


**ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО**

# ГПОД

# НА ТЕРИТОРИЯТА НА ГРАД РАЗЛОГ

**ФАЗА:** ОКОНЧАТЕЛЕН ПРОЕКТ

**м. март 2025 г.**

## СЪДЪРЖАНИЕ

Съдържание ..... 2
Списък на фигурите ..... 3
Списък на таблиците ..... 3
Списък на използваните абревиатури и съкращения ..... 4
1. Въведение ..... 5
1.1. Териториален обхват на ГПОД ..... 5
1.2. Цели и задачи на ГПОД ..... 5
1.3. Съдържание и актуализация на ГПОД ..... 6
1.4. Нормативни документи и изходни данни за изготвяне на ГПОД ..... 7
2. Предварителни проучвания ..... 8
2.1. Физико-георграфска характеристика и свързаност ..... 8
2.2. Демографска характеристика и степен на моторизация на населението ..... 9
2.3. Пътна аварийност ..... 11
2.4. Интензивност на движението ..... 14
3. Съществуващо положение ..... 18
3.1. Класификация на уличната мрежа и обекти, които влияят върху организацията на движението ..... 18
3.2. Организация на транзитното движение ..... 18
3.3. Маршрути на РЛОТПП ..... 19
3.4. Посочност и предимства на движението ..... 20
3.5. Ограничения в режима на престой и паркиране ..... 21
3.6. Товарно движение и забрана за движение на определени видове ППС ..... 22
3.7. Пешеходно, велосипедно движение и паркиране ..... 23
3.8. Режими на скорост на движение ..... 27
3.9. Съществуващо положение на пътните знаци ..... 28
4. Проектни предложения ..... 29
4.1. Класификация на уличната мрежа и обекти, които влияят върху организацията на движението ..... 29
4.2. Организация на транзитното движение ..... 29
4.3. Маршрути на РЛОТПП ..... 30
4.4. Посочност и предимства на движението ..... 31
4.5. Ограничения в режима на престой и паркиране ..... 33
4.6. Товарно движение и забрана за движение на определени видове ППС ..... 34
4.7. Пешеходно, велосипедно движение и паркиране ..... 35
4.8. Режими на скорост на движение ..... 36
4.9. Обобщена схема на пътните знаци ..... 38
5. Организационни и инженерно-технически мероприятия ..... 39
5.1. Организационни мероприятия ..... 39
5.2. Инженеро-технически мероприятия ..... 40
6. Приложения ..... 43

## СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ

Фигура 1. Местоположение на град Разлог в област Благоевград.....8
Фигура 2. Пътища, преминаващи през и около град Разлог.....9
Фигура 3. Брой на населението в община Разлог и в общинския център .....9
Фигура 4. Спад в населението в община Разлог и в общинския център спрямо предходната година .....10
Фигура 5. Възрастова структура на населението в община Разлог и в общинския център .....10
Фигура 6. Пътнотранспортни произшествия за периода 2019-2023 г. .....13
Фигура 7. Последствия от пътнотранспортни произшествия за периода 2019-2023 г. .....13
Фигура 8. Скица на кръстовището на ул. „Екзарх Йосиф“ с ул. „Арх. Александър Г. Баров“ с действащата организация на движението и местоположение на преброяването.....15
Фигура 9. Картограма на транспортното натоварване в кръстовището на ул. „Екзарх Йосиф“ с ул. „Александър Г. Баров“ – 30.10.2024 г. в периода 08:00 – 09:00 ч.....16

## СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ

Таблица 1. Регистрирани ППС в град Разлог към 04.07.2024 г.....11
Таблица 2. Обобщена справка за ПТП на територията на град Разлог за периода 2019-2023 г. ..12
Таблица 3.Улици с най-много регистрирани ПТП за периода 2019-2023 г.....12
Таблица 4. Транспортни потоци – кръстовището на ул. „Екзарх Йосиф“ с ул. „Арх. Александър Г. Баров“ – 30.10.2024 г. в периода 08:00 – 09:00 ч. .....15

## СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ АБРЕВИАТУРИ И СЪКРАЩЕНИЯ

| | |
|---|---|
| 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 № РД-02-21-1 от 17.01.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка |
| НИНСОСД | Наредба № РД-02-21-1 от 1 октомври 2024 г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и други средства за ограничаване на скоростта на движение и изискванията към тях |
| ОА | Областна администрация |
| ОбА | Общинска администрация |
| ОУП | Общ устройствен план |
| 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 мрежаА |
| РУ | Районно управление |
| СУ | Средно училище |
| 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 Разлог 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 Разлог има Генерален план за организация на движението (ГПОД) от 23.11.2006 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 Разлог, 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 Разлог и „Институт за управление на програми и проекти“ ООД, териториалният обхват на ГПОД включва общинския център (гр. Разлог) в неговата строителна граница[1]. Границите му са определени с общия устройствен план на град Разлог, приет през 2017 г. с решение №184 на Общинския съвет.**

## 1.2. ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ НА ГПОД

Главна цел на ГПОД е постигане на цялостна организация на движението на град Разлог. 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 Разлог.

## 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 Разлог. 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 чл. 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 **(ЗДвП)** и правилник за прилагането му **(ПП ЗДвП);**
- Закон за пътищата **(ЗП)** и правилник за прилагането му **(ПП ЗП);**
- Закон за устройство на територията **(ЗУТ);**
- Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии **(НППКТСУТ);**
- Наредба № РД-02-20-2 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-02-21-1 от 1 октомври 2024 г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и други средства за ограничаване на скоростта на движение и изискванията към тях, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството, и министъра на вътрешните работи, обн., ДВ, бр. 87 от 15.10.2024 г., в сила от 15.10.2024 г. **(НУИМПДИНДСОСДИТ);**
- 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 **(НУРИОСПИТ);**
- Наредба № РД-02-21-1 от 23 ноември 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 № 4 от 1 юли 2009 г. за проектиране, изпълнение и поддържане на строежите в съответствие с изискванията за достъпна среда за населението, включително за хора с увреждания **(Наредба №4);**
- Наредба № 7 от 22 декември 2003 г. за правила и нормативи за устройство на отделни видови територии и устройствени зони **(Наредба №7);**
- Наредба № 8 от 14 юни 2001 г. за обема и съдържанието на устройствените планове **(Наредба №8);**
- Наредба № 17 от 23 юли 2001 г. за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали **(НРДвПСС).**

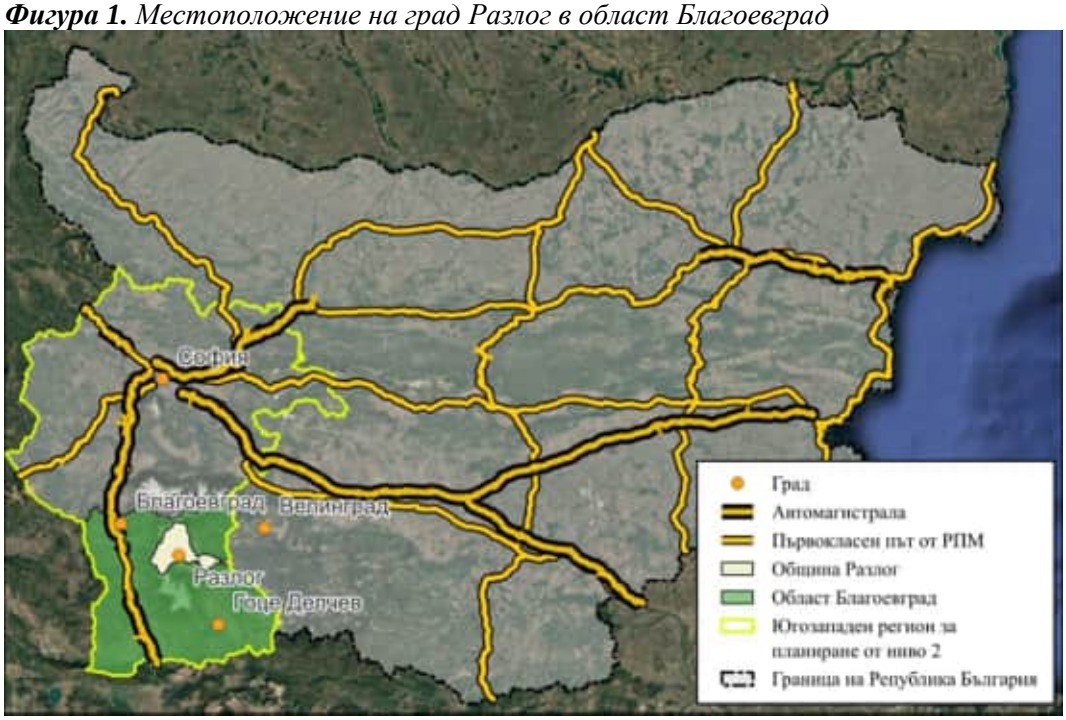
За изготвянето на настоящия ГПОД са използвани налични актуални данни и документи, предоставени от Община Разлог и други институции, както и източници на данни (включително пространствени данни) и информация със свободен достъп за ползване.

## 2. ПРЕДВАРИТЕЛНИ ПРОУЧВАНИЯ

### 2.1. ФИЗИКО-ГЕОРГРАФСКА ХАРАКТЕРИСТИКА И СВЪРЗАНОСТ

Град Разлог се намира в Южна България, в Югозападен район за планиране от ниво 2 (NUTS-2) и попада в административните граници на област Благоевград, разположен в северната ѝ част. Землището на града граничи на север с това на селата Бачево и Годлево (община Разлог), на северозапад със землището на с. Долно Осеново (община Симитли). На запад землището на общинския център граничи с това на селата Градево и Брежани (община Симитли), а на юг със землищата на селата Сенокос (община Симитли), Стара Кресна и Влахи (община Кресна). На юг землището на общинския център граничи със землището на гр. Банско (община Банско) и на изток със землищата на селата Долно Драглище и Баня (община Разлог).

***Фигура 1.*** *Местоположение на град Разлог в област Благоевград*




*Източник: Авторски колектив на ИУПП*

Общинският център е разположен на 52 km от областния център (град Благоевград), на 149 km от столицата – град София и на 145 km от град Пловдив. От природогеографска гледна точка територията на града е разположена в централната част на Разложката котловина, оградена от южните дялове на Рила и северните склонове на Пирин, а на изток граничи с р. Места. Средната надморска височина е над 800 m.

В непосредствена близост до територията на града преминават два пътя от Републиканската пътна мрежа. Това са второкласен път II-19 (о.п. гр. Симитли – с. Градево – о.п. гр. Разлог – гр. Банско – гр. Добринище – гр. Гоце Делчев – граница Гърция), който преминава на около 500 m южно от строителна граница на град Разлог и второкласен път II-84 (с. Звъничево – с. Ветрен дол – гр. Велинград – с. Юндола – гр. Якоруда – о.п. Разлог), преминаващ през югоизточната част на града, като се влива в път II-19.

През територията на общинския център преминават 6 общински пътя, като един от тях – BLG1203 – свързва двата второкласни републикански пътя. От него се разклоняват други два общински пътя – BLG1194 и BLG1193, като първият свързва гр. Разлог със с. Бачево, а вторият – общинския център със с. Годлево.

Общински път BLG1214 свързва пътя за с. Годлево и второкласния републикански път II-19, преминавайки през центъра на града и пресичайки път BLG1203. Останалите общински пътища са от втора и трета категория и имат по-малко транспортно значение, тъй като обслужват конкретен производствен, търговски, туристически или друг обект.

