

ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО

Гр. ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ.

“БУЛТРАФИК” ЕООД

Г р. С о ф и я

РАБОТЕН ПРОЕКТ

ОБЕКТ: **ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ
НА ДВИЖЕНИЕТО (ГПОД)
в гр. Гоце Делчев.**

ФАЗА: **РАБОТЕН ПРОЕКТ.**

ИНВЕСТИТОР: **ОБЩИНА ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ.**

ПРОЕКТАНТ:

/ инж. Н. Петкова /
Диплома А88 № 003892/1988 г.
ВИАСГ - гр. София.

ПРОЕКТАНТ:

/ инж. С. Желязков /
Диплома АМ № 006557/1974 г.
Диплома № 72/1983 г.
ТУ - гр. София.

УПРАВИТЕЛ:

/ инж. С. Желязков /

СОФИЯ 2008 год.

СЪДЪРЖАНИЕ

ОБЯСНИТЕЛНА ЗАПИСКА.

I. ОБЩА ЧАСТ.

II. ПРОЕКТНИ РЕШЕНИЯ.

- 2.1. Класификация на уличната мрежа.
- 2.2. Транзитно движение и пътеуказателна сигнализация.
- 2.3. Маршрути на превозните средства за обществен превоз на пътници.
- 2.4. Предимства за движение.
- 2.5. Посочност на движението.
- 2.6. Режим на спиране, паркиране, ограничение на скоростта и изпреварване.
- 2.7. Пешеходни и велосипедни улици и зони.
- 2.8. Сигнализация с пътни знаци и маркировка.
- 2.9. Картограма на транспортните натоварвания.
- 2.10. Светофарни уредби.
- 2.11. "Тесни" места по уличната мрежа и участъци с концентрация на ПТП.

III. КОМУНИКАЦИОННИ РЕШЕНИЯ И ПРЕПОРЪКИ.

- 3.1. На кръстовището на ул. "Драма" с ул. "Пейо Яворов".
- 3.2. На кръстовището на ул. "Стара планина" с ул. "Цар Самуил".
- 3.3. На кръстовището на ул. "Стара планина" с ул. "Александър Стамболийски".
- 3.4. На кръстовището на ул. "Тодор Александров" с ул. "Солун".
- 3.5. На кръстовището на ул. "Бяло море" с ул. "Солун".

IV. МЕРОПРИЯТИЯ ПРОИЗТИЧАЩИ ОТ ГПОД.

V. ЧЕРТЕЖИ.

- 5.1. Обща карта на гр. Гоце Делчев.
- 5.2. Класификация на уличната мрежа.
- 5.3. Транзитно движение.
- 5.4. Маршрути на превозните средства за обществен превоз на пътници.
- 5.5. Предимства за движение.
- 5.6. Посочност на движението.
- 5.7. Ограничения в режимите на спиране, паркиране и скорост.
- 5.8. Забрани за движение на товарни автомобили.
- 5.9. Пешеходно и велосипедно движение.
- 5.10. Паркиране.
- 5.11. Картограми на транспортните натоварвания.
- 5.12. Светофари.
- 5.13. Участъци с концентрация на ПТП по улици и кръстовища.
- 5.14. Основни мероприятия, произтичащи от ГПОД.
- 5.15-0. Обобщен план на съществуващото знаково стопанство - I-ви чертеж.
- 5.15-1. Обобщен план на съществуващото знаково стопанство - II-ри чертеж.
- 5.15-2. Обобщен план на съществуващото знаково стопанство - III-ти чертеж.
- 5.15-3. Обобщен план на съществуващото знаково стопанство - IV-ти чертеж.
- 5.15-4. Обобщен план на съществуващото знаково стопанство - V-ти чертеж.
- 5.15-5. Обобщен план на съществуващото знаково стопанство - VI-ти чертеж.
- 5.15-6. Обобщен план на съществуващото знаково стопанство - VII-ми чертеж.
- 5.15-7. Обобщен план на съществуващото знаково стопанство - VIII-ми чертеж.
- 5.17. Детайл на кръстовището на ул. "Драма" с ул. "Пейо Яворов".
- 5.18. Детайл на кръстовището на ул. "Стара планина" с ул. "Цар Самуил".
- 5.19. Детайл на кръстовището на ул. "Стара планина" с ул. "Александър Стамболийски".
- 5.20. Детайл на кръстовището на ул. "Тодор Александров" с ул. "Солун".
- 5.21. Детайл на кръстовището на ул. "Бяло море" с ул. "Солун".

ОБЯСНИТЕЛНА ЗАПИСКА

I. УВОД.

Община Гоце Делчев е разположена в Югозападна България по поречието на река Места. Общината е съставена от 10 села и един град – Гоце Делчев, който до 1951 г. е носил името Неврокоп. Общината заема територия от 315.8 кв.км.

Населението на общината при последното преброяване (данните са към 03.02.2003 г.) е 32 784 жители, от тях 20 533 души живеят в гр. Гоце Делчев, който отстои на 103 км от областния център Благоевград и на 203 км от столицата София. Най-близкото морско пристанище на Бяло море - гр. Кавала е на 95 км.

Районът на Общината е предимно планински с надморска височина около 500 м. Чрез Републиканските пътища II-19 (за Предел - Симитли); II-84 (за Велинград - Септември; III-197 (за Доспат) и III-198 (за I-1 и Петрич) се свързва с останалата част на страната.

Обслужването с автобусен транспорт, който е и единствен за общината, е добре организирано и се извършва от частни фирми. От гр.Гоце Делчев за страната ежедневно тръгват 11 автобуса по основни направления и още 14 автобуса от съседни общини преминават през гр.Гоце Делчев в тези посоки. Всяко селище от общината има редовна автобусна връзка с общинския център. Автобусни линии за обществен превоз на пътници и таксиметров транспорт има само в гр. Гоце Делчев.

В централната част на града традиционно се намират повечето административно-управленчески институции, търговски обекти, банки, училища и др. от местно значение.

II. ОБЩА ЧАСТ.

Проектът е разработен на основание сключен договор между **СДРУЖЕНИЕТО НА ПРЕДПРИЕМАЧИТЕ** в гр. Гоце Делчев и **“БУЛТРАФИК” ЕООД**.

За основа при проектирането на Генералният план за организация на движението (ГПОД) на града послужиха следните материали, предоставени от Сдружението на предприемачите и Община Гоце Делчев:

- техническо задание;
- кадастрална основа на чертежи;
- списък с класификацията на уличната мрежа в територията на ГПОД;
- данни за транспортното обслужване в града с превозните средства за обществен превоз на пътници;
- данни от “Пътна полиция” при РПУ - гр. Гоце Делчев за пътно-транспортните произшествия (ПТП) и последиците от тях по уличната мрежа на града през последните три години;
- От авторският колектив допълнително бяха заснети и изследвани:
 - цялостната сигнализация с пътни знаци и пътна маркировка;
 - заустванията на уличните платна;
 - настилките на уличните платна;
 - маршрутите за движение на превозните средства за обществен превоз на пътници, местоположение, обзавеждане, разстояние между спирките и пешеходната им достъпност;
 - основните направления за движение на пешеходците, обособените пешеходни зони и улици, пътеки, тяхната сигнализация и ограждения;
 - паркирането и паркингите за обществено ползване;
 - забраните за движение и сигнализацията на режимите за движение на товарните автомобили и транзитното движение;
 - посочност и предимства на движение;

- ограничения в режимите на спиране, паркиране и изпреварване;
- състояние на пътеуказателната сигнализация;
- регулирането на движението със светофари;
- наличие на “тесни” места и участъци с концентрация на ПТП.

Бяха извършени поточни преброявания на движението през кръстовищата с най-интензивно движение и профилни преброявания по основните улици.

При изготвянето на проекта за ЧГПОД са спазени действащите нормативни актове:

- Закон за движението по пътищата (ЗДВП) и Правилника за прилагането на Закона за движение по пътищата (ППЗДВП);
- Закон за устройство на територията;
- Наредба № 1 за организиране на движението по пътищата;
- Наредба № 2 за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии;
- Наредба № 2 за сигнализацията на пътищата с пътна маркировка;
- Наредба № 4 за обхвата и съдържанието на инвестиционните проекти;
- Наредба № 16 за временната организация на движението при извършване на строителство и ремонт по пътищата и улиците;
- Наредба № 17 за регулиране движението на пътни превозни средства и пешеходци със светлинни сигнали;
- Наредба № 18 за сигнализацията на пътищата с пътни знаци;
- Инструкцията за съставяне на Генерални планове за организация на движението в населените места;
- Указания за въвеждане на еднопосочно движение при организацията на движението в населените места;
- Указания за организация на пешеходното движение и др.

III. ПРОЕКТНИ РЕШЕНИЯ.

На чертеж № 1 е показана цялостна карта на уличната мрежа на гр. Гоце Делчев.

Комуникационно-транспортната система на града обхваща уличната мрежа, обществения транспорт за превоз на пътници, пешеходното и велосипедното движение, паркирането и гарирането, съоръженията за обслужване на транспорта и средствата за регулиране и управление на движението. Основната цел на тази система е да осигури бърз, удобен, безопасен и икономичен транспорт за пътниците и товарите, като се спазват оказващите влияние върху здравето на населението и на околната среда норми за шума, вибрациите и отработените газове от автомобилите.

Гр. Гоце Делчев средната продължителност на ежедневните пътувания в една посока за около 80% от трудоспособното население - били те пеша, с велосипеди, с индивидуален или обществен транспорт за превоз на пътници, не трябва да надвишава 20 минути. В обхвата на ГПОД това изискване е изпълнено.

2.1. Класификация на уличната мрежа.

