва само МПС за него.

Паркирането също ще може да се осъществява в най-дясната част на платното за движение по предложените в настоящия ГПОД еднопосочни улици, както и в дясната лента на всяко едно от двете платна за движение на участък от ул. „Цар Освободител“ от кръговото кръстовище с улиците „Доктор Петър Берон“ и „Владимир Заимов“ до сливането му с ул. „Цар Петър“.

От гледна точка на режима на паркингите, дали ще бъдат платени или безплатни, както и времевото им действие, правилата се определят от кмета на Община Нови пазар след предложение от Общинската комисия по безопасност на движението и Комисията по транспорт.

4.8. РЕЖИМИ НА СКОРОСТ НА ДВИЖЕНИЕ[23]

Основни фактори за определяне на скоростните режими на движение на територията на населените места са:

- въведената организация на движение по трасетата от републиканската пътна мрежа през населените места;
- степента на изграденост и качеството на трайната настилка на уличната мрежа;
- гъстотата и разпокъсаността на уличната мрежа;
- габаритите на улиците;
- необходимостта от съчетаване на движението на различни видове ППС с паркиране и движение на пешеходци;
- съвременните тенденции за въвеждане на „успокоени зони“ и прилагане на подхода за „споделени улици“. Те целят възраждането на качествения публичен живот в града с предимство на пешеходците, а не с толериране на автомобилите. Постигат се множество ефекти – повишаване на безопасността, освобождаване на пространство за други участници в движението (пешеходци и велосипедисти), намаляване на замърсяването, цялостно облагородяване на градската среда и други.

Към момента въведените в гр. Нови пазар ограничения на скоростта са много малко и нефункционални. С оглед на анализа на ПТП през последните 5 години и извършените теренни проучвания се предлага въвеждането следните забрани, спрямо характеристиките на улиците и функционалното зониране:

- 50 m непосредствено преди кръстовището на ул. „Цар Петър“ с ул. „Плиска“, на всеки един от четирите му клона, се въвежда ограничение на скоростта до 30 km/h;
- Движението по ул. „Гоце Делчев“ да се ограничи до 30 km/h и в двете посоки на движение. На 50 m се увеличава участъкът с ограничение на скоростта до 30 km/h;
- Промяна в ограничението от 40 km/h на 30 km/h по ул. „Св. Св. Кирил и Методий“ от кръстовището с ул. „Княз Борис I“ до кръстовището с ул. „Каравелов“;
- Уплътняване на ограничението от 30 km/h на ул. „Братя Миладинови“ от ул. „Цар Освободител“ до ул. „Иван Вазов“;

[23] Виж приложение 17, което е част от настоящия документ и отразява проектните предложения за режима в скоростта на движение по уличната мрежа в гр. Нови пазар.

- Съществуващото ограничение на скоростта до 30 km/h по източното платно за движение на ул. „Цар Освободител“ се разширява до свързването ѝ с ул. „Цар Петър“;
- Въвежда се ограничение от 30 km/h в участък от ул. „Цар Освободител“ от мястото, на което тя се събира с ул. „Цар Петър“, до кръговото кръстовище с улиците „Доктор Петър Берон“ и „Владимир Заимов“.

Всички останали действащи ограничения в скоростта по улична мрежа на града остават непроменени.

4.9. ОБОБЩЕНА СХЕМА НА ПЪТНИТЕ ЗНАЦИ [24]

С НСППЗ се определят видовете пътни знаци и другите средства за сигнализиране на пътищата, както и условията, редът и правилата за тяхното използване за организиране на движението по пътищата/улиците, отворени за обществено ползване. В чл. 3, ал. 2, т. 1 от НОДПООП е посочено, че: „Пътните знаци и другите средства за сигнализиране на пътищата се поставят в обхвата на пътя при спазване изискванията на тази наредба, както следва:

1. (изм. - ДВ, бр. 35 от 2015 г., в сила от 18.05.2015 г.) в населени места и селищни образувания - съгласно проект за организация на движението, разработен въз основа на генералния план за организация на движението.“

С ГПОД се определят основните пътни знаци, необходими за реализирането на планираната организация на движение, изобразена на отделните схеми с проектни решения. Съгласно НОДПООП, конкретният подбор на пътни знаци и разполагането им в населените места се извършва по преценка на проектантите с изготвяне на проекти за организация и безопасност на движението (ПОБД) или ПОБДНМ, които трябва да се съобразяват изцяло с предвижданията на ГПОД.

В обобщената схема на ГПОД (Схема 18) не се нанасят пътните знаци, които са нанесени на схемата за транзитно движение по чл. 35, ал. 2, както и точното положение на стълбчетата или конзолите, на които следва да се поставят знаците (чл. 58 ал. 2 от НОДПООП).

[24] Виж приложение 18, което е част от настоящия документ и отразява проектните предложения за пътните знаци по уличната мрежа в гр. Нови пазар.