***Фигура 2.*** *Пътища, преминаващи през и около град Разлог*




*Източник: Авторски колектив, ИУПП*

## 2.2. ДЕМОГРАФСКА ХАРАКТЕРИСТИКА И СТЕПЕН НА МОТОРИЗАЦИЯ НА НАСЕЛЕНИЕТО

Населението на община Разлог за 2023 г. наброява 18 443 души. От тях около 60% или 11 046 души живеят в общинския център, а останалите 40% или 7 397 души са разпръснати неравномерно по 7-те общински села.

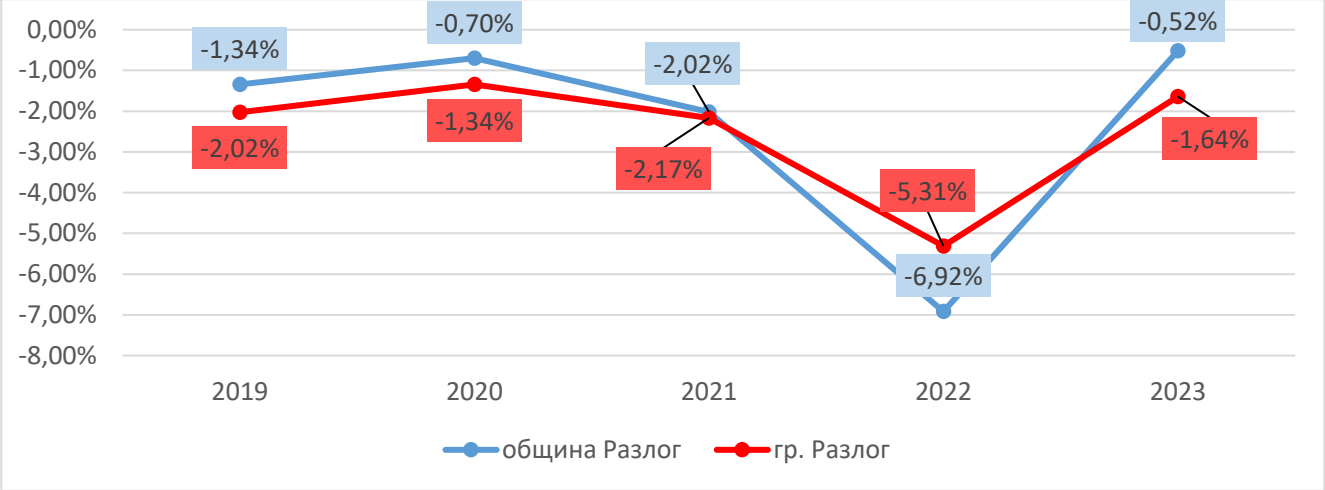
***Фигура 3.*** *Брой на населението в община Разлог и в общинския център*




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

През изминалите 5 години (2019 – 2023 г.) населението в община Разлог 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 Разлог и в общинския център спрямо предходната година*

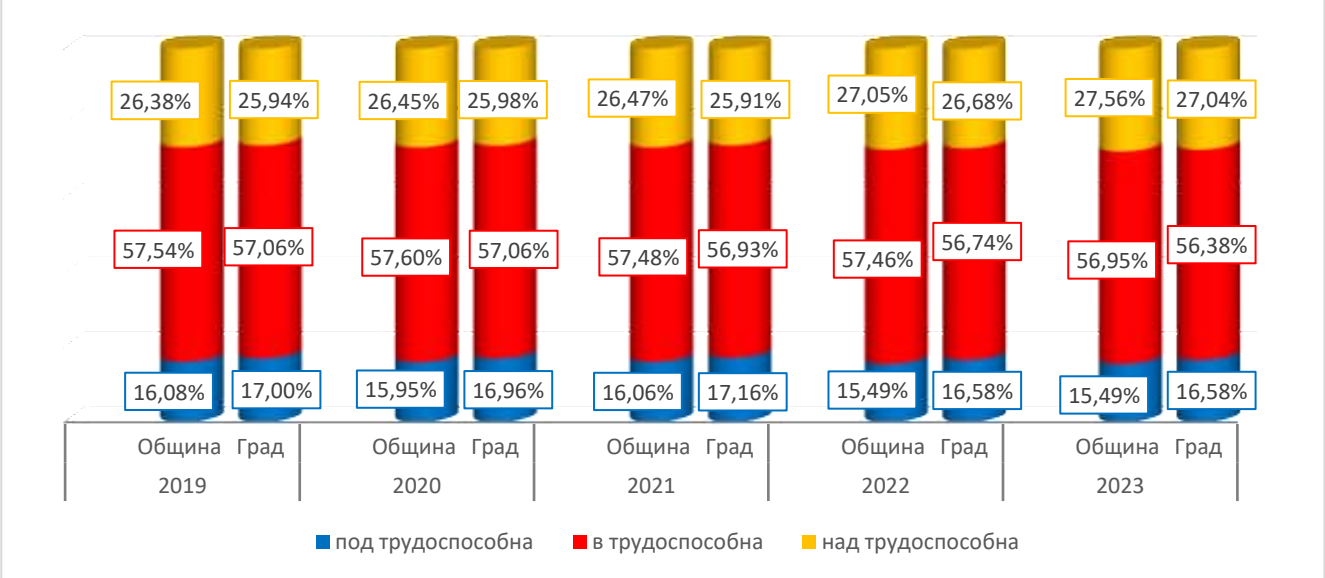



*Източник: Авторски колектив, ИУПП®, по данни от НСИ*

По отношение на възрастовата структура в община Разлог и в административния ѝ център за периода 2019-2023 г. се отчитат леки изменения в дела на възрастовите групи. В град Разлог в началото на разглеждания период делът на населението в под трудоспособна възраст е 17%, докато в края той намалява с около половин процентен пункт. Трудоспособното население, което е основата на местната икономика и участва активно в данъчната система на общината, през 2019 г. обхваща около 57% от цялото градско население, докато през 2023 г. делът му пада с около 0,7% до 56,38%. Делът на лицата в над трудоспособна възраст през 2019 г. спрямо 2023 г. се увеличава с над 1%.

Динамиката във възрастовата структура за изследвания период в община Разлог е сходна с тази в град Разлог. 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 Разлог 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, макар и с малко, неминуемо ще повлияят върху възможностите на град Разлог 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 средата на 2024 г. в град Разлог са регистрирани общо 7 771 пътни превозни средства. От тях 77% (5251 ППС) са леки автомобили. От останалите 23% регистрирани ППС преобладават товарните автомобили до 3,5 t– 10% (746 ППС), ремаркета/полуремаркета – около 3% (215 ППС) и товарните автомобили – около 3% (196 ППС). Подробна информация за видовете регистрирани ППС в град Разлог и техния брой е представена в следващата таблица.

***Таблица 1.*** *Регистрирани ППС в град Разлог към 04.07.2024 г.*

| Вид пътно превозно средство | Брой |
|---|---|
| Автобус | 50 |
| Ветроходна/моторна яхта и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение | 2 |
| Влекач – обикновен | 2 |
| Влекач – седлови | 87 |
| Други самоходни машини с регистрация | 2 |
| Къмпинг ремарке за лек автомобил | 1 |
| Лек автомобил | 5 973 |
| Мотопед до 50 куб. | 69 |
| Мотоциклет | 112 |
| Превозно средство по чл.55, ал.8 от ЗМДТ | 107 |
| Ремарке / полуремарке | 215 |
| Товарен автомобил | 196 |
| Товарен автомобил до 3.5 т | 746 |
| Товарно ремарке за лек автомобил | 162 |
| Трактор с регистр.пред КАТ | 37 |
| Триколесно ПС | 1 |
| Четириколесно ПС | 9 |
| **Общо:** | **7 771** |

*Източник: Община Разлог*

Броят на леките автомобили в общинския център към 04.07.2024 г. и населението на град Разлог към 31.12.2023 г. – 11 046 души, дават възможност да се изчисли приблизителната степен на моторизация в общинския център. Към юли месец 2024 г. тя е 540 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 и отдалеченост на местните работодатели, 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 Разлог за периода 2019-2023 г. на територията на общинския център са регистрирани 117 пътнотранспортни произшествия (ПТП). Най-много ПТП на годишна база са извършени през 2022 г. – 37 бр., 2021 г. – 31 бр. и 2020 г. – 20 бр., а най-малко през 2019 г. (10 бр.). Въпреки осезаемия спад в броя на ПТП през 2023 г. (19 бр.), общо за периода се наблюдава тенденция на увеличаване на броя им.

През 2022 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 2020 г.

В Таблица 2 обобщено са представени получените данни от РУ на МВР Разлог, 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 Разлог 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% | 7 | 21% | 3 | 4% | 10 | | |
| 2020 | 1 | 50% | 4 | 12% | 15 | 18% | 20 | +10 | +100% |
| 2021 | 0 | 0% | 6 | 19% | 25 | 30% | 31 | +11 | +55% |
| 2022 | 1 | 50% | 10 | 31% | 26 | 31% | 37 | +6 | +19% |
| 2023 | 0 | 0% | 5 | 16% | 14 | 17% | 19 | -18 | -49% |
| **Общо** | **2** | **100%** | **32** | **100%** | **83** | **100%** | **117** | | |

*Източник: Авторски колектив ,ИУПП®, по данни на районно управление на МВР Разлог*

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 блъскане на паркирано или спряно ППС, стълб или сблъсък на МПС под ъгъл, странично и отзад. Това обхваща общо 60% от случаите. По отделно най-много са ПТП, възникнали при страничен сблъсък с МПС (16%) и при блъскане на паркирано ППС (13%).

Концентрацията на ПТП е основно по главна улична мрежа – ул. „Гоце Делчев“, ул. „Екзарх Йосиф“, ул. „Христо Ботев“, ул. „Бела река“, ул. „Изворите“, ул. „Черна река“, ул. „Опълченска“ и ул. „Стара планина“. В по-голямата си част ПТП са се случили в кръстовище и района около него. Следващата таблица представя улиците в град Разлог, 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. „Гоце Делчев“ | 15 | ул. „Изворите“ | 9 |
| ул. „Екзарх Йосиф“ | 15 | ул. „Черна река“ | 8 |
| ул. „Христо Ботев“ | 13 | ул. „Опълченска“ | 6 |
| ул. „Бела река“ | 10 | ул. „Стара планина“ | 5 |