В гр. Гоце Делчев изградената улична мрежа, имаща в някои райони и правоъгълна структура, улеснява транспортното обслужване в града.

Уличната мрежа е класифицирана съобразно функционалното си предназначение, транспортното си натоварване, установените транспортни традиции и отговаря на изискванията на Наредба № 2 за “Планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии” (ДВ, бр. 86/2004 г.).

На чертеж № 2 класификацията на основните улици е представена в различен цвят (червен за главните улици и зелени надписи за събирателните и обслужващите улици) и е следната:

1. Първостепенна улична мрежа.

1.1. Главни улици IV-ти клас:

- бул. “Гоце Делчев”;
- ул. “Стара Планина”;
- ул. “Драма”;
- ул. “Бяло море”;
- ул. “Солун”;
- ул. “Александър Стамболийски”;
- ул. “Милан Конев”;
- ул. “Екзарх Йосиф”;
- ул. “Сливница”;
- ул. “Струга”;
- ул. “Иларион Макарионолски” и
- ул. “Тодор Александров”.

2. Второстепенни улици:

Останалите улици в гр. Гоце Делчев са Събирателни улици V-ти клас или Обслужващи улици VI клас.

В ЦГЧ съществуващата пешеходна зона е добре оформена, включва градската градина и част от отделни улични отсечки. Улици изцяло и функционално решени като пешеходни зони няма и не се налага допълнително обособяване на такива.

Главните и събирателните улици имат необходимата плътност според Наредба № 2, която трябва да бъде 3÷4 км/км² или на средно разстояние между тях от 650 до 500 м.

При обща градска площ за Разлог от 2,4 км² и обща дължина на тази улична мрежа 13,8 км. плътността е следната:

13,8

Пл. = ----- = 6 км./ км², което е над нормативните изисквания.

2,3

Почти всички улици имат необходимият габарит на платно и тротоари за съответния им клас.

Като цяло настилките в ЦГЧ са в добро състояние, но на някои улици или техни участъци - “Ал. Стамболийски”, “Стара планина”, “Бяло море”, “Солун”, “Цар Самуил”, “Пейо Яворов” и др. настилката е от паваж с неравности и се нуждае от ремонт и подмяна. На други улични участъци - “Полк. Дрангов”, “Драма”, “Струга” и др. асфалтобетонната настилка има деформации и значителни дупки и Община Гоце Делчев в зависимост от финансовите си възможности трябва да се разработи етапна програма за ремонт и подмяна на уличните настилки от според класификацията и транспортното натоварване на улиците и техническото състояние на техните настилки.

2.2. Транзитно движение и пътеуказателна сигнализация.

При разработване схемата за транзитното движение, преминаващо през и около централните градски части, са взети предвид обема на вътрешноградското движение, както характера и състава на транспортните потоци, изпълняващи превози до различните цели.

При наличието на обходи на гр. Гоце Делчев почти изцяло транзитното товарно движение се движи по Републиканските пътища II-19 (Симитли - Предела - Разлог - Гоце Делчев - ГКПП “Илинден”) и III-197 (Гоце Делчев - Доспат). Единствено транзитното товарно движение по Републикански път III-198 (Гоце Делчев - Петрич) преминава през града поради лошото състояние на северния обходен път. Затова е необходимо да се ремонтира обходният път с. Борово - “Попови ливади” за извеждане на товарното и транзитното движение извън града.

Движението на този най-бавен и свързан с неблагоприятни показатели по безопасността на движението и опазването на природната среда товарен транспортен поток е ограничено през града.

През града има непрекъснат и прекъснат транзит, показан на чертеж № 3. Този транзит се пропуска по главните и събирателните улици като централната градска част (ЦГЧ) и кварталите в града са освободени от несвойствения транзитен поток. Допуска се непрекъснатият транзит да преминава през града по следните улици: “Гоце Делчев” - “Стара планина” - “Попови ливади”; “Дунав” - “Тодор Александров” - “Иларион Макариополски” - Делчево. За обслужването на гражданите в останалата градска част се използва прекъснатият транзит, движещ се по останалите главни и събирателни улици.

Трасетата на прекъснатия вътрешен транзит имат и дублиращи маршрути и са съобразени с общия градоустройствен план на гр. Гоце Делчев. По тези основни маршрути се извършва транспортното обслужване на вътрешно-градските цели - намиращите се тук притегателни центрове като държавни и общински институции и ведомства за обслужване на гражданите, фирмени представителства, хотели, банки, търговски обекти, културни институции, училища, пешеходна зона, спортна зала и др.

Чрез трасетата на вътрешно-градския транзит се осъществява пропускането му по възможно най-късия и бърз маршрут при сравнително по-редки пешеходни пресичания. Уличното движение в значителна степен е облекчено чрез освобождаване на уличните платна от неправилно паркираните по тях превозни средства.

При възникнали необходими и проблеми в пропускането на движението или дори затварянето на определени направления за движение по основни улици – поради ремонти, спортни състезания, масови и политически мероприятия и др., движението може да се пренасочи по съседни трасета.

За по-добро преразпределение на вътрешноградското движение способства достатъчната и навременната пътеуказателна сигнализация. В гр. Гоце Делчев цяло има табели за указването на различните градски и извънградски цели. Някои от пътеуказателните табели вече са физически амортизирани, други - не отговарят по начин на оформяне и оцветяване на Наредба № 18 за сигнализацията на пътештата с пътни знаци и на БДС 1517. По-характерните слабости са:

- указват се градски цели в синя вложка вместо само на бял фон.

- подреждането на целите не винаги е според посоките на движение;

- табелите Ж6 не са предварително и задължително повторени с Ж6 или Ж7 преди всяко кръстовище, за което се отнасят;

- недостатъчна е сигнализацията на вътрешно-градските цели.

За по-точното и пълно сигнализиране на вътрешноградските цели предлагаме Община Гоце Делчев да актуализираме списъка с тези цели (различните квартали, ведомства, туристически и спортни обекти, паркинги и т.н.), които ще бъдат посочвани на пътеуказателните табели Ж6 или стрелки Ж7 преди и на съответните кръстовища. Тогава на следващия етап от приемането на настоящия ГПОД ще може да посочим на кои кръстовища каква е необходимата допълнителна пътеуказателна сигнализация на целите. Тази сигнализация изцяло ще бъде съобразена с Наредба № 18 и с Указанията за определяне на далечните и близки цели по Републиканските пътища и Списъка за определянето им на ИАП (тогава ГУП) от 1983 г. и по-ефективно ще послужи при бъдещо допълване и изменение на пътеуказателната сигнализация в града.

Полезна за ориентирането на жителите и гостите на Гоце Делчев е подмяната с нови на табелките с наименованията на уличната мрежа, защото на едни и същи улици са изписани с по две имена (старото и новото) и за улеснение на чуждестранните туристи на основните улици имената им е необходимо да се дублират и на латиница.

2.3. Маршрути на превозните средства за обществен превоз на пътници.

На чертеж № 4 сме показали маршрутите на превозните средства за обществен превоз на пътници. В Гоце Делчев този транспорт е само автобусен. От предоставените ни данни от Общината за

вида и разписанието на автобусната линия става ясно, че се използват четири нива за транспортно обслужване на населението:

I-во ниво са маршрутите на превозните средства за обществен превоз на пътници в самия град. Този градски транспорт се извършва по следните маршрути и разписания:

Маршрут: *Гоце Делчев - с. Мосомище - Гоце Делчев*. Тръгване от автогара “Запад” - ул. “Ал. Стамболийски” - ул. “Стара планина” - бул. “Гоце Делчев” - Опитна станция - с. Мосомище и обратно.

Часовете на тръгване от гр. Гоце Делчев са: 06,30; 07,10; 12,10; 13,10; 14,00; 17,10 и 18,10.

Часовете на тръгване от с. Мосомище са: 06,50; 07,10; 12,30; 13,30; 14,20; 17,30 и 18,30.

Маршрут: *Гоце Делчев - с. Борово - Гоце Делчев*. Тръгване от автогара “Запад” - ул. “Ал. Стамболийски” - ул. “Стара планина” - бул. “Гоце Делчев” - Динамо - СБА - с. Борово и обратно.

Часовете на тръгване от гр. Гоце Делчев са: 06,30; 07,10; 07,30; 09,50; 12,30; 13,20; 16,10; 16,50 и 17,30.

Часовете на тръгване от с. Борово са: 06,50; 07,30; 07,50; 10,10; 12,50; 13,40; 16,30; 17,10 и 17,50.

Маршрут: *Пазарът на Гоце Делчев - Пиринпласт - с. Мосомище и обратно*. Тръгване от пазара - ул. “Дунав” - с. Мосомище и обратно.

Часовете на тръгване от Пазара са: 08,30; 09,30; 10,30; 15,30; 16,30; 19,30; 20,30 и 21,30.

Часовете на тръгване от с. Мосомище са: 06,00; 08,00; 09,00; 10,00; 11,00; 15,00; 16,00; 18,00; 19,00; 20,00 и 21,00.

Маршрут: *Гоце Делчев - с. Господинци - Гоце Делчев*. Тръгване от автогара “Запад” - “Ал. Стамболийски” - ул. “Ст. планина” - бул. “Гоце Делчев” - с. Господинци и обратно.

Часовете на тръгване от Гоце Делчев са: 07,10; 11,15; 13,10 и 18,15.

Часовете на тръгване от с. Господинци са: 07,45; 11,45; 13,40 и 18,45.

