



ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО

ГПОД

НА НАСЕЛЕНИТЕ
МЕСТА В ОБЩИНА
ГУЛЯНЦИ

ФАЗА: ОКОНЧАТЕЛЕН ПРОЕКТ

юни 2023 г.

Списък на фигурите.	3
Списък на таблиците.	4
Списък на използваните съкращения и абrevиатури.	5
1. Въведение.	6
1.1. Териториален обхват на ГПОД.	6
1.2. Цели на ГПОД.	8
1.3. Задачи на ГПОД.	9
1.4. Фази на изготвяне, обем и съдържание на ГПОД.	9
1.5. Актуализация и изменение на ГПОД.	10
1.6. Нормативни документи и изходни данни за изготвяне на ГПОД.	10
2. Предварителни проучвания (анализ) за изготвяне на ГПОД.	11
2.1. Обща характеристика.	11
2.2. Структура на територията (райониране).	13
2.3. Комуникационно-транспортна система.	28
2.4. Настояща организация на движението.	38
3. Генерален план за организация на движението.	44
3.1. Транспортно райониране.	44
3.2. Организация на транзитното движение.	46
3.3. Режими на движение на определени видове пътни превозни средства.	46
3.4. Режими на движение на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници.	47
3.5. Режими на движение на пешеходци и велосипедисти.	47
3.6. Посочност и предимство на движение.	48
3.7. Режими на престой, паркиране и изпреварване.	49
3.8. Скоростни режимы на движение.	50
3.9. Пътни знаци, необходими за реализирането на схемите.	51
4. Организационни и инженерно-технически мероприятия.	73
4.1. Организационни мероприятия.	73
4.2. Инженерно-технически мероприятия.	74
5. Приложения.	78

Фигура 1. Община Гулянци и разположение на населените места в нея, предмет на разработката	7
Фигура 2. Морфологична структура на територията на с. Брест	13
Фигура 3. Функционално зонирание на територията на с. Брест	14
Фигура 4. Морфологична структура на територията на с. Гиген.....	15
Фигура 5. Функционално зонирание на територията на с. Гиген	15
Фигура 6. Морфологична структура на територията на гр. Гулянци	16
Фигура 7. Функционално зонирание на територията на гр. Гулянци.....	17
Фигура 8. Морфологична структура на територията на с. Долни Вит	17
Фигура 9. Функционално зонирание на територията на с. Долни Вит.....	18
Фигура 10. Морфологична структура на територията на с. Дъбован.....	18
Фигура 11. Функционално зонирание на територията на с. Дъбован.....	19
Фигура 12. Морфологична структура на територията на с. Загражден.....	20
Фигура 13. Функционално зонирание на територията на с. Загражден	20
Фигура 14. Морфологична структура на територията на с. Искър.....	21
Фигура 15. Функционално зонирание на територията на с. Искър.....	21
Фигура 16. Морфологична структура на територията на с. Крета.....	22
Фигура 17. Функционално зонирание на територията на с. Крета	22
Фигура 18. Морфологична структура на територията на с. Ленково	23
Фигура 19. Функционално зонирание на територията на с. Ленково.....	23
Фигура 20. Морфологична структура на територията на с. Милковица	24
Фигура 21. Функционално зонирание на територията на с. Милковица.....	25
Фигура 22. Морфологична структура на територията на с. Сомовит.....	26
Фигура 23. Функционално зонирание на територията на с. Сомовит	26
Фигура 24. Морфологична структура на територията на с. Шияково.....	27
Фигура 25. Функционално зонирание на територията на с. Шияково	27
Фигура 26. Примери за степен на изграденост и състояние на тротоарите	31
Фигура 27. Трасето на ЕвроВело 6, преминаващо през община Гулянци	35
Фигура 28. Пример за липсваща хоризонтална маркировка на пешеходна пътека, с. Дъбован...	37
Фигура 29. Местоположение на АУЗПТ, устройство №3003	40
Фигура 30. Пътни знаци, отразяващи транспортното райониране	54
Фигура 31. Пътни знаци за организиране на транзитното движение	56
Фигура 34. Пътни знаци за организиране на движението на пешеходци и велосипедисти.....	62
Фигура 36. Пътни знаци за организиране на предимствата на движение.....	66

Фигура 37. Пътни знаци за регулиране режимите на престой и паркиране	69
Фигура 38. Пътни знаци за регулиране режимите на изпреварване и задминаване	71
Фигура 39. Пътни знаци за регулиране на скоростните режимите на движение	73

СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ.

Таблица 1. Класификация на населените места в община Гулянци, според Наредба №7.12	
Таблица 2. Улици, част от ПУМ на населените места в община Гулянци.....	29
Таблица 3. Автомобилно движение през устройство №3003 от АУЗПТ за периода 2016-2018 година	40
Таблица 4. Регистрирани МПС в община Гулянци към 30.06.2022 г.	41
Таблица 5. Обобщена справка за ПТП по години за периода 2019-2022 година	41

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ СЪКРАЩЕНИЯ И АБРЕВИАТУРИ.

АИС	Автоматична измервателна станция
АПИ	Агенция „Пътна инфраструктура“
ГПОД	Генерален план за организация на движението
ИААА	Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“
КАВ	Качество на атмосферния въздух
КККР	Кадастрална карта и кадастрални регистри
КТС	Комуникационно-транспортната система
НППКТСУТ	Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии
ОбС	Общински съвет
ОПУ	Областно пътно управление
ОТ	Осева точка
ОУП	Общ устройствен план (на град)
ОУПО	Общ устройствен план на община
ПОД	Проект за организация на движението
ППС	Пътно превозно средство
ПТП	Пътнотранспортно произшествие
ПУП	Подробен устройствен план
СЗР	Северозападен район
ФПЧ	Фини прахови частици
гр.	град
жп	железопътна
р.	река
с.	село
т.	точка
ул.	улица
чл.	член

1. ВЪВЕДЕНИЕ.

Настоящият проект на **Генерален план за организация на движението (ГПОД) на населените места в община Гулянци** е изготвен на основание чл. 6, т. 1 на Наредба №1 от 17 януари 2001 г. за организация на движението по пътищата, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството (Наредба №1).

В бр. 88/2022 г. на ДВ е публикувана Наредба №РД-02-20-2 от 24 октомври 2022 г. за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване. С нея ще се отмени Наредба №1 от 17 януари 2001 г. за организиране на движението по пътищата при следните допълнителни условия:

- Съгласно §4, новата наредбата влиза в сила дванадесет месеца след обнародването и в „Държавен вестник“ (от **06.11.2023 г.**).
- Съгласно §5, започнатите производства по одобряване на ГПОД и на техните изменения до влизането в сила на тази наредба се довършват по реда на Наредба № 1 от 2001 г. за организиране на движението по пътищата. Производствата се считат за започнали от датата на подаване на писмено заявление за одобряване на ГПОД от компетентния орган¹.

В тази връзка, ГПОД на населените места в община Гулянци е изготвен по действащата към момента на приемането му Наредба №1 от 17 януари 2001 г. за организация на движението по пътищата, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството.

До сега населените места не са имали изготвени и действащи ГПОД. В тази връзка, настоящият документ е изцяло нова разработка, а не актуализация на предишен документ.

1.1. ТЕРИТОРИАЛЕН ОБХВАТ НА ГПОД.

Съгласно чл. 9, ал. 1 на Наредба №1, 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, превозните средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, пешеходното и велосипедното движение и паркирането.

На основание сключен договор за изготвяне на настоящия ГПОД и Наредба №1, неговият териториален обхват е ограничен до териториите на всички населени места в община Гулянци, както следва: Брест, Гиген, Гулянци, Долни Вит, Дъбован, Загражден, Искър, Крета, Ленково, Милковица, Сомовит и Шияково².

Общият устройствен план на община (ОУПО) Гулянци е приет през 2020 г., като той включва цялата територия на общината и е използван като референтен източник на информация относно строителните граници на населените места.

От друга страна в ОУПО се предвижда разширяването на част от населените места с нови територии (предимно производствени), но в тях все още липсват елементи на КТС

¹ Чл. 14, ал. 1: Стопанинът на пътя внася ГПОД във фаза „Предварителен проект“ за разглеждане, съгласуване и приемане от общинския (районния) експертен съвет по устройство на територията при съответната община (район).

Чл. 14, ал. 2: За участие в състава на експертния съвет по ал. 1 се поканват представители на съответните компетентни органи на Министерството на вътрешните работи, на областното пътно управление, на Националната служба „Пожарна и аварийна безопасност“ и на Хигиенно-епидемиологичната инспекция.

² „Територия на населено място“, съгласно §5, т. 6 от Закона за устройство на територията (ЗУТ), е “селищната територия, обхваната от границите му (строителните му граници), определени с устройствен план, без да се включва землището”.

(комуникационно-транспортна схема) и необходимост от организиране на движението към настоящия момент, поради липсата на такова. С реализирането на инвестиционни намерения на тях, като част от комплексните устройствени процедури, следва да се извърши актуализация на ГПОД с включване на тези територии. За тях следва да се предвиди организация на движение, съобразна с вече въведената в останалата част на населеното място.

Фигура 1. Община Гулянци и разположение на населените места в нея, предмет на разработката



Източник: wikipedia.org

Съгласно чл. 4, ал. 1-2 от Наредба №1: „Стопанинът на пътя възлага проектирането на организацията на движението и отговаря за изпълнението и поддържането и в съответствие с проекта. Стопанинът на пътя по основното му направление отговаря за проектирането на организацията на движението, за изпълнението и поддържането и на кръстовища, в които се пресичат, разделят или събират на едно ниво пътища с различни стопани.“

През територията на населените места в община Гулянци преминават следните трасета на републикански пътища, чиито стопанин е Агенция пътна инфраструктура (АПИ)/Областно пътно управление (ОПУ) – Плевен, и същевременно са важна част от уличната им мрежа:

- II-11 (I-1 – Лом – Гулянци – II-34) – преминава през с. Гиген, с. Брест, гр. Гулянци, с. Милковица, с. Долни Вит и с. Сомовит.
- III-118 (Гулянци – Подем – Долна Митрополия – I-3) – преминава през гр. Гулянци и трасето му съвпада с ул. „Плевен“.
- III-1106 (II-11 – Шияково – Ленково – Бръшляница) – преминава през селата Ленково и Шияково.

Съответно тези пътища, като част от уличната мрежа, се явяват главни (от най-висок ранг) за съответните населени места.

Съгласно чл. 6 от Наредба №1, за организиране на движението по пътищата се изготвят генерални планове за организация на движението (ГПОД) в населени места и проекти за организация на движението (ПОД) извън границите на населени места. За трите пътя, стопанисвани от АПИ/ОПУ – Плевен, не са предоставени действащи ГПОД или ПОД, с които настоящата разработка да се съобрази. **Поради това, че се явяват съществен и неразделен елемент от уличната мрежа на част от населените места, те са включени в обхвата на настоящия ГПОД, като всички предложения за тях се съгласуват с фактическия им стопанин (АПИ/ОПУ – Плевен).**

От Община Гулянци са предоставени следните проекти за организация на движението, във връзка с реализацията на различни проекти в общината:

- за ул. „Отец Паисий“ от ОТ 119 през ОТ 125, ОТ 155, ОТ 150, ОТ 148 в с. Брест;
- за ул. „Симеон Велики“ от ОТ 118, през ОТ 263, ОТ 264, ОТ 111, ОТ 136, ОТ 142е, ОТ59е до МОК в с. Брест;
- за ул. „Стефан Стамболов“ от ОТ 95 през ОТ 254, ОТ 48, ОТ 31, ОТ 31, ОТ 72, ОТ 17, ОТ 16, ОТ 11, ОТ 46 до ОТ 47е в с. Брест;
- за ул. „Христо Смирненски“ от ОТ 73 през ОТ 313, ОТ 314, ОТ 37, ОТ 316, ОТ303 до ОТ 300 в гр. Гулянци;
- за ул. „Шипка“ от ОТ 156 през ОТ 154, 155е до ОТ 152е в с. Милковица;
- за ул. „Пейо Яворов“ от ОТ 179 през ОТ 174, ОТ 152е до ОТ 151 в с. Милковица.