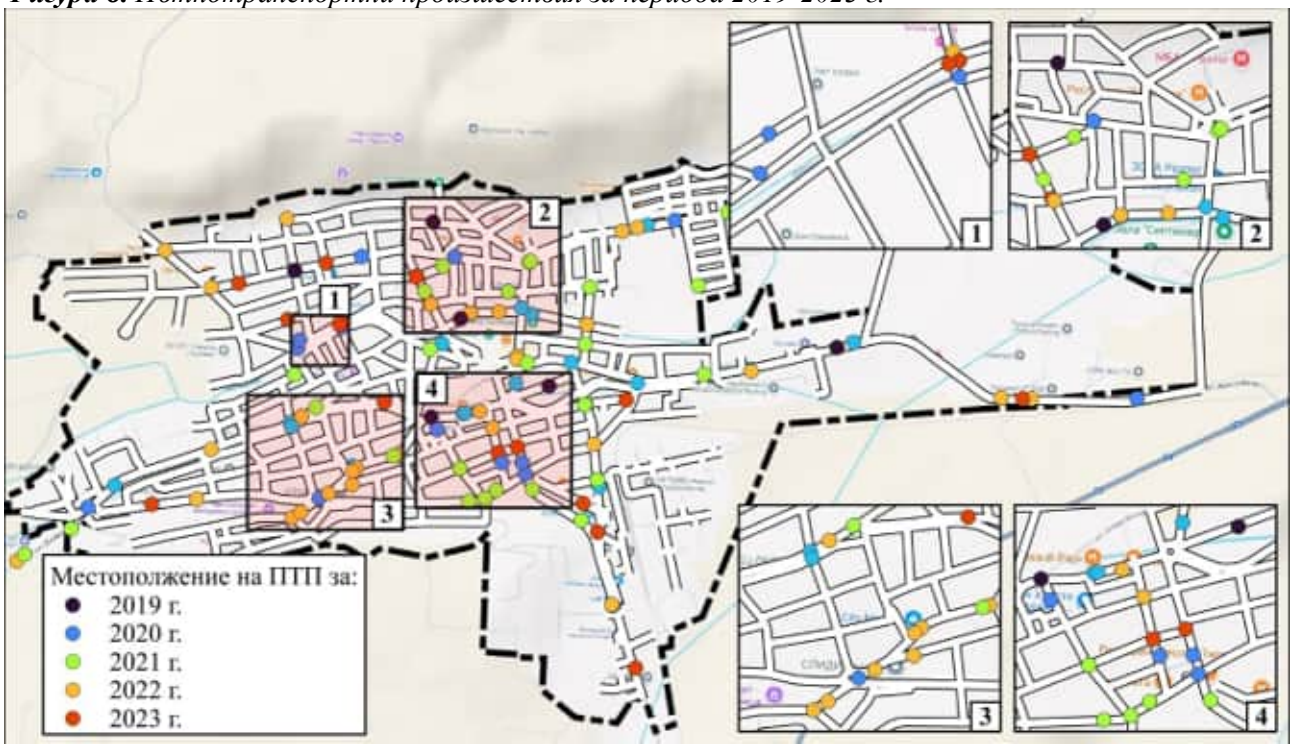
*Източник: Авторски колектив ,ИУПП®, по данни на районно управление на МВР Разлог*

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 забелязва, че конфликтните точки са пръснати из уличната мрежа, около и в кръстовищата. На кръстовището на ул. „Поп Богомил“ с ул. „Бела река“ са се случили 4 ПТП за разглеждания период. На кръговото кръстовище до Болницата са регистрирани 3 ПТП, едно от което е с ранен човек.

Друго конфликтно място се очертава отсечката от ул. „Стара планина“, която се намира между улиците „Изток“ и „Юндола“, на което има регистрирани 5 ПТП, при 3 от които има ранен човек.

Входа и изхода на хранителен магазин „LIDL“ също може да се интерпретира като конфликтна точка, тъй като за 5-годишния разглеждан период са се случили три ПТП.

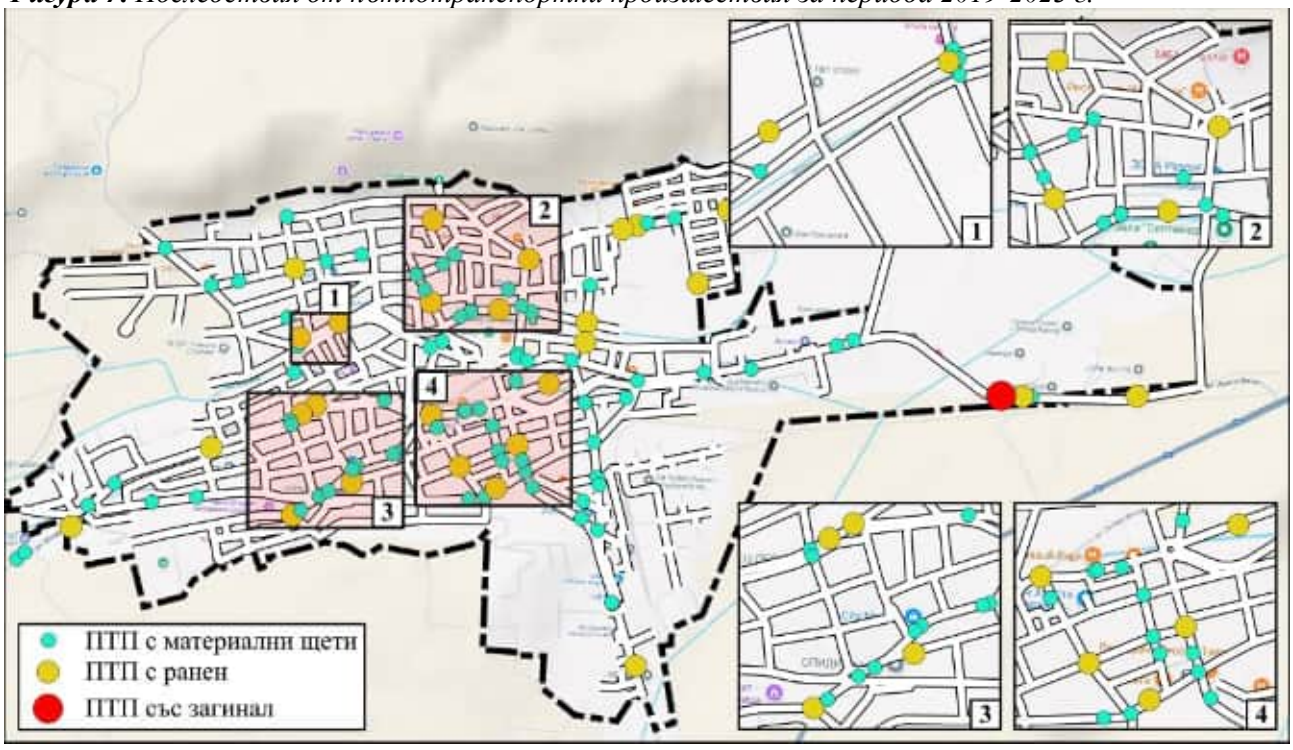
***Фигура 6.*** *Пътнотранспортни произшествия за периода 2019-2023 г.*




*Източник: Авторски колектив, ИУПП®, по данни на районно управление на МВР – Разлог*

РУ на МВР – гр. Разлог 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 – 83 бр. ПТП, по-малък е този на ранените – 35 бр. За съжаление, за разглеждания период има две ПТП, които завършват с фатален край за един от участниците. През 2020 г. загива велосипедист, а през 2022 г. – пешеходец на ул. „Христо Ботев“, 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 – Разлог*

## 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. **Обектите**, върху които се изследва интензивността на движение в процеса на разработване на настоящия ГПОД, са **кръстовището на ул. „Екзарх Йосиф“ с ул. „Арх. Александър Г. Баров“, кръстовището на ул. „Александър Стамболийски“ с ул. „Гоце Делчев“ и това на ул. „Александър Стамболийски“ с ул. „Телемах Илиев“.** По данни на Община Разлог гореизброените три кръстовища са изключително натоварени и в пиковите часове на деня в и около тях се формират задръствания. Последните две кръстовища са светофарно регулирани, а при проведени теренни проучвания не се обоснова нужда от анализиране на интензивността на движение.

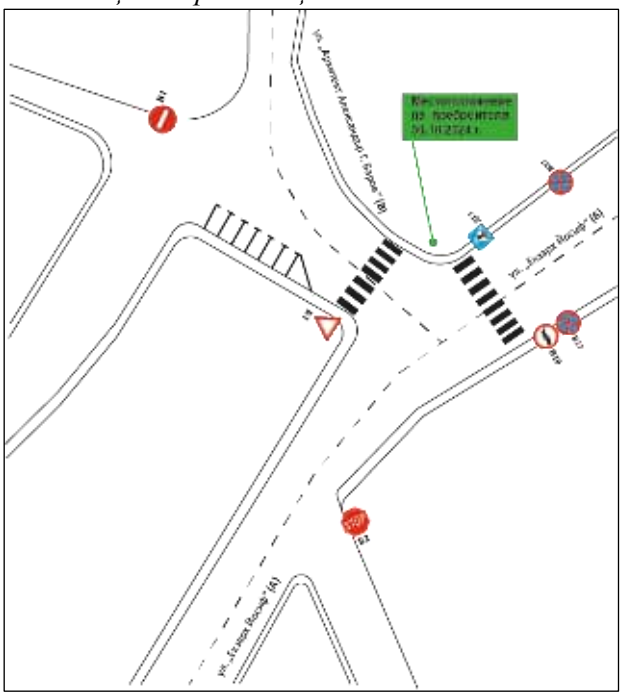
Интензивността е количествено измерена в брой преминали ППС през кръстовището, приравнени на единици леки автомобили (ЕЛА), съгласно чл. 6 от НППКТСУТ. Процесът по преброяване и разработване на картограми за транспортно натоварване на кръстовища е съобразен с чл. 26 от НОДПООП.

Съществуващата организация на движението в кръстовището осигурява предимство на движещи се по ул. „Екзарх Йосиф“. Движещите се по ул. „Арх. Александър Г. Баров“ са задължени да пропуснат движението по пътя с предимство. Забелязва се, че липсва поставен знак „Б3“ на двата входа на кръстовището по ул. „Екзарх Йосиф“, който да информира навлизащите в кръстовището водачи, че са с предимство.

На вход и изход от кръстовището ул. „Екзарх Йосиф“ (Б) са забранени престоят и паркирането на ППС с пътен знак В27. 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, като изключение прави продължението на западен тротоар на „Арх. Александър Г. Баров“, който пресича ул. „Екзарх Йосиф“ (А). Пешеходните пътеки не са обозначени с пътни знаци Д17, освен на вход ул. „Екзарх Йосиф“ (Б).

На следващата фигура е представена действащата организация на движението в кръстовището, както и мястото, от което е извършено преброяването на транспортните потоци на 30-ти октомври 2024 г. в диапазона 08:00 – 09:00 ч.

***Фигура 8.*** *Скица на кръстовището на ул. „Екзарх Йосиф“ с ул. „Арх. Александър Г. Баров“ 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 (91,3%), по-малко товарни автомобили с полезен товар под 5t и микробуси до 12 души (8,7%). Преминали автобуси, мотоциклети и товарни автомобили над 5t в часовия диапазон 08:00 – 09:00 не са регистрирани.

В следващата таблица са представени получените резултатите от общия брой и вида на преминалите ППС, приравнен и към ЕЛА. 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;
- т.а.< 5t – товарен автомобил с полезен товар до 5t, микробус до 12 места и други подобни.