Целесъобразно е откриването на нова автобусна градска линия по маршрут „П. Яворов” – „Драма” – „И. Макариополски” – „Ал. Стамболийски” – „Стара планина” – „П. Яворов” и обратно за по-доброто транспортно обслужване на пътуващите. Този маршрут ще бъде още по-актуален при изграждането на нова автогара при кръстовище „П. Яворов” – „Драма”.

II-ро ниво са маршрутите от Общинската транспортна система. Поддържат се общо 4 бр. линии както следва:

Гоце Делчев - Брезница чрез съответните транспортни фирми.

Часовете на тръгване от Гоце Делчев са: 06,50; 10,30; 11,40; 12,45; 13,40; 15,30; 16,30; 17,15; 17,45; 18,15 и 19,30.

Часовете на тръгване от с. Брезница са: 06,10; 07,10; 07,40; 09,00; 11,10; 12,20; 13,20; 14,20; 16,00 и 18,20.

Гоце Делчев - Корница чрез една транспортна фирма.

Часовете на тръгване от Гоце Делчев са: 07,00; 12,30; 13,40; 17,10 и 17,30.

Часовете на тръгване от с. Корница са: 06,30; 07,15; 08,00; 13,00 и 17,00.

Гоце Делчев - Лъжница чрез една транспортна фирма.

Часовете на тръгване от Гоце Делчев са: 07,20; 12,30; 13,30 и 17,30.

Часовете на тръгване от с. Лъжница са: 06,50; 09,50; 08,45; 13,00 и 17,00.

Гоце Делчев - Буково чрез една транспортна фирма.

Часовете на тръгване от Гоце Делчев са: 07,10; 13,30 и 17,30.

Часовете на тръгване от с. Буково са: 06,20; 07,50 и 14,10.

III-то ниво са маршрутите от Областната транспортна схема. Поддържат се общо 7 бр. линии както следва:

Гоце Делчев - Благоевград.

Часовете на тръгване от Гоце Делчев са: 05,30; 07,15 и 09,30.

Часовете на тръгване от Благоевград са: 11,00; 14,40 и 17,30.

Гоце Делчев - Петрич.

Час на тръгване от Гоце Делчев: 07,20.

Час на тръгване от Петрич: 14,30.

Гоце Делчев - Ваклиново.

Часовете на тръгване от Гоце Делчев са: 07,00; 11,30; 15,30 и 19,20.

Часовете на тръгване от Ваклиново са: 05,45; 08,30; 13,30 и 17,30.

Гоце Делчев - Огняновски бани.

Часовете на тръгване от Гоце Делчев са: 06,40; 08,50; 10,50; 15,00; 16,50 и 19,00.

Часовете на тръгване от Огняновски бани са: 07,30; 09,30; 11,30; 15,40; 17,30 и 19,40.

Гоце Делчев - Балдево.

Часовете на тръгване от Гоце Делчев са: 06,10; 12,10; 13,30 и 18,10.

Часовете на тръгване от Балдево са: 06,50; 12,50; 14,10 и 18,50.

Гоце Делчев - Хаджидимово.

Часовете на тръгване от Гоце Делчев са: 05,55; 11,00; 12,00; 14,40 и 16,30.

Часовете на тръгване от Хаджидимово са: 06,45; 11,30; 12,45; 15,10; и 17,10.

Гоце Делчев - Петралик.

Часовете на тръгване от Гоце Делчев са: 08,30; 13,00 и 18,00.

Часовете на тръгване от Петралик са: 09,10; 14,40 и 18,38.

IV-то ниво са маршрутите от Републиканската транспортна схема. Поддържат се общо 2 бр. линии както следва:

Гоце Делчев - София.

Часовете на тръгване от Гоце Делчев са: 04,15; 05,00; 06,00; 06,30; 07,00 и 07,40.

Часовете на тръгване от София са: 13,15; 13,55; 12,10; 12,30; 14,40 и 15,10.

Гоце Делчев - Пловдив.

Час на тръгване от Гоце Делчев: 07,25.

Час на тръгване от Пловдив: 14,10.

От съставените 5-минутни изохрони е видно, че маршрутите на превозните средства за обществен превоз на пътници (градските линии) покриват около 70% от територията на града което налага извода за сравнително доброто разположение на трасетата и спирките им. Разстоянията между повечето спирки са от 300 до 450 м. въпреки нискоетажната застроеност на някои квартали.

Повечето спирки са разположени след кръстовищата или пешеходните пътеки и са извън зоните за изчакване, като по този начин не пречат на другите автомобили и не създават предпоставки за неправилни пресичания от пешеходците.

Основната слабост при спирките са липсата на изградени уширения (“джобове”) и затова автобусите спират върху активните ленти за движение и пречат на останалите МПС.

По принцип е правилно на спирките да се изградят такива уширения (“Джобове”), но имайки предвид разреденото разписание и сравнително ниската интензивност на транспортните потоци в някои улични участъци, ако има затруднения за останалите МПС, то те не винаги са значителни.

Другият основен проблем е обзавеждането на спирките със заслони, които да предпазват чакашите пътници от неблагоприятните метеорологични условия, защото понастоящем само на три спирки има заслони.

Задължително трябва да се наблегне върху сигнализацията на спирките, защото само на една има сигнализация с пътен знак Д24. Трябда се поставят и разписанията на спирките, които не са начални (или крайни) за по-доброто информироване на пътуващите.

Нерешен е въпроса и с обособяването на началните/крайните спирки на автогари. Понастоящем на три такива места се разрешава осъществяването на транспортното обслужване на гражданите, като на две от тях (автогара “Запад” и тази при кръстоше “Дунав”/”Солун”) няма подходящи помещения на пътуващите. Не е ясна съдбата и на автогарата на ул. “Бяло море”. Затова Община Гоце Делчев в скоро време ще трябва да решава къде да определи мястото и транспортните връзки на новата автогара. Подходящо място е кръстовището на ул. “Драма” с ул. “Пейо Яворов”.

По данни на Община Гоце Делчев разрешителни за осъществяване на таксиметрова дейност са предоставени на 89 автомобила.

Основните им местостоянки са следните:

- на ул. “Стара планина” пред болницата;
- на ул. “Солун” срещу автогара “Динамо”;
- на ул. “Бяло море” срещу Тотопункта;
- на пл. “Гоце Делчев” и
- на ул. “Ал. Стамболийски” до бившия военен стол.

Почти навсякоде таксиметровите шофьори спират и паркират неправилно, предизвикват конфликтни ситуации и задръствания и трябва да се засили пропагандата за недопускане на нарушения и контрола от “Пътна полиция” и Общината за спазване правилата при паркирането им.

2.4. Предимства за движение.

На чертеж № 5 са посочени предимствата за преминаване през кръстовищата по основната улична мрежа спрямо останалите улици. Предимствата са определени в зависимост от класификацията на уличната мрежа, наличието на маршрути на превозните средства за обществен превоз на пътници, интензивността и направлението на транспортните потоци, видимостта в кръстовищата, анализа на ПТП, установените традиции и др.

Определянето на предимствата между улици с еднакъв клас е извършено в зависимост от интензивността на движението, скоростния режим, пропускането на транзитното движение (прекъснат или непрекъснат транзит), наличието на превозни средства за обществен превоз на пътници, осигуряването на по-бърз достъп до важни общоградски обекти, наклоните на улиците, направлението на пешеходните потоци и др.

По принцип предимството за преминаване през кръстовищата се определя чрез регулирането им със светофари, пътни знаци или правилото на дясностоящия. Сигнализирали сме предимството за преминаване през кръстовищата на главните улици от първостепенната улична мрежа и на събирателните улици от второстепенната улична мрежа, което е задължително.

Безусловно предимство за преминаване през кръстовищата имат движещите се МПС по булевард “Гоце Делчев” при навлизането в града до неговия център; на улиците “Дунав” и продълженията му “Тодор Александров” и “Иларион Макариополски”.

Следващите улици според осигуряването на предимството за преминаване през кръстовищата по тях са: “Стара планина”, “Струга”, “Бяло море”, “Драма” и частичното продължение по “Пејо Яворов” (до “Дунав”) и др. по-къси участъци от някои улици.

На чертеж № 5 бързо и лесно се установява кои улици МПС имат предимство за преминаване чрез заустванията помежду им. Наличието на пътната сигнализация за предимствата (пътни знаци Б3 и Б1/Б2) има много съществено значение за осигуряването на бърз и сигурен транспорт. Липсата на тези знаци може да се окаже своеобразен “капан” за движещите се по улиците от по-горен клас и всеки един от нас може да се окаже виновен при ПТП по правилото на десния. Затова е необходим регулярен контрол от служителите в общината, отговорни за поддържането на тази сигнализация в изправност.

В гр. Гоце Делчев масово регулираните кръстовища са сигнализирани само откъм улиците без предимство с пътни знаци Б1 или Б2. Улиците с предимство почти не са сигнализирани с пътни знаци Б3. По Наредба № 18 и пътя с предимство задължително се сигнализира с пътни знаци Б3. Добре че няма сигнализация само с Б3, което е много по-опасна ситуация при кръстовищата, но точното е сигнализацията едновременно с пътни знаци Б3 и Б1/Б2.

Общият брой на кръстовищата, на които е необходимо да се сигнализира пътя с предимство с пътни знаци Б3 е 63 бр. Уточняваме, че това тези кръстовища, където има съществуваща сигнализация на пътя без предимство с пътни знаци Б1 или Б2. За тях ще бъдат необходими още около 126 пътни знаци Б3. На 42 бр. кръстовища липсват един или два пътни знаци Б1 или Б2, някои трябва да бъдат подменени. При следна цена за пътен знак от 60 до 90 лв. и около 15 - 20 лв. за стълбче, скоби и монтаж подчертаваме, че са необходими не по-малко от 19 хил. лева само за подобряване знаковото стопанство за сигнализиране на предимствата. По другите схеми също ще се изистват значителен брой пътни знаци, което ще затрудни финансово Общината.