Всички проектни решения са съобразени при изготвянето на настоящия ГПОД.

Териториите на населените места в общината не са изолирани и са във взаимодействие със зоните около тях, другите населени места и по-далечни територии. Затова, анализите в настоящия ГПОД излизат от тясната рамка на строителните им граници и разглеждат и други територии (про необходимост за изясняване на ситуацията), засягащи движението през него. Но, съгласно законовите изисквания и договора за изготвяне, ГПОД представя решения единствено за движението по пътищата (улиците) в неговите граници.

1.2. ЦЕЛИ НА ГПОД.

Главна цел на ГПОД е постигане на цялостна организация на движението на територията на населените места в община Гулянци. Това се постига чрез осигуряване на:

- бърз, безопасен и икономичен транспорт на пътници и товари;
- удобство на участниците в пътното движение;
- ефективно използване на пропускателната способност на изградената пътна мрежа;
- спазване на изискванията за опазване на околната среда и ограничаване на вредните въздействия от автомобилния транспорт, в т.ч. въздействия от шум, вибрации, газове и други;
- осигуряване на пълна и достоверна информация на участниците в пътното движение за пътнотранспортната обстановка.

В допълнение към главната цел на ГПОД, изготвилият го екип си поставя още следните цели:

- постигане на трайна пътна безопасност;

- оптимизиране на възможностите за развитие на различни видове придвижване с приоритизиране на пешеходното и велосипедното движение;
- създаване на условия за пълна достъпност и мобилност на територията на населените места чрез подходящи транспортни връзки.

1.3. ЗАДАЧИ НА ГПОД.

За постигане на поставените цели, в ГПОД на населените места в община Гулянци се изпълняват следните комплексни задачи:

- **оценка на структурата на разработваната територия** – функционално зонироване, пътна мрежа, осъществявани връзки, проблеми;
- **оценка на съществуващата пропускателна способност на пътищата** или отделни участъци от тях и **изследване на възможността за оптимизирането ѝ чрез методите на организиране на движението;**
- **очертаване на насоки за ефективно планиране и проектиране на пътната инфраструктура**, основано на европейските стандарти за устойчива, зелена и мобилна среда, както насоки за планиране и проектиране на ясно разпознаваема пътна инфраструктура, съгласно принципите на „безопасната система“;
- **при възможност – извеждане на транзитното автомобилно движение извън населените места или в тяхната периферия;**
- **спазване на принципите за интермодалност между отделните видове транспорт;**
- **осигуряване на оптимални и безопасни условия за паркиране;**
- **регламентиране на транспортния (пешеходен, велосипеден, автомобилен и др.) достъп до отделни територии и обекти.**

Краен продукт на ГПОД са схемни проектни решения за организация на движението на територията на всяко едно от дванадесетте населени места в общината.

1.4. ФАЗИ НА ИЗГОТВЯНЕ, ОБЕМ И СЪДЪРЖАНИЕ НА ГПОД.

Съгласно чл. 11 на Наредба № 1 ГПОД се изготвя в две фази – предварителен проект и окончателен проект.

Предварителният проект е първоначалният вариант на ГПОД, който стопанинът на пътищата в обхвата на разработката (Община Гулянци) внася за разглеждане, съгласуване и приемане от общински експертен съвет по устройство на територията при Община Гулянци. Фаза „Предварителен проект на ГПОД“ съдържа следните части:

- обяснителна записка;
- предварителни проучвания, в т.ч. анализи на изходните данни;
- схемни проектни решения за:
 - транспортно райониране на населените места;
 - организация на транзитното движение;
 - режими за движение на определени видове пътни превозни средства;
 - режими за движение на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници;

- режими за движение на пешеходци и велосипедисти;
- посочност и предимство на движение;
- режими за престой, паркиране и изпреварване;
- скоростни режими за движение;
- списък на организационни и инженерно-технически мероприятия.

Във фаза „Окончателен проект“, ГПОД отразява решения от проведения експертен съвет и съдържа следните части:

- всички части на предварителния проект на ГПОД;
- обобщена схема на основните пътни знаци, необходими за реализирането на „схемните проектни решения“.

1.5. АКТУАЛИЗАЦИЯ И ИЗМЕНЕНИЕ НА ГПОД.

Съгласно чл. 8 от Наредба № 1, актуализация на ГПОД се извършва при наличието на следните условия:

- промяна в пътнотранспортната обстановка в резултат на променена с повече от 30 на сто интензивност на транспортните и пешеходните потоци;
- нарастване на пътнотранспортната аварийност;
- увеличаване въздействието на автомобилния транспорт върху околната среда над допустимите норми за шум, вибрации, газове и други вредни емисии;
- несъответствие на съществуващата организация на движението с изискванията на действащата нормативна уредба.

За установяване възникването на обстоятелствата са необходими постоянно наблюдение и извършване на целенасочена проверка на всички условия минимум 1 път в годината. При констатиране условия се прави предложение пред Общински съвет – Гулянци за изготвяне на актуализация на ГПОД.

1.6. НОРМАТИВНИ ДОКУМЕНТИ И ИЗХОДНИ ДАННИ ЗА ИЗГОТВЯНЕ НА ГПОД.

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

Освен Наредба №1 от 17 януари 2001 г. за организация на движението по пътищата, изготвянето на ГПОД се съобразява и със:

- Закона за движение по пътищата и правилник за прилагането му;
- Закона за пътищата и правилник за прилагането му;
- Закона за устройство на територията;
- Наредба №РД-02-20-2 от 24 октомври 2022 г. за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване (ДВ, бр. 88 от 4 ноември 2022 г., в сила от 06.11.2023 г.);
- Наредба №РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии (НППКТСУТ);

- Наредба №18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци (НСППЗ);
- Наредба №2 от 17 януари 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка (НСППМ);
- Наредба №17 от 23 юли 2001 г. за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали (НРДВПСС);
- Наредба №РД-02-20-10 от 5 юли 2012 г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и на други средства за ограничаване на скоростта на движение и изискванията към тях.
- 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 (НИДУТ).

За изготвянето на настоящия ГПОД са използвани актуални данни и документи, предоставени от Община Гулянци и други институции, както и източници на данни и информация със свободен достъп.

2. ПРЕДВАРИТЕЛНИ ПРОУЧВАНИЯ (АНАЛИЗ) ЗА ИЗГОТВЯНЕ НА ГПОД.

2.1. ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА.

Община Гулянци се намира в Северна България (в Северозападния регион за планиране), Област Плевен. Общинският център – гр. Гулянци – е разположен на около 35 км северно от областния център – гр. Плевен. Територията на общината попада изцяло в обхвата на Средна Дунавска равнина, като с нейната обща площ от 459,2 км² тя е една от средните по големина административно-териториални единици в областта. Територията ѝ съставлява 10,6% от площта на област Плевен, което я поставя на четвърто място по площ в рамките на областта (от общо 11 общини).

В близост до общината преминава трасето на второстепенната транспортна западна ос „север-юг“ – Никопол-Плевен-Ловеч-Пловдив-Смолян-Рудозем, която осигурява бърза връзка между общината, областния център и Южна България.

През общината преминава и трасето на Републикански път II-11, свързващ областите Видин, Монтана, Враца и Плевен и който има потенциал в бъдеще да бъде трансформиран в крайдунавски скоростен път.

В основата на икономическото развитие на община Гулянци са предимно дейностите, свързани с аграрния и обслужващия сектори.

В Интегрираната териториална стратегия за развитие на Северозападен регион Гулянци е определена като „слабо урбанизирана“ (периферна) община.³

В основния модел за полицентрично развитие на България⁴, който интегрира различните нива на градските центрове и оси за развитие в единна пространствена система, гр. Гулянци заема петото стъпало в центровата йерархия на селищната мрежа. Той е един от 140 на брой много малки градове и села в България, центрове със значение за територията единствено на съответната община.

³ Общините в България са класифицирани като: силно урбанизирани (централни), средно урбанизирани (междинни) и слабо урбанизирани (периферни), при които над 50% от населението е в населени места под 5 хил. жит. или общините са с център град под 5 хил. жит. Такива в България са 152 общини.

⁴ Съгласно „Актуализираната версия на национална концепция за регионално и пространствено развитие“

Според категоризацията в §1 на Наредба №7 от 22.12.2003 г. за правила и нормативи за устройство на отделните видове територии и устройствени зони, която класифицира населените места по броя на тяхното население, в общината Гулянци има 2 села от най-ниската категория („много малко село“), 6 села от категория „малко село“ и 3 – „средно село“. Град Гулянци попада в класификацията на много малките градове. Подробно данните са обобщени в следващата таблица.

Таблица 1. Класификация на населените места в община Гулянци, според Наредба №7

Населено място	Население (към 31.12.2021 г.)	Категория, според Наредба №7
с. Брест	1495	средно село (3)
с. Гиген	1538	средно село (3)
гр. Гулянци	2759	много малък град (5)
с. Долни Вит	376	малко село (4)
с. Дъбован	360	малко село (4)
с. Загражден	263	малко село (4)
с. Искър	159	много малко село (5)
с. Крета	218	много малко село (5)
с. Ленково	393	малко село (4)
с. Милковица	1301	средно село (3)
с. Сомовит	452	малко село (4)
с. Шияково	300	малко село (4)

Забележка: категориите са 5 за всяка единица – град или село. В горната таблица в скоби е съответната категория.

Град Гулянци има предимно значение за общината, на която е център, защото в него се осъществява основно първично обслужване на населението. В същото време може да се каже, че основният културен потенциал на общината е съсредоточен в и около с. Гиген, свързан с Улпия Ескус и музея „Улпия Ескус“.

Селищната мрежа в общината е развита около транспортните коридори, съставени от републиканската и общинска пътна мрежи, като населените места в нея са разпределени равномерно на територията на общината. Преминаващите републикански пътища през територията им привличат транзитен трафик.

Значими функции и дейности като труд, образование, здравеопазване и други се осъществяват в областния център – гр. Плевен.

През територията на населените места преминават следните републикански пътища:

- II-11 (I-1 – Лом – Гулянци – II-34) – преминава през с. Гиген, с. Брест, гр. Гулянци, с. Милковица, с. Долни Вит и с. Сомовит. Пътят преминава по цялото протежение на населените места, като се явява основната улица в тях и изпълнява ролята на „гръбнак“ на уличната им мрежа.
- III-118 (Гулянци – Подем – Долна Митрополия – I-3) – в рамките на гр. Гулянци пътят е около 1 km и съвпада с ул. „Плевен“.

- III-1106 (II-11 – Шияково – Ленково – Бръшляница) – преминава през селата Ленково и Шияково. През първото в рамките на строителните граници попадат около 1,75 km от него, като той преминава почти през центъра на селото, посока „север-юг“. През с. Шияково пътят преминава в западна част на населеното място като около 1,34 km попадат на територията му.

2.2. СТРУКТУРА НА ТЕРИТОРИЯТА (РАЙОНИРАНЕ).