***Таблица 4.*** *Транспортни потоци – кръстовището на ул. „Екзарх Йосиф“ с ул. „Арх. Александър Г. Баров“ – 30.10.2024 г. в периода 08:00 – 09:00 ч.*

| От | Към | л.а | л.а. ЕЛА* | т.а. < 5t | т.а. < 5t ЕЛА* | Общ брой | Общ брой ЕЛА* | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ул. „Екзарх Йосиф“ **(А)** | ул. „Екзарх Йосиф“ **(Б)** | 18 | 18 | | 0 | 18 | 18 | 39,1 |
| | ул. „Архитект Александър Г. Баров“ **(В)** | 28 | 28 | | 0 | 28 | 28 | 60,9 |
| ул. „Екзарх Йосиф“ **(Б)** | ул. „Екзарх Йосиф“ **(А)** | 48 | 48 | 7 | 14 | 55 | 62 | 43,1 |
| | ул. „Архитект Александър Г. Баров“ **(В)** | 78 | 78 | 2 | 4 | 80 | 82 | 56,9 |

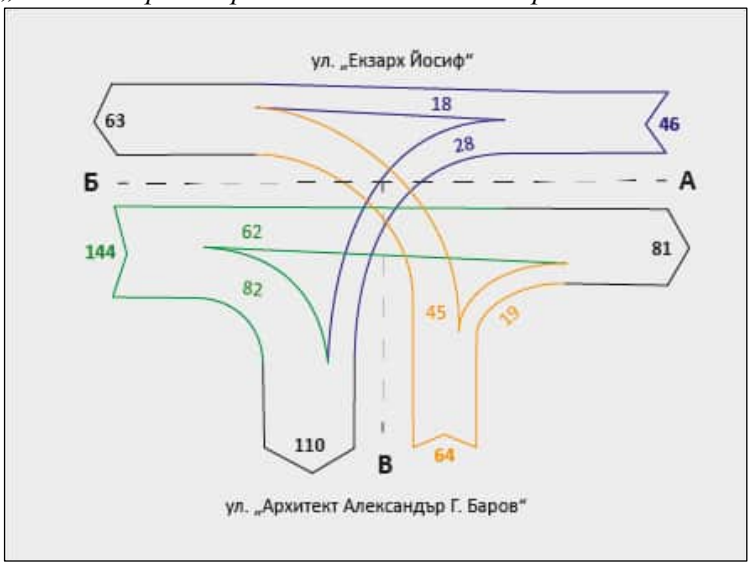
| От | Към | л.а | л.а. ЕЛА* | т.а. < 5t | т.а. < 5t ЕЛА* | Общ брой | Общ брой ЕЛА* | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ул. „Архитект Александър Г. Баров“ **(В)** | ул. „Екзарх Йосиф“ **(А)** | 15 | 15 | 2 | 4 | 17 | 19 | 29,7 |
| | ул. „Екзарх Йосиф“ **(Б)** | 45 | 45 | | 0 | 45 | 45 | 70,3 |

*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. „Екзарх Йосиф“ (Б), като най-интензивно е движението по посока ул. „Екзарх Йосиф“ (Б) – ул. „Арх. Александър Г. Баров“ (В) и „Екзарх Йосиф“ (Б) – „Екзарх Йосиф“ (А). Изходите на клоновете на кръстовището, които акумулират най-голям брой ЕЛА, са ул. „Арх. Александър Г. Баров“ (В) и „Екзарх Йосиф“ (А).

Най-натоварена е входно-изходна точка „Екзарх Йосиф“ (Б), по която се включват 56,7% (144 ЕЛА) от всички ЕЛА, а 24,8% (63 ЕЛА) излизат от кръстовището. Сходно е движението по ул. „Арх. Александър Г. Баров“ (В), по която навлизат 25,2% (64 ЕЛА) и се отвеждат 43,2% (110 ЕЛА) от всички ЕЛА, преминали през кръстовището. Прави впечатление, че по ул. „Екзарх Йосиф“ (А) едва 18,1% или 46 ЕЛА се включват в кръстовището, но почти двойно повече излизат от него – 32% или 81 ЕЛА.

***Фигура 9.*** *Картограма на транспортното натоварване в кръстовището на ул. „Екзарх Йосиф“ с ул. „Александър Г. Баров“ – 30.10.2024 г. в периода 08:00 – 09:00 ч.*




*Източник: ИУПП®*

В обобщение, разглежданото кръстовище има добра видимост за навлизащите в него от всеки един клон на кръстовището. Съществуващата организация на движението в кръстовището дава предимство на движещите се по ул. „Екзарх Йосиф“. При анализирането на транспортните потоци през кръстовището бе установено, че съществуващата организация на движение с пътни знаци отговаря на транспортното натоварване. При увеличаване на транспортните потоци по направление ул. „Екзарх Йосиф“ (Б) – ул. „Арх. Александър Г. Баров“ (В) и обратно, се препоръчва пътят с предимство да променя направлението си, като клонове Б и В се сигнализират

със знак Б3 и Т13, а клон А със знак Б1. Що се отнася до съществуващата организация на движение, предлагат се следните допълнения:

- поставяне на знак Б3 на входовете на ул. „Екзарх Йосиф“ в кръстовището;
- поставяне на знак Д17 двустранно преди пешеходните пътеки.

Анализът на интензивността на движение на кръстовището на ул. „Екзарх Йосиф“ с ул. „Арх. Александър Г. Баров“ 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 схемите за проекти предложения относно предимството на движение в града се залага промяна на пътя с предимство по направление ул. „Екзарх Йосиф“ (Б) – ул. „Арх. Александър Г. Баров“ (В) и обратно.**

# 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 Разлог, но представя изградената към момента на разработване на ГПОД улична инфраструктура.

В процеса на разработване на ГПОД са взети предвид съществуващия 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 Разлог 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.

## 3.2. ОРГАНИЗАЦИЯ НА ТРАНЗИТНОТО ДВИЖЕНИЕ[5]

Близостта на град Разлог до второкласни пътища от републиканската пътна мрежа, достъпността на селата Бачево и Годлево до нея, както и развиващата се местна икономика, предразполагат образуването на външни транзитни транспортни потоци преминаващи през територията на общинския център. Те са два вида:

- **външно непрекъснато транзитно движение** се осъществява по улиците **„Черна река“**, **„Стара планина“**, **„Опълченска“, „Гоце Делчев“, отсечка от ул. „Рила“** (от входно-изходна точка на град Разлог към с. Бачево до кръстовището с ул. „Черна река“), **отсечка от ул. „Св. Св. Кирил и Методи“** (от входно изходна точка на град Разлог до кръстовището с улица „Черна река“, **отсечка от ул. „Христо Ботев“** (между общинските пътища BLG1193 и BLG2211), **отсечка от общински път BLG1193** (между кръстовищата с общинските пътища BLG1214 и BLG2211) и **общински път BLG2211**;
- **външно прекъснато транзитно движение** се провежда по следните улици и участъци от улици: **отсечка от ул. „Черна река“** (от кръстовището с ул. „Черна река“ до кръстовището с ул. „Тодор Александров“), **отсечка от ул. „Тодор Александров“** (от кръстовище с ул. „Черна река“ до кръстовище с ул. „Изворите“), **отсечка от ул. „Изворите“** (от кръстовище с ул. „Екзарх Йосиф“ до кръстовище с ул. „Възраждане“), **ул. „Възраждане“**, **ул. „Яне Сандански“**, **ул. „Арх. Александър Г. Баров“**, **ул. „Екзарх Йосиф“**, **ул. „Александър Стамболийски“**, **отсечка на ул. „Телемах Илиев“** (между кръстовищата с ул. „Александър Стамболийски“ и ул. „Гоце Делчев“), **отсечка на ул. „Шейново“** (между кръстовищата с ул. „Опълченска“ и ул. „Екзарх Йосиф“), **отсечка на ул. „Христо Ботев“** (от ул. „Опълченска“ до общински път BLG1193).

И двата вида транзитно движение се провежда по улици от първостепенната улична мрежа

[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.

[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.

Отвеждането към входно-изходните точки на града е изпълнено с указателни табели и указателни стрелки. Има пътни знаци от категория „Ж“, при които нормативните изисквания (чл. 146 – чл. 161 от раздел VII на НСППЗ) не са коректно изпълнени. Подредбата на целите и посоките за достигане до тях, цвета на знака и липсата на номер на пътя от РПМ, са установените проблеми при част от пътните знаци в тази категория.

По протежение на транзитното движение са разположени пътни знаци Ж1, 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.

### 3.3. МАРШРУТИ НА РЛОТПП[6]

В град Разлог съществуващата система на движение на редовните линии за обществен транспорт за превоз на пътници, накратко РЛОТПП, е добре развита. По данни на Община Разлог в града няма действаща градска автобусна линия. Маршрутите на РЛОТПП, които преминават през територията на града, са:

- От Републиканската транспортна схема: Разлог – Благоевград – София и София – Благоевград – Разлог;
- От Областната транспортна схема: Разлог – Якоруда; Якоруда – Разлог; Разлог – Банско – Баня – Разлог и Разлог – Баня – Банско – Разлог;
- От Общинската транспортна схема: Разлог – Добърско – Разлог, Разлог – Бачево – Разлог; Разлог – Годлево – Разлог; Разлог – Елешница – Разлог.

При извършване на теренни проучвания са установени пътни знаци „Д24“, които обозначават местоположението на автобусна спирка или друг необходим елемент за спирка – навес, пейка.

По данни на Областен отдел „Автомобилна администрация“ – Благоевград към Изпълнителна агенция „Автомобилна Администрация“ на Министерството на транспорта и съобщенията на територията на град Разлог оперират 6 специализирани превоза на местни предприятия:

- 2 бр. разписания по маршрут – гр. Разлог – хотел Разлог – хотел Папи – ЗТА гр. Банско, изпълнявани от превозвач ЕТ „ДИМИТЪР ДОКИН – РЕНИ“;
- 2 бр. разписания по маршрут – с. Краище (център) – с. Баня (кръговото) – Хот Спрингс, изпълнявани от превозвач „СИТИ ДЖЕНЕРАЛ 1“ ЕООД;
- 1 бр. разписания по маршрут – с. Добърско (център) – с. Горно Драглище (център) – с. Долно Драглище (център) – Хот Спрингс изпълнявани от превозвач „СИТИ ДЖЕНЕРАЛ 1“ ЕООД;
- 1. бр. разписания по маршрут – с. Бачево (център) – Разлог (хотел Папи) – Банско (автогара) – Хот Спрингс, изпълнявани от превозвач „СИТИ ДЖЕНЕРАЛ 1“ ЕООД.

Отделно населените места в състава на община Разлог и съседните общини се обслужват от училищен автобус, който извозва учениците от селата и някои съседни общински центрове до град Разлог и обратно.

[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.

Местата, на които автобусите по линията спират, в голяма степен не са сигнализирани с необходимите пътни знаци или нямат други елементи, като информационна табела с разписание на автобусните маршрути и/или спирков навес, но са разпознаваеми сред местното население поради установени традиции. Установените спирки от полевите проучвания са недостатъчни, за да покрият територията на град Разлог в обхвата на 5-минутния или 300 m пешеходен изохрон от и до тях. Всяка една от съществуващите спирки не е дублирана, за да може да обслужва насрещното движение.

Необходимо е да се обособят нови спирки, които да обхванат над 80% от територията или населението на град Разлог 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“. В допълнение се препоръчва съществуващи и новите спирки да обслужват и насрещното движение. Сравнително ниската интензивност на трафика, характеристиките на уличната мрежа, както и честотата на преминаване на автобуси, не обуславят нуждата от изграждане на автобусните спирки в „джобове“ на пътното платно.