Предвид значителните суми, необходими само за сигнализирането на улиците с предимство с пътни знаци Б3 Община Гоце Делчев е целесъобразно да направи етапна програма за доставката и монтажа на тези допълнителни знаци.

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

2.5. Посочност на движението.

Въвеждането на еднопосочното движение се прилага масово предвид следните предимства, които то ни предлага:

- намаляваме броя и степента на опасност на конфликтните точки между МПС и пешеходци, чрез което повишаваме безопасността на движението;
 - премахваме опасността от челни удари предвид липсата на насрещно движение;
 - увеличаваме пропускателната способност на улиците и кръстовищата и средната съобщителна скорост;
 - намаляваме задръжките в уличното движение и подобряваме преразпределението на транспортните потоци, което натоварва по-равномерно уличната мрежа;
 - осигуряваме по-ефективното използване на уличните платна за спиране, престои и паркиране;
 - опростяваме организацията на движението и начина на регулиране;
 - осигуряваме по-добър достъп до различните обекти в централните градски части;
 - създаваме по-спокойни вътрешни зони в жилищните квартали.
- Наред с положителните си страни еднопосочното движение има и известни недостатъци:
- създава известни смущения в ориентирането и навиците на водачите на МПС в началния период от прилагането му;
 - удължава пробегата до определени обекти и увеличава обема на транспортната работа, особено в по-малките населени места;
 - удължава пешеходната достъпност до спирките на превозните средства за ОПП;
 - създава се опасност от сблъскания между движещите се едно след друго МПС поради намалената дистанция.

Опитът при въвеждането на еднопосочно движение показва, че има първоначално нарушаване на стереотипа за придвижването на водачите, живеещи или работещи в съответния район, но те сравнително бързо придобиват необходимите навици при движението си по новите еднопосочни маршрути.

Въвеждането на еднопосочното движение не се прави самоцелно. При широчина на уличното платно до 6 м. и при по-висока интензивност на движението то е необходимо предвид затрудненото или дори невъзможно разминаване на превозните средства от паркираните от двете страни автомобили. При вътрешно-кварталните улици с незначителна интензивност то е излишно и настройва отрицателно гражданите към тази организация на движението предвид удължения им маршрут и време за пътуване и затова въведената посочност на движението масово не се спазва.

В гр. Гоце Делчев в уличната мрежа съществуващите еднопосочни участъци сме показали в чертеж № 6 и са:

- ул. “Серес” от “Т. Александров” до “Солун”;
- ул. “Кавала” от “Бяло море” до “Звънчарска”;
- ул. “Милан Конев” от “Търговска” до “Бяло море” и “Звънчарска”;

- ул. “Солун” от “Гоце Делчев” до “Бяло море”;
- ул. “Кирил и Методий” от “Бяло море” до “Одрин”;
- ул. “Царица Йоана” от “Солун” до “Кирил и Методий”;
- ул. “Скопие” от “Гоце Делчев” до “Петър Сарафов” и
- ул. “Скопие” от “Одрин” до “Петър Сарафов”;

Налага се извода, че досега не сме използвали в широк мащаб предимствата при организирането на еднопосочното движение.

В проекта сме заложили въвеждането на следните нови еднопосочни участъци по:

- ул. “Солун” от “Бяло море” до “Дунав” след отварянето и за движение и реконструкция;
- ул. “Тодор Александров” в двойка с “Иларион Макариополски” от “Солун” до “Христо Матов”;
- ул. “Ал. Стамболийски” в двойка с “Полковник Дрангов” от пл. “Македония” до “Ал. Константинов” след реконструкция на “Полковник Дрангов” и
- ул. “Хан Крум” от “Одрин” до “Бяло море” след възстановяване движението през кръстовището на “Хан Крум” с “Гоце Делчев”.

За реализирането на новите еднопосочни улици ще бъдат необходими минимум следните пътни знаци: ДЗ - 15 бр.; В1 - 15 бр.; Г1 - 6 бр.; Г2 - 5 бр.; Г4 - 4 бр. и Г5 - 4 бр.

2.6. Режим на спиране, паркиране и ограничение на скоростта.

В чертеж № 7 са посочени Съществуващите ограничения в режимите на спирането, паркирането и скоростта на движение.

С пътни знаци В27 е забранен престоят и паркирането в следните улични участъци:

- по бул. “Гоце Делчев” от “Първи май” до пл. “Гоце Делчев”;
- по ул. “Ал. Стамболийски” от пл. “Македония” до “Стара планина”;
- по ул. “Бяло море” от “Солун” до “Пейо Яворов”;
- по ул. “Струга” от “Мидия” до “Енос”;
- по ул. “Ген. Ковачев” пред пощата;
- по ул. “Дунав” и “Т. Александров” към пазара.

С пътни знаци В28 е забранено паркирането в следните улични участъци:

- по ул. “Дунав” от “Солун” до “Байкал”;
- по ул. “Стара планина” в района на болницата и след “Щип” и др.

С пътни знаци В26 (40 км/ч.) е забранено движението с по-голяма скорост в следните улични участъци:

- по бул. “Гоце Делчев” от пл. “Гоце Делчев” до “Пейо Яворов”;
- по ул. “Т. Александров” от “Солун” до “Серес” и др. при някои училища и детски заведения.

За осигуряването на по-целенасоченото използване на ограниченията за спиране, паркиране и ограничаване на скоростите трябва да определим обектите, при които такива ограничения са допълнително необходими. Например пред Районен съд, хотел “Гоце Делчев”, пазара, автогарата и др. обекти, където има съсредоточаване на МПС и много от тях спират безразборно по уличните платна и затрудняват преминаването в този район. Благоприятното е, че значителна част от административни учреждения, фирми, банки, търговски и др. обекти са в пешеходната зона на ЦГЧ, достъпа на автомобили до тях е ограничен и така не се създават задръствания и конфликтни ситуации пред тях.

Проблемът с паркирането в Гоце Делчев, както и в повечето населени места все повече се изостря предвид растящата моторизация и съсредоточаването на трудовите, търговските, обслужващите, културно-туристическите, учебните и спортните обекти предимно в централните градски части.

В градската агломерация се концентрират голямо количество автомобили в ограничено пространство, където няма възможност за увеличаване дължината и широчината на уличната мрежа и броя на паркоместата. Нарастващият брой автомобили не може безпроблемно да се разпредели по

уличната мрежа, която е проектирана при други условия за движение и десетки години почти не е разширявана.

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

В градовете, както е и Гоце Делчев, броят на паркоместата по уличната мрежа в ЦГЧ, междублоковите пространства, гаражите под жилищните сгради, дворовете на къщите и паркингите не е достатъчен да поеме личните, ведомствените и фирмените автомобили на живеещите, работещите или посещаващи града граждани. Затова проблема с паркирането става все по-сложен за решаване.

Проблемът с паркирането допълнително се изостря предвид наличието на много неразрешени складове, магазини, работилници, автосервизи и др, които масово са устроени в съществуващи гаражи или допълнителни постройки и техните клиенти предизвикват хаос и задръствания по улиците. Дори и срещу самата община има такива обекти и тези дейности трябва да се регламентират в интерес на обществото. Има възможност рационално да се използва и освободеното военно поделение за подобни цели.

Имайки предвид финансовото състояние на Община Гоце Делчев, и тя както останалите общини в България не разполага с необходимите ресурси за цялостното решаване на проблема с паркирането. Все още в общественото мнение съществува погрешната представа и убеждение, че единствено местната администрация може и е длъжна да осигури необходимите обществени и частни паркинги и гаражи. Очевидно и тук без да използваме значителни частни инвестиции не можем да се справим с този остър проблем.

Затова основната роля и функция на Община Гоце Делчев е да формира и стриктно да изпълнява своя политика в решаването на проблемите с паркирането и гарирането.

Основното в процеса на строителството трябва да бъде:

- да не съгласува и одобрява тези инвестиционни проекти за строителството на нови жилищни, фирмени или търговски сгради без да са предвидени нормативните парко или гаражни места. В чл. 43 ал. 1 и ал. 2 на Закона за устройство на територията (ЗУТ) и чл. чл. 24÷26 от Наредба № 2 са посочени условията за тази дейност.

- да не издава разрешение за строеж, ако не са включени необходимите паркоместа.

- да не издава разрешение за ползването на строеж, в който не са изградени необходимите паркоместа.

Тези нормативи определят и решаващата роля на Общината при перспективното осигуряване на места за паркиране и гариране извън уличните площи.

Трябва да се преустанови досегашната практика за прехвърлянето на отговорността за паркирането от инвеститора на съответния строеж върху Общината, която няма средства да го реши. През последните 30÷40 години въпреки действащите нормативи масово при строителството на нови сгради не се изградиха необходимите им паркоместа. Това обикновено се заобикаля, като строителството на паркингите и гаражите се отлага за следващ етап, които почти никога не се реализира. Дори и сега чл. 152 ал. 2 от ЗУТ го позволява и само от ръководната администрация на Общината зависи допълнително да не изостря този проблем. В Наредба № 2 няма посочени такива изключения и това различие в нормативните актове може по-категорично да се използва за задължителното изграждане на паркингите и гаражите. Ако преди моторизацията не е била така висока, сегашните перспективи (до 2020 г.) са категорични за нейното увеличаване в страната до 550÷600 лични леки автомобили на 1000 жители.