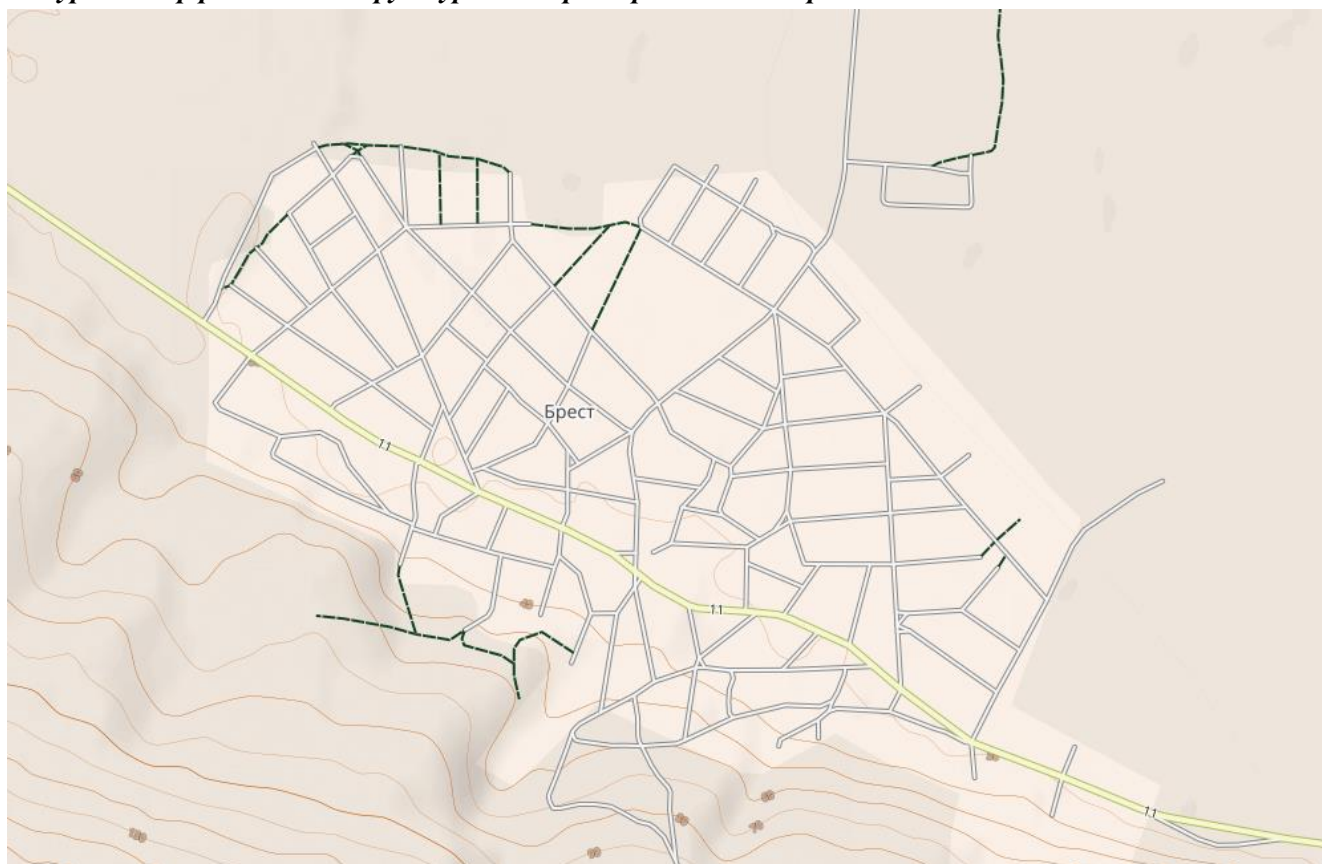
Транспортното райониране представлява разделяне на моделираната територия на райони със сходна площ и еднородни характеристики. Към настоящия момент населените места в общината нямат извършено транспортно райониране и такова е предложено с настоящия проект на ГПОД. Районирането е направено на базата на морфологичната и функционална структура на населените места, описана в следващите раздели.

2.2.1. Село Брест

Село Брест е разположено на равнинен терен, като само в южната му част той е леко хълмист. През южната част на селото преминава път II-11, чието трасе се явява най-високият клас улица в него.

Структурата на улична мрежа е силно ортогонална (с прави улици) като при тяхното пресичане се образуват квартали с правоъгълни форми. Значителна част от уличната мрежа не е асфалтираната и липсва трайна настилка, което затруднява безаварийното придвижване по нея.

Фигура 2. Морфологична структура на територията на с. Брест

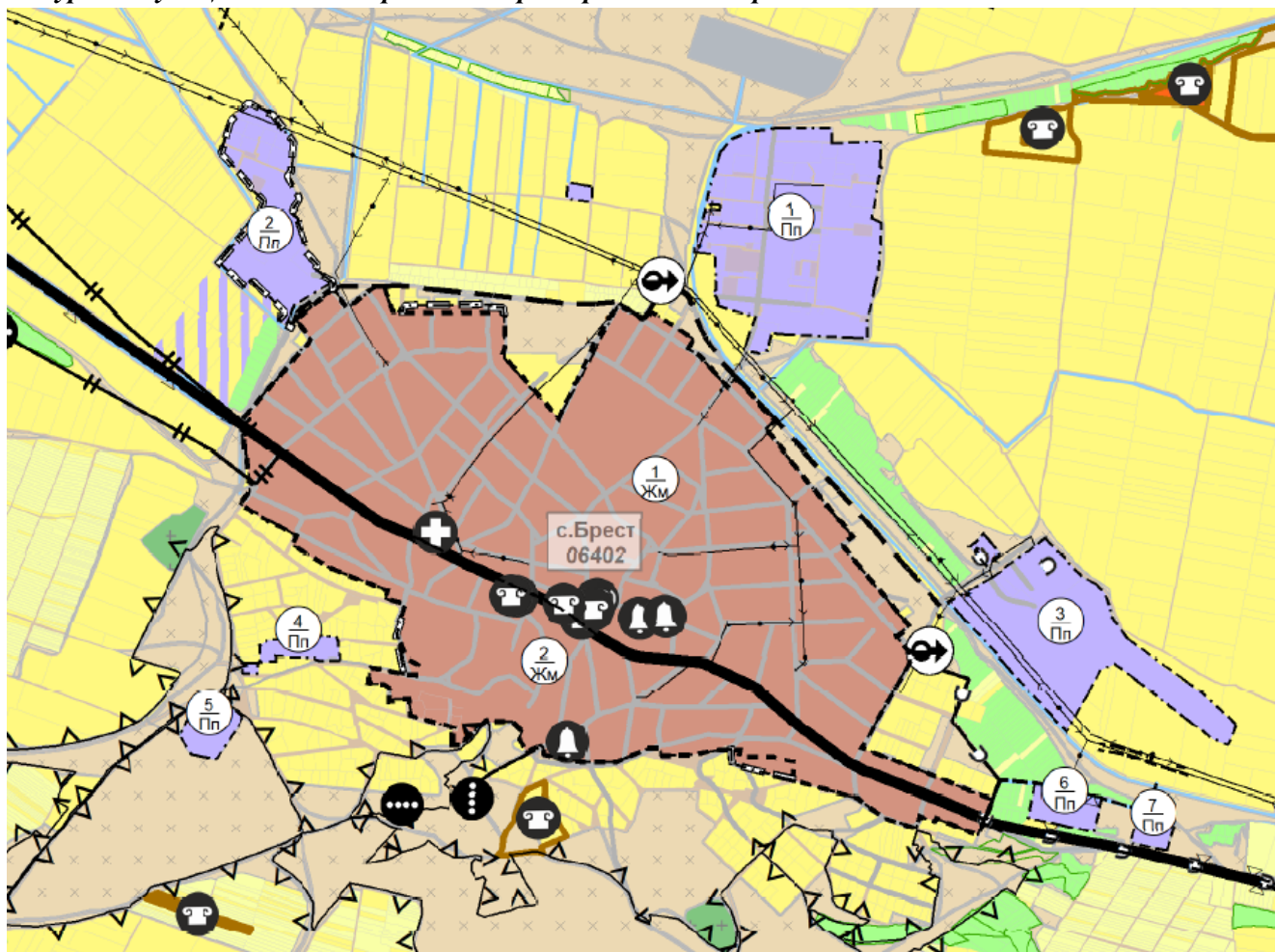


Източник: OSM

Съгласно изготвеното функционално зониране на населеното място в общия устройствен план на община (ОУПО) Гулянци, територията на селото е предназначена предимно за функцията

обитаване. В непосредствена близост до него, но извън строителните му граници и съответно извън обхвата на ГПОД, са отредени територии за „предимно производствени дейности (Пп)“.

Фигура 3. Функционално зонироване на територията на с. Брест



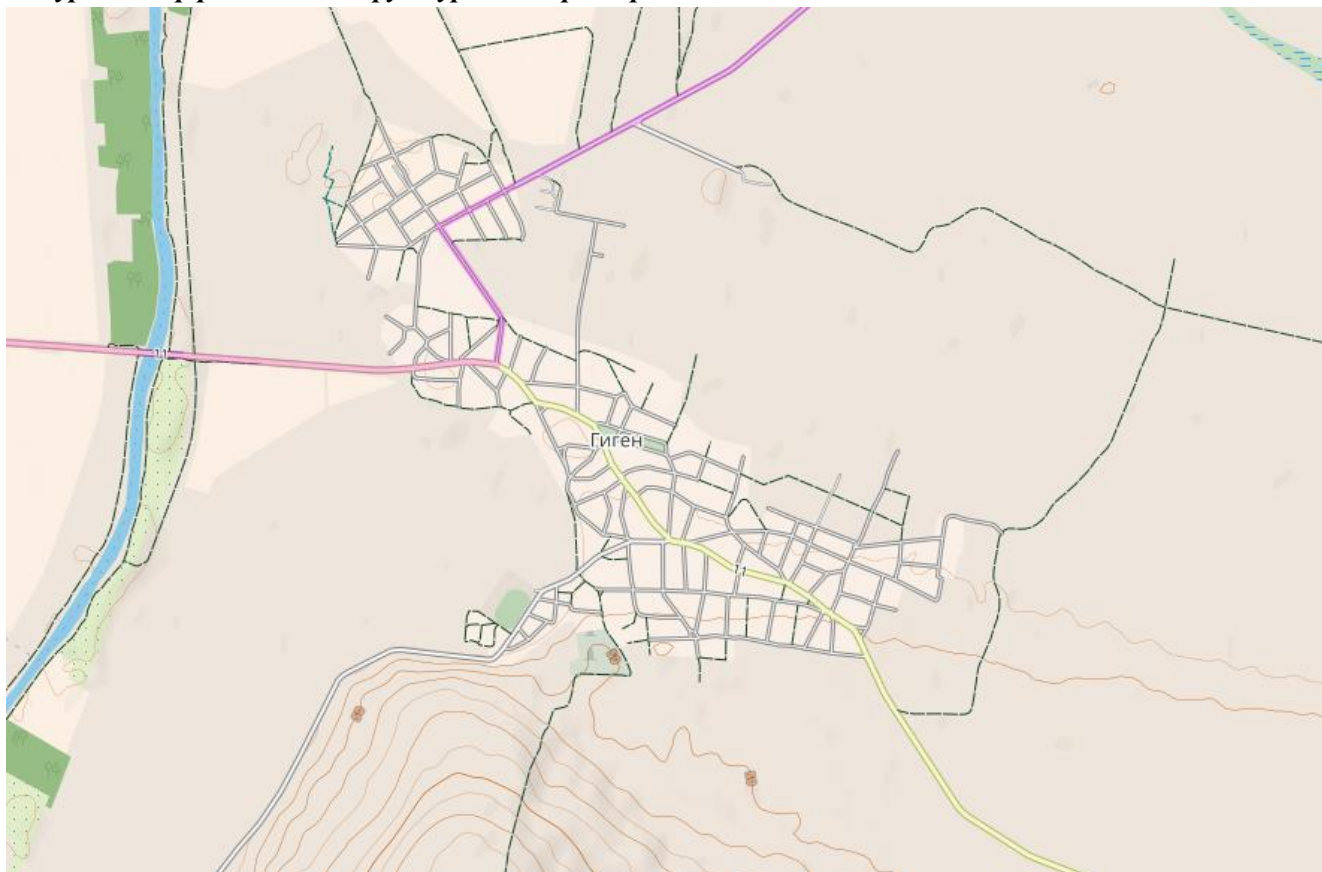
Източник: ОУПО Гулянци

2.2.2. Село Гиген

Село Гиген е разположено в западната част на общината на равнинен терен. Западно от него преминава р. Искър, преди вливането ѝ в р. Дунав. Условно населеното място е разделено на две части от път II-11, който преминава в посока югоизток-северозапад. В северозападната част преминава и част от трасето на европейския вело коридор „EuroVelo 6“ (Атлантически океан – Черно море). През селото ежегодно преминават и колоездачите по трасето на най-дългият туристически вело маршрут в България – Дунав Ултра (около 740 km).