## 3.4. ПОСОЧНОСТ И ПРЕДИМСТВА НА ДВИЖЕНИЕТО[7]

Към момента на изготвяне на ГПОД в гр. Разлог има много добра действаща организация по първостепенната улична мрежа. Предимство в кръстовищата имат улиците от първостепенната улична мрежа, по които се провежда външният непрекъснат и прекъснат 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 Разлог и от проведени теренни проучвания еднопосочни улици и/или участъци от улици са:

- участък от ул. „Георги Финдрин“ (от ул. „Младост“ до ул. „Хайдушка чешма“);
- участък от ул. „Любен Каравелов“ (от ул. „Георги Сава Раковски“ до ул. „Младост“);
- ул. „Площад Илинден“;
- ул. „Братя Каназиреви“;
- участък от ул. „Стефан Стамболов“ (от ул. „Братя Кулини“ до ул. „Шейново“);
- участък от ул. „Шейново“ (от ул. „Телемах Илиев“ до ул. „Екзарх Йосиф“);
- улица „Отец Паисий“;
- улица „Площад 15-ти септември“;
- улица „Хан Крум“;
- улица „Крапа“;
- участък от ул. „Иван Вазов“ (от ул. „Арх. Александър Г. Баров“ до ул. „Яне Сандански“);
- участък от ул. „Св. Св. Климент Охридски“ (от ул. „Яне Сандански“ до ул. „Иван Вазов“);
- участък от ул. „Яне Сандански“ (от ул. „Иван Вазов“ до ул. „Св. Св. Климент Охридски“);
- участък от ул. „Шейново“ (от ул. „Телемах Илиев“ до ул. „Александър Стамболийски“);
- участък от ул. „Шейново“ (от ул. „Братя Каназиреви“ до ул. „Гоце Делчев“);
- участък от ул. „Изворите“ (от ул. „Иконом Н. Ангелов“ до ул. „Арх. Александър Г. Баров“);

[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. Разлог.

- участък от ул. „Изворите“ (от ул. „Арх. Александър Г. Баров“ до ул. „Възраждане“);
- участък от ул. „Бела река“ (от ул. „Яне Сандански“ до ул. „Даме Груев“);
- улица „Родопи“;
- участък от ул. „Иларион Макариополски“ (от ул. „Яне Сандански“ до ул. „Васил Левски“);
- участък от ул. „Охрид“ (от ул. „Васил Левски“ до ул. „Яне Сандански“).

В гр. Разлог са изградени и разделителни острови при петте съществуващи кръгови кръстовища. В тези кръстовища разделителните острови обособяват две ленти с противоположно движение при всеки един от клоновете на кръговото кръстовище.

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 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. Разлог 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. ОГРАНИЧЕНИЯ В РЕЖИМА НА ПРЕСТОЙ И ПАРКИРАНЕ[8]

Уличната мрежа в гр. Разлог се характеризира с недостатъчно широки ленти за движение по главни улици, които да позволяват двупосочно свободното спиране за престой и паркиране в най-дясната част на уличното платно. 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 на участъци от улиците „Черна река“, „Екзарх Йосиф“; „Александър Стамболийски“; „Гоце Делчев“; „Илинден“; „Телемах Илиев“; „Христо Ботев“, „Мехомия“ и „Опълченска“, както и по улиците „Арх. Александър Г. Баров“, „Георги Бенковски“ и „Яне Сандански“. Обхватът на въведените забрани има различен обхват, като в повечето случаи той важи за една от двете активни ленти за движение. На места са въведени забрани, които важат и за двете посоки на движение.

При теренните проучвания, по малките улици от второстепенната улична мрежа и по част от първостепенната 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

[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. Разлог.

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. Разлог.

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.

## 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 претоварването на определени улици и/или участъци от улици.

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

- Забрана за товарни автомобили, въведена със знак В4;
- Забрана за навлизане на МПС с ремаркета със знак В6;
- 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;
- Забрана за влизане на ППС с маса с товар, по-голяма от 10 t, въведена със знак В18;
- Забрана за влизане на ППС с натоварване на която и да е от осите, по голяма от 5 t, въведена със знак В19.

Забраната за товарни автомобили обхваща малка уличка до магазин „JYSK“, свързваща улиците „Гоце Делчев“ и „Мехомия“ с паркинг.

Въведената забрана за навлизане на МПС с ремаркета важи за улица „Телемах Илиев“ от кръстовището с ул. „Александър Стамболийски“ до кръстовището с ул. „Христо Ботев“. Вероятни причини за въвеждане на забраната са ограниченото място завиване и маневриране в участъка, избягване на допълнително натоварване на изградено мостово съоръжение над река, както и избягване на допълнително шумово замърсяване в жилищни зони.

Улиците в централната градска част или тези, които обграждат парк „Разлог“, са забранени за преминаване от МПС с животинска тяга. Такава забрана се въвежда основно заради безопасността и ефективността на трафика. Превозните средства с животинска тяга, характерни за периферни райони, създават конфликти с моторизирания транспорт, особено в центъра на града. Освен това, те могат да замърсяват улиците и да създават хигиенни проблеми, докато условията в градската среда често са неподходящи и стресиращи за животните. Ограничаването им е част от усилията за подобряване на транспортната инфраструктура и създаване на по-чиста, безопасна и функционална градска среда.

[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 Разлог.

Забранено е навлизането на ППС с височина, включително и товара, по-голяма от 4,5 m за ул. „Гоце Делчев“ от кръстовището с ул. „Александър Стамболийски“ посока север и ул. „Телемах Илиев“ от кръстовището с ул. „Илинден“ посока север. По тези улици има изградени светофарни уредби на кръстовищата с първостепенната улична мрежа и чрез въведени забрани се гарантира избягването от потенциални инциденти на ППС с височина, включително и товара на 4,5 m с изградените светофарни уредби.

Останалите забрани за навлизане на ППС с маса с товар над 10 t и такива с натоварване на която и да е от осите, по-голямо от 5 t, на участъци от ул. „Христо Ботев“ и ул. „Телемах Илиев“ гарантират опазването на инфраструктурата, като предотвратяват износването на пътната настилка и мостовете, което води до скъпи ремонти. Същевременно, те намаляват риска от инциденти, особено в тесни улици и в близост до училища, където маневрирането на тежки превозни средства е затруднено. Ограниченията също така предотвратяват навлизането на тези ППС в централната градска част, където рискът от злополуки е още по-висок. Допълнително, забраните допринасят за намаляване на шума, вибрациите и замърсяването, като подобряват условията на живот в града.

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. Разлог 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 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 почти изцяло покриват уличната мрежа. Видът на настилката по тротоарите е основно от плочки и камъни, по-малко от асфалт. При направените теренни проучвания се установиха фрагменти от улици, по които няма изграден тротоар и са основа от пръст или чакъл. Също така част от тротоарите не се поддържат и са затревени или с нарушено качество на тротоарната настилка. В допълнение изцяло за пешеходците са площите в централната градска част, в която са съсредоточени редица административни и търговски обекти, парк „Разлог“ и други малки градинки в жилищните зони на града.

За съжаление, възприемането от местното население на тротоара като площ, на която може свободно да се паркира личния автомобил, допринася за неразвитието на пешеходното движение. От друга страна, същото възприятие сред местното население, би се оправдало с това,

[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.

че улиците са недостатъчно широки за свободно преминаване на двупосочно движение при паркирани ППС в най-дясната част на платното за движение във всяка посока.

Препоръчва се да се обособят повече еднопосочни улици, по които ясно да се регламентира начина и мястото за паркиране, различно от тротоара.

Мястото, където пешеходците пресичат платното за движение, е обозначено с напречна пътна маркировка – пешеходна пътека тип „Зебра“ (М8.1) и М8.2. Първият вид пешеходни пътеки се разполагат напречно на оста на платното за движение и уреждат предимство на пешеходците при пресичането на платното за движение. Вторият вид пешеходни пътеки се разполагат само на места, на които преминаването на ППС и пешеходци се регулира със светлинни сигнали съгласно чл. 25, ал. 2 от НИНСОСД.

В гр. Разлог се забелязва, че е избран подход за улесняване пресичането на пътното платно, който не отговаря на нормативните изисквания. На голяма част от кръстовищата на първостепенната с второстепенната улична мрежа е положена пътна маркировка М8.2 по улиците от второстепенната улична мрежа, което спестява необходимостта от поставяне на пътен знак „Д17“ – съгласно чл. 124 от НСППЗ е задължително поставянето на пътен знак „Д17“ само и единствено на пешеходна пътека с пътна маркировка тип „Зебра“, като той трябва да се повтори и от лявата страна на платното за движение. На много от пешеходните пътеки с маркировка М8.1 не са поставени въобще или липсва необходимия брой пътни знаци „Д17“. Има пешеходни пътеки, които са сигнализирани с пътен знак „Д17“, местоположението на който е метри преди тях. В допълнение е забелязано, че единици са изградените пешеходни пътеки, които се намират извън обхвата на кръстовище.

На територията на гр. Разлог са установени две пешеходни пътеки, повдигнати чрез пътна табла съгласно чл. 13, ал.1 от НИНСОСД. Те са ситуирани в участъка на ул. „Екзарх Йосиф“ между кръстовищата му с улиците „Изворите“ и „Младост“. Първата е изградена в близост до входа на Професионална гимназия по механизация на селското стопанство, а втората – непосредствено след кръстовището на улиците „Екзарх Йосиф“ и „Хайдушка чешма“ по посока кръговото кръстовище пред хотел „Разлог“.

За повишаване на безопасността и създаване на условия за пресичане, непротиворечащи на НИНСОСД и НСППМ, се препоръчва съществуващите пешеходни пътеки с напречна маркировка М8.2, които не се намират на кръстовища със светофарна уредба да бъдат заменени с напречна маркировка М8.1 или да бъдат премахнати, като бъдат обозначени с необходимия брой пътни знаци „Д17“, непосредствено преди тях.

- Велосипедно движение

В обхвата на ГПОД на град Разлог има само една изградена велоалея, находяща се северно от платното за движение на участък от ул. „Христо Ботев“ между улиците „Четнишка“ и бензиностанция „Лукойл“. Велоалеята е двупосочна, като ширината ѝ е около 2,5 m, отговаря на изискванията по НППКТСУТ и е разделена от платното за движение с разделителна ивица. При проведените теренни проучвания се забеляза, че велосипедната лента се използва за паркиране сред местни граждани, което възпрепятства нормалното и безпроблемно движение на велосипедисти по нея. Отделно не се забеляза интензивно движение на велосипедисти по уличната мрежа на града, въпреки че не е забранено велосипедистите да се движат наравно с останалите МПС по платното за движение.

По данни на РУ на МВР гр. Разлог за периода 2019-2023 г. има 6 случая на ПТП с велосипедист. От тях 3 са се случили в обхвата на ул. „Бяла река“. Другите две са възникнали в обхвата на кръстовищата на ул. „Черна река“ с „Тодор Александров“ и на ул. „Гоце Делчев“ с ул. „Братя Кулини“. Останалото ПТП се е случило в обхвата на ул. „Христо Ботев“, като в резултат от него има загинал човек. Причина за възникване на 5 от 6-те ПТП с велосипедист е вина на водача. С цел превенция на бъдещи инциденти с велосипедисти се препоръчва да се насочи вниманието към участниците от движението за важността от толерантността на пътя, както и да се засили контрола от страна на органите на реда за спазване на ЗДвП. В случай че инцидентите нараснат, е необходимо да се обмисли изграждането на свързана инфраструктура от велотрасета и велоалеи, които да са разделени от платното за движение на МПС.

