

ОБЯСНИТЕЛНА ЗАПИСКА

А. ОБЩА ЧАСТ

Настоящия проект е разработен във връзка с необходимостта от въвеждането на нова, по-ефективна организация на движението в гр. Сливен, която да съответства на състоянието на улична мрежа. Непрекъснато нарастващия брой на автомобили налага цялостно решение, което да обхваща, автомобилно, пешеходно и велосипедно движение.

Практиката показва, че винаги темповете на нарастване на моторизацията изпреварва тези на изграждането на транспортната система, способна свободно да пропусне нарасналите транспортни потоци.

Необходимо е да се оптимизира градския трафик и да се гарантира безопасно движение на всички участници в движението.

Целта на разработката е да се представи цялостно решение, за организация на движението в гр. Сливен, съобразена със съществуващата улична мрежа, направените ремонти, интензивността на движението. Град Сливен попада в групата на средните градове и не се очаква промяна в близките години. Населението на града според данни на НСИ към 31.12.2018г. е 86 275 души при площ от 3544 км².

Степента на моторизация съответства на тази в страната. Това показва, че е налице необходимостта от промени в организацията на движението, които да останат продължително време приложими и ефективни.

Безспорна е тенденцията на нарастване на броя на автомобилите. Автомобилът е предпочитано средство за придвижване на голяма част от жителите на града и необходимост на фирмите. Това създава предпоставка за задръствания и затруднения при намиране на място за паркиране, особено в централната част на града. Необходимо е да се оптимизира градския трафик и да се гарантира безопасно движение на автомобили и пешеходци.

ГПОД на гр. Сливен е съобразен с Общия устройствен план (ОУП) на града и с предписаните препоръките в него. Една е от основните цели е подобряване на безопасността на движение на МПС, пешеходци и велосипедисти по уличната мрежа на града.

Б. СЪЩЕСТВУВАЩО ПОЛОЖЕНИЕ И ПРОЕКТНО РЕШЕНИЕ

I. ТРАНСПОРТНО РАЙОНИРАНЕ (СХЕМА 1: „Транспортно райониране на гр. Сливен и класификация на уличната мрежа”)

Според ГПОД целия град е разделен на 15 района. Всеки от районите е с номер и е показан с различен цвят. Единствено зелените площи и парковете на града са показани със зелен цвят без номер. Отделните райони до голяма степен съвпадат със съществуващите квартали.

II. КЛАСИФИКАЦИЯ НА УЛИЧНАТА МРЕЖА И ТРАНСПОРТНИ ВРЪЗКИ С РПМ (Схема 1: „Транспортно райониране на гр. Сливен и класификация на уличната мрежа”)

1. Републиканска пътна мрежа

През територията на самия град преминават няколко пътя от Републиканската пътна мрежа:

- **Път I – 6** – обходен път Казанлък – обходен път Сливен – Лозенец – Карнобат Бургас. Пътя не минава през урбанизираната територия на града, но е от съществено значение за транзитното движение.

ОБЕКТ: ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ГРАД СЛИВЕН
ФАЗА: Окончателен проект

• **Път II – 53** Пътя преминава през целия град с трасе: ул. Шести септември – ул. Стефан Караджа – ул. Керамика – ул. Ямболско шосе. Път II-53 е от съществено значение за града. На юг от града той осъществява връзката на гр. Сливен с АМ Тракия и с гр. Ямбол. Движението по него е изключително натоварено, като процента на тежкотоварните камиони е голям. На север пътя минава през прохода Вратник и е единствената връзка на с. Божевци, с. Средорек, с. Стара река.

• **Път II – 66** – Пътят е от и за гр. Нова Загора.

• **Път III – 488 – Градец – Ичера – Сливен.** Трасето на пътя е изместено през вилната зона на гр. Сливен. Движението по него се категоризира като леко, като основно МПС са леки коли. Пътя осъществява връзката на с. Ичера и с. Градец с гр. Сливен

2. Общинска пътна мрежа

• **SLV 1112** – III- 662, Баня – Твърдица – / Сборище – Шивачево – Граница Общ. (Твърдица – Сливен) – Селиминово, Чинтулово - / SLV 1083 /

• **SLV 1083** – III-6007, Тополчане – Сотиря – / Сливен / – I-6. В гр. Сливен пътя преминава през бул. Банска шосе, бул. Илинденско въстание, бул. Бургаско шосе

• **SLV 2079** – III – 6601, п.к. Мечкарево – Николаево / - Панаретовци – Самуилово - /SLV 1083/

• **SLV 2061** – III – 488 / Сливен – в. Българка – Раково / SLV 1005

• **SLV 3095** – SLV 1083, Сливен – Тополчане / - кв. Дебела кория

Трасетата на републиканските и общинските пътища, минаващи през територията на града са изобразени графично на **чертеж №1**.

3. Улична мрежа

Главната улична мрежа в града има радиална структура. Общата и дължина възлиза на 48,545 км. Всички артерии от първостепенната улична мрежа /ПУМ/ са с асфалтово покритие, и са в сравнително в добро състояние. В таблицата по – долу са отбелязани улиците от първостепенната улична мрежа и тези, които като клас и технически характеристики не могат да бъдат класифицирани като първостепенни, но са с първостепенно значение за съответния район.

УЛИЦИ ОТ ПЪРВОСТЕПЕННАТА УЛИЧНА МРЕЖА			
А. Схема 1: „Транспортно райониране на гр. Сливен и класификация на уличната мрежа”			
	Булеварди и улици	клас	дължина (м)
1	бул. „Шести септември”	Районна артерия III клас	875.0
2	бул. „Стефан Караджа”	Районна артерия III клас / Главна улица IV клас	4102.0
3	бул. „Тракия”	Районна артерия III клас	862.0
4	бул. „Братя Миладинови”	Районна артерия III клас	683.0
5	ул. „Банско шосе“	Районна артерия III клас	5067.0
6	бул. „Илинденско въстание“	Районна артерия III клас / Главна улица IV клас	1966.0

ОБЕКТ: ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ГРАД СЛИВЕН
ФАЗА: Окончателен проект

7	бул. „Панайот Хитов“	Районна артерия III клас	1851.0
8	бул. „Бургаско шосе“	Районна артерия III клас	5098.0
9	бул. „Стефан Стамболов“	Районна артерия III клас	1877.0
10	бул. „Цар Симеон“	Районна артерия III клас	4169.0
11	ул. „Димитър Пехливанов-Добрович“	Районна артерия III клас	963.0
12	бул. „Христо Ботев“ – изток	Районна артерия III клас	953.0
13	бул. „Христо Ботев“ - запад	Районна артерия III клас	885.0
14	ул. „Индустириална“	Районна артерия III клас	2482.0
15	ул. „Самуиловско шосе“	Районна артерия III клас	2022.0
16	ул. Баба Тонка	Главна улица IV клас	870.0
17	ул. Патриарх Евтимий	Главна улица IV клас	584.0
18	ул. Георги Икономов	Главна улица IV клас	1011.0
19	ул. Асеновска	Главна улица IV клас	975.0
20	ул. „Ген. Скобелев“	Главна улица IV клас	572.0
21	ул. „Великокняжевска“	Главна улица IV клас	743.0
22	ул. „Георги Сава Раковски“	Главна улица IV клас	983.0
23	ул. „Антим I“	Главна улица IV клас	588.0
24	ул. "Елисавета Багряна" - север	Главна улица IV клас	708.0
25	ул. "Елисавета Багряна" - юг	Главна улица IV клас	0
26	бул. „Хаджи Димитър“	Главна улица IV клас	2170.0
27	ул. „Георги Данчев“	Главна улица IV клас	1872.0
28	ул. „Янко Сакъзов“	Главна улица IV клас	1233.0
		Сума(A)	46164