Структурата на уличната мрежа е предимно ортогонална, която оформя квартали с „правилна“ форма. Част от улиците реално са „черни“ пътища, което не позволява безопасно придвижване по тях с максимално разрешената от закона скорост от 50 km/h в населено място.

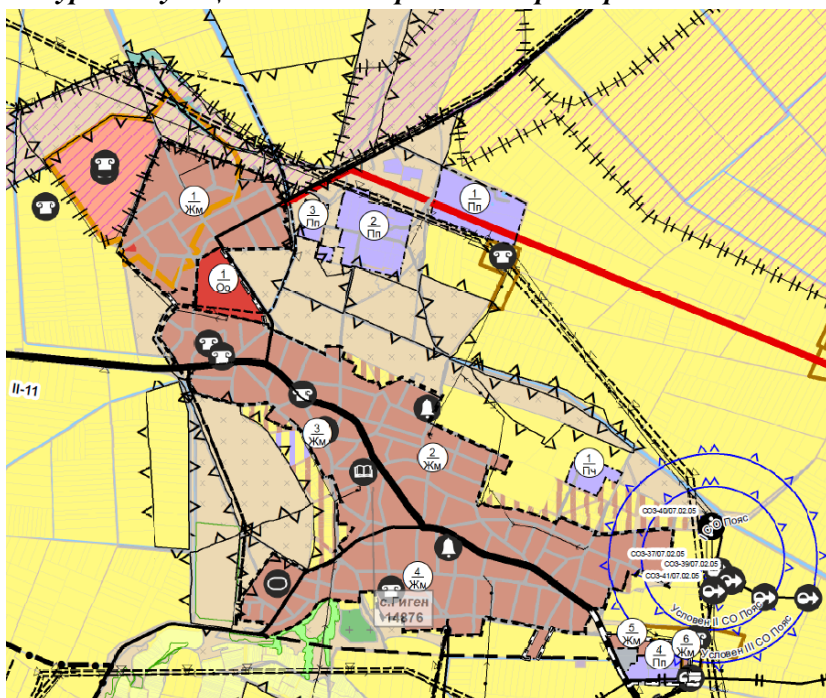
Фигура 4. Морфологична структура на територията на с. Гиген



Източник: OSM

Съгласно изготвеното функционално зонироване на населеното място в ОУПО Гулянци, територията на селото е предназначена предимно за функцията обитаване. В непосредствена близост до него за отредени територии за предимно производствени дейности. Безспорно най-голямата фокус-точка в селото е античното селище „Улпия Ескус“, разположено и експонирано северозападната част.

Фигура 5. Функционално зонироване на територията на с. Гиген



Източник: ОУПО Гулянци

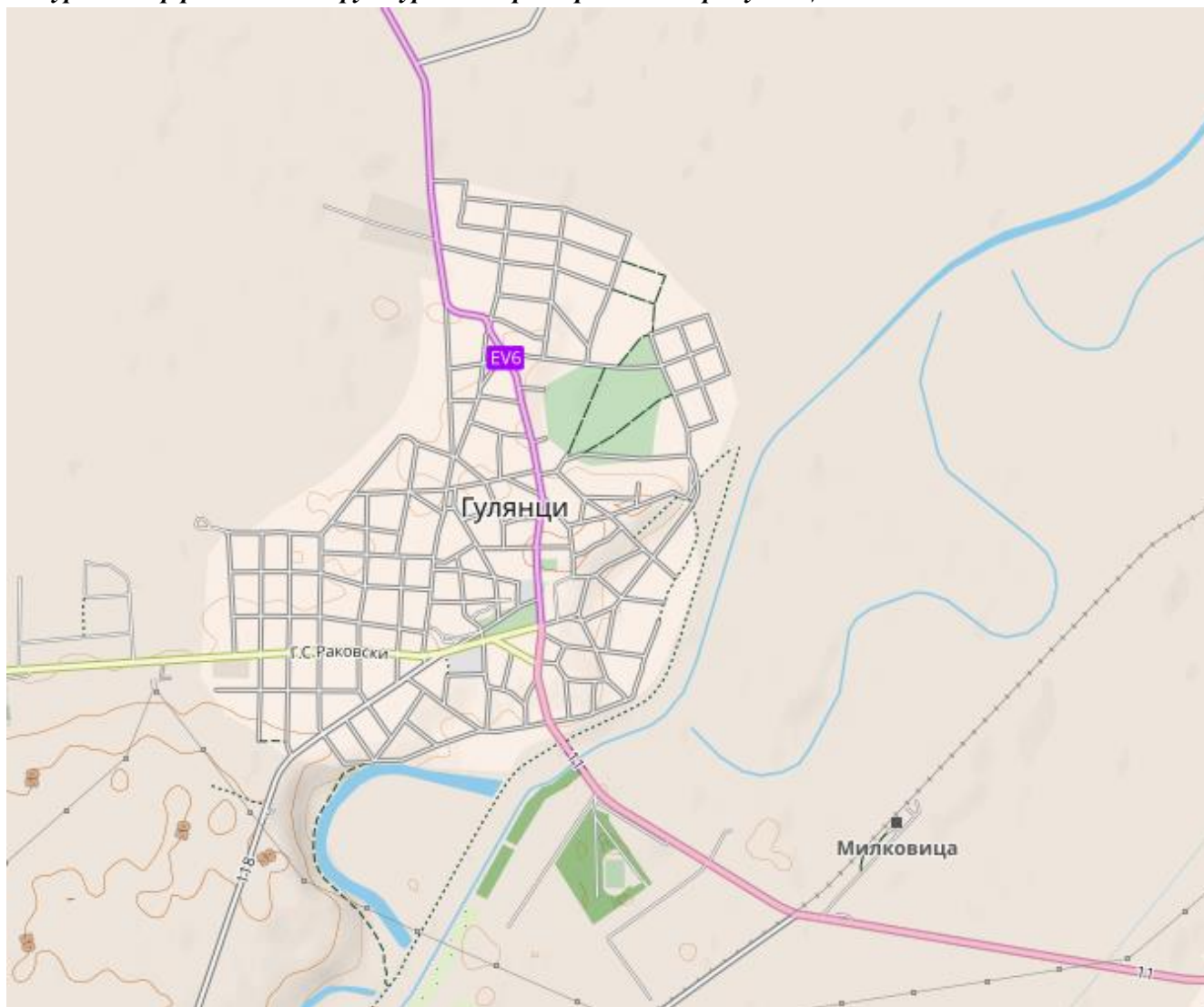
2.2.3. Град Гулянци

Общинският център е разположен на левия бряг на р. Вит, преди нейното вливане в р. Дунав. Теренът на града е равнинен, което предопределя ортогоналното прекарване на уличната мрежа без да е наложително съобразяване с природните дадености. От централната част на Гулянци тръгват няколко важни транспортни направления – път II-11, който идва от запад и след това сменя посоката си на югоизток; път III-118, в южна посока. През гр. Гулянци преминава в посока север-юг и трасето на „EuroVelo 6“.

Уличната мрежа на север от път II-11 (в града – ул. „Г.С. Раковски“) е предимно „правоъгълна“, докато на юг от него тя оформя и по-различни форми на кварталите. Частично уличната мрежа не е изградена в нейната пълнота и липсва трайна настилка, което затруднява използването ѝ.

В непосредствена близост на Гулянци преминава 23 жп линия „Ясен – Черковица“, като жп спирката е Милковица. Извън строителните граници на града остават още стадионът, басейнът и източната производствена зона.

Фигура 6. Морфологична структура на територията на гр. Гулянци

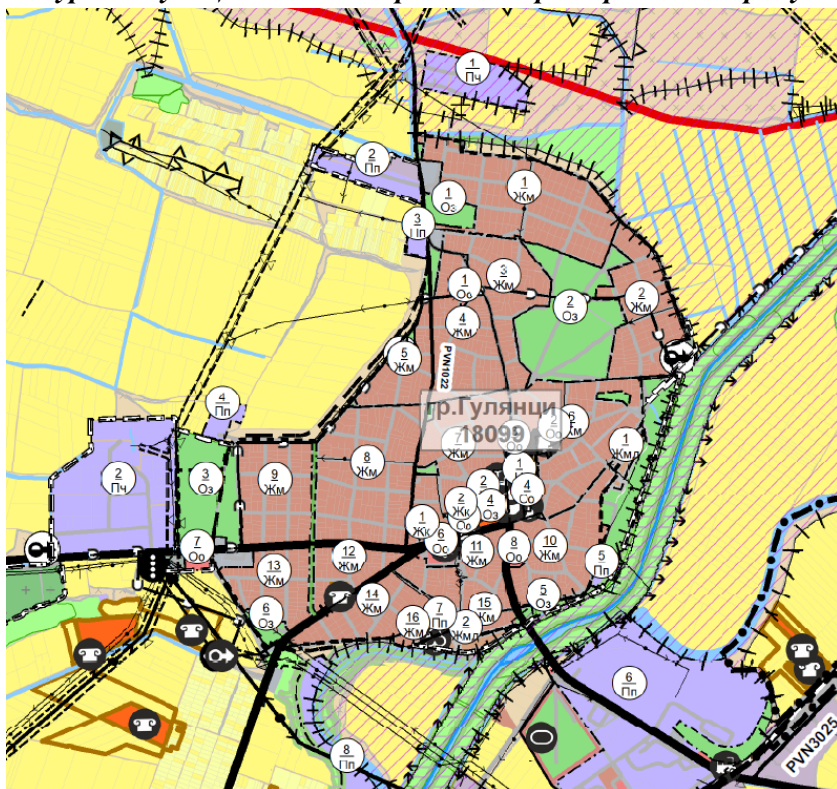


Източник: OSM

Съгласно изготвеното функционално зонироване на населеното място ОУПО Гулянци, територията на града е предназначена предимно за функцията обитаване. Предвиждат се и няколко зони за озеленяване и обществено обслужване. В близост до регулационните граници са

отредени зони за производствени дейности. В непосредствена близост до града са отредени територии за „предимно производствени дейности“.

Фигура 7. Функционално зонироване на територията на гр. Гулянци



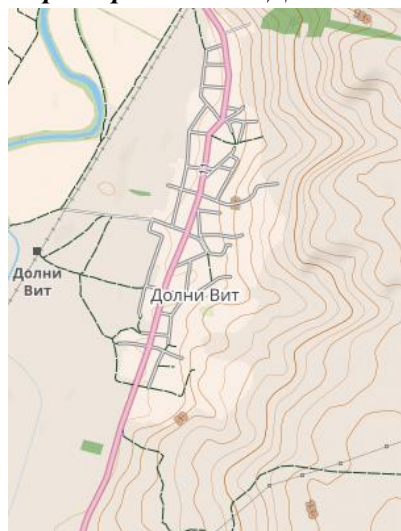
Източник: ОУПО Гулянци

2.2.4. Село Долни Вит

Село Долни Вит е разположено в близост на брега на р. Дунав в равнина част, малко преди характерните в тази част на страната дунавски хълмове. Селото се е развило около сегашното трасе на път II-11, което е част и от европейския маршрут „EuroVelo 6“. Пътят разделя Долни Вит условно на 2 части – източна и западна, като между тях няма значителни морфологични разлики. Извън трасето на път II-11 почти липсва трайна настилка по уличната мрежа.