- Паркиране

В град Разлог има добре изградена инфраструктура от регламентирани паркинги (обозначени с пътен знак „Д19“), основна част от 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 16 МПС на участък от ул. „Стара планина“, намиращ се между улиците „Даме Груев“ и „Изток“;
- паркинг в пределите на МБАЛ „Асен Васев“ за 40 МПС;
- паркинг за 40 МПС, разположен западно до МБАЛ „Асен Васев“;
- на участък от ул. „Бела река“ от ул. „Опълченска“ до ул. „Даме Груев“ е обособен паркинг от южната страна на платното за движение с капацитет 35 МПС;
- на ул. „Христо Ботев“ северно от платното за движение има обособен паркинг за 40 МПС, които да обслужва работниците от предприятия като „ДЖОЛЕВ 2016 ЕООД“, „Хемафа“ и „Пелети Разлог“;
- на ул. „Христо Ботев“ в уширение на северната лента за движение има обособен паркинг за 25 МПС, който да обслужва работниците от предприятия като „Транс Пирин ООД“, „Abotis“;
- на ул. „Христо Ботев“ в уширение на южната лента за движение има обособен паркинг за 10 МПС, който да обслужва работниците от предприятия като „Транс Пирин ООД“, „Abotis“;
- западно от платното за движение в участък на ул. „Телемах Илиев“ от ул. „Шейново“ до ул. „Братя Каназиреви“ има паркинг за 10 МПС;
- на ул. „Опълченска“ в тупикова улица за Районната прокуратура – Разлог и ресторант „Лотос“ има обособен паркинг за 10 МПС;
- в участъка на ул. „Опълченска“ между улиците „Христо Ботев“ и ул. „Шейново“, в Западно уширение на улицата, има обособен паркинг за 20 МПС;
- северозападен изход от кръгово кръстовище, намиращо се в близост до Община Разлог, е вход към обособен паркинг за около 70 МПС, на който изходът му е северния клон на кръстовището между улиците „Христо Ботев“ и „Опълченска“;
- на ул. „Шейново“, непосредствено преди кръстовището ѝ с ул. „Подполковник Спиридонов“ има вход/изход за регламентиран паркинг с капацитет 20 МПС;
- на ул. „Подполковник Спиридонов“, в участъка между улиците „Шейново“ и „Братя Каназиреви“ има обособен паркинг за 15 МПС;
- на ул. „Възраждане“, в участъка между улиците „Поп Богомил“ и „Отец Паисий“ има обособен паркинг за 7 МПС;

- източният клон на кръстовището на ул. „Възраждане “ с ул. „Арх. Александър Г. Баров“ е вход за регламентиран паркинг за 45 МПС, на който изходът му е южен клон на кръстовището между улиците „Иван Вазов“ и „Яне Сандански“;
- на ул. „Арх. Александър Г. Баров“, в участъка между улиците „Братя Миладинови“ и „Екзарх Йосиф“ има обособен паркинг за 6 МПС;
- в участъка на ул. „Иларион Макариополски“ от ул. „Родопи“ до ул. „Яне Сандански“ има изграден паркинг за 10 МПС;
- в участъка на ул. „Иконом Ангелов“ от ул. „Любен Каравелов“ до кръговото кръстовище пред хотел „Разлог“ има обособен паркинг за 9 МПС;
- на ул. „Георги Сава Раковски“ пред офис на Еконт – Предела е изграден паркинг за 10 МПС в посока;
- източно на ул. „Рила“, непосредствено преди кръстовището ѝ с ул. „Черна река“, е изграден паркинг за 10 МПС;
- южно разширение на платното за движение на ул. „Александър Стамболийски“, непосредствено след кръговото кръстовище по-посока изток, обособено на паркинг с капацитет 22 МПС;
- южно уширение на платното за движение на ул. „Дълга махала“, което е разчертано с 15 бр. паркоместа и обслужва местните живущи;
- паркинг за 12 МПС на ул. „Братя Копанарови“ за 12 МПС“;
- околоблоково пространство на ул. „Цар Иван Асен“ №4 – 12, побиращо 30 МПС;
- около блоково пространство, намиращо се западно от ул. „Екзарх Йосиф“ №58 с капацитет 10 МПС;
- участък от ул. „Бела река“ от ул. „Яне Сандански“ до ул. „Опълченска“, по които има разграфени с пътна маркировка места за паркиране, чрез които е обособен паркинг с капацитет 30 МПС.

Освен установените паркинги в гр. Разлог има улици и/или участъци от улици, по които са обособени, чрез полагане на необходимата пътна маркировка, ленти за паркиране. Такива ленти има на следните улици и/или участъци от улици:

- ул. „Александър Стамболийски“, с изключение на участъка от нея, който е заключен между улиците „Гоце Делчев“ и ул. „Стефан Стамболов“;
- участък от ул. „Гоце Делчев“ от ул. „Александър Стамболийски“ до ул. „Шейново“;
- участък от ул. „Стефан Стамболов“ от ул. „Шейново“ до ул. „Александър Стамболийски“;
- участък от ул. „Братя Каназиреви“ от ул. „Подполковник Спиридонов“ до ул. „Александър Стамболийски“;
- ул. „Хан Аспарух“;
- участък от ул. „Шейново“ от ул. „Гоце Делчев“ до ул. „Подполковник Спиридонов“;
- участък от ул. „Екзарх Йосиф“ от кръговото кръстовище пред хотел „Разлог“ до ул. „Арх. Александър Г. Баров“;
- участък от южното платно за движение на ул. „Изворите“ от ул. „Младост“ до ул. „Георги Сава Раковски“;
- участък от южното платно за движение на ул. „Изворите“ от ул. „Георги Сава Раковски“ до ул. „Арх. Александър Г. Баров“;
- участък от ул. „Иван Вазов“ от ул. „Арх. Александър Г. Баров“ до ул. „Яне Сандански“;
- участък от ул. „Яне Сандански“ от ул. „Свети Климент Охридски“ до ул. „Иван Вазов“;
- ул. „Св. Климент Охридски“;

- ул. „Черна река“;
- участък от ул. „Бела река“ от ул. „Опълченска“ до ул. „Даме Груев“;
- участък от ул. „Любен Каравелов“ от ул. „Георги Сава Раковски“ до ул. „Иконом Ангелов“;
- участък от ул. „Изворите“, между улиците „Екзарх Йосиф“ и „Предел“, който е устроен като разширение на платното за движение и е предназначен за паркиране;
- участъци от ул. „Христо Ботев“ между кръстовището с общински път BLG1193 и кръстовището с общински път BLG2211;
- участък от ул. „Христо Ботев“ между кръстовището с ул. „Четнишка“ и вход за бензиностанция „Лукойл“.

Съществуващата инфраструктура от тротоари, обособени паркинги и ленти за паркиране, допринасят за подобряване на движението в града. Необходимо е да се насочат допълнително усилия за доразвиване на пешеходната инфраструктура и местата за паркиране, както и за развиване на велосипедната инфраструктура, при необходимост. Положените усилия ще рефлектират положително върху 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[11]

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. Разлог, 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 40 km/h в следните участъци от улици:

- ул. „Екзарх Йосиф“ между улиците „Изворите“ и „Хайдушка Чешма“;
- ул. „Иконом Ангелов“ между улиците „Изворите“ и „Любен Каравелов“;
- ул. „Шаркьой“ между улиците „Братя Юрукови“ и „Братя Кулини“;
- ул. „Крапа“ между улиците „Поп Богомил“ и „Бела река“;
- ул. „Бела река“ между улиците „Поп Богомил“ и „Крапа“;
- ул. „Бела река“ между улиците „Поп Богомил“ и „Родопи“;
- ул. „Яне Сандански“ между улиците „Черна река“ и „Охрид“;
- ул. „Черна река“ преди кръстовището с ул. „Яне Сандански“;
- ул. „Христо Ботев“ между бензиностанция „Лукойл“ и търговски център „Idea Market“;
- ул. „Христо Ботев“ между бензиностанция „Лукойл“ и търговски център „Idea Market“;
- ул. „Христо Ботев“ между кръстовищата с общинските пътища BLG1193 и BLG2211.

Ограничения 30 km/h има въведени на участък от ул. „Черна река“ от ул. „Поп Богомил“ до ул. „Васил Левски“, в участък от ул. „Поп Богомил“ между улиците „Бела река“ и „пл. 15 Септември 1903 “, на ул. „Стара планина“ между улиците „Явор“ и „Юндола“, на ул. „Телемах Илиев“ между улиците „Шейново“ и „Братя Каназиреви“ и между „Мехомия“ и „Гоце Делчев“.

[11] 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.

Въведено ограничение от 20 km/h има в участъка на ул. „Арх. Александър Г. Баров“ от ул. „Яне Сандански“ до ул. „Възраждане“.

В участъка на ул. „Гоце Делчев“ между бензиностанция „Rompetrol“ и кръговото кръстовище е обособено ограничение 50 km/h.

Освен въведените ограничения в скоростта чрез пътни знаци В26, по уличната мрежа има изградени и изкуствени ограничители на скоростта. Всички те са от асфалтобетон и отговарят на нормативните изисквания с изключение на два, които са от пластмаса и са положени на ул. „Дълга махала“ (в близост до стадион „Септември“).

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 допълнение е препоръчително да се поставят допълнително ограничения в скоростта и/или ограничители на скоростта по ключови улици от първостепенната улична мрежа, на които се вдигат високи скорости. В настоящия ГПОД следва да се предложат допълнително улици, по които да се ограничи максималната допустима скорост чрез пътни знаци и/или изкуствени ограничители, а при необходимост съществуващите ограничения да се коригират.

## 3.9. СЪЩЕСТВУВАЩО ПОЛОЖЕНИЕ НА ПЪТНИТЕ ЗНАЦИ[12]

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 проблемите и уличната организация на движението, упоменати в предходните точки.

[12] 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[13]

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:

- Улиците „Черна река“, „Стара планина“, „Христо Ботев“; „Опълченска“, „Гоце Делчев“, „Александър Стамболийски“, „Екзарх Йосиф“, „Арх. Александър Г. Баров“ и „Рила“;
- Участъци от следните улици:
  - ул. „Св. Св. Кирил и Методи“ от ул. „Рила“ до строителната граница на града;
  - ул. „Бела река“ от ул. „Рила“ до ул. „Тодор Александров“;
  - ул. „Тодор Александров“ от ул. „Бела река“ до ул. „Възраждане“;
  - ул. „Възраждане“ от ул. „Бела река“ до ул. „Арх. Александър Г. Баров“;
  - ул. „Изворите“ от ул. „Екзарх Йосиф“ до ул. „Възраждане“;
  - ул. „Яне Сандански“ от ул. „Арх. Александър Г. Баров“ до ул. „Черна река“;
  - ул. „Шейново“ от ул. „Гоце Делчев“ до ул. „Екзарх Йосиф“;
  - ул. „Телемах Илиев“ от ул. „Гоце Делчев“ до ул. „Александър Стамболийски“;
  - общински път BLG1193 от ул. „Стара планина“ до ул. „Христо Ботев“;
  - общински път BLG1193 от BLG2211 ул. „Христо Ботев“.

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.

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[14]

Организацията на транзитно движение цели максимално намаляване на негативния ефект от преминаването на транзитен трафик през урбанизираната територия на гр. Разлог. Съществуващите трасета на транзитното движение се предлага да бъдат променени. Трасето на външния непрекъснат транзит да обхване възможно най-периферните улици от първостепенната улична мрежа, които се характеризират с широки активни ленти на уличното платно, съвместно осигуряват връзка с основните транспортни артерии от общинската и републиканската пътна мрежа. Недостатъкът на трасето е, че преминава през жилищни зони и около големи търговски фирми, което налага ограничаване на скоростта и засилване на бдителността у водачите на ППС.

[13] 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. Разлог.

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

Външният прекъснат транзит включва останалите улици и/или участъци от първостепенната улична мрежа и ще осигурява бърз достъп, както до ключови местни атрактори, така и от тях до трасето на непрекъснатия транзит.

С настоящия ГПОД се предлагат редица нови пътни знаци и промени по съществуващи пътни знаци от група „Ж“. Промените целят осигуряване на непрекъсната информация по транзитните трасета за близки и далечни цели, отговаряща на нормативните изисквания.