Неизползван, но съществен фактор е привличането на частни инвестиции при изграждането и експлоатацията на многоетажни подземни или надземни паркинги и гаражи в ЦГЧ за обществено или индивидуално ползване. Това може да става, като Община Гоце Делчев отдаде на концесия за определен срок или продаде подходящи терени в центъра за платено паркиране, участва дялово с тази публична общинска собственост и си осигури доходи като процент от печалбата. По този начин общината може да си запази собствеността на терените и след изтичането на концесията става

собственик на паркинга или гаража. Участието на Общината оказва и регулиращо влияние върху цената на услугите за паркиране, защото ако инвеститорите закупят земята на много висока цена, те ще определят и високи такси и такъв паркинг да бъде полупразен при общ дефицит на паркоместа в ЦГЧ.

По-рационално може да използваме подземните пространства за изграждането на многоетажен подземен паркинг, например при бившия универсален магазин в ЦГЧ. Много често пространствата на площади, парковете и градинките се използват, като под тях подземно се изграждат паркинги, а над земята площите се използват за транспорт, разходки или отпих. Такива перспективни възможности има и в ЦГЧ на Разлог.

Друга често използвана възможност е изграждането на подземни паркинги под спортните площадки на детски градини и училища, например училище “Кирил и Методий”, района на спортния комплекс и др.

Известен резерв за изграждането на подземни паркинги има при използването на междублоковите пространства, въпреки че застойката в ЦГЧ на Гоце Делчев е предимно нискоетажна.

Дотук разгледахме техническия проблем при решаване въпросите с паркирането. Другият проблем е административният. При него по пътя на въведени забрани и ограничения за спирането и паркирането по уличните платна не се допуска безразборно паркиране, затрудняващо или дори парализиращо уличното движение.

За в бъдеще може да се обособи зона за кратковременно паркиране, в която престоят и паркирането се заплащат за определено време. Тук може да приложим пропорционалната система, когато заплащането е фиксирано за определено време или прогресивната система за заплащане, когато таксата се увеличава значително при по-продължително паркиране.

Друг аспект на паркирането е да обособим и сигнализираме специалните места за паркиране на автомобилите, ползвани от хора с увреждания. Целесъобразно е освен с пътни знаци местата за паркиране на такива автомобили да ги маркираме със символа на пътен знак Д21.

На чертеж № 10 сме посочили основните платени и безплатни паркинги с техният капацитет, които са обособено върху уличните платна или непосредствено до тях.

В града са определени три платени паркинга:

- на пл. «Гоце Делчев»;
- на ул. «Стара планина» пред болницата и
- на ул. «Бяло море» пред хотел «Христов».

Определени са и следните безплатни паркинги:

- на ул. «Ал. Стамболийски» срещу паметника;
- на ул. «Ал. Стамболийски» срещу Първо инвестиционна банка;
- при Дома на армията;
- по ул. «Иларион Макариополски»;
- на ул. «Сливница»;
- на бул. «Гоце Делчев» срещу ул. «Байкал»;
- на ул. «Одрин»;
- на ул. «Крива паланка»;
- на ул. «Отец Паисий»;
- на ул. «Ал. Стамболийски» и др.

Изходът от кризата с паркирането в централната градска част е да започне изграждането на подземни многоетажни паркинги. Споменахме, че това не е по възможностите на Общината. Затова за решаването на този сериозен и задълбочаващ се проблем трябва да се привлекат финансови ресурси от частния капитал. Подходящи места за изграждането на многоетажни паркинги са:

- под пл. «Гоце Делчев» на мястото на сегашния паркинг и част от градинката;
- под част от двора на природоматематическата гимназия;
- под част от двора на I-во основно училище «Кирил и Методий» срещу съда;
- на мястото на сегашната автогара;
- на мястото на автогарата при кръстовище «Дунав» и «Солун».

Могат да се осигурят и допълнителни паркоместа по:

- ул. «Ген. Ковачев» от центъра до х-л «Гоце Делчев»;
- ул. «Г. Александров» над част от коритото на Градската река пред МОЛ-а и др.

При въвеждането на новите еднопосочни улици също може да се осигурят допълнително около 70-80 паркоместа без това да пречи на движението, При възникнала подребност в ЦГЧ може и на други улици да се въведе еднопосочно движение и те частично да се използват за паркиране.

За товарните автомобили също трябва да се определят паркинги, разбира се извън центъра на града. Такова място може да бъде част от плаца на казармата, източно от кръстовището на “Драма” с “П. Яворов” (срещу евентуалната нова автогара) и другаде.

Друг основен въпрос при решаването на проблемите за паркирането е повишеният контрол върху неправилно паркираните автомобили. Нормативната уредба - чл. 167 ал. 2 от Закона за движението по пътищата (ЗДвП) позволява на кмета на гр. Гоце Делчев да има служба за контрол на паркирането, движението на пешеходците и алармените инсталации на автомобилите, както и използването на технически средства за принудително задължане на превозните средства, за които не е заплатена таксата за паркиране. Средствата от глобите, налаганите глоби от обособената група по паркирането и постъпили в бюджета на Общината могат да се използват за усъвършенстване организацията и безопасността на движението, за подпомагане издръжката на тези контролните органи на Общината по ЗДвП и на други дейности.

Режимът на изпреварване в населените места не е така актуален, защото възможностите за предприемането на маневрата изпреварване са малко. Този режим на движение отразен в чертеж № 7, където са посочени забраните за изпреварване, наложени с пътен знак В24. При движение извън населените места проблема с изпреварването по-трудно го решаваме предвид ограничения габарит на пътищата, интензивното насрещно движение, хоризонталните и вертикални криви и необходимостта от много по-голяма разстояние на видимост поради по-високите скорости на движение.

2.7. Пешеходни и велосипедни улици и зони.

Основните изисквания за осигуряването на пешеходните трасета са посочени в Раздел XX на Наредба № 2. Необходимо е да се осигурят 0,75 м. от широчината на тротоара за пешеходна лента и в зависимост от класа на улицата минималната широчина на тротоарите трябва да бъдат:

- за улици IV клас – 3 м.;
- за улици V клас – 2,25 м. и
- за улици VI клас – 1,5 м.

Тези изисквания като цяло са изпълнени за по-голямата част от уличната мрежа в града.

За облекчаване на пешеходното движение са изградено и много пешеходни мостове над двете реки в града.

По транспортните мостове над река Градската река също са осигурени необходимите широчини от тротоарните площи за движението на пешеходците.

Интензивността на пешеходните и транспортните потоци е недостатъчна за икономическо обосноваване изграждането на пешеходни подлези или надлези.

В ЧГЦ на гр. Гоце Делчев от дълги години има добре устроена пешеходна зона, посочена в чертеж № 9. Самостоятелно частично или изцяло обособени пешеходни улици са:

- ул. “Търговска”;
- ул. “Царица” Йоана”;
- ул. “Солун” при пазара;
- ул. “Бяло море” при пл. “Македония” пазара и др.

За пешеходното движение добре са устроени и Градския парк и градинката в центъра.

Зоната е по направленията на основните пешеходни потоци, търсещи търговските и културните обекти и ведомствата в центъра. Пресичането от пешеходците на останалите улици около пешеходната зона е осигурено и обезопасено чрез пешеходни пътеки тип “Зебра”.

За пешеходците проблем е неправилното паркиране върху тротоарите, когато частично или изцяло паркираните автомобили по някои улици не осигуряват необходимия минимум от 2 м. за движението на пешеходците и те се принуждават да се движат по уличните платна, което не гарантира тяхната безопасност - например отсечки от ул. “Т. Александров”, “Бяло море”, “Ал. Стамболийски”, ”Дунав” и др. Това налага по-целенасочен контрол по неправилно паркираните МПС върху тротоарите.

Съществен фактор при осигуряване безопасността на пешеходците са пешеходните ограждения по тротоарите, които и канализират потоците при пресичането на уличните платна и ги отделят от транспортните потоци. Пешеходни ограждения има по следните улици: “Гоце Делчев” пред училището и пред парка; к-щце “А. Константинов”/”Пирин” пред дома за деца, “Драма” при бившия военен стол; на “Дунав” и “Т. Александров” при пазара и др.

При бъдещо използване на пешеходните ограждения да се поставят само от т.н. “висок” тип с Н=1100 мм., които по-трудно могат да се прескачат от пешеходци-нарушители.

Пресичането на уличните платна от пешеходците се осъществява по пешеходни пътеки, които са много добре сигнализирани с пътна маркировка и често пъти с пътни знаци. Често пъти правилно се използват изкуствените неравности за ограничаване на скоростта пред пешеходните пътеки.

Напоследък масово се използват жълтите светлини с последователно подаване на “Преминаващ” пешеходци или подаването на жълта мигаща светлина за допълнителното и по-категорично сигнализирание и обезопасяване на пешеходните пътеки с интензивно движение. Такава сигнализация се използва и в гр. Гоце Делчев. Такава сигнализация на пешеходните пътеки има по “Гоце Делчев”/”Цар Самуил” и по “Стара планина” пред болницата (неработеща).

Подходящо би било поставянето на “Преминаващ” пешеходци и на следните пешеходни пътеки тип “Зебра”:

- на ул. “Дунав” на поне две места;
- на бул. “Гоце Делчев” при парка;
- пл. “Македония”;
- на к-щето на “Бяло море” със Солун” и др..

В гр. Гоце Делчев особено масово се използват велосипедите като превозно средство. Имайки предвид мекия климат и започващото масово използване на този здравословен и екологичен транспорт трябва да му се осигурят подходящи условия за движение. Основните изисквания при определянето на велосипедните маршрути са посочени в раздел XXI “Велосипедни трасета” (чл. чл. 117 ÷ 120), в Таблица 1.2 на Приложение № 1 и в Приложение 37 на Наредба № 2.