Западно от селото е разположена жп спирка Долни Вит по линия 23, достигаща до с. Сомовит и преминаваща в близост до гр. Гулянци.

Фигура 8. Морфологична структура на територията на с. Долни Вит



Източник: OSM

В ОУПО Гулянци територията на с. Долни Вит е отредена предимно за функцията обитаване. Единствено в южната част е отредена зона за „предимно производствени дейности“.

Фигура 9. Функционално зонирание на територията на с. Долни Вит



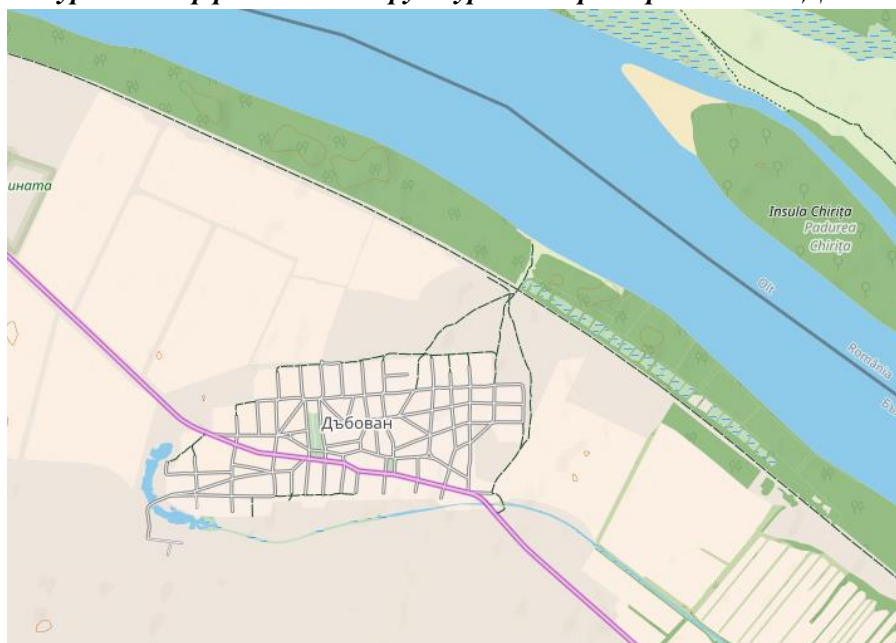
Източник: ОУПО Гулянци

2.2.5. Село Дъбован

Село Дъбован е разположено в непосредствена близост до десния бряг на р. Дунав, като теренът е равнинен. Основната улица, преминаваща през селото, е по направление на общински път PVN1022. Той е част и от трасето на европейския маршрут „EuroVelo 6“.

Уличната мрежа е с предимно ортогонална форма като с асфалтова настилка е много малка част от общата ѝ площ.

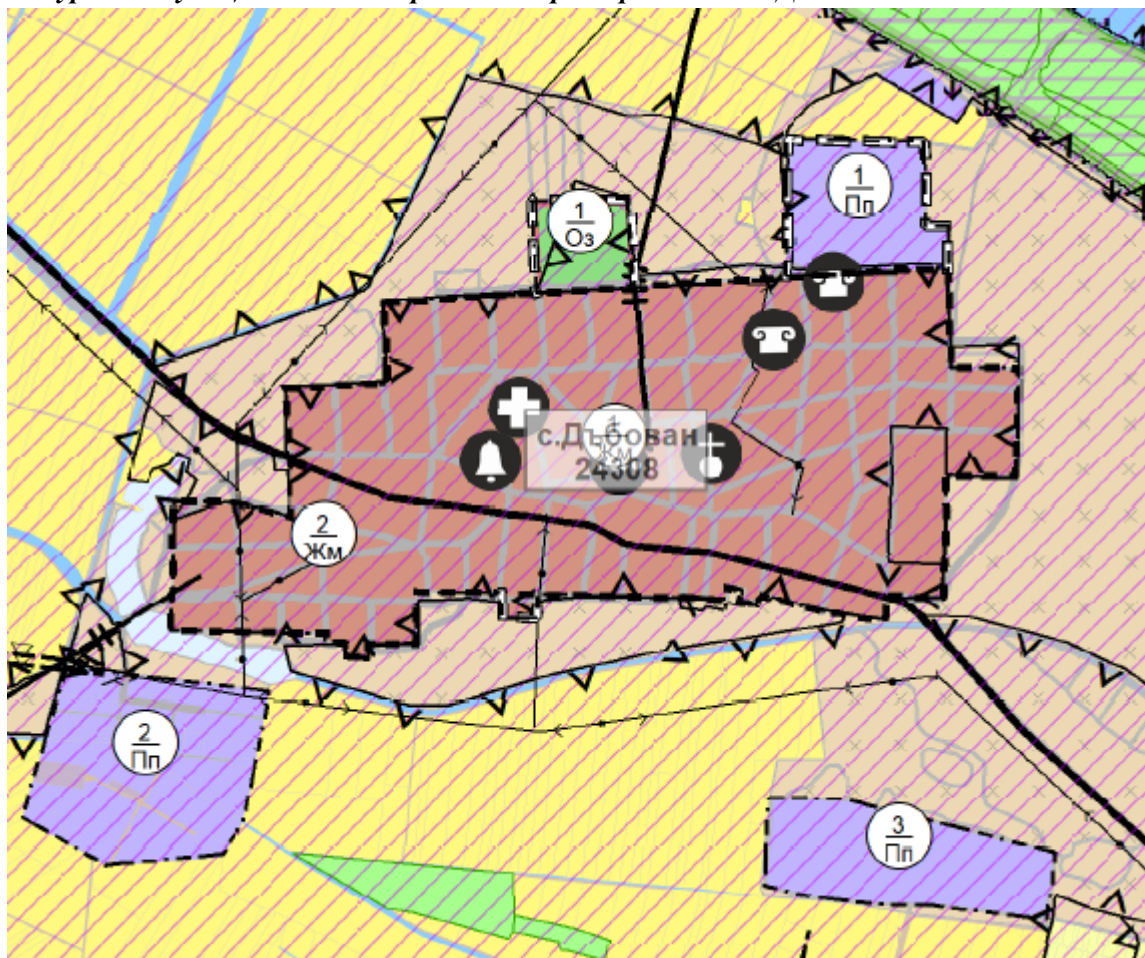
Фигура 10. Морфологична структура на територията на с. Дъбован



Източник: OSM

ОУПО Гулянци отрежда територията на селото да бъде за жилищни функции, като се планира обособяването на зона за озеленяване, както и на три производствени зони по периферията на с. Дъбован. Новопредвидените зони все още не са реализирани и поради тази причина те са изключени от настоящия ГПОД.

Фигура 11. Функционално зонироване на територията на с. Дъбован



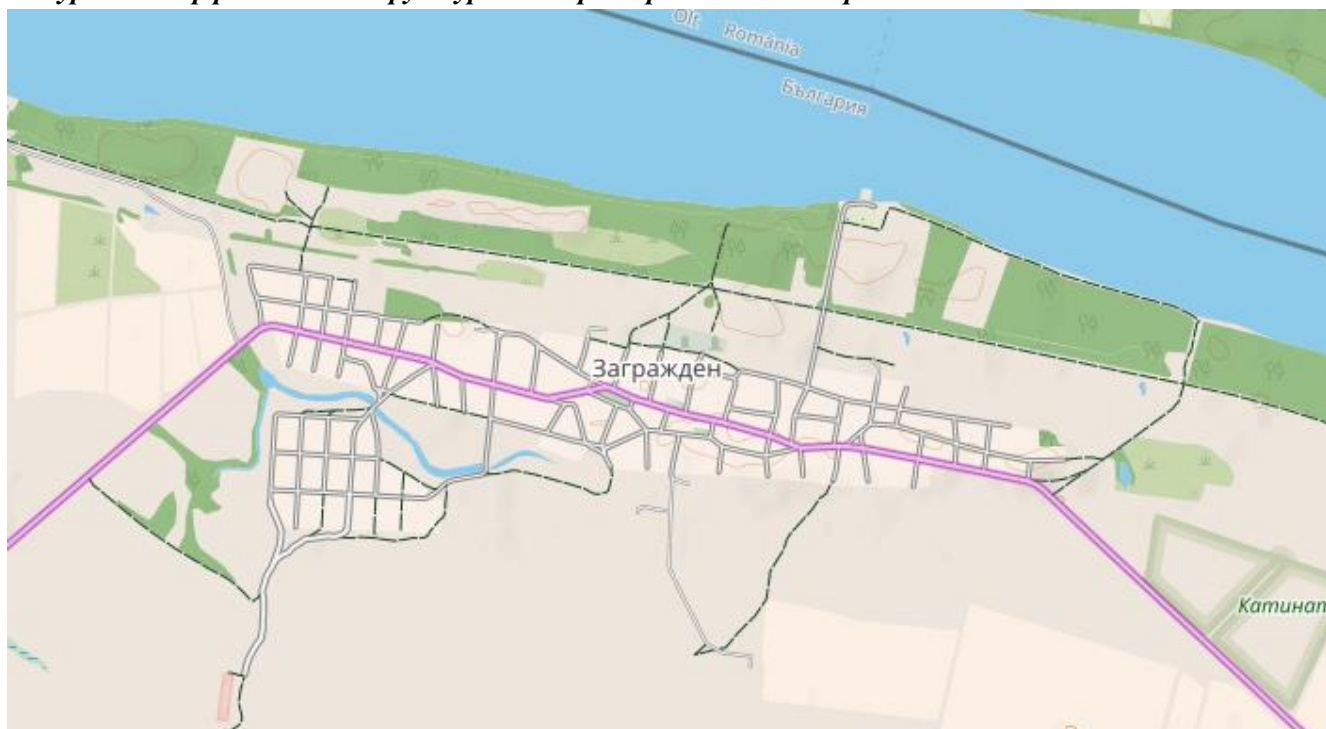
Източник: ОУПО Гулянци

2.2.6. Село Загражден

Село Загражден е разположено на десния бряг на р. Дунав, като теренът му е равнинен. Основната улица, преминаващ през селото е по направление на общински път PVN1022. Той е част и от трасето на европейския маршрут „EuroVelo 6“.

Уличната мрежа е предимно ортогонална като асфалтовата настилка по нея е много малка част от общата площ. Констатирана е липсата на множество изградени улици, които са предвидени по регулационен план.