УЛИЦИ ОТ ПЪРВОСТЕПЕННО ЗНАЧЕНИЕ ЗА ГРАДА СПОРЕД ГПОД				
Б. Схема 1: „Транспортно райониране на гр. Сливен и класификация на уличната мрежа“				
	Булеварди и улици	клас	дължина (м)	
1	ул. "Райна Княгиня"	Главна улица IV клас	558.0	Район 1-А
2	ул. "Ген.Столипин"	Събирателна улица	734.0	Район 1-А
3	бул. "Христо Ботев"- юг	Събирателна улица	285.0	Район 1-Б
4	ул. "Радой Ралин"	Главна улица IV клас	910.0	Район 1-Б
5	Ул. „Радецки“	Събирателна улица	445.0	Район 2
6	ул. Булаир	Главна улица IV клас	1319.0	Район 3
7	ул. Оборище	Събирателна улица	465.0	Район 3
8	Ул. „Аспарух“	Събирателна улица	605.0	Район 3
9	Ул. „Орешака“	Събирателна улица	980.0	Район 4
10	ул."Добри Димитров" - изток	Главна улица IV клас	817.0	Район 5
11	ул."Добри Димитров" - запад	Главна улица IV клас	0	Район 5
12	ул. "Пейо Яворов"	Главна улица IV клас	1173.0	Район 6

ОБЕКТ: ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ГРАД СЛИВЕН
ФАЗА: Окончателен проект

13	ул. "Владислав Очков"	Главна улица IV клас	857.0	Район 6
14	Ул. „Сергей Румянцев“	Събирателна улица	500.0	Район 6
15	ул. "Балатон"	Събирателна улица	0	Район 6
16	ул. "Добри Добрев"	Събирателна улица	787.0	Район 7
17	ул. "Александър Пушкин"	Главна улица IV клас	698.0	Район 11
18	ул. "Дели Ради"	Главна улица IV клас	650.0	Район 12
19	ул. "Радой Ралин"	Главна улица IV клас	910.0	Район 12
		Сума(Б)	12693	
		(А+Б)	53 759	

Особености:

- Паркирането в активните ленти за движение по първостепенната улична мрежа, което води до намаляване на пропускателната способност.
- Друга особеност е нееднакъвия профил на някои от улиците:
- Бул. „Бургаско шосе“ от четирилентова с разделителна ивица, доближавайки централната част преминава в трилентова, а след това и в двулентова,
- бул. „Хаджи Димитър“ от трилентова преминава в четирилентова до петлентова в участъка между ул. „Братя Миладинови“ и ул. „Радой Ралин“.
- Средна разделителна ивица, която осигурява в значителна степен безопасността на движение има частично по улиците „Бургаско шосе“, „Банско шосе“,
- „Илинденско въстание“ и изцяло по бул. „Ст. Стамболов“.
- Второстепенната улична мрежа, особено в жилищните квартали е с лоша схема и недобри геометрични параметри. Състоянието на настилките е лошо, а на места такива изобщо липсват (квартали като „Дружба“, „Ст. Заимов“, „Даме Груев“).

III. ТРАНЗИТНО ДВИЖЕНИЕ (Схема 2: „Организация на транзитното движение“)

Транзитното движение се провежда по следните съществуващи улици и булеварди:

- Бул. „Шести септември“
- Бул. „Стефан Караджа“
- Бул. „Банско шосе“
- Бул. „Илинденско въстание“
- Бул. „Бургаско шосе“
- Бул. „Стефан Стамболов“

За целите на ГПОД се оформят три вида транзит:

❖ **Вътрешен транзит** – Ринг, който провежда движението около централната градска част по следните булеварди и улици: „Христо Ботев“; „Братя Миладинови“; „Стефан Караджа“; „Ген. Скобелев“ и „Антим I“ . По този начин се избягва навлизането на превозни средства в централното ядро, когато целта им на пътуването не е свързана с него.

ОБЕКТ: ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ГРАД СЛИВЕН
ФАЗА: Окончателен проект

❖ **Смесен транзит** – Ринг, провеждащ движението по следните улици и булеварди: „Панайот Хитов”; „Стефан Стамболов”; „Илинденско въстание”; „Банско шосе”, след което трасето съвпада със западното и северното трасе на вътрешния транзит, а именно с бул. „Стефан Караджа”; „Ген. Скобелев” и „Антим I”. Входното движение, което има за цел вътрешноградски обекти и тежкотоварното, е концентрирано по улиците от първостепенната улична мрежа и най – вече улиците които са част от републиканската и общинската пътна мрежа. Не се очаква значително нарастване на интензивността му. Няма данни за участъци с концентрация на пътно транспортни произшествия /ПТП/. Подобряване на вертикалната и хоризонталната сигнализация е от съществено значение, за ориентацията, бързото и безконфликтно движение на транзитния поток.

❖ **Външен транзит** – Дъга, обхващаща път I-6 и път III – 488. Провежда движението, чийто произход и цел е извън населеното място.

IV. КРЪСТОВИЩА (Схема 3: „Класификация на уличната мрежа в гр. Сливен. Кръстовища”)

Съществуващо положение:

Кръстовищата са на едно ниво и при някои възниква необходимостта от подобряване на организацията на движение. Тротоарите са с недостатъчна ширина, като с малки изключения не надвишават два метра.

Основните кръстовища към настоящия момент в града са 59, като от тях 8 са светлинно регулирани кръстовища и 5 са кръгови кръстовища. Като проблемни могат да се отнесат кръстовищата:

- бул. "Тракия" - ул. "Димитър Пехливанов - ул. "Асеновско дефиле"
- бул. "Христо Ботев" - ул. "Елисавета Багряна" - ул. "Георги Сава Раковски"
- бул. "Панайот Хитов" - бул. "Стефан Стамболов" – ул. "Лъвова чешма"
- кръстовище при „Дамарски мост” - Характерна особеност е интензивността на ляво завиващите МПС. Във всички клонове тя е по- висока от 50 авт./ч, което налага обособяването на самостоятелни ленти за ляво завиване
- ул. "ген. Скобелев" - ул. "Великокняжевска" - ул. "Антим I"
- ул. "Банско шосе" (път SLV 1083)- ул. "Самуиловско шосе" (път SLV 2079)
- бул. "Бургаско шосе" - бул. "Илинденско въстание"

Показани са в схема 3: „Класификация на уличната мрежа в гр. Сливен. Кръстовища”.

Проектно решение според ГПОД:

В настоящия проект са разгледани 59 основни кръстовища. Както е упоменато по горе в текста 8 от тях са регулирани със светофари, а 5 са кръгови кръстовища. Предвижда се изграждането на още 8 нови кръгови кръстовища. От тях с приоритет са кръстовището **бул. "Панайот Хитов" - бул. "Стефан Стамболов" - ул. "Лъвова чешма"**; **ул. "ген. Скобелев" - ул. "Великокняжевска" - ул. "Антим I"**, както и кръстовището **ул. "Банско шосе" (път SLV 1083)- ул. "Самуиловско шосе" (път SLV 2079); бул. "Бургаско шосе" - бул. "Илинденско въстание"**. Показани в **Схема 3: „Класификация на уличната мрежа в гр. Сливен. Кръстовища”**

От изготвения ГПОД се вижда необходимостта от изграждането на няколко нови улици, като част от тях са продължение на вече съществуващи, но други са изцяло нови маршрути, които целят разтоварването на автомобилния поток от главната улична мрежа. Повечето от тях са предвидени в Общия устройствен план на града, но за някои е дошъл момента за тяхното реализиране. Такива са:

ОБЕКТ: ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ГРАД СЛИВЕН
ФАЗА: Окончателен проект

Продължението на бул. "Стефан Стамболов" през военния терен, зауствайки се в бул. „Илинденско въстание“. Това ново трасе налага реконструкция на съществуващо триклонно кръстовище, като то става четириклонно и генералния план за организация на движението (ГПОД) предвижда изграждането на кръгово кръстовище, което да замени същ. светлинно регулиране.