Велосипедните алеи на първостепенната улична мрежа се устройват между платното за движение на автомобилите и тротоара. При второстепенната улична мрежа велосипедните алеи можем да се устроят както при първостепенната мрежа или при по-ниска интензивност на движението (до 200 авт./час) - отстрани на платното за движение като допълнителна лента.

В плана на Община Гоце Делчев е залегнало проектирането и изграждането на велосипедни алеи в града. При бъдещото обособяване на нови велоалеи те могат да бъдат и не върху платно за движение, а по широките тротоари на съответните улици. Широчината на тези алеи зависи от интензивността на велосипедното движение, броя на велосипедните ленти и посоката на движение. При двупосочно велосипедно движение велосипедната алея трябва да бъде по тротоара откъм уличното платно с широчина 2 м., като спазваме и необходимо допълнително разстояние за сигурност от двете и страни по 0,25 м., свободно от дървета, стълбове, огради, пътни знаци, реклами и др.

При възможност за предпочитане е комбинираното движение на велосипедисти и пешеходци при минимална широчина на тротоара 3 м. Тогава сигнализацията на алеите за велосипедисти е с надлъжна непрекъсната бяла (или жълта) маркировъчна линия с широчина 0,10 м. и с пътните знаци по следния начин: велосипедната алея маркираме с широчина 2,5 м. от бордюда (2 м. за алеята и отстрани по 0,25 м. разстояние за сигурност). В началото на тротоара при всяко кръстовище велоалеята се сигнализира с пътен знак Г14. В страната ни има опит такива тротоари с едновременно движение на велосипедисти и пешеходци да сигнализираме, като за икономия в един знак поставяме символите на пътни знаци Г13 и Г14 (на велосипедист откъм страната на уличното платно за велосипедната алея и на

пешеходец откъм застроената площ). Върху тротоара за допълнителна информация може да нанесем с маркировъчна боя и символа на велосипедист върху велосипедната алея.

2.8. Сигнализация с пътни знаци и маркировка.

На чертежи №№ 15-0, 15-1, 15-2, 15-3, 15-4, 15-5 и 15-6 сме посочили всички съществуващи пътни знаци по уличната мрежа в гр. Гоце Делчев. На чертеж № 15-7 необходимите пътни знаци са дадени на един обобщен чертеж.

След новия цифров кадастър на града без особени проблеми и в непродължителен срок чрез използването на компютърната техника може да се изготви паспортизация на всички съществуващи пътни знаци. Настоящият ГПОД дава необходимата информация за наличните и необходимите знаци. В този паспорт точно да се укаже мястото на всеки пътен знак и пътеуказателна табела по вид, типоразмер, закрепване, време и основание за поставяне, подмяна, премахване и т.н. Така перспективно фиксираме сигнализацията с пътни знаци, можем да следим за точното и поддържане и да ни послужи при евентуални правни проблеми, свързани с пътното движение. Въвеждането на допълнителна сигнализация с нови пътни знаци или премахването на съществуващи става много бързо и лесно в електронния паспорт.

За подобряване възприемането и ефективността на сигнализацията с пътни знаци трябва да се решат следните проблеми:

- да се разработи и внедри паспортизацията на знаковото стопанство;

- има пътни знаци - около 8÷10%, които имат изтекъл експлоатационен срок, ръждясали са и цветовете и символите в тях трудно се различават и затова трябва да се подменят поради физическото им износване.

- макар и рядко се използват повече от необходимото пътни знаци - например А24 за сигнализацията на светофарните уредби, който трябва да се постави само при влизането в населено място или липсата на необходимата видимост на светлинните сигнали; на А13 за сигнализацията на изкуствените неравности, като неправилно се използва и А12; на А18 за пешеходните пътеки “Зебри” и др. Препоръката ни в това отношение е те да не се премахват незабавно, а постепенно с подмяната на знаковото стопанство.

Препоръчваме да се определят местата, на които може да се разположат рекламни билбордове срещу заплащане, без да пречат на движението и възприемането на пътната сигнализация. Тези средства могат да се използват за допълването и поддържането на сигнализацията с пътни знаци.

Поддържането на пътната маркировка изисква значителни средства. Маркировката е един от най-важните фактори при ориентирането на водачите в процеса на движението. Тази сигнализация в гр. Гоце Делчев е в добро състояние. При паважните настилки по понякни пречени няма никаква маркировка. Препоръчваме да започне масовото използване за маркиране на по-скъпите и дълготрайни (3÷5 години) двукомпонентни пластици. Често пъти тази маркировка има експлоатационен срок за използване, съизмерим с този на асфалтобетонната настилка.

2.9. Картограма на транспортните натоварвания.

На чертеж № 11 сме посочили данните за извършените от проектантите преброявания на интензивностите на движение на пет основни кръстовища (поточни преброявания) и по други главни и събирателни улици (профилни преброявания). Данните сме използвали и при изследването и обосноваването на избора на предложенията за усъвършенстване организацията на движението като:

- еднопосочността на движението;
- пропускателната способност на уличните платна и кръстовищата;
- режимите на спиране за престои и паркиране;
- организацията на пешеходното и велосипедното движение;
- светофарното регулиране на кръстовищата;

- предложенията за подобряване комуникационното обслужване и организацията на движението през 5-те кръстовища и др.

Преброяванията сме извършили ръчно и в сезон, когато интензивностите на транспортните потоци са близка до максималните. Използвали сме преводните коефициенти, определени в чл. 3 ал. 4 на Наредба № 2. Данните сме събрали с достатъчна точност, но не могат цялостно да обхванат транспортните потоци по сезони и във всички улични участъци и кръстовища, за да се направят още по-прецизни изводи и препоръки.

От картограмата на транспортните натоварвания става ясно, че основните улици и булеварди все още не са с изчерпана пропускателна способност - значителни резерви имат улиците от първостепенната и второстепенната улична мрежа. Ако на някои улични участъци силно е затруднено движението, то се дължи преди всичко на неправилно паркирането на автомобилите.

За гр. Гоце Делчев е целесъобразно когато се вземат строително-организационни мерки да се извършват периодични изследвания за натоварването на уличната мрежа и скоростния и режим. Досега няма практика за осъществяването на такива наблюдения и преброявания на уличното движение при решаването на конкретни цели и затова няма цялостен поглед върху транспортни процес в перспектива. Досегашната практика за ръчно преброяване е много трудоемка, бавна и с по-ниска точност. Има достатъчно евтини, бързи и достоверни начини за събирането на такива данни като заснемането на транспортните и пешеходните потоци с видеокамери и има програми за автоматизиране на броенето им, използването на транспортни детектори, най-често с индуктивни рамки към автоматични електронни броячи и др. Това ще позволи на ръководството на града обосноваването на едни или други обективно необходими решения за подобряването на транспортния процес на градско и регионално ниво. Този въпрос е належащ и във връзка с изграждането на различните транспортни коридори и трасета в страната и региона.

2.10. Светофарни уредби.

В гр. Гоце Делчев има общо 3 бр. работещи светофарни уредби:

- на к-щето на бул. "Гоце Делчев" с ул. "Пейо Яворов";
- на к-щето на ул. "Дунав" с ул. "Пейо Яворов" и на
- на к-щето на ул. "Александър Стамболийски" с ул. ул. "Илия Дуков"/"Алеко Константинов".

Тези светофарни уредби са монтирани в последните години и без тях преминаването през тези най-натоварени в транспортно отношение кръстовища ще бъде значително затруднено и с влошени показатели за безопасно преминаване.

Светлинната сигнализация с т.н. "Преминаващ" пешеходец е разгледана в раздела за пешеходното движение.

Съществуващата светлинна сигнализация е възможно да подобрим в следното:

- Напоследък масово започна да се използват т.н. "обратни броячи", които дават допълнителна информация за оставащото време до края на съответните фази. Освен безусловния си дисциплиниращ ефект, свързан с безопасността на движението, те имат и екологичен и икономически ефект.

- Следващ етап може да стане етапното подменяне на светофарните секции с належаеми лампи със светодиодни секции, които са 8÷9 пъти енергийно по-икономични. Основните икономии обаче са от много по-рядкото им обслужване от квалифициран персонал. Светодиодните секции се забелязват много по-добре от участниците в пътното движение и макар че са по-скъпи, поради малката си консумация на ел. енергия и значителното намаление за разходите за поддържането им се изплащат за 3 ÷ 4 години.

Освен съществуващите светофарни уредби и възможно изграждането и на следните нови:

- на к-щето на ул. ул. "Дунав"/"Тодор Александров" с ул. "Солун". Тази светофарна уредба ще бъде наложително да се постави след преместването на досегашния пазар и въвеждането на еднопосочно движение по "Солун" в посока от центъра към Градската река. Поради липсата на

достатъчна видимост и предполагаемото значително движение ще трябва да се въведе светофарно регулиране.

- на к-щето на ул. "Тодор Александров" с ул. "Потока". Тази светофарна уредба ще трябва да се въведе в експлоатация след изграждането на мост през Градската река за свързване с ул. "Потока". Поради непосредствената близост до евентуалната друга нова светофарна уредба с ул. "Солун" работата на двете светофарни уредби ще трябва да се синхронизира за намаляване на транспортните задръжки и за по-голяма икономия може с един контролер да се регулират и двете уредби.

- на к-щето на ул. ул. "Иларион Макариополски"/"Александър Стамболийски" с ул. "Георги Бенковски". Необходимостта от тази светофарна уредба ще възникне след реконструкцията (подмяната на настилката) на "Полковник Дрангов" от западната страна и въвеждането на еднопосочно движение по тази улица и по ул. "Александър Стамболийски" до ул. Алеко Константинов".