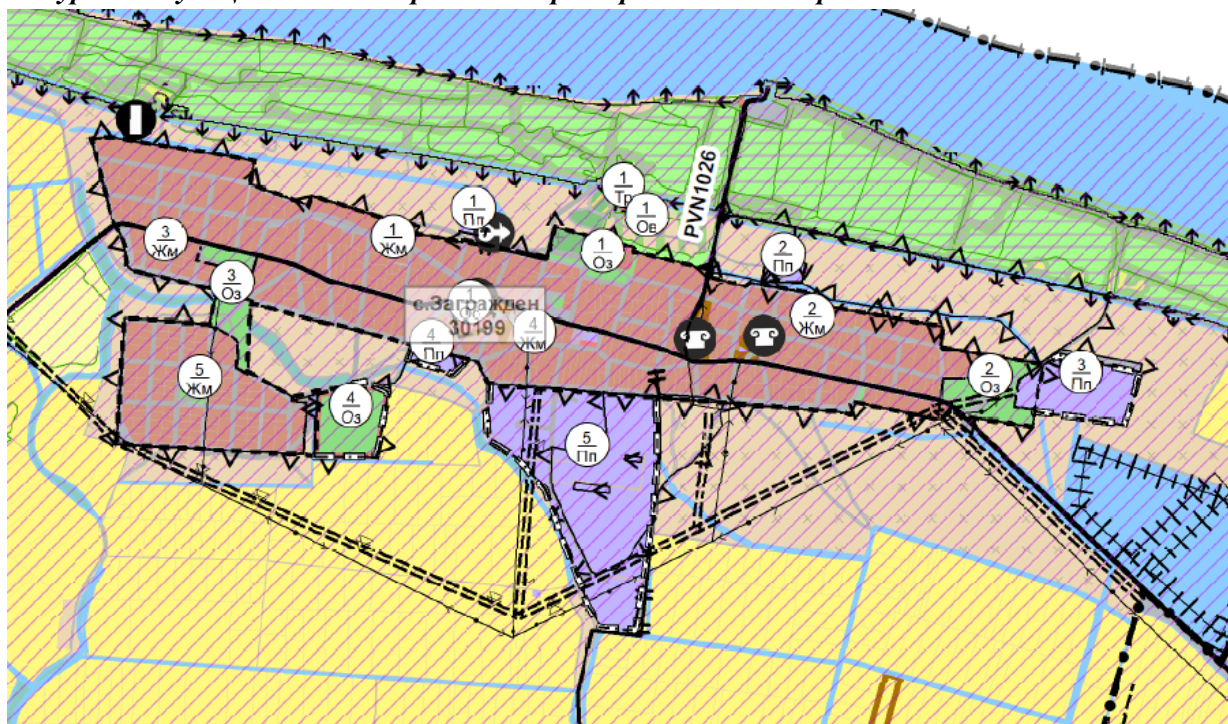
Фигура 12. Морфологична структура на територията на с. Загражден



Източник: OSM

В ОУПО Гулянци се отрежда територията на селото да бъде предимно за жилищни функции, като се планира обособяването на зони за озеленяване, вилно обитаване, както и на две производствени зони по периферията на с. Загражден. Новопредвидените зони, с изключение на южната производствена, все още не са реализирани. Поради тази причина те са изключени от настоящия ГПОД заради липса на изградена улична мрежа и движение през тях.

Фигура 13. Функционално зонироване на територията на с. Загражден



Източник: ОУПО Гулянци

2.2.7. Село Искър

Село Искър е разположено по десния бряг на едноименната река на един от хълмовете в Дунавската равнина. За разлика от повечето от другите населени места в общината, които са компактни, поради релефа с. Искър се е развивало от двете страни на хълма, съобразявайки се с терена. Поради тази причина и в уличната мрежа ортогоналността е по-скоро изключение, отколкото правило.

Може да се обобщи, че основните улици в населеното място са ул. „Стара планина“ и участъка от път PVN1020 в строителните граници на селото.

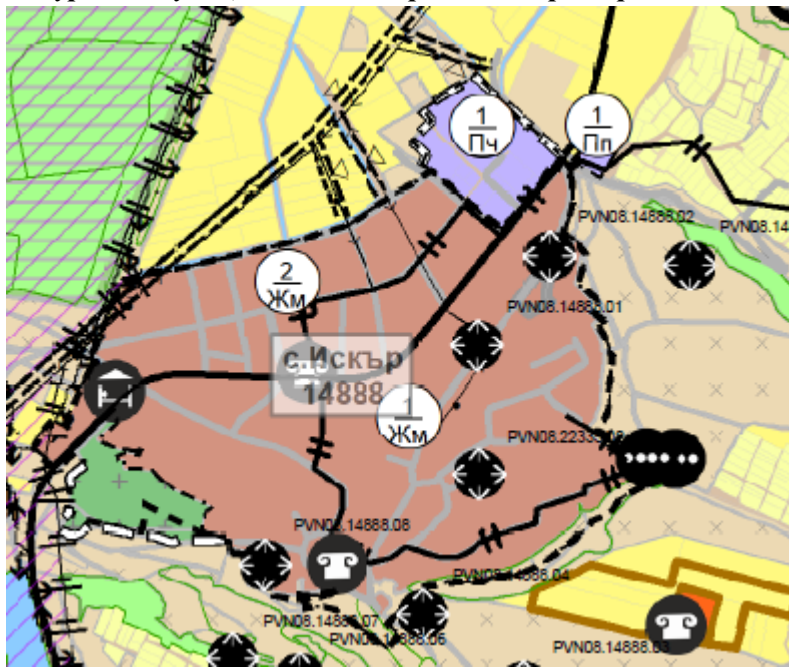
Фигура 14. Морфологична структура на територията на с. Искър



Източник: OSM

В ОУПО Гулянци се отрежда територията на селото да бъде предимно за жилищни функции, като се планира отреждането само на една зона за производствени дейности, която е съществуваща, но не е предложена да се включи в строителните граници на населеното място.

Фигура 15. Функционално зонироване на територията на с. Искър



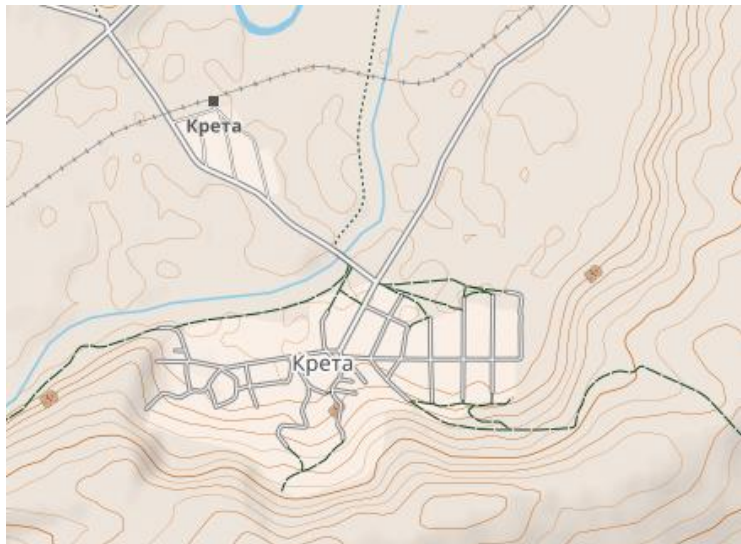
Източник: ОУПО Гулянци

2.2.8. Село Крета

Село Крета е разположено на десния бряг на р. Вит, в подножието на един от хълмовете в Дунавската равнина. През населеното място не преминават трасета на Републиканската пътна мрежа. На около километър се намира жп спирка Крета, част от линия 23, достигаща до с. Сомовит и преминаваща в близост до общинския център – гр. Гулянци.

Уличната мрежа на населеното място в източната част (по-равнината) има ортогонална структура, докато в западната – линейна). Част от предвидените улици все още не са изградени, а голяма част от съществуващите – нямат трайна настилка.

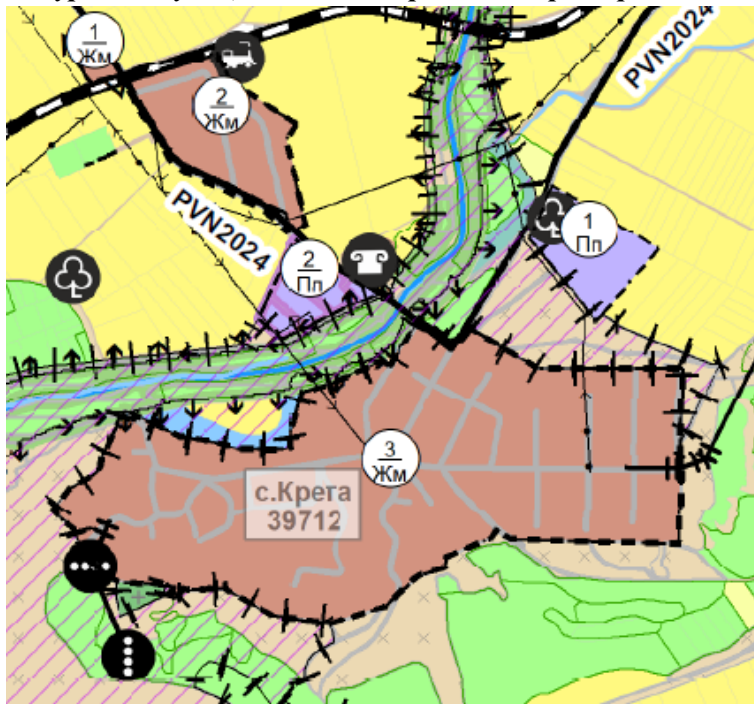
Фигура 16. Морфологична структура на територията на с. Крета



Източник: OSM

В ОУПО Гулянци територията на селото е определена за обитаване, като се предвижда и обособяването на нови терени за жилищно строителство около жп линията. Но те попадат извън строителната граница и не са предмет на ГПОД.

Фигура 17. Функционално зонироване на територията на с. Крета



Източник: ОУПО Гулянци

2.2.9. Село Ленково

Село Ленково е разположено в долина между два хълма от Дунавската равнина. Основната пътна артерия, която преминава през него е третокласният път III-1106, който се явява и най-високият клас улица в населеното място. Уличната мрежа е изцяло съобразена с природните характеристики и следва релефа на терена. Поради тази причина в западната част на селото движението се осъществява по 2 успоредни улици, без напречни връзки между тях.

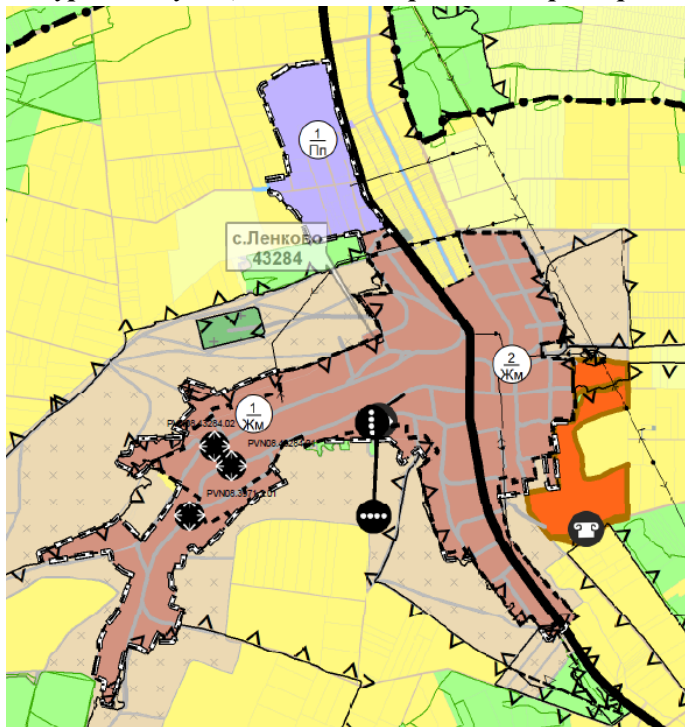
Фигура 18. Морфологична структура на територията на с. Ленково



Източник: OSM

Според ОУПО Гулянци преобладаващата територия на селото е отредена за жилищната функция. В северната част на селото, на път III-1106, са отредени терени за производствени дейности.