Друг такъв пробив е продължението на ул. „Сергей Румянцев“, оформя се триклонно кръстовище с бул. „Христо Ботев“. По този начин ще се облекчи автомобилния поток през кръстовище „Розова градина“.

Друго основно кръстовище, на което реконструкцията е наложителна е ул. "Банско шосе" - бул. „Илинденско въстание“ (път SLV 1083). При изграждане на предвиденото в ОУП трасе, преминаващо край затвора, парк „Хамам баир“ и заустващо се в бул. „Тракия“, кръстовището става четириклонно и за предпочитане е то да стане кръгово. Предимството на това ново трасе е отвеждането на транзитното движение от бул. „Стефан Караджа“ и бул. „Шести септември“.

В приложената **таблица №2 „Съществуващо положение и проектно решение на основни кръстовища в гр. Сливен“** може да се види описание на всички основни кръстовища с техните особености и решения. За целите на ГПОД кръстовищата са номерирани и могат да се видят в чертеж **№3 „Схема 3: Класификация на уличната мрежа в гр. Сливен. Кръстовища“**.

V. СКОРОСТЕН РЕЖИМ И ОГРАНИЧЕНИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО (Схема 4: „Режими за движение на определени видове пътни превозни средства. Скоростен режим и ограничения на движението.”)

Съществуващо положение:

Разрешената скорост в рамките на града по първостепенната улична мрежа е 50 км/час, като в определени участъци и зони бива намалена - пред училища и детски заведения и други зони с повишена концентрация на пътничкопотока.

Съществува забрана за движение на каруци по първостепенната улична мрежа, но се наблюдава неспазване на въведените ограничения.

Друг проблем е паркирането в активните ленти за движение, като това се явява основен проблем, когато улицата е двупосочна и габарита ѝ не позволява обособяване на зона за паркиране върху платното. Ето защо с настоящия предварителен проект за ГПОД се търсят възможности за решение на този проблем, който затруднява движението на превозни средства из целия град.

Проектно решение според ГПОД:

На чертеж **№4 „Схема 4: Скоростен режим на движение и ограничения на движението“** са изобразени ограниченията по главната и второстепенната улична мрежа. Като цяло ограничението на скоростта в града остава 50 км/час. ГПОД предвижда въвеждане на скорост от 30 км/час („Зона 30“) в жилищните зони. На всеки вход/изход от и към жилищната зона трябва да има поставена табела Д15 и Д16 оказваща начало и край на жилищен квартал. Забранява се и паркирането по първостепенната улична мрежа, освен в случаите в които има допълнителна обособена площ за паркиране извън активната лента за движение. Настоящата разработка предвижда въвеждане на забрана за движение на каруци със знак В10 по първостепенната улична мрежа.

Въведеното ограничение на скоростта с пътен знак В26 в жилищните квартали е в сила до въвеждането на "Зона 30".

ОБЕКТ: ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ГРАД СЛИВЕН
ФАЗА: Окончателен проект

Ограничаването на скоростта трябва да бъде доказана и обвързана с конкретни причини за това. Ограничението на скоростта в ГПОД е направено в следните случаи:

- Преминаване покрай входове на детски заведения, училища и болници
- Преди изкуствени неравности на уличното платно.

В ГПОД са показани съществуващите и проектни **изкуствени неравности за** намаляване на скоростта в случаите:

- Преди пешеходни пътеки
- В близост до детски заведения, лечебни заведения и обекти с друго предназначение, където има засилен пешеходен трафик.

VI. МАСОВ ГРАДСКИ ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ (Схема 5: „Режим на движение на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници”)

МГОТ в града е представен от тролейбусен и автобусен транспорт. Улиците, по които преминават маршрутите на масовия градски транспорт, се характеризират с висока интензивност на автомобилното и пешеходно движение. Спирките на МГОТ са изнесени по главните улици в джобове. Местоположението на спирките (в т.ч. нови и съществуващи) и маршрутите на различните видове транспорт са показани в приложената схема „Режим на движение на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници“, съгласно проекта за „Въвеждане на мерки за достъпност на спирките от МГОТ“. Предвиден е изграждането на 12 нови спирки.

В зависимост от спецификата си, спирките са разделени на две групи.

Спирка в обособен джоб – при тази вариант превозното средство обслужващо МГТ е отделено от активната лента за движение в обособен джоб и не пречи на автомобилите след него. Към тази група попадат 56 бр. спирки на

- бул. Бургаско шосе № 15,16,17,18,36,37,38,39,40,41,42,143 – 12 бр.
- бул. Братя Миладинови № 144,145,147 – 3 бр.
- бул. Цар Симеон от №83,84,85,86,87,88,89,90,91,92,93,94,95,96,103,104 – 16бр.
- бул. Банско Шосе № 61,63,65,68 – 4 бр.
- ул. Янко Сакъзов № 19,21,24 – 3 бр.
- бул. Панайот Хитов № 132 – 1 бр.
- бул. Христо Ботев № 134 – 1 бр.
- бул. Илинденско въстание № 75,76,45 – 3 бр.
- бул. Стефан Стамболов № 6,7,8,9,10,11,12,13,14 – 9 бр.
- бул. Панайот Хитов № 2,3,4,5 – 4 бр.

Спирка на тротоара – при тази вариант превозното средство обслужващо МГТ спира в най – дясната част на активната лента за движение, а автомобилите след него се налага да го заобикалят. Към тази група попадат 46 бр. спирки на

- бул. Бургаско шосе № 33,34,35,141,142 – 5 бр.
- бул. Георги Данчев № 135,136,137,138,139,140 – 6 бр.
- бул. Панайот Хитов № 127,128,130 – 3 бр.
- бул. Хаджи Димитър № 47,48,49,50,146,149 – 6 бр.
- бул. Илинденско въстание № 43,73,74 – 3 бр.
- бул. Банско шосе № 30,31,60,62,64,66,67,68,69,70,71,72 – 12 бр.
- бул. Стефан Караджа № 102 - 1 бр.
- бул. Тракия № 110,111,112 – 3 бр.
- ул. Г. Икономов № 113 – 1 бр.
- ул. Янко Сакъзов № 22,24,26 – 3бр.

ОБЕКТ: ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ГРАД СЛИВЕН
ФАЗА: Окончателен проект

- ул. Г.С. Раковски № 120,121,122 – 3 бр.

VII. ВЕЛОСИПЕДНО ДВИЖЕНИЕ -5% (Схема 6: „Режими за движение на велосипедисти“)

Със създаването на мрежа от велосипедни пътища се цели стимулирането на използването на велосипеда като транспортно средство. Към настоящия момент обхвата на велосипедния транспорт е незначителен. С планираните велосипедни маршрути се повишава до голяма степен сигурността на велосипедистите.

Съществуват някои възможни решения за провеждането на велосипедното движение. Прилагането на конкретен вид велосипедна инфраструктура зависи от транспортните потоци.