При реализиране на реконструкцията и разширението на ул. "Бяло море" може да се наложи изграждането и на светофарна уредба на кръстовището с ул. "Пейо Яворов". Тогава ще трябва работата на новата и на двете съществуващи светофарни уредба по ул. "Пейо Яворов" да се синхронизира.

Могат да се изградят и светофарни уредби за работа при заявка за преминаване от пешеходци пред болницата (на мястото н"Преминаващия пешеходец" през ул. "Стара планина" при ул. "Цар Самуил") и през платното за движение на бул. "Гоце Делчев" при ул. "Цар Самуил", при ул. "Кирил и Методий" или пред входа на градския парк при ул. "Петър Берон".

На тези места движението на автомобили и пешеходци е интензивно и тези светофари ще заместят жълтите последователно мигащи светлини тип "Преминаващ" пешеходец.

И тук както при пътните знаци можем да внедрим паспорти на светофарните уредби, в които да се отбележат точните координати и видове на светофарните стълбове, конзоли, секции, контролери, кабели, датчици, обратни броячи, настройки на фази и циклограми, режими на работа, вид и време на обслужването им при повреди и др.

2.11. "Тесни" места по уличната мрежа и участъци с концентрация на птп.

Определяне местата на реализираните пътнотранспортни произшествия (ПТП) по уличните участъци и кръстовища в гр. Гоце Делчев е станало въз основа проучването на картите за регистрация на ПТП, съхранявани в "Пътна полиция-КАТ" при РПУ - гр. Гоце Делчев. След анализ на ПТП са открити някои недостатъци в организацията на движението по уличната мрежа и открити т.н. "тесни" участъци и такива с концентрация на ПТП. При този анализ могат да се определят причините и основните фактори, влияещи върху аварийността с МПС и пешеходци. През последните три години статистиката е следната:

През 2004 г. общият брой на ПТП е 79 с 1 убит и 12 ранени граждани. Основните причини за реализирането им са:

- неспазване на предимство - 14 бр.;
- неправилни маневри - 15 бр.;
- употреба на алкохол - 6 бр.;
- неправилно движение на пешеходци - 1 бр.;
- навлизане в лентата за насрещно движение - 13 бр.;
- други причини - 18 бр.

За 2005 г. общият брой на ПТП е 113 с 12 ранени граждани. Основните причини за реализирането им са:

- неспазване на предимство - 19 бр.;
- неправилни маневри - 18 бр.;
- навлизане в лентата за насрещно движение - 15 бр.;
- неправилно изпреварване - 11 бр.;
- употреба на алкохол - 5 бр.;
- неправилно движение по пътното платно - 9 бр.;

- неправилно движение на пешеходец - 1 бр.;
- неспазване на дистанция - 12 бр.;
- други причини - 23 бр.

За 2006 г. общият брой на ПТП е 74 с 7 ранени граждани. Основните причини за реализирането

им са:

- неспазване на предимство . 16 бр.;
- неправилни маневри . 7 бр.;
- несъобразена с пътните условия скорост - 11 бр.;
- навлизане в лентата за насрещно движение - 8 бр.;
- неправилно движение по пътното платно - 6 бр.;
- неспазване на дистанция - 7 бр.;
- употреба на алкохол - 5 бр.;
- неправилно изпреварване - 3 бр.;
- други причини - 10 бр.

По данни от “КАТ-Пътна полиция”, участъци с концентрация на ПТП има по следните улици и кръстовища:

Улични участъци:

- ул. “Бяло море” от кръстовището с ул. “Милан Конев” до ул. “Кирил и Методий”;
- ул. “Дунав” от кръстовището с ул. “Солун” до ул. “Герман Титов”;
- ул. “Александър Стамболийски” от кръстовището с ул. “Търговска” до ул. “Илия Дуков”;
- ул. “Солун” от площад “Гоце Делчев” до ул. “Илия Дуков”;
- ул. “Тодор Александров” от кръстовището с ул. “Търговска” до ул. “Солун”;
- бул. “Гоце Делчев” площад “Гоце Делчев” до ул. “Пейо Яворов”;
- ул. “Драма” от кръстовището с ул. “Потока” до ул. “Братя Миладинови”;
- ул. “Генерал Ковачев” от площад “Гоце Делчев” до ул. “Илия Дуков”.

Кръстовища:

- бул. “Гоце Делчев” с ул. “Байкал”;
- бул. “Гоце Делчев” с ул. “Пейо Яворов”;
- бул. “Гоце Делчев” с ул. “Кирил и Методий”;
- ул. “Стара планина” с ул. “Цар Самуил”;
- ул. “Стара планина” с ул. “Александър Стамболийски”;
- ул. “Александър Стамболийски” с ул. “Илия Дуков”;
- ул. “Тодор Александров” с ул. “Екзарх Антим”;
- ул. “Дунав” с ул. “Пейо Яворов”;
- ул. “Дунав” с ул. “Байкал”;
- ул. “Бяло море” с ул. “Милан Конев”;
- ул. “Бяло море” с ул. “Солун”;
- ул. “Иларион Макариополски” с ул. “Екзарх Йосиф”.

Основните причини за повишената аварийност на горепосочените улични участъци и кръстовища са изчерпана пропускателна способност поради стеснени улични платна и увеличаната интензивност; наличието на много търговски обекти и работилници и заради тях неправилно престояващи или паркирани автомобили за зареждане или пазаруване. Затова е необходимо от Община Гоце Делчев и РПУ - Гоце Делчев да се предприемат както административни мерки за санкциониране на нарушителите, така и организационно-технически мерки за търсене на допълнителни паркоместа в близост до търговските обекти.

III. КОМУНИКАЦИОННИ РЕШЕНИЯ И ПРЕПОРЪКИ.

3.1. На кръстовището на ул. “Драма” с ул. ”Пейо Яворов”.

Кръстовището в момента на разработване на проекта е триклонно. След завършване строителството на жилищни кооперации западно от кръстовището сигурно ще се възстанови затворения поради строежа четвърти клон. Кръстовището е с голяма площ и в него има малък паркинг за 6 леки автомобили.

Трябва да се обособят самостоятелни ленти за лявозавиващите МПС откъм ул. “Пейо Яворов” и южно откъм ул. “Драма”, защото клоновете на кръстовището са достатъчно широки (съответно 9 и 10 м.).

При входа от източната страна на ул. “Драма” за по-доброто канализиране на движението по посоки трябва да се изгради разделителен остров (с широчина до 1 м.) съответно сигнализиран с пътни знаци и пътна маркировка. Така ще се оформят самостоятелни пътни ленти с широчини по 3,50 м. за дясно и за лявозавиващите МПС и изходяща пътна лента с широчина от 4,50 до 5 м.

Паркингът за леките автомобили предвид сегашната все още сравнително ниска интензивност на движението може да се запази, като той се очертае или само с пътна маркировка, или отстрани се изградят бордюри и паркоместата се обозначат с маркировка.

При възстановяване на четвъртия вход западно от кръстовището (където сега има строителни обекти) този вход трябва да се сигнализира като вход без предимство (с пътен знак Б2) и от насрещния източен вход дясната лента да разрешава движение направо и надясно вместо досегашното движение само надясно.

Сигнализацията на входовете трябва да се подобри чрез поставянето на необходимите пътни знаци и маркировка, посочени в чертеж № 17.

Предвид възможността новата автогара на гр. Гоце Делчев да се изгради в непосредствена близост източно от кръстовището и възможността за “пробив” на ул. “Драма” до Републикански път П-19 ще се наложи цялостна реконструкция на това кръстовище за удовлетворяването на новите бъдещи функции, включително и чрез изграждането на нова светофарна уредба. Тогава може да се наложи промяна на предимство, което да стане по ул. “Драма”.

3.2. На кръстовището на ул. “Стара планина” с ул. ”Цар Самуил”.

Организацията на движението при входа за болницата трябва да се подобри, като най-важното е да се смени предимството за преминаване през кръстовището. Не е логично на второстепенните направления - входовете на болницата и от ул. “Цар Самуил” да се осигури предимството за преминаване, макар и да има необходимост при осигуряване предимството на линейките.

В кръстовищата основните фактори, определящи предимството са:

- разлика в класовете на улиците;
- разлика в интензивностите на движението;
- преминаването на редовни линии на автобуси за обществен превоз на пътници;
- преминаването на значителен брой тежкотоварни автомобили;
- широчините на уличните платна и надлъжните наклони във входовете на кръстовището;
- интензивност на пешеходните потоци;
- други, като тук може да се има предвид и преминаването на линейки със специален режим на движение.

Единственото съображение в полза на сегашното запазване на предимството е последното, но то в голяма степен нормативно е решено чрез използването на специалния режим за движение на автомобилите за “Спешна помощ”.

Сегашната сигнализация има неточност и при сигнализиране на пътя с предимство при входа откъм болницата, защото поставеният пътен знак А26 може да се използва само извън населени места.

Тук са станали и немалък брой ПТП поради неправилно определеното направление на пътя с предимство.

Затова категорично е необходимо да се смени предимството, като то се предостави на движещите се МПС по ул. “Стара планина”, които досега няхаха предимство. Необходимото подобряване на сигнализацията с пътни знаци и пътна маркировка е посочена в чертеж №18.

За обезопасяване движението на пешеходците трябва да се възстанови работата на светофарната сигнализация с т.н. “Премаиващ” пешеходец над двете пътеки тип “Зебра”.