5. ОРГАНИЗАЦИОННИ И ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИ МЕРОПРИЯТИЯ

Реализирането на планираните в ГПОД режими за организация на движението се осъществява чрез организационни и инженерно-технически мероприятия. Те са тясно обвързани с други дейности, които не са обект на НОДПООП и съответно на ГПОД. Това са:

- планирането и проектирането на комуникационно-транспортна система на населеното място;
- условията и редът за създаване на временна организация на движението при извършване на строителство и ремонт по пътищата;
- условията и редът за сигнализиране на дейности в обхвата на пътя при аварии, зимно поддържане, масови мероприятия, в т.ч. провеждане на шествия, демонстрации, спортни състезания и други;
- контролът по спазването на създадената с ГПОД организация на движение.

5.1. ОРГАНИЗАЦИОННИ МЕРОПРИЯТИЯ

Организационните мероприятия включват набор от административни и процедурни дейности по организиране прилагането на ГПОД.

С ГПОД се определят следните **административни мерки** и честотата им на изпълнение:

- Разясняване и популяризиране на ГПОД сред населението – кампании минимум 1 път в годината (преди началото на новата учебна година), насочени към водачите на пътните превозни средства, деца, ученици и велосипедисти;
- Извършване на постоянно наблюдение за настъпване на обстоятелства, налагащи актуализация на ГПОД – за установяване възникването на обстоятелствата са необходими постоянно наблюдение и извършване на целенасочена проверка на всички условия минимум 1 път в годината. Доклад за резултатите от проведената проверка и оценки за необходимостта от актуализация на ГПОД се представят за одобрение на Общински съвет – Нови пазар);
- За установяване на настъпили обстоятелства, налагащи изменението на ГПОД, се прилагат следните подходи: изграждане на система за видеонаблюдение и автоматично броене на трафика; ръчно преброяване на трафика; преглед на статистически данни за броя и вида на регистрираните ППС в общинската данъчна служба (относно промяна в пътнотранспортната обстановка в резултат на променена с повече от 30 на сто интензивност на транспортните и пешеходните потоци); преглед на статистически данни за броя и характеристиките на настъпилите ПТП (относно нарастване на пътнотранспортната аварийност); преглед на налични статистически данни в РИОСВ относно състоянието на околната среда и източника на замърсяване „транспорт и автомобилен трафик“ (относно увеличаване въздействието на автомобилния транспорт върху околната среда над допустимите норми за шум, вибрации, газове и други вредни емисии); преглед на действащите приложими нормативни документи (относно несъответствие на съществуващата организация на движението с изискванията на действащата нормативна уредба);
- Извършване на постоянен контрол за състоянието на уличната мрежа (настилки, наличие на пътна сигнализация, добра осветеност, липса на пречки пред движението от растителност, поставени предмети или друго; необходимост от възстановяване на елементи след ПТП);

- Създаване на постоянна организация за сезонна поддръжка на пътната маркировка и пътните знаци;
- Изготвяне на планови и стратегически документи, свързани с организация на различни видове транспорт – Общинска схема за превоз на пътници, План за развитие на велосипедния транспорт, Програма за развитие на велосипедното движение и други;
- Изготвяне на инвестиционни проекти за реконструкция на комуникационно-транспортната инфраструктура и съблюдаване съобразяването ѝ с ГПОД (повтарящо се мероприятие с изготвянето на всеки инвестиционен проект);
- Определяне и конкретизиране на времевите диапазони на действие на зоните за кратковременно платено паркиране (синя зона), както и таксите за извършването на такова.

5.2. ИНЖЕНЕРО-ТЕХНИЧЕСКИ МЕРОПРИЯТИЯ

Физическото реализиране на планираната организация на движението с ГПОД за град Нови пазар се осъществява чрез инженерно-технически мероприятия. Те включват - самостоятелно или съчетани помежду си пътна маркировка, пътни знаци, светлинни сигнали и други средства за сигнализиране и обзавеждане на пътя. По същество, тези мероприятия са **реконструктивни** и обхващат онези строителни изменения на уличната мрежа и обзавеждането ѝ, които трябва да бъдат осъществени паралелно в сроковете за реализирането на ГПОД. С ГПОД се определят конкретни инженерно-технически мероприятия за реализация на всеки един от планираните режими за организация на движението, отразени в схемите с проектни решения, дадени като приложения към настоящия документ.

Самите инженерно-технически мероприятия не са част от ГПОД, а се реализират с отделни проекти, които са обект на отделно възлагане и проектиране.

5.2.1. Мерки за планиране

С мерки за планиране се определят онези елементи от уличната мрежа и обзавеждането (улици, кръстовища, възли, паркинги и съоръжения), за които е необходимо да бъдат изработени подробни комуникационно-транспортни планове към ПУП в съответствие с чл. 51 от Наредба № 8 от 2001 г. за обема и съдържанието на устройствените планове. Мерките за планиране включват:

- инвентаризация на съществуващите пътни знаци и маркировка, насочващи транзитното движение около и през град Нови пазар, указващи ограниченията в преминаването на определени видове ППС, местоположението на автобусни спирки, посочностите на движение и предимството на движение, режимите за престой и паркиране, както и тези, които оказват скоростните режими на движение. **При пътните знаци и маркировка се проверява тяхното съществуване и дали отговарят на изискванията на Наредба № РД-02-21-1 от 23.11.2023 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци и Наредба № 2 от 17 януари 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка.** При необходимост се подновяват, включително спрямо предвижданията на ГПОД;
- изготвяне на класификация на уличната мрежа (първостепенна и второстепенна), съгласно класификацията в ГПОД;
- изграждане на система за видеонаблюдение (приоритетно на кръстовищата от първостепенната улична мрежа) с възможност за отчитане на нарушения във въведената организация на движение;

- определяне на разположението на зарядна инфраструктура за ЕПС и маркиране на паркоместа само за зареждане, ако има заявено намерение за изграждането на такава;
- определяне на разположението на паркоместа за инвалиди и маркирането им с пътен знак и маркировка.

5.2.2. Мерки за реконструкция

Мерките за изготвяне на инвестиционни проекти за реконструкция включват реконструкции на кръстовища и улични участъци, на нови паркинги, пешеходни пространства и др. Мерките за реконструкция се осъществяват паралелно в периода на действие на ГПОД по чл. 14, ал. 1 от НОДПООП с оглед отстраняване на съществуващи тесни места и подобряване условията за движение, като: корекция на бордюрни криви, подмяна на улични и тротоарни настилки, поставяне на огради и парапети, разширения в кръстовища, изграждане на автобусни спирки, осигуряване на видимост в кръстовища, изграждане на паркинги и др. Мерките за реконструкция включват:

- Преглед на състоянието на съществуващите спирконавеси и допълнително обзавеждане към тях (табели с номера и разписания на преминаващите линии, карта на мрежата от линии, места за сядане, кошче за боклук и други); при необходимост – обновяването им;
- Изграждане на нова спирка със съответната хоризонтална и вертикална маркировки, спирконавеси и допълнително обзавеждане (табели с номера и разписания на преминаващите линии, карта на мрежата от линии, места за сядане, кошче за боклук и други), спрямо предвижданията на ГПОД;
- Обособяване на съществуващите и предложенията за нови в ГПОД спирки в така наречените „джобове“ на определени улици;
- реконструкция на съществуващи тротоари при спазване изискванията на НУДИД;
- преглед на състоянието на тротоарите и тротоарните настилки, проектиране и изграждане на нови тротоари и тротоарни настилки, където такива липсват или са в лошо състояние;
- добавяне на междинни острови при пешеходни пътеки и други участъци от улиците, с оглед намаляване на риска и времето за излагане на пешеходците на опасност;
- поставяне на физически ограничители за преминаването на ППС (тротоари, пешеходни зони, пешеходни алеи, паркове и градини, озеленени територии);
- поставяне на огради и/или парапети пред входовете на образователните, здравните и социалните институции, съгласно НУРИОС;
- поставяне на физически ограничители срещу паркирането на ППС на забранени в ГПОД за това места – пешеходни зони, в конкретни участъци от улици за подобряване на видимостта в кръстовището, алеи, по тротоарите, в озеленени територии;
- реконструиране на улици и участъци на улици с изпълнение на мерки за ограничаване скоростта на движение, съгласно действащите нормативни изисквания;
- подробен преглед на кръстовищата с концентрация на ПТП и осигуряване на видимост в тях.

6. ПРИЛОЖЕНИЯ

1. Приложение 1: (съществуващо положение) Схема на класификация на уличната мрежа и обекти, които влияят върху организацията на движението;
2. Приложение 2: (съществуващо положение) Схема на транзитно движение;
3. Приложение 3: (съществуващо положение) Схема на организация на движението на редовните линии за обществен транспорт за превоз на пътници;
4. Приложение 4: (съществуващо положение) Схема на посочност и предимства на движение;
5. Приложение 5: (съществуващо положение) Схема на ограничения в режима на престой и паркиране;
6. Приложение 6: (съществуващо положение) Схема на товарно движение и забрани за движението на определени видове пътни превозни средства;
7. Приложение 7: (съществуващо положение) Схема на пешеходно, велосипедно движение и паркиране;
8. Приложение 8: (съществуващо положение) Схема на скорост на движение;
9. Приложение 9: (съществуващо положение) Обобщена схема на съществуващите пътни знаци;
10. Приложение 10: (проектно предложение) Схема на класификация на уличната мрежа и обекти, които влияят върху организацията на движението;
11. Приложение 11: (проектно предложение) Схема на транзитно движение;
12. Приложение 12: (проектно предложение) Схема на организация на движението на редовните линии за обществен транспорт за превоз на пътници;
13. Приложение 13: (проектно предложение) Схема на посочност и предимства на движение;
14. Приложение 14: (проектно предложение) Схема на ограничения в режима на престой и паркиране;
15. Приложение 15: (проектно предложение) Схема на товарно движение и забрани за движението на определени видове пътни превозни средства;
16. Приложение 16: (проектно предложение) Схема на пешеходно, велосипедно движение и паркиране;
17. Приложение 17: (проектно предложение) Схема на скорост на движение;
18. Приложение 18: (проектно предложение) Обобщена схема на пътните знаци.