Според Наредба №РД-02-20-2 Велосипедните трасета се реализират по следните начини:

- Велосипедна алея
- Велосипедна лента
- Споделено с пешеходното движение при определени условия – с или без указано място за движение
- Част от пътното платно на улица, споделено с автомобилното движение, за което не се изисква маркиране и означаване велосипедна лента
- Споделена за всички участници в движението улица при определени условия.

Изборът на велосипедните трасета се съобразява с насочеността на основните велосипедни потоци от жилищните територии към централните територии и към териториите за обществено обслужване, училища и др. Най често използваните начини за провеждане на велосипедното движение са:

1. Велосипедни алеи (Принцип на разделяне)

Велосипедните алеи, съпътстващи улиците са предназначени само за велосипедисти и биват отделени от останалите участници в движението чрез бордюри, зелени ивици и подобни конструктивни мерки. Не се разрешава автомобилите да паркират върху велосипедните алеи. По този начин се намалява риска от конфликти между велосипедното и автомобилното движение. В застроените райони се предпочитат велосипедните алеи, когато скоростта на движение е над 50 км/час. Те са препоръчителни и в районите, където скоростта е над 30 км / час, а интензивността на движението е по – голяма от 4000 превозни средства на ден. Велосипедните алеи са подходящи за дълги участъци от улиците с малко на брой кръстовища.

- ❖ *Еднопосочни велоалеи* – намират се от двете страни на платното за движение. Едно от условията за еднопосочните велоалеи е да се осигури достатъчна ширина за изпреварване.
- ❖ *Двупосочни велосипедни алеи* – привлекателно решение, защото се спестява място и велосипедната инфраструктура се изгражда само от едната страна на платното.

1.1. Критерии за изграждането на двупосочни велосипедни алеи в населените места

- Когато важните връзки и цели се намират от една и съща страна на улицата
- Когато не е възможно да се осъществи безопасно пресичане на платното за движение Когато велосипедното движение върху платното е силно застрашено
- Когато съответната страна от улицата, където се намира велоалеята е свободна от

ОБЕКТ: ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ГРАД СЛИВЕН
ФАЗА: Окончателен проект

гледна точка на входове, спирки и кръстовища

- Когато следва връзка от съответната страна. Велосипедни ленти (Принцип на разделяне)

2. Велосипедната лента е обособена лента върху платното за движение на превозни средства, която е предназначена само за велосипедно движение. Това решение се предпочита за улици със средно висока интензивност.

Велосипедната лента е добро, бързо и „гъвкаво“ решение за съществуващи улици. Необходимо е само улична маркировка. Велосипедни ленти са добра алтернатива пред велоалеите, когато няма достатъчно място, но трябва да се гарантира безопасността на движение (корост до 50 км / час). В проблемните зони е препоръчително велосипедните ленти да бъдат оцветени по цялата си площ.

2.1. Велосипедните ленти имат следните особености:

- Маркировъчната линия обикновено се намира от двете страни на велолентата, за да бъдат разделени велосипедните ленти от платното за движение (без физически бариери)
- Знакът, оказващ велосипедната лента преди и след кръстовището - Този знак е добре да бъде поставян на всеки 50 м (100м) в градски условия.
- Настилката на велосипедните ленти се намира на едно ниво с настилката на платното.
- Не е подходящо велолентата да бъде комбинирана с лента за паркиране или друг вид паркиране, но когато е необходимо се препоръчва ивица за безопасност, намираща се между лентата за паркиране и тази за велосипедистите (с ширина от 0,50м до 0,70м).
- Допуска се и комбиниране на пешеходното и велосипедното движение при широчина на тротоара най малко 4,00 метра.

3. Съществуващите велосипедни трасета са с обща дължина приблизително 6 318 м. По булевардите „**Стефан Стамболов**“, „**Бургаско шосе**“, както и в **парк „Асеновец**“ велосипедните трасета са реализирани във велосипедни алеи. По **улица „Светлина**“ велосипедното движение се провежда по велосипедна лента.

За ефективно провеждане на велосипедното движение и популяризирането му като вид транспорт в града е необходимо да се планира система от велосипедни трасета, които да осигурят **безопасност, директност, непрекъснатост, привлекателност и удобство**.

4. Проектни велосипедни трасета

В схема № 6 за велосипедното движение са показани, както съществуващите велосипедни трасета, така и новите трасета. ГПОД предвижда проектирането и изграждането на новите да се извърши в два етапа, а именно:

4.1. Първи етап – велосипедни трасета, съобразени с нуждите и възможностите на уличната мрежа към настоящия момент;

Етап I обхваща:

- бул. "6-ти септември" (ВиК - бул. "Ген. Скобелев")
- бул. "Ст. Караджа" (бул. "Ген. Скобелев" - "Дамарски мост")
- бул. "Братя Миладинови" ("Дамарски мост" - ул. "Хаджи Димитър") ул. "Г. С. Раковски"

ОБЕКТ: ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ГРАД СЛИВЕН
ФАЗА: Окончателен проект

- ул. "Антим Първи" бул. "Христо Ботев"
- ул. "Хаджи Димитър" – юг ул. "Г. Данчев"

Велосипедните пътища от етап I са с обща дължина **8.497км.**

4.2. Втори етап - бъдещи в по дългосрочен план. Проектно решение
 Етап II обхваща:

- бул. "Христо Ботев" – запад



- ул. "Радой Ралин"
- бул. „Цар Симеон“



- бул. "Стефан Караджа" (" Дамарски мост" - ул. "Индустрална")
- ул. "Хаджи Димитър" -юг (от края на велоалеята от първи етап до ж.п. гара)
- ул. "Хан Крум"

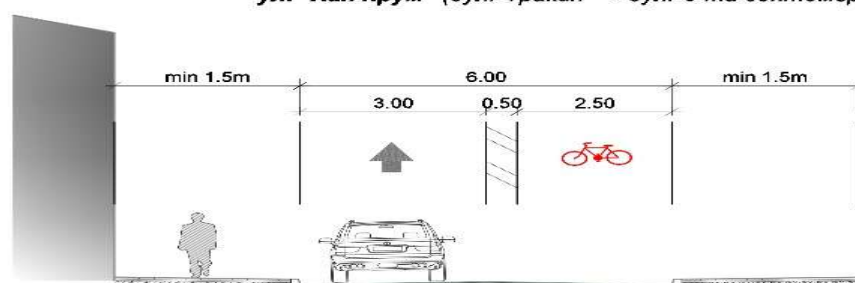


ОБЕКТ: ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ГРАД СЛИВЕН
ФАЗА: Окончателен проект

НАПРЕЧЕН ПРОФИЛ - ТИП 4
ул. "Хаджи Димитър - ЮГ"



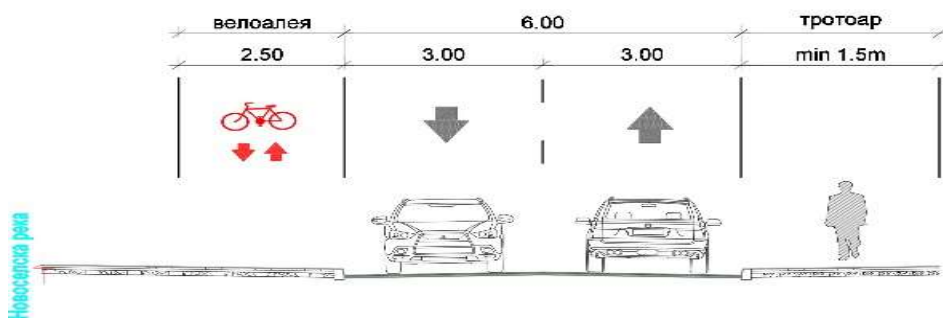
НАПРЕЧЕН ПРОФИЛ - ТИП 5
ул. "Хан Крум" (бул. "Тракия" -> бул. "6-ти септември");



- бул. "Тракия" (бул. "Шести септември" - ул. "Хан Крум")
- ул. "Ген. Скобелев" - ул. "Първи май" - пл. "Хаджи Димитър" - площад пред сградата на Община Сливен
- ул. "Хаджи Димитър" – север
- ул. "Райна Княгиня" (прилага се напречен профил тип 5)
- ул. "Елисавета Багряна"
- ул. "Д. Димитров" (прилага се напречен профил тип 6)
- бул. "Илинденско въстание"
- бул. "Цар Симеон"
- бул. "Бургаско шосе"

Велосипедните пътища от етап II са с обща дължина 11. 984км.