При необходимост още по-удачно ще бъде да се проектира и изпълни светофарна уредба. Тази уредба да подава непрекъснат зелен сигнал по основното направление - ул. “Стара планина” и при наличие на заявка от пешеходец, подадена чрез бутон, безопасно да осигури разрешаващ зелен сигнал за преминаване на пешеходците и през двете пътеки.

Трябва да се подобри и сигнализацията и обособи самостоятелен паркинг за таксиметровите автомобили при местостоянката и пред входа на болницата. За целта е препоръчително местостоянката за тези 5-6 таксиметрови автомобили да се измести източно от входа на болницата (върху част от съществуващия паркинг за общо ползване) и при наличие на повикване последователно да вземат излизащите от болницата пътници.

3.3. На кръстовището на ул. “Стара планина” с ул. ”Александър Стамболийски”.

Кръстовището е триклонно и предимството за преминаване е за движещите се по правото направление на ул. “Стара планина”. Широчината на източия вход на “Стара планина” позволява обособяването на отделна лента за лявозавиващи МПС към “Ал. Стамболийски”.

Другите два входа (западен на “Сливница” и южен на “Александър Стамболийски”) имат недостатъчен габарит и тяхната широчина трябва да стане 7-7,5 м. спрямо сегашните 6,5 м.

Необходимо е и настилка на уличните платна на “Сливница” и на “Александър Стамболийски” да се подмени от паважна на асфалтобетонна ако не по целите платна, поне в зоната на кръстовището. Реконструкцията на кръстовището е належаща и с оглед рационалното използване на бившето военно поделение за представителни, складови и производствени нужди на фирми от града и региона.

При увеличен поток от МПС в перспектива може да се наложи изграждането и на светофарна уредба.

Съществуващата пътеуказателна сигнализация в кръстовището е достатъчна.

3.4. На кръстовището на ул. “Тодор Александров” с ул. ”Солун”.

Понастоящем ул. “Солун” няма откъм север вход/изход към кръстовището.

Предвид необходимостта от преместването на пазара (зеленчуков и за стоки) на изток и освобождаването на уличното платно на “Солун” от него е наложително по нея да се въведе еднопосочно движение в посока към Градската река и паважната настилка да се разшири и подмени с асфалтобетонна. Тогава към кръстовището ще бъде отворен още един вход откъм центъра.

Ако настилка по цялото платно не се разшири и подмени, то това е наложително в зоната на кръстовището, като уширението бъде поне 10,50 м. с оглед осигуряването на необходимите три ленти в зоната за изчакване.

Предвид изграждането на МОЛ от другата страна на реката и очакваната значителна интензивност на движение по ул. “Солун” и през кръстовището, липсата на видимост към пътя с предимство (“Дунав” и “Т. Александров”) ще възникне нужда от светофарна уредба, регулираща движението през кръстовището.

Необходимата сигнализация на кръстовището е посочена в чертеж № 20.

Настилка през моста при южния вход на кръстовището е с по-малък габарит (под 6 м.), но няма да е целесъобразно уширяването на този мост, а ще бъде по-добре изграждането на друг мост през Градската река за осигуряването на връзка с ул. “Потока”. На това ново кръстовище също ще бъде

необходима светофарна уредба, която да работи синхронизирано с новата на “Дунав” и “Солун” така че автомобилите да преминават по главното направление без спиране през двете кръстовища.

3.5. На кръстовището на ул. “Бяло море” с ул. ”Солун”.

Кръстовището е сложно, защото освен тези улици в него са заустени и ул. “Кавала” и ул. “Серес”. Големите му размери, наличието на две местостоянки за таксиметрови автомобили, наличие на търговски обекти, значителен пешеходен поток и неправилно паркирани автомобили затрудняват ориентирането и преминаването през кръстовището.

За подобряване организацията на движението в кръстовището е необходимо:

- отстрани чрез бордюри по-добре да се обособят паркингите за леките таксиметрови автомобили;

- да се подмени паважната настилка на улиците “Бяло море” и “Солун” с асфалтобетонна;

- да се разширят уличните им платна и въведе еднопосочно движение по тях;

- да се подобри сигнализацията с пътни знаци и маркировка.

В чертеж № 21 е посочена необходимата сигнализация при сегашната организация на движението.

След преместването на пазара по “Солун”, направата на уширения и организирането на еднопосочно движение по “Бяло море” и “Солун” и след ликвидирането на автогарата и на нейно място изграждането на многоетажен паркинг ще се реализира нова организация на движението по двете улици и в кръстовището им със съответната сигнализация.

IV. МЕРОПРИЯТИЯ ПРОИЗТИЧАЩИ ОТ ГПОД.

По-голямата част от констатираните проблеми по организацията на движението сме посочили в съответните раздели. Там сме предложили и конкретните мерки за тяхното решаване.

В тази част сме наблегнали на най-съществените проблеми за решаване, свързани с реализирането на Генерален план за организация на движението на гр. Гоце Делчев. Те са:

1. Да се разрешават повече рекламните билбордове на определени места и средствата от тяхната такса може да се използват за поддържането на сигнализацията с пътни знаци.

2. За подобряването на пътната сигнализация трябва да се започне поэтапното подменяне на амортизираните и липсващи пътни знаци.

3. За още по-доброто ориентиране на гостите на града частично да се допълни пътеуказателната сигнализация по някои основни кръстовища.

4. Да се изградят необходимите уширения (“джобове”) на спирките на превозните средства за обществен превоз на пътници там, където се пречи на движението, както и да изградим заслони (навеси) за предпазване от атмосферните условия на чакащите пътници. Да се сигнализират със задължителните пътни знаци Д24.

5. Община Гоце Делчев да не съгласува и одобрява инвестиционните проекти без да са включени нормативните гаражни или паркоместа. Също така да не издава разрешение за строеж или за ползването на строеж, в който не са изградени необходимите му паркоместа.

6. Община Гоце Делчев трябва да въведе почасов пропускателен режим за товарните автомобили в централната градска част и може значително по-успешно да се справи с проблема за неправилното паркиране чрез обособяването на самоиздръжка на звено за поставянето на “скоби” или дори оборудването им със специализиран автомобил (“паяк”) за извозването на неправилно паркираните автомобили в т.н. “наказателен” паркинг.

7. Да се проектират и реализират велосипедни алеи.

8. Допълнително да се сигнализират с жълта мигаща светлина или жълти “Премаиващи” пешеходци поне три пътеки “Зебра” с интензивно пешеходно движение.

9. За по-пълната и точна информация в Община Гоце Делчев е необходимо да се изготви паспортизация на знаковото стопанство за целия град.

10. Да се измести досегашния пазар от уличното платно на “Солун” източно в непосредствена близост.

11. На следните улични участъци да се разширят платната за движение до нормативно определените за съответния клас и се подменят настилките им:

- “Сливница” между ”Щип” и “Ал. Стамболийски”;
- “Ал. Стамболийски” между “Стара планина” и ”Иларион Макариополски”;
- “Бяло море” между “Солун” и ”Пейо Яворов”, като уличното платно се разшири с поне с 3 метра;

- ул. “Пейо Яворов” между “Гоце Делчев” и “Дунав”, като се обособят и паркоместа откъм парка;

- “Солун” между “Бяло море” и ”Дунав”;
- “Ген. Ковачев” в центъра и се обособи допълнителна лента за паркиране откъм зелената площ.

12. Целесъобразно е да се въведе еднопосочно движение в следните нови участъци:

- “Ал. Стамболийски” от ”Ил. Макариополски” до “Ал. Константинов”;
- “Солун” от “Бяло море” до ”Дунав”/”Т. Александров” след изместване на пазара;
- по двойката улици “Владимир Поптомов” и “Т. Александров” от “Екзарх Евтим” до “Солун”;
- “Цар Самуил”/”Хан Крум” от “Стара планина” до “Бяло море” след възстановяване кръстовището с “Гоце Делчев”.

- “Ген. Ковачев” и ”Петър Сарафов” от “Ал. Стамболийски” до “П. Яворов”.

13. Да се изгради мост над “Градската река” за свързването на ул. “Потока” с ул. ”Тодор Александров”.

14. Да се изгради пътна връзка между “Иларион Макариополски” и “Драма” при ДНА.

15. Да се проектира и изгради продължението (реализира пробив) на ул. “Драма” до Републикански път II-19.

16. Да се изместят сегашната автогара и т.н. “частна автогара” на по-подходящо място – например при к-ще “Драма” и “П. Яворов”.

17. Северният околоръстен път да се ремонтира от с. Борово до Републикански път III-198 за извеждане на транзитното движение извън града.

18. Да се изградят многоетажни подземни или надземни паркинги в:

- центъра под сегашния паркинг и част от градинката;
- двора на I-во основно училище “Кирил и Методи”;
- двора на II-ро основно училище;
- двора на природо-математическата гимназия;
- на мястото на сегашната т.н. “частна автогара” при “Дунав” и “Солун”.
- на две места в двора на болницата.

19. Да се изгради паркинг върху част от коритото на Градската река откъм МОЛ-а.

20. На съществуващите светофарни уредби етапно да се подменят светофарните секции със светодиодни и да се започне използването на т.н. обратни броячи на време. Същото да се изисква в проектите и реализацията на новоизграждащите се светофарни уредби

21. Да се реализира програма за изграждането на места („джобове”) в тротоарните площи за кофите за боклук, които сега са върху уличните платна, пречат на движението на МПС и създават конфликтни ситуации.

22. От централната част да се изместят всички нерегламентирани работилници, складове, гаражи, автосервиси и др. подобни, които пречат на движението, замърсяват улиците и вдигат шум. Подходящо място за голяма част от тях ще бъде бившата казарма.

ИЗГОТВИЛИ: 1.

2.

/Инж. Н. Петкова/

/Инж. Св. Желязков/