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

- Неточности при подредбата и посоките на целите;
- Несъответствие между разстоянията до цели в няколко поредни пътни знака;
- 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 № РД-02-21-1 от 23 ноември 2023 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци**.

### 4.3. МАРШРУТИ НА РЛОТПП[15]

С ГПОД се запазва съществуващото положение на трасетата на маршрутите, по които се движат редовните линии за обществен транспорт за превоз на пътници от областната и регионалната транспортни схеми. Предлага се единствено да се обособят нови спирки, които да обслужват насрещното движение на вече съществуващи.

По информация на Община Разлог вече неработещата автогара на ул. „Александър Стамболийски“ не се предвижда да бъде възстановена и има намерения тя да се измести около жп гара Разлог. Авторският колектив, изготвящ настоящия документ, счита за правилно преместването на автогарата около жп гарата, излагайки следните ползи:

- Новото място ще предостави възможност за изграждане на интермодална спирка, която ще обхване различни видове транспорт;
- Автобусите, които обслужват линии от областната и републиканската транспортна схема ще съкратят времето за престой в града, като няма да навлизат в него по жилищните зони.
- Предполагаемите площи около жп гарата предоставят отлични условия за изграждане на адекватна инфраструктура, която да предлага качествени услуги на местни клиенти и превозвачи.

Функцията на маршрутите от републиканската транспортна схема е да предоставят транспортна услуга от едно до друго населено място, без да обслужват отделните части в тях. В този ред на мисли в проектното предложение автобусите ще слизат от второкласния републикански път II-19, за да навлязат на територията на града по ул. „Гоце Делчев“, след което на първото кръгово ще завиват на дясно по първия изход, който ще ги довежда до жп гарата.

[15]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.

Всички съществуващи и нови спирки следва да бъдат оборудвани със съпътстващи елементи като пътен знак Д24, информационна колонка, спирков навес, маршрутна карта, пейка 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[16]

Съществуващата организация на движение, осигуряваща предимство на движението по първостепенната улична мрежа, по която преминават транзитните трасета, се запазва. По второстепенната улична мрежа предимство в кръстовищата на първо място имат 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 залага промяна на предимството на кръстовището на ул. „Екзарх Йосиф“ с ул. „Арх. Александър Г. Баров“ в полза на движещите се по ул. „Екзарх Йосиф“ от към ул. „Шейново“ и завиващи надясно по ул. „Арх. Александър Г. Баров“. Същото важи и за насрещното движение. Тази промяна следва да се извърши от компетентните органи, при нарастване на натоварването. С промяната на посоката на предимство ще се намали времето, необходимо на непрекъснатото външно транзитно движение да премине през територията на града, както и времето за изчакване в кръстовището.

Друг участък, който с ГПОД променя начина на си на движение, е този на ул. „Черна река“, който е между отклонението на улицата за кръговото и ул. „Опълченска“. Участъка се предлага да бъде с еднопосочен режим на движени по посока ул. „Опълченска“. С промяната ще се осигурят паркоместа, които да обслужват както живущите, така и ситуираните в участъка от улицата търговски обекти. Друга полза от смяната на режима на движение е, че участъка ще се използва само от ППС, които възнамеряват да завият надясно по ул. „Опълченска“.

За по-добра пропускливост на движението през централната градска част се предлага предимството на кръстовището на ул. „Опълченска“ с ул. „Христо Ботев“ да бъде с посока север-юг, а при кръговото кръстовище на ул. „Опълченска“ и ул. „Гоце Делчев“ да се смени режима на предимството в полза на тези ППС, който се движат в самото кръгово кръстовище. В настоящите проектните предложения препоръката е пояснена с точни пътни знаци и символи в отделните схеми с проектни предложения.

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*):

- ул. „Лале“ с посока на движение от ул. „Крайна“ до ул. „Малина“;
- ул. „Кокиче“ с посока на движение от ул. „Малина“ до ул. „Крайна“;
- ул. „Божур“ с посока на движение от ул. ул. „Крайна“ до ул. „Малина“;
- ул. „Минзухар“ с посока на движение от ул. „Малина“ до ул. „Крайна“;

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

- ул. „Люляк“ с посока на движение от ул. „Крайна“ до ул. „Малина“;
- ул. „Малина“ с посока на движение юг-север;
- ул. „Крайна“ с посока на движение север-юг;
- участък от ул. „Явор“ от ул. „Занаятчийска“ до ул. „Стара планина“;
- ул. „Искър“ с посока на движение от ул. „Явор“ до ул. „Юндола“;
- ул. „Занаятчийска“ с посока на движение от ул. „Юндола“ до ул. „Явор“;
- участък от ул. „Трети март“ от ул. „Стара планина“ до ул. „Занаятчийска“;
- участък от ул. „Юндола“ от ул. „Стара планина“ до ул. „Занаятчийска“;
- участък от ул. „Дунав“ от ул. „Занаятчийска“ до ул. „Стара планина“;
- ул. „Марица“ с посока на движение юг-север;
- ул. „Странджа“ с посока на движение север-юг;
- ул. „Странджа“ с посока на движение изток-запад;
- участък от ул. „Черна река“ от отбивка за кръгово кръстовище до кръстовището с ул. „Опълченска“;
- участък от ул. „Иларион Макариополски“ от ул. „Иван Даскала“ до ул. „Яне Сандански“;
- участък от ул. „Охрид“ от ул. „Васил Левски“ до ул. „Рила“;
- ул. „Шипка“ с посока на движение от ул. „Рила“ до ул. „Васил Левски“;
- участък от ул. „Бела река“ от ул. „Яне Сандански“ до ул. „Тодор Александров“;
- участък от ул. „Бела река“ от ул. „Тодор Александров“ до ул. „Арх. Александър Г. Баров“;
- участък от ул. „Бела река“ от ул. „Тодор Александров“ до ул. „Лазар Нешков“;
- ул. „Хан Пресиян“ от ул. „Бела река“ до ул. „Предел“;
- участък от ул. „Лазар Нешков“ от ул. „Бела река“ до ул. „Младост“;
- участък от ул. „Предел“ от ул. „Младост“ до ул. „Тодор Александров“;
- участък от ул. „Предел“ от ул. „Младост“ до ул. „Изворите“;
- участък от ул. „Младост“ от ул. „Изворите“ до ул. „Предел“;
- участък от ул. „Младост“ от ул. „Лазар Нешков“ до ул. „Предел“;
- участък от ул. „Пирин“ от ул. „Младост“ до ул. „Иконом Ангелов“;

Въвеждането на еднопосочен режим на движение по по-голямата част на уличната мрежа на града ще доведе до необходимостта от смяна на посоката на някои от съществуващите улици с еднопосочно движение. Това са (*посоката на движение е съгласно стартовата точка до крайната точка на участъка от улица*):

- участък от ул. „Шейново“ от „Александър Стамболийски“ до ул. „Телемах Илиев“;
- ул. „Родопи“ с посока на движение юг-север.

При изпълнението на предложенията се очаква оптимизация на транспортния поток, чрез подобряване на организацията на движението, намаляване на времето за преминаване през второстепенни пътни участъци, както и повишаване на пропускателната способност на уличната мрежа. Промените в режима на движение и въвеждането на еднопосочни улици ще доведат до по-добро разпределение на трафика, създаване на допълнителни паркоместа и увеличаване на безопасността за пешеходци и водачи, като ще се повиши ефективността на транспортната инфраструктура в града.

## 4.5. ОГРАНИЧЕНИЯ В РЕЖИМА НА ПРЕСТОЙ И ПАРКИРАНЕ[17]

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 част от главните улици, както и се прецизират съществуващите забрани с поставяне на знаци В27 и В28, там където липсват. Предлага се въвеждане и промяна на следните забрани по уличната мрежа:

- Забранява се паркирането и престоя на северната част на платното за движение в участък от ул. „Изворите“ от ул. „Екзарх Йосиф“ до ул. „Възраждане“;
- Забранява се паркирането и престоя на северната част на платното за движение на участък от ул. „Възраждане“ от ул. „Изворите“ до ул. „Отец Паисий“;
- Забранява се паркирането и престоя на северната част на платното за движение на участък от ул. „Поп Богомил“ от ул. „Възраждане“ до ул. „пл. 15 септември 1903“;
- Забранява се паркирането и престоя в двете посоки по платното за движение в участък от ул. „Възраждане“ от ул. „Поп Богомил“ до ул. „Пейо Яворов“;
- Забранява се паркирането и престоя в двете посоки по платното за движение на участък от ул. „Екзарх Йосиф“ от ул. „Изворите“ до кръговото кръстовище с улиците „Александър Стамболийски“, „Иконом Ангелов“ и „Дълга махала;
- Разширяване на забраната за престой и паркиране по северната част на платното за движение на участък от ул. „Александър Стамболийски“ от ул. „Екзарх Йосиф“ до ул. „Телемах Илиев“;
- Забранява се паркирането и престоя и по южното платно на участък от ул. „Александър Стамболийски“ от ул. „Гоце Делчев“ до ул. „Стефан Стамболов“;
- Забранява се паркирането и престоя в двете посоки по платното за движение на участък от ул. „Подполковник Спиридонов“ от ул. „Александър Стамболийски“ до ул. „Екзарх Йосиф“;
- Забранява се паркирането и престоя на северната част на платното за движение на ул. „Братя Юрукови“;
- Забранява се паркирането и престоя и по югоизточното платно за движение на участък от ул. „Александър Стамболийски“ от ул. „Братя Каназиреви“ до ул. „Телемах Илиев“;
- Забранява се паркирането и престоя и в двете посоки на участък от ул. „Александър Стамболийски“ от ул. „Шейново“ до ул. „Братя Каназиреви“;
- Промяна на забраната за престой на източната лента за движение по ул. „Гоце Делчев“ от ул. „Александър Стамболийски“ до ул. „Шейново“ в забрана за паркиране и престой, а обхватът на забраната остава същия;
- Уплътнява се забраната за паркиране и престой на северозападната част на уличното платно на ул. „Екзарх Йосиф“ от ул. „Георги Сава Раковски“ до ул. „Арх. Александър Г. Баров“;
- Забранява се паркирането и престоя по платното за движение в двете посоки в участъка от ул. „Васил Левски“ между улиците „Черна река“ и ул. „Бела река“;
- Променят се съществуващите забрани на участъка от ул. „Арх. Александър Г. Баров“ от ул. „Възраждане“ до ул. „Иван Вазов“ в забрана за паркиране и престой в двете посоки;
- На ул. „Яне Сандански“ от ул. „Черна река“ до ул. „Иларион Макариополски“ се въвежда забрана за паркиране и престой в двете посоки;

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

- В участъка от ул. „Яне Сандански“ от ул. „Бела река“ до ул. „Александър Г. Баров“ се въвежда забрана за престой и паркиране по западната лента за движение;
- Съществуващата забрана за паркиране и престой по западната част на уличното платно се увеличава от ул. „Христо Ботев“ до ул. „Черна река“;
- По ул. „Черна река“ се уплътнява забраната за паркиране и престой по западната част на уличното платно, с изключение на участъка между улиците „Рила“ и „1-ва“, в който се обособява забрана само за паркиране;
- В участъка от ул. „Стара планина“ от ул. „Изток“ до ул. „Юндола“ се въвежда забрана за паркиране и престой в северната част на уличното платно;
- Въвежда се забрана за престой и паркиране на уличното платно на ул. „Христо Ботев“ от ул. „Александър Стамболийски“ до ул. „Опълченска“.