НАПРЕЧЕН ПРОФИЛ - ТИП 6
ул. "Елисавета Багряна" - изток (бул. "П.Хитов" -> Музей на текстилната индустрия);
ул. "Д.Димитров"



Велосипедните трасета са описани в приложена таблица. Там може да се види вида на велосипедния път – съответно велосипедна алея или лента с техните геометрични характеристики.

ОБЕКТ: ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ГРАД СЛИВЕН
ФАЗА: Окончателен проект

Велосипедите са по - чувствителни към неравностите на платното за движение отколкото моторните превозни средства. Разтърсването може да застраши безопасността при движение на велосипедистите. Особено опасни са коловозите, напречни вдлъбнатини и надлъжни ръбове по велосипедните пътища. Важна роля играе добрата основа.

Необходимите свойства, комфортни за движение по велосипедни маршрути са:

- Ниско съпротивление при търкаляне
- Висока степен на сцепление
- Равнинност

5. Съоръжения за паркиране на велосипеди

Малкото пространство, което изисква велосипеда, го прави едно от най – предпочитаните превозни средства. В гр. Сливен съоръженията за паркиране на велосипеди са налични на малко места, а в повечето случаи липсват. Такива съоръжения има в близост до административни сгради и училища.

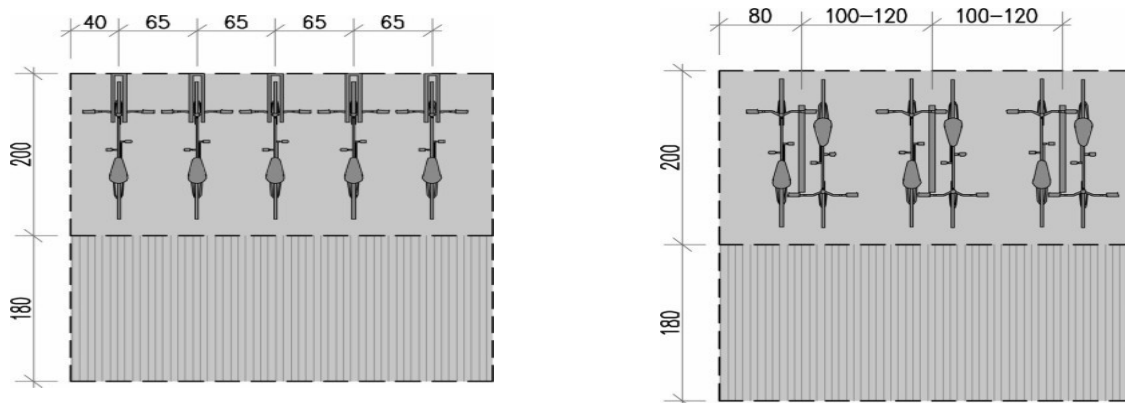
5.1. В зависимост от времетраенето на паркирането велосипедните паркинги се класифицират, както следва:

- **Клас I** – велосипеден паркинг за дълговременно паркиране – **за повече от 2 часа**
- **Клас II** - велосипеден паркинг за кратковременно паркиране – **до 2 часа**

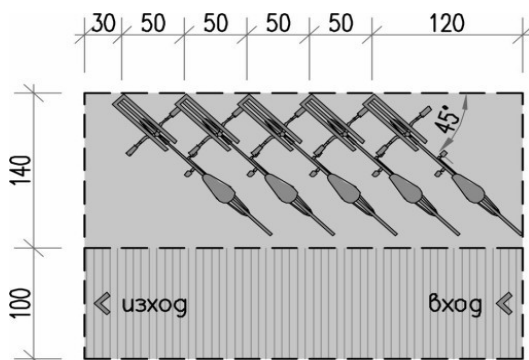
В настоящия проект са предвидени по скоро велосипедни паркинги от клас II – около магазини, търговски центрове, болници, паркове, зони за отдих и обществени центрове. Съгласно приложение №12 към чл. 70, ал.4 и ал.5, т.4 от наредба №РД -02– 20 – 2 вида на съоръженията следва да бъде тип велосипедна стойка, могат да бъдат непокрити и покрити и са неохранявани.

5.2. Начини на разположение на стойките за велосипедно паркиране (източник: наредба №РД -02 – 20 – 2):

Стойки под прав ъгъл към стена:



Стойки под ъгъл 45° към стена :



ОБЕКТ: ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ГРАД СЛИВЕН
ФАЗА: Окончателен проект

5.2.1. Планирането на подобни съоръжения трябва да бъде съобразено със следните изисквания:

- Удобно и безопасно паркиране в близост до целта на пътуването;
- Сигурност срещу кражба и атмосферни условия;
- Адаптиране към градската среда

За по – дълготрайно паркиране на велосипедите трябва да се предвидят защитени съоръжения за паркиране като например клетки за велосипеди, малки гаражи, осигурени велосипедни центрове или станции. Необходимо е и осигуряването на защита не само от кражба, но и от атмосферните условия.

Обикновено велосипедните паркинги трябва да бъдат в близост до следните цели на пътуване:

- В близост до обществени институции; До търговски центрове;
- До места за прекарване на свободното време; До всички гари;
- До подбрани спирки на градския транспорт

В жилищните райони е необходимо също така да се осигурят велосипедни паркинги особено при ново строителство. По този начин това транспортно средство ще стане по – привлекателно.

При избора на подходящи съоръжения за паркиране на велосипедите е важно да се следват следните изисквания:

- Осигуряване на стабилността на велосипедите;
- Налична защита срещу кражди;
- Съоръженията за паркиране да бъдат практични, лесни за употреба и стабилно закрепени;
- С лесна поддръжка.

В схема 6 „Режими за движение на велосипедисти“ от графичната част на ГПОД, могат да се видят не само велосипедните маршрути, но и местата на велосипедните паркинги.

6. Велосипедно движение в обхвата на пешеходната зона:

Пешеходната зона, по „Цар Освободител“ която е с дължина обхваща над 800м и площ 11940 м2., към момента велосипедното движение е забранено, тъй като споделянето на пространството от пешеходци и велосипедисти предизвиква известно неудобство за пешеходците и застрашава най-вече малките деца, поради високата скорост на движение на някои велосипедисти.

Въпреки забраната движение на велосипедисти има велосипедисти, които предпочитат пешеходната зона, защото по този начин се избягват обходните маршрути и конфликтите с моторните превозни средства. Пешеходната улица представлява директна връзка между площад „Хаджи Димитър“ и площад „Добри Желязков“ и градската градина. Около пешеходната зона са разположени административни сгради, училища и търговски сгради и достъпа до тях с велосипед трябва да бъде възможен и за предпочитане.