Фигура 19. Функционално зонирание на територията на с. Ленково

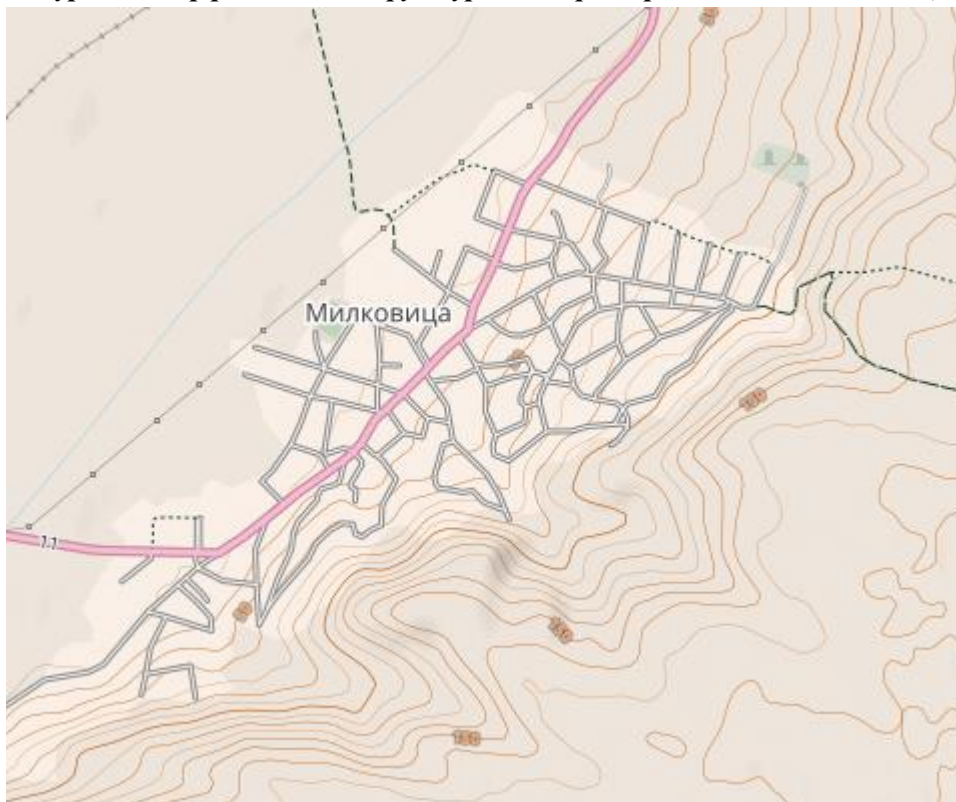


Източник: ОУПО Гулянци

2.2.10. Село Милковица

Село Милковица е най-близко разположеното населено място до общинския център – гр. Гулянци. То отстои само на около 1,5 km (от табела до табела) от него. Разположено е в подножието на един от хълмовете на Дунавската равнина. В близост до селото се намира и жп спирка „Милковица“, която се използва едновременно от жителите на с. Милковица и гр. Гулянци. Уличната мрежа следва релефа и може да се определи като линейна. Основната артерия е път II-11, достигащ до с. Сомовит. По него преминава и трасетата на европейския маршрут „EuroVelo 6“ и „Дунав Ултра“.

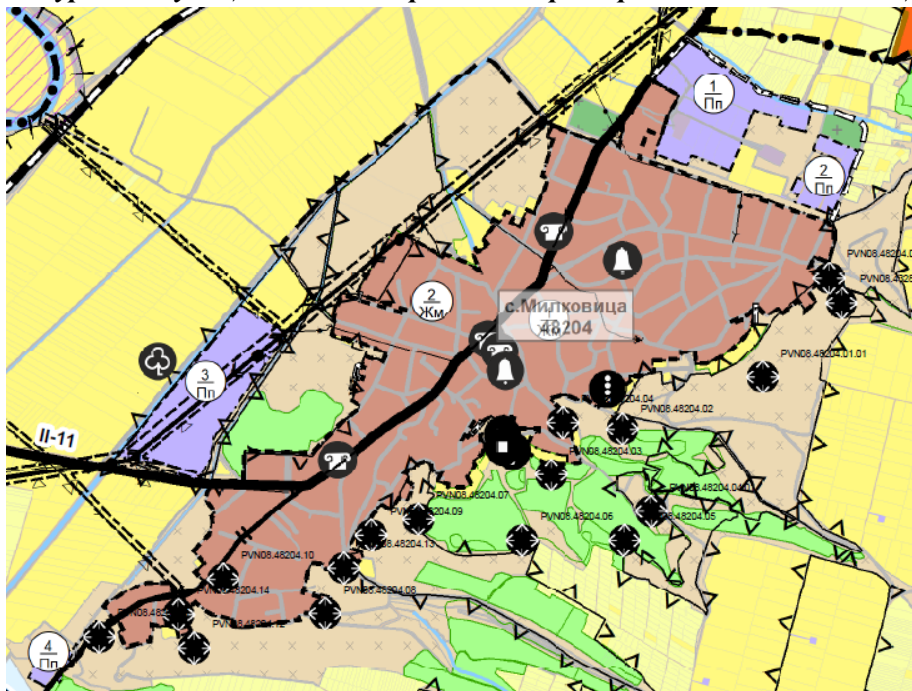
Фигура 20. Морфологична структура на територията на с. Милковица



Източник: OSM

В ОУПО Гулянци територията на с. Милковица е отредена предимно за жилищни нужди. Около жп линията се предвиждат терени за производствени-складови функции. Подобни терени са заложили и в северната част на селото, които след влизане в сила на ОУПО Гулянци, са в рамките на строителните му граници. Към момента, обаче те не са реализирани.

Фигура 21. Функционално зонироване на територията на с. Милковица



Източник: ОУПО Гулянци

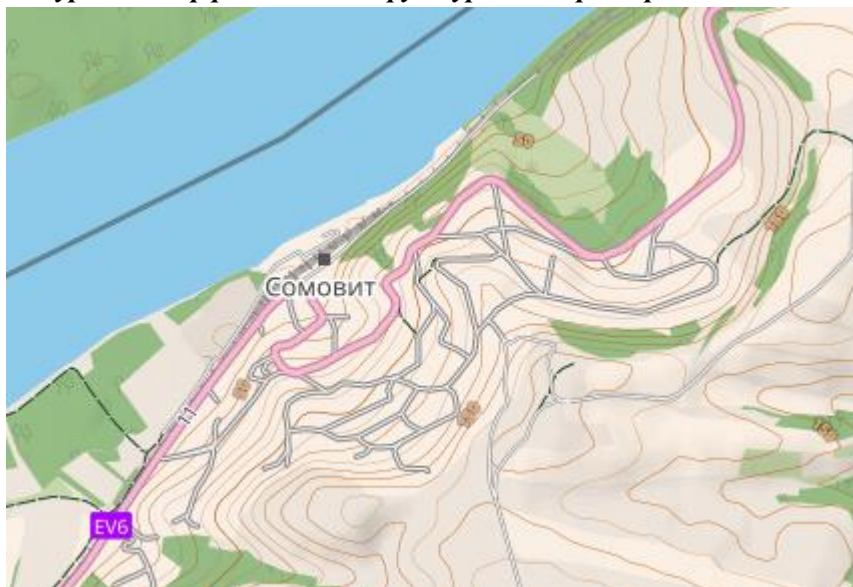
2.2.11. Село Сомовит

Село Сомовит е разположено на десния бряг на р. Дунав. Основният път, който преминава през него е II-11, който е и част от европейския велосипеден маршрут „EuroVelo 6“. Той се явява и най-високият клас улица в населеното място. Релефът на селото е хълмист, което предопределя и формирането на уличната мрежа, която следва естествените характеристики на терена.

В селото е разположено пристанище „Сомовит“, което има по-скоро местно значение. Но наред с жп линията и бъдещето цялостно изграждане на АМ „Хемус“, се очаква да има все по-голямо значение за района. Извън трасето на път II-11, липсва трайна настилка на уличната мрежа с несъществени изключения.

Жп гарата на селото е тупикова и разположена в северната му част. Тя осъществява връзката с останалите населени места от общината по протежението ѝ. Заедно с пристанището и митническия пункт, гарата образуват един своеобразен интермодален хъб, който създава предпоставки за развитие на логистика и транспорт.

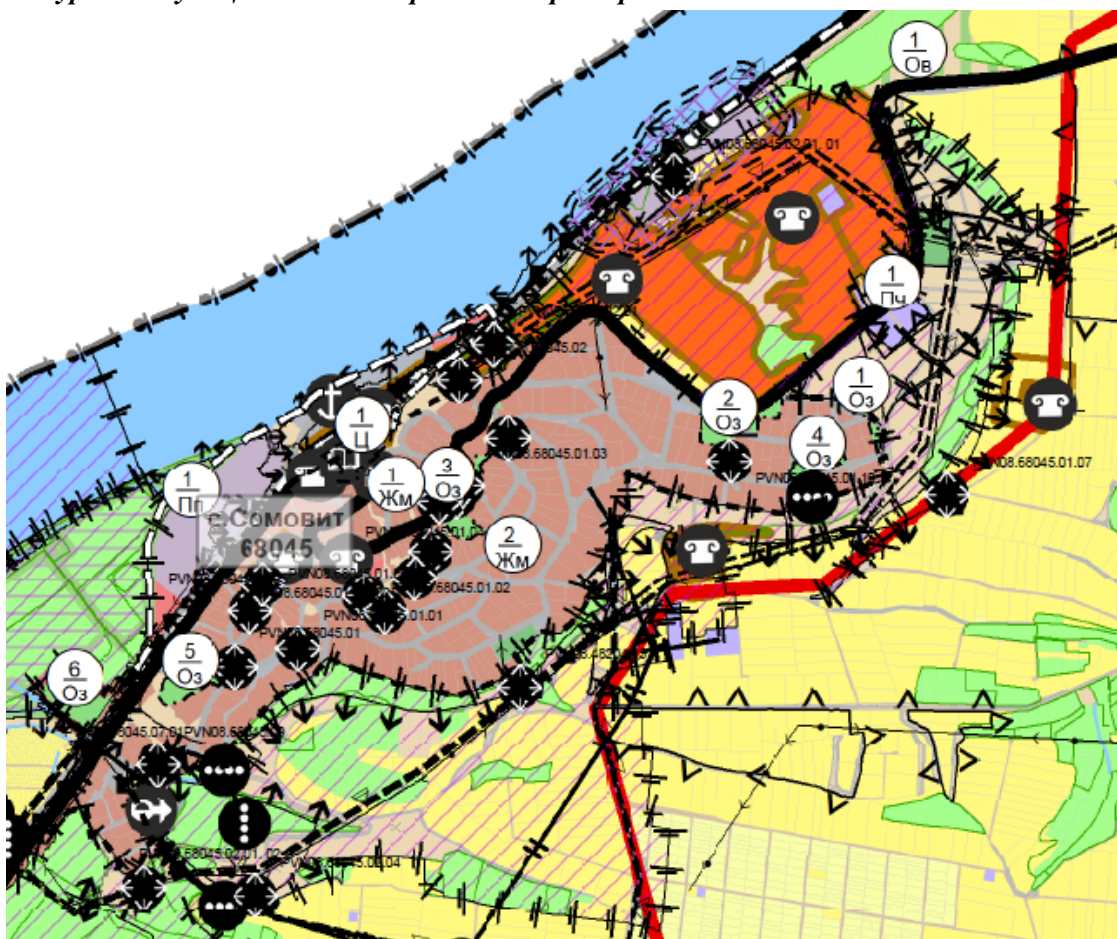
Фигура 22. Морфологична структура на територията на с. Сомовит



Източник: OSM

В ОУПО Гулянци територията на с. Сомовит е отредена предимно за жилищни нужди. В северната част, около р. Дунав, жп линия и пристанището е определена зона за производствено-складови дейности. В североизточната част на селото значителна територия е отредена за културни ценности, което се дължи на наличието на антична крепост.