Всички останали действащи забрани по уличната мрежа се запазват.

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[18]

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. Разлог. 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.

С проектните предложения в настоящия ГПОД, забраната за ППС, теглени от животни, се разширява. Обхватът ѝ е заключен от следните улици и участъци от улици, които също влиза в нея:

- ул. „Георги Сава Раковски“;
- участък от ул. „Изворите“ от „Георги Сава Раковски“ до ул. „Възраждане“;
- участък от ул. „Възраждане“ от ул. „Тодор Александров“ до ул. „Поп Богомил“;
- участък от ул. „Поп Богомил“ от ул. „Възраждане“ до ул. „Бела река“;
- участък от ул. „Бела река“ от ул. „Поп Богомил“ до ул. „Опълченска“;
- участък от ул. „Опълченска“ от ул. „Бела река“ до ул. „Цар Самуил“;

[18] 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. Разлог.

- участък от ул. „Цар Самуил“ от ул. „Опълченска“ до ул. „Даме Груев“;
- участък от ул. „Телемах Илиев“ от ул. „Христо Ботев“ до ул. „Братя Каназиреви“;
- участък от ул. „Братя Каназиреви“ от ул. „Телемах Илиев“ до ул. „Шаркьой“;
- участък от ул. „Екзарх Йосиф“ от ул. „Георги Сава Раковски“ до ул. „Шаркьой“.

Въпреки че не съществува конкретен индустриален или логистичен фактор, който да обосновава постоянен трафик на товарни автомобили над 10 t и/или такива с височина над 4,5 m в самия град, определени случаи, като доставки за местни предприятия или строителни проекти, могат да наложат преминаване на такива превозни средства през гр. Разлог. Това, обаче, би било по-скоро изключение, отколкото правило, и би се случвало предимно в периферните райони на града, там където са разположени промишлените предприятия. Предвид изложеното, в случай че тежкотоварният трафик в града нарасне, да се обособи зона за забрана на товарни автомобили над 10 t и/или такива с височина над 4,5 m, включително товара, която да обхваща територията с цялата жилищна инфраструктура. ГПОД предлага да се поставят знаци за забрана за навлизане на гореспоменатите товарни автомобили по улици, които свързват жилищни с промишлени зони, като знаците да бъдат ориентирани така, че да не позволяват на определените ППС да навлизат в жилищните зони.

**Съгласно чл. 48 от НОДПООД, ограниченията за товарно движение, свързано със зареждане на магазини и обслужване на населението, не попадат в обхвата на ГПОД. Това включва и товарни автомобили, превозващи твърдо гориво за нуждите на местното население през студените месеци. Освен ако Община Разлог не наложи изрична забрана, преминаването на тези автомобили по уличната мрежа е разрешено.**

Съществуващите забрани за МПС с ремаркета и товарни автомобили остават с непроменен обхват, докато забраната за ППС с натоварване на която и да е от осите, по-голямо от 5 t, се предлага да бъде премахната.

## 4.7. ПЕШЕХОДНО, ВЕЛОСИПЕДНО ДВИЖЕНИЕ И ПАРКИРАНЕ[19]

Наличието на изградени тротоари по 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 или ремонтира 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. Всички тротоари е редно да бъдат освободени от паркираните коли, чрез обособяване на ленти за паркиране по предложените в настоящия ГПОД еднопосочни улици, а там където не е възможно, да се използват изградените гаражи в частните жилищни имоти.

На територията на гр. Разлог са изградени 169 пешеходни пътеки, като основна част от тях са в обхвата на кръстовищата. С ГПОД се предлага премахването на тези от тях, които са с пътна маркировка 8.2 и не сигнализират места, на които преминаването на ППС и пешеходци се регулира със светлинен сигнал съгласно чл. 25, ал. 2 от НИНСОСД. На тяхно място е предложено обособяването на пешеходни пътеки тип „Зебра“, там където е преценено, че е необходимо.

Съгласно чл. 24, ал. 2 от НИНСОСД се изисква най-малко 50 души да са пресекли пътното платно в рамките на 1 астрономически час при средна интензивност на движението за същия

[19] 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. Разлог.

период от 200 до 600 E/h. Отделно, съгласно ал. 3 на същия член, разстоянието между пешеходните пътеки се препоръчва да бъде по-голямо от 250 m. Отделно, съгласно § 6 т. 54 от допълнителните разпоредби на ЗДвП пешеходна пътека „*е част от платното за движение, очертана или не с пътна маркировка и сигнализирана с пътни знаци, предназначена за преминаване на пешеходци. На кръстовищата пешеходни пътеки са продължения на тротоарите и банкетите върху платното за движение“*. Вземайки предвид гореизложеното основна част от съществуващите пешеходни пътеки с маркировка 8.1 следва да се премахнат, а не да се променят на такива с пътна маркировка 8.2. В допълнение, всички съществуващи и предложени пешеходни пътеки следва да се обозначат с пътен знак „Д17“, като той трябва да се повтори и от лявата страна на платното за движение съгласно чл. 124 от НСППЗ.

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.

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.

С настоящия ГПОД се обособяват допълнително ленти за паркиране по предложените улици и/или участъци от улици, въведени с еднопосочен режим на движение, с които се очаква тротоарите да се освободят от паркирали МПС, за да може да се използват по предназначение.

Що се отнася до инфраструктурата от изградени паркинги, не се обосновава необходимостта от нейното разширяване. 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 Разлог след предложение от Общинската комисия по безопасност на движението и Комисията по транспорт.

## 4.8. РЕЖИМИ НА СКОРОСТ НА ДВИЖЕНИЕ[20]

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

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

участници в движението (пешеходци и велосипедисти), намаляване на замърсяването, цялостно облагородяване на градската среда и други.

Към момента въведените в гр. Разлог 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 на следните забрани, спрямо характеристиките на улиците и функционалното зониране:

- ограничение на скоростта от 20 km/h на участък от ул. „Арх. Александър Г. Баров“ от ул. „Възраждане“ до ул. „Яне Сандански“, участък от ул. „Яне Сандански“ от ул. „Арх. Александър Г. Баров“ до ул. „Иван Вазов“, участък от ул. „Св. Климент Охридски“ от ул. „Яне Сандански“ до ул. „Иван Вазов“, участък от ул. „Иван Вазов“ от ул. „Арх. Александър Г. Баров“ до ул. „Яне Сандански“ и участък от ул. „Възраждане“ от ул. „Арх. Александър Г. Баров“ до ул. „Яне Сандански“.
- ограничение на скоростта от 30 km/h се въвежда на следните участъци:
  - на ул. „Черна река“ от ул. „Поп Богомил“ до 50 m след кръстовището с ул. „Яне Сандански“, по посока ул. „Цар Самуил“;
  - на ул. „Яне Сандански“ от ул. „Черна река“ до ул. „Иларион Макариополски“;
  - на ул. „Охрид“ от ул. „Васил Левски“ до ул. „Иларион Макариополски“;
  - на ул. „Поп Богомил“ от северното платно на ул. „Бела река“ до ул. „Възраждане“;
  - на ул. „Възраждане“ от ул. „Поп Богомил“ до ул. „Арх. Александър Г. Баров“;
  - на ул. „Арх. Александър Г. Баров“ от ул. „Възраждане“ до ул. „Екзарх Йосиф“;
  - на ул. „Шейново“ от ул. „Гоце Делчев“ до ул. „Екзарх Йосиф“;
  - на ул. „Иконом Ангелов“ от южно платно на ул. „Изворите“ до ул. „Любен Каравелов“;
  - на ул. „Любен Каравелов“ от ул. „Иконом Ангелов“ до ул. „Младост“;
  - на ул. „Младост“ от ул. „Любен Каравелов“ до ул. „Пирин“;
  - на ул. „Пирин“ от ул. „Младост“ до ул. „Иконом Ангелов“;
  - на 50 m във всяка посока от повдигната пешеходна пътека на ул. „Екзарх Йосиф“, която се намира пред входа на ПГМСС“;
  - на ул. „Шаркьой“ от ул. „Братя Юрукови“ до ул. „Братя Кулини“;
  - на 50 m във всяка посока от кръстовището на ул. „Александър Стамболийски“ с ул. „Цар Иван Асен“;
  - от кръговото на пред търговски магазин „JYSK“ до ул. „Илинден“ по ул. „Телемах Илиев“;
  - в участъка на ул. „Телемах Илиев“ от северното платно на ул. „Шейново“ до ул. „Братя Каназиреви“;
  - участъка на „Стара планина“ от ул. „Юндола“ до ул. „Явор“;
  - участъка на „Христо Ботев“ от търговски център „Idea Market“ до бензиностанция „Лукойл“.
- ограничение на скоростта от 40 km/h по участъка на ул. „Гоце Делчев“ от бензиностанция „Rompetrol“ до разклонението за кръгово кръстовище с ул. „Телемах Илиев“, участъка на „Стара планина“ от строителната граница до ул. „Юндола“, участък от „Христо Ботев“ от общински път BLG1193 до бензиностанция „Лукойл“. В допълнение се предлага въвеждане на 40 km/h в рамките на участък от ул. „Христо Ботев“, който преминава непосредствено до предприятия като „Пелети Разлог“, „Хамефа“, „Коцакови“ ЕООД и „LORD I&G LTD“.

С ГПОД се предлага изграждането на допълнителни изкуствени ограничители на скоростта (тип „гърбица“) от асфалтобетон по уличната мрежа на града, с които да се повиши безопасността на пътя и да се намали рискът от ПТП, особено в зони с висока концентрация на пешеходци – жилищни и търговски зони. Изкуствените неравности помагат за регулиране на скоростта на движение на МПС, като принуждават шофьорите да намалят скоростта. Освен това те подобряват безопасността и комфорта при движение на всички участници в движението в градската среда. В схема 17 са представени всички предложени и съществуващи ограничители на скоростта с приблизителното им местоположение.

## 4.9. ОБОБЩЕНА СХЕМА НА ПЪТНИТЕ ЗНАЦИ [21]

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).

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

# 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 – Разлог);
- 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;
- разработване и внедряване на Общинска наредба за организация на движението на територията на град Разлог;
- 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 Разлог 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 Разлог, 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 нови спирки 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;
- при необходимост 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.
- премахване на разделителен остров, ситуиран в карето между улиците „Георги Сава Раковски“, „Любен Каравелов“ и „Братя Миладинови“ за осигуряване на достатъчна широчина на платното за движение. Като краткосрочна мярка се препоръчва паркирането в карето да се осъществява успоредно;

- реконструиране на южната страна на участъка от ул. „Екзарх Йосиф“, който граничи с оградата на ПГМСС, така че да се ограничи паркирането и престоя на МПС. Това може да се постигне изграждане на тротоар в конкретния участък. В допълнение, поставянето на предпазна ограда е препоръчително, тъй като тротоара се намира в обхвата на образователна инфраструктура;
- реконструкция на съществуващо кръгово кръстовище на ул. „Гоце Делчев“, пред търговски обекти „JUSK“ и „Т-маркет“, съгласно нормативните изисквания и тяхната допустимост;
- премахване на съществуваща пешеходна пътека пред хотел „Папи“ и изместване на паркинга непосредствено до уличната лента за движение. Разстоянието между бордюра и бъдещата лента за паркиране да бъде реконструирано чрез изграждане на тротоар;
- полагане на хоризонтална маркировка по ул. „Христо Ботев“ и „Гоце Делчев“ съгласно НСППМ.

## 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.