Пешеходците и велосипедистите ще могат да използват тази зона, когато разпределението на пространството се регламентира с необходимата сигнализация.

ОБЕКТ: ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ГРАД СЛИВЕН
ФАЗА: Окончателен проект

Според правилника за движение велосипедистите могат да използват пешеходните зони, когато спазват скорост на движение 5 – 10 км / час и трябва да са с особено внимание към пешеходците. При неспазване на тези изисквания велосипедистите трябва да бъдат санкционирани. Сигнализацията със знаци се изпълнява чрез следните знаци:



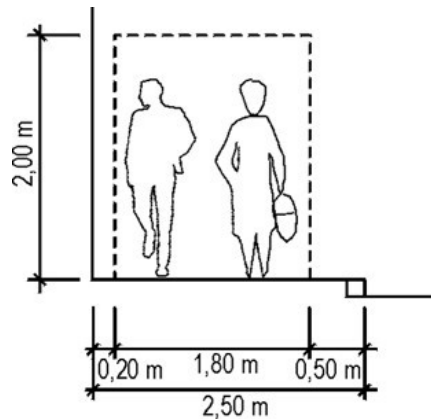
Г15 – движение само на пешеходци, като може да се комбинира с допълнителна табела „Велосипедно движение”

VIII. ПЕШЕХОДНО ДВИЖЕНИЕ (Схема 7: „Знаково стопанство пешеходно движение“)

Основната цел при планирането на пътните съоръжения е да се отговори на нуждите на потребителите. Основните принципи на планиране при проектирането на пешеходните пътища са:

- Регулиране на нивото на пешеходните пътища
- Гъста мрежа от маршрути
- Директни маршрути
- Добра ориентация, провеждане на пешеходците чрез улични системи (промяна на настилката), ориентири и маршрутни планове.
- Места за отдих
- Висока степен на безопасност на движението
- Подходящо осветление
- Достатъчно място
- Достъпност за хора с увреждания (системи от тактилни ивици)
- Ниско замърсяване от емисии
- Приятен микроклимат (растителност)
- Кратко време за изчакване при пътните светофари

Полезната ширина при пешеходните пътища не бива да бъде нарушавана от стълбове, пътни знаци или сгради. Минималната ширина на тротоарите е 2,50 м за улиците от ПУМ. Тази ширина осигурява свободни и защитени тротоари. При проектирането на пешеходните пътища се вземат под внимание следните минимални размери (съгласно *наредба №РД -02 – 20 – 2*):



1. Съществуващо положение:

Пешеходната зона в централната градска част е с дължина над 800 м.

Осем от общо 25 моста са пешеходни. Те осигуряват безопасното прекосяване на река Асеновска и Новоселска. По уличната мрежа, най-вече в зоните на кръстовищата, са обозначени пешеходни пътеки. Маркировката им е в добро състояние. По уличната мрежа, особено в зоните около училища и детски градини са изпълнени повдигнати пешеходни пътеки, които осигуряват безопасното пресичане на улиците и намаляване на скоростта на автомобилите. Във града съществуват улици, които са твърде тесни, но са важни не само за автомобилния транспорт, но и за пешеходното и велосипедното движение. Затова в приложените схеми за подобряване на уличното пространство са приети минималните ширини за пешеходното и велосипедното движение.

Като проблемни зони с недостатъчна ширина на пешеходния път са отбелязани улиците : „Ал. Пушкин“; „Ген. Столипин“, както и ул. „Великокняжевска“, където ширината на тротоарите е ограничена предимно от стълбове и дървета. Бордюрите по улица „Никола Фурнаджиев“ са прекалено високи и възпрепятстват безопасното и достъпно движение на хора с увреждания и майки с детски колички. Пешеходния маршрут по тази улица е безопасна връзка между двата парка.

Към настоящия момент бул. „Цар Освободител“ като пешеходна зона разделя централната градска част на две, като връзката за автомобилния транспорт се прави по улиците от вътрешния транзит, означен на схема №2 от ГПОД.

Поради по – голямата дължина на пешеходната зона, която е над 800 метра, се предвижда изграждането на кръстовище на две нива в зоната на бул. „Цар Освободител“ и ул. „Димитър Добрович“. По този начин ще се направи връзка за автомобилния транспорт между северната и южната част в ЦГЧ, като пешеходците се запази безопасното предвижване на пешеходци.

2. Проектно решение според ГПОД

На **схема №7 (Схема 8: „Знаково стопанство пешеходно движение“)** са отбелязани главни пешеходни пътища и маршрути, както и необходимата вертикална сигнализация, осигуряваща безопасното придвижване на пешеходците. За определяне на главните пешеходни маршрути се взема под внимание местоположението на важни цели на пътуване като обществени сгради, детски градини и училища, както и болници и други. Повечето, логично, следват главните улични артерии, там където има подходящи условия за това, а именно достатъчна минимална ширина на пешеходните тротоари 2.5 метра. По булевардите „Бургаско шосе“ и „Стефан Стамболов“ пешеходното движение се провежда по съществуващи пешеходни алеи на различно ниво от велосипедното и автомобилното движение. Пешеходното движение по бул. „Христо Ботев“ се провежда по пешеходен тротоар с минимална ширина 1.5 метра, като според проекта се комбинира с велосипедна алея.

ОБЕКТ: ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ГРАД СЛИВЕН
ФАЗА: Окончателен проект

Другата група от хора освен децата и възрастните хора са хората с физически и сетивни затруднения, които трябва да използват общественото пространство сигурно и безпрепятствено. Възможно е да се постигне с помощта на строителни и транспортни съоръжения, информационни системи и др. Изискванията за достъпно улично пространство без препятствия са следните:

Ширина на тротоара – минималната ширина на тротоарите, която е необходима за хората с най – голяма потребност (например: хора с багаж или хора, бутаци детска количка) е 1,5 метра.

Надлъжния наклон да не бъде по – голям от 5 % (1:20), а напречния наклон не по – голям от 1,5 % до 2,5 %.

Тротоарните настилки да бъдат равни и нехлъзгави

При непреодолими препятствия в уличното пространство за пешеходците минималната ширина от 90 см трябва да бъде прилагана по изключение.

Тактилни системи за направляване – самостоятелността при слепите хора и хората със зрителни затруднения се повишава. Тези системи предлагат лесна достъпност по важни направления. За тактилните настилки се използват ивици и плочи

Акустични системи за направляване – те допълват визуалните и тактилните системи.

Преминаването от тротоара на пътното платно се осъществява чрез понижение на бордюрите. Ръбът на бордюра е на височина от 3 см над платното. Сnižената зона трябва да бъде най – малко 1,50 м дълга.

IX. ПОСОЧНОСТ НА ДВИЖЕНИЕ (Схема 8: „Посочност на движение“)

1. Съществуващо положение:

Повечето от улиците от първостепенната улична мрежа са двупосочни. При проектирането на зоната за платено паркиране в част от район „Център“ (между улиците „Антим I“; „Г. С. Раковски“; бул. “Христо Ботев“; бул. „Хаджи Димитър“; бул. „Братя Миладинови“; бул. “Цар Симеон“ и бул. “Ген. Скобелев“) беше въведено еднопосочно движение по част от улиците, за да бъде осигурен габарит за паркиране и свободно преминаване на автомобилите.

В останалата част на града в съществуващо положение по голямата част от улиците са двупосочни.

2. Проектно решение според ГПОД :

На **схема №8 „Посочност на движение“** е показано проектното решение относно посочността на движение в града. Улиците от първостепенната улична мрежа са двупосочни. Двупосочни остават и улици, които са главни както за града, така и за отделния район /, където попада. Показана е посоката на еднопосочното движение за всяка една улица, независимо от това дали в момента е необходимо. При въвеждането на посочност на движение по останалата част от уличната мрежа – второстепенни, събирателни улици, се спазват няколко основни принципа:

- Създаване на йерархична система – която води до предсказуемост на движението.
- Осигуряване на необходимия, близък до минималния габарит за движение по основните направления - като по този начин се ограничава движението с висока скорост и се осигуряват така необходимите места за паркиране и достъпност за останалите участници в движението – пешеходци, велосипедисти и хора със затруднение при придвижването.
- Допълнителни ленти за ляво завиване на най- натоварените кръстовища.
- Ситуиране на спирките на автобусния транспорт.

ОБЕКТ: ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ГРАД СЛИВЕН
ФАЗА: Окончателен проект

Еднопосочното движение е организирано основно на принципа на кръговото движение. Там, където има паркиране по тези улици, паркоместата се разполагат така, че да осигуряват по-голям радиус на завиване в кръстовищата.

Предимствата на еднопосочното движение са в няколко направления:

- Намаляват се задръжките, дори осигурява движение без спиране.
- Увеличава се пропускателната способност на кръстовищата
- Опростява се схемата на движение, а от там намалява и показателя на сложност на кръстовищата, повече от 2 пъти ако едната улица е с еднопосочно и 4 пъти ако и двете пресичащи се улици са еднопосочни.
- Значително се намалява броя на опасните конфликтни точки и вероятността от възникване на пътно транспортни произшествия.
- При кръстовище с еднопосочни улици регулирано със светофарна уредба, продължителността на цикъла се намалява, а времето за пропускане за един час може да се увеличи до 70%.
- В резултат на намаляване на задръжките между и през кръстовищата, значително се увеличава съобщителната /средна/ скорост, без да се увеличава максималната. Това от своя страна допринася за намаляване на ПТП.
- Лесно се осъществява координирано регулиране тип „зелена вълна“, тъй като разликата в разстоянието между кръстовищата не оказва влияние върху разчетите.
- Осигурява по – добро използване на уличната мрежа, като по този начин се увеличава експлоатационния период на настилките.
- Едно от най-големите предимства на еднопосочното движение, е че осигурява места за паркиране, основен проблем особено в централната част на града.

Основните недостатъци на еднопосочното движение са следните:

- удължава се пътя за пътуване, но при добра организация и сигнализация може да се спечели време.
- Затруднява ориентацията на водачите, които не познават града. Затова в транспортната схема улиците с преобладаващо транзитно движение остават двупосочни.

X. ПРЕСТОЙ, ПАРКИРАНЕ И ИЗПРЕВАРВАНЕ (Схема 9:“ Режими за престой, паркиране и изпреварване в град Сливен“)

1. Съществуващо положение:

Проблемът с паркирането в града съществува от много време. Паркира се върху терени, предназначени за зелени площи, както и в активните ленти за движение, което затруднява движението по всички улици, особено по тези, които с настоящата си организация на движението и габарита си не позволяват това. С въвеждането на платената зона за паркиране – т. нар. „Синя зона“ в централна градска част, се влоши положението с движението на МПС и паркирането в контактните зони. На места, особено в жилищните райони се появяват нерегламентирани паркинги в междублоковите пространства върху терени, които не са с такова предназначение. Проблем са също и незаконните гаражи.

2. Проектно решение според ГПОД :

С подобряване на условията за паркиране се цели да се установи баланс между наличността и необходимостта от паркоместа, за да се създаде една по – атрактивна среда за живеене и работа.

ОБЕКТ: ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ГРАД СЛИВЕН
ФАЗА: Окончателен проект

На чертеж **№9** :“ **Режими за престой, паркиране и изпреварване в град Сливен**“) са представени възможностите за паркиране в града, съобразен с регулационния план на града и проекта за „Синя зона“. В приложена таблица могат да се видят описани всички съществуващи и бъдещи паркинги и паркоместа. Общата сума на местата за паркиране от всички райони – сборно съществуващи и прогнозни е 19 320. Всеки един от паркингите или паркоместа по уличното платно са обект на отделен проект, така че сумата по горе е ориентиловъчна.

- **Район „Център“ (4 379 бр. паркоместа)**– част от броя на местата за паркиране е съобразен с проекта за „Синя зона“.

Паркоместа върху платното на улицата – 1990 бр. (в това число: 24 бр. места за инвалиди и 18 бр. места за таксиметрови автомобили)

Паркоместа в обособени паркинги – 2389 бр. (в това число: 70 бр. инвалидни и 457 бр. прогнозни)

- **Район „кв. Клуцохор“ (2 421 бр. паркоместа)**

Паркоместа върху платното на улицата – 224 бр. (в това число: 3 бр. места за инвалиди)

Паркоместа в обособени паркинги – 2 197 бр. (в това число: 36 бр. инвалидни и 1 190 бр. прогнозни)

- **Район „кв. Комлука“ (915 бр. паркоместа)**

Паркоместа върху платното на улицата – 261 бр.

Паркоместа в обособени паркинги – 654 бр. (в това число: 8 бр. инвалидни и 553 бр. прогнозни)

- **Район „кв. Република“ (350 бр. паркоместа)**

Паркоместа върху платното на улицата – 120 бр.

Паркоместа в обособени паркинги – 230 бр. (в това число: 2 бр. инвалидни и 228 бр. прогнозни)

- **Район „кв. Кольо Фичето“ (103 бр. паркоместа)**

Паркоместа върху платното на улицата – 30 бр.

Паркоместа в обособени паркинги – 73 бр. (в това число: 10 бр. таксиметрови места и 50 бр. прогнозни)

- **Район „кв. Ново село“ (1556 бр. паркоместа)**

Паркоместа върху платното на улицата – 1 110 бр.

Паркоместа в обособени паркинги – 446 бр. (в това число: 7 бр. инвалидни и 108 бр. прогнозни)

- **Район „кв. Българка“ (1431 бр. паркоместа)** - в това число: 10 бр. инвалидни, 20 бр. таксиметрови и 610 бр. прогнозни
- **Район „кв. Сини камъни“ (2293 бр. паркоместа)** - в това число: 12 бр. инвалидни и 1439 бр. прогнозни
- **Район „кв. Дружба“ (3052 бр. паркоместа)** - в това число: 18 бр. инвалидни и 1440 бр. прогнозни
- **Район „кв. Младост“ (238 бр. паркоместа)** - в това число: 10 бр. таксиметрови и 135 бр. прогнозни

ОБЕКТ: ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ГРАД СЛИВЕН
ФАЗА: Окончателен проект

- **Район „кв. Руски“ (304 бр. паркоместа)**

Паркоместа върху платното на улицата – 220 бр.

Паркоместа в обособени паркинги – 84 бр. (в това число: 4 бр. инвалидни и 80 бр. прогнозни)

- **Район „кв. Стоян Заимов“ (1001 бр. паркоместа)** - в това число: 327 бр. прогнозни
- **Район „кв. Даме Груев“ (1280 бр. паркоместа)** - в това число: 5 бр. инвалидни, 10 бр. таксиметрови и 782 бр. прогнозни)**Район „Надежда“ – 36 бр. паркоместа – прогнозни**
- **Район „Индустиален“ – 178 бр. паркоместа - съществуващи**

В жилищните квартали „Българка“, „Сини камъни“ и „Дружба“ се забелязват най-много прогнозни паркоместа. Предвидени са паркинги на места, където в настоящия момент за ситуирани гаражи, за повечето от които няма разрешение да бъдат там, а за някои е видимо, че не се използват.

- **Забрани за спиране и паркиране се въвеждат по улици:**

- Спирането се забранява по улици с ширина на платното по – малко от 10м, които представляват трасета за двупосочно провеждане на транзита и на МОПТ
- Провеждащи транзитно движение
- С преобладаващ дял на товарно движение
- Улици с интензивно движение – когато интензивността за всяка от посоките надвишава с повече от 50% пропускателната способност на улицата.
- С голям надлъжен наклон
- В района на охраняеми зони и обекти
- В участъци с намалена или ограничена видимост
- в участъци, където спрелите или паркирани превозни средства затрудняват движението на останалите превозни средства от основния транспортен поток.

Допуска се забраните за спиране и паркиране да бъдат въведени в отделни участъци само в часовете на върхово транспортно натоварване.

- **Забрана за изпреварване**

Изпреварването е забранено в урбанизираните територии и най-вече в случаите:

- При двулентови двупосочни улици с интензивно движение
- При улици с голям надлъжен наклон
- При улични участъци с ограничена видимост
- Преди и на пешеходна пътека

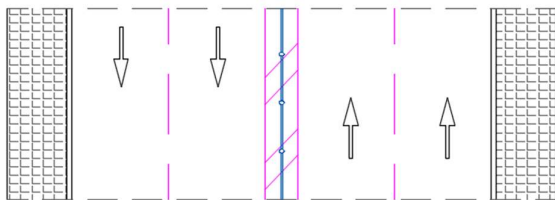
Изключение правят улиците от ПУМ с две платна за движение, разделени с остров или съответната маркировка / предпазен парапет. В град Сливен такива главни улици са:

- бул. Стефан Караджа - 2 ленти в посока, разделени с предпазен парапет - в участък от ул. Г. Икономов до ул. Попска
- бул. Банско шосе - 2 ленти в посока, разделени с остров - в участък от кр. с бул. Илинденско въстание до кр. със Самуиловско шосе.
- бул. Илинденско въстание - 2 ленти в посока, разделени с остров
- бул. Бургаско шосе - 2 ленти в посока, разделени с остров - в уч-к от кр. с ул. Ал. Пушкин до кр. с улица към "Гробищен парк"
- бул. Ст. Стамболов - 2 ленти в посока, разделени с остров

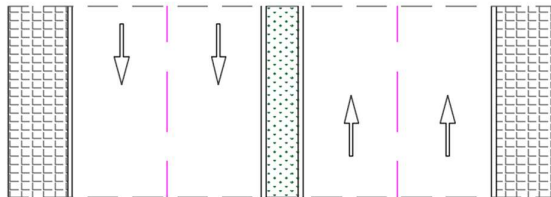
ОБЕКТ: ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ГРАД СЛИВЕН
ФАЗА: Окончателен проект

- бул. Панайот Хитов - 2 ленти в посока, разделени с остров - в уч-к от кр. с бул. Ст. Стамболов до обръщало на превозните средства на МГОТ.
- бул. Христо Ботев - ленти в посока, отделени от река Новоселска.

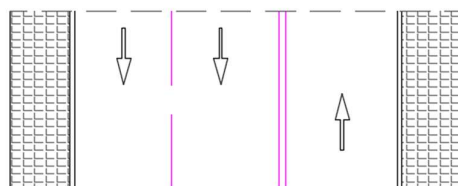
фиг. 1 : Улица с 2 ленти за движение / посока, разделени с предп.паралел.
Изпреварването е разрешено.



фиг. 2 : Улица с 2 ленти за движение / посока, разделени с остров.
Изпреварването е разрешено.



фиг. 3 : Улица с различен бр. ленти за движение / посока, разделени с маркировка. Изпреварването е разрешено в едната посока.



XI. СПИСЪК НА ОРГАНИЗАЦИОННИ И ИНЖЕНЕРНО – ТЕХНИЧЕСКИ МЕРОПРИЯТИЯ

За реализиране на проектните решения, предвидени в ГПОД се набелязват необходимите мероприятия:

1. Мероприятия, обхващащи сигнализирането на маршрутите на движение на пътните превозни средства, пешеходните и велосипедните преминавания
2. Предимства за преминаване през конфликтните зони
3. Мероприятия за подобряване на условията за движение на хора с увреждания – снижаване на бордюри, системи от тактилни ивици по тротоарите и др.;
4. Мероприятия за обезопасяване на районите около училищата и детските градини
5. Сигнализиране на възможните места за спиране и паркиране или забраните за това
6. Въвеждане на изкуствени неравности и други мероприятия за ограничаване на скоростта.
7. Изграждане на кръгови кръстовища:
 - кръстовището бул. "Панайот Хитов" - бул. "Стефан Стамболов" - ул. "Лъвова чешма";
 - кръстовището ул. "ген. Скобелев" - ул. "Великокняжевска" - ул. "Антим I",
 - кръстовището ул. "Банско шосе" (път SLV 1083)- ул. "Самуиловско шосе" (път SLV 2079);
 - кръстовището бул. "Бургаско шосе" - бул. "Илинденско въстание"
 - кръстовище бул. "Стефан Стамболов" - бул. „Бургаско шосе“
8. Изграждането на няколко нови улици, като част от тях са продължение на вече съществуващи, но други са изцяло нови маршрути, които целят разтоварването

ОБЕКТ: ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ГРАД СЛИВЕН
ФАЗА: Окончателен проект

на автомобилния поток от главната улична мрежа:

- Реконструкция на кръстовище бул. "Стефан Стамболов"- бул. „Бургаско шосе“ – От триклонно кръстовище става четириклонно, след удължаването на трасето на бул. „Стефан Стамболов“ до бул. „Илинденско въстание“
 - Продължението на ул. „Сергей Румянцев“, оформя се триклонно кръстовище с бул. „Христо Ботев“.
 - Реконструкция на кръстовище бул. "Банско шосе" - бул. „Илинденско въстание“ (път SLV 1083). При изграждане на предвиденото в ОУП трасе, преминаващо край затвора, парк „Хамам баир“ и заустващо се в бул. „Тракия“, кръстовището става четириклонно и за предпочитане е то да стане кръгово. *(кръстовище №41, според схема 3: Класификация на уличната мрежа в гр. Сливен. Кръстовища)*
9. Въвеждане на „Зона 30 км/час“ в някои жилищни квартали
10. Реализация на пътеуказателната сигнализация
11. Оптимизация на работата на светофарните уредби –изследване на задръжките, подобряване на транспортно-техническите им параметри, въвеждане на гъвкав режим на управление, въвеждане на функции за улесняване на преминаването на незрящи граждани -звуков сигнал, бутони;

НОРМАТИВНИ ДОКУМЕНТИ:

1. Наредба № РД-02-20-22 от 20.12.2017г за планиране и проектиране на комуникационно транспортната системи на урбанизираните територии.
2. Наредба №2 за сигнализацията на пътищата с маркировка
3. Наредба №18 за сигнализация на пътищата и улиците с пътни знаци
4. Наредба № РД-02-20-10 от 05.07.2012г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и на други средства за ограничаване на скоростта на движение и изискванията към тях.
5. Наредба №4 от 01.07.2009г за проектиране, изпълнение и поддържане на строежите в съответствие с изискванията за достъпна среда за населението, включително за хората с увреждания.