Фигура 23. Функционално зонироване на територията на с. Сомовит

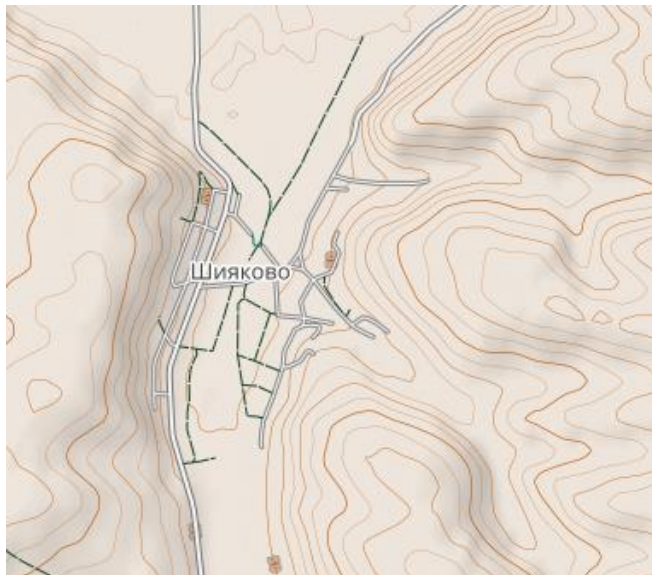


Източник: ОУПО Гулянци

2.2.12. Село Шияково

Село Шияково е разположено в подножието между хълмове на Дунавската равнина. Поради тази причина условно може да се каже, че селото е разделено на 2 части – източна и западна, които са свързани чрез ул. „Васил Левски“. През западната част преминава трасето на път III-1106, който осъществява връзката с общинския център – Гулянци. От източната част тръгва път, който свързва Шияково с Милковица, но той е без трайна настилка, което го прави трудно използваем.

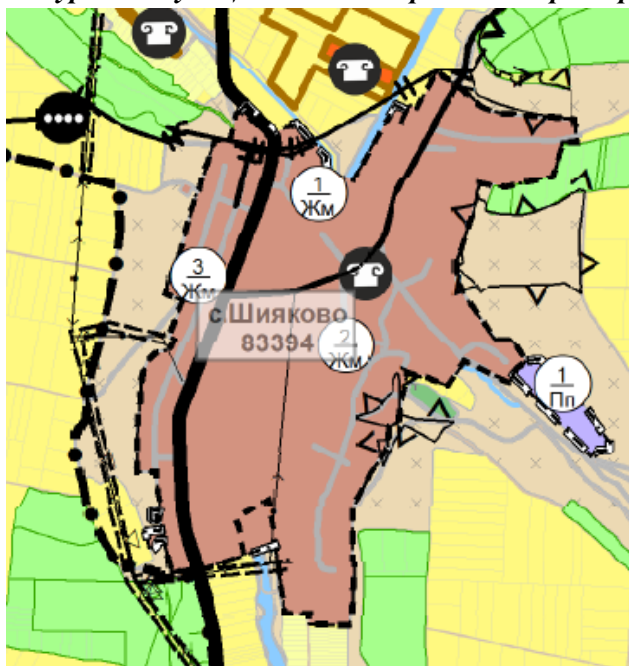
Фигура 24. Морфологична структура на територията на с. Шияково



Източник: OSM

В ОУПО Гулянци територията на с. Шияково е отредена предимно за жилищни нужди. Единствено в източната част има територия предвидена за „предимно производствени дейности“, но към настоящия момент тя не е реализирана и поради тази причина е извън обхвата на настоящия ГПОД.

Фигура 25. Функционално зонироване на територията на с. Шияково



Източник: ОУПО Гулянци

2.3. КОМУНИКАЦИОННО-ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА.

Планирането на комуникационно-транспортната система (КТС) е обект на Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии (НППКТСУТ). Съгласно чл. 4, ал. 1 от нея, КТС на урбанизираните територии обхваща следните елементи:

- уличната мрежа, в т.ч. системата от тротоари, алеи, пешеходни зони и други, осигуряващи пешеходното движение, включително в парковете и градините;
- системата на общественя транспорт за превоз на пътници, включително мрежата на релсовия селищен транспорт;
- системата от велосипедни трасета и велопаркинги, осигуряващи велосипедната инфраструктура, включително в парковете и градините;
- системата от автомобилни паркинги и гаражи, осигуряващи паркирането и гарирането на леките и другите видове автомобили, включително и уличните паркинги;
- съоръженията за обслужване на транспорта - спирки, сервиси, станции за зареждане (бензиностанции, газостанции, електрозарядни станции, в т.ч. за електробуси и др.), гари (жп, морски, речни и аерогари), интермодални терминали, стопанства на подвижния състав (депа за трамваи, локомотиви, вагони, автобуси, тролеи и др.), пристанища;
- базите и комплексите за обучение на водачи на пътни превозни средства (ППС), велосипедисти и на деца - предучилищна възраст и ученици;
- средствата за регулиране и управление на движението.

Съгласно чл. 7 на НППКТСУТ, планирането и проектирането на КТС на урбанизираните територии се осъществява на ниво ОУП (на град), подробен устройствен план (ПУП) или инвестиционен проект. Не се предвижда изготвянето на ОУП на гр. Гулянци или останалите населени места в общината. Също така, няма изготвени ПУП за цялата им територия. За изготвянето на настоящия ГПОД са предоставени единствено:

- Общ устройствен план на община Гулянци;
- Кадастрална карта и кадастрални регистри на гр. Гулянци, приети със Заповед №РД-18-6/26.02.2007 г.;
- Кадастрална карта и кадастрални регистри на с. Сомовит, приети със Заповед №РД-18-41/16.07.2007 г.;
- Кадастрална карта и кадастрални регистри на с. Загражден, приети със Заповед №РД-18-40/16.07.2007 г.;
- Схеми на уличните мрежи на всички населени места в общината;
- 6 проекта за организация на движението (изброени изчерпателно в точка 1.1).

2.3.1. Улична мрежа.

Уличната мрежа на населените места включва всички улици на територията им, в т.ч. системата от тротоари, алеи, пешеходни зони и други, осигуряващи пешеходното движение, включително в парковете и градините.

Класификация.

Тъй като липсват документите по чл. 7 от НППКТСУТ, за целите на настоящия ГПОД е използвана класификация на уличните мрежи в населените места, които се базират на ОУПО Гулянци и допълнителни анализи на техните характеристики.

Съгласно чл. 11 от НППКТСУТ уличната мрежа на населените места се дели на първостепенна и второстепенна.

Улиците от първостепенната улична мрежа образуват основната комуникационно-транспортна система на урбанизираната територия. Те свързват отделните устройствени зони помежду им и с републиканската и общинската пътни мрежи. Част от първостепенната улична мрежа на населените места, обект на настоящия ГПОД, са единствено **улицы IV клас (главни улици)** – те обслужват транспортно централните зони на с население над 30 000 жители и са основни за транспортно-комуникационното обслужване на градовете с население до под 30 000 жители, като за тях те са най-високият клас улици.

Улиците, част от първостепенната улична мрежа (ПУМ), са определени в ОУПО Гулянци. Те са обобщени в следващата таблица.

Таблица 2. Улицы, част от ПУМ на населените места в община Гулянци

№	Населено място	Улица/Булевард	Част от трасето на път
1.	с. Брест	ул. „Хан Аспарух“ ул. „България“	II-11
2.	с. Гиген	ул. „Димитър Благоев“, ул. „Георги Димитров“	II-11
		ул. „Лагера“, ул. „Охрид“	PVN 1020
		ул. „Ленко Мишев“, ул. „Митко Палаузов“	PVN 1022
3.	гр. Гулянци	ул. „Г. С. Раковски“, ул. „Васил Левски“, ул. „Индустиална“	II-11
		ул. „Плевен“	III-118
		ул. „Александър Стамболийски“	PVN 1022
4.	с. Долни Вит	ул. „Христо Ботев“	II-11
5.	с. Дъбован	ул. „София“, ул. „Г. С. Раковски“	PVN 1022
6.	с. Загражден	ул. „Васил Коларов“, ул. „Димитър Благоев“, ул. „Георги Димитров“	PVN 1022
7.	с. Искър	ул. „Васил Левски“	PVN 1020
8.	с. Крета	ул. „Ален Мак“, част от ул. „Боровец“	PVN 2024
9.	с. Ленково	ул. „Ленко Мишев“	III-1106
10.	с. Милковица	ул. „Христо Ботев“, ул. „Васил Левски“	II-11
		ул. „Раковски“	PVN 3021
11.	с. Сомовит	ул. „Дунав“	II-11
12.	с. Шияково	ул. „Христо Ботев“	III-1106
		ул. „Васил Левски“	PVN 3021

Източник: по данни от ОУПО Гулянци и улични карти на населените места в община Гулянци

Второстепенна улична мрежа отвежда и разпределя движението от първостепенната улична мрежа до урбанизираните територии и обслужва отделните обекти. Всички улици в населените места, освен изброените участъци по-горе, са част от второстепенната им улична мрежа. Допълнително, тя се дели на:

- **улици V клас (събирателни улици)** – те събират движението от обслужващите улици и го отвеждат до улиците от по-висок клас. Поради липсва на изграденост на улиците в населените места, част от „улиците“, които би следвало да бъдат V клас за целите на ГПОД са класифицирани като VI клас, защото в действителност не отговарят на техническите характеристики на улица пети клас;
- **улици VI клас (обслужващи/споделени улици)** – те довеждат движението до отделните жилищни, обществено-обслужващи, производствени или други обекти. Към този клас се числят всички останали улици в населените места. По тях е възможно да се съвместява пешеходно, велосипедно и автомобилно движение. Част от този вид улици нямат изградени тротоари и се състоят само от автомобилно платно. Част от улиците VI клас са и тупикови (без изход).

Пешеходни тротоари, зони и алеи.

Пешеходното движение в населените места и урбанизираните територии се осигурява чрез **тротоари** (зони в улиците, определени само за пешеходно движение извън уличното платно), **пешеходни зони/зони с основно предназначение за движение на пешеходци** (зони, по правило в центровете на населените места, които представляват интерес за голям брой обитатели и гости) и **пешеходни алеи** (благоустроени трасета извън улиците, осигуряващи пешеходното движение в паркови, вътрешно квартални и други озеленени пространства).

Преобладаващата част от улиците в населените места нямат изградени тротоари, като според причините за това те се делят на:

- **частично изградени улици или такива, по които не се предвиждат тротоари** – улици с изградено единствено автомобилно платно, отстрани на което е оставен габарит за тротоари, но те не са изградени. Както и във все още незастроени, слабо застроени или производствени територии, в които благоустройствените инвестиции не са реализирани или се предполага, че пешеходно движение липсва или то е минимално. При този тип улици, на пешеходците се налага да се придвижват най-дясно на лентата за движение, по банкета или извън улицата, през съседните незастроени терени;
- **неизградени улици** – значителна част от улиците в населените места са на земна основа без трайна настилка, без оформени улично платно и тротоари;
- **улици, които са с прекалено тесен габарит и имат само улично платно без тротоари** – такива улици, в някои случаи, са и тупикови (без изход).

Фигура 26. Примери за степен на изграденост и състояние на тротоарите



Изображения: Google Maps®

Ширината и състоянието на тротоарите е различно, като най-често срещаните проблеми, освен физическата липса, са още паркирането на ППС върху тях, както и трайното разполагане на различни други предмети, което възпрепятства пешеходното движение. Няма поставени защитни преграждания (антипаркинг колчета), които да пречат на паркирането по тротоарите.

В населените места няма обособени изцяло пешеходни улици. Пешеходни зони са централните им площади, както и алеите в градините.

Пешеходни пътеки са поставени единствено по главните улици на населените места, част от републиканската пътна мрежа, където има повишен пътничопоток.

Състояние и изграденост на уличната мрежа.

Характерно за всички населени места в общината е, че голяма част от улиците не са изградени или са само частично изградени. Предвидените в регулационните планове нови улици, при настоящата демографска ситуация и липсата на икономическа обоснованост, едва ли ще бъдат изградени. По-голяма част от съществуващата улична мрежа е на земна основа без трайна настилка, като най-малък е делът на такива улици в общинския център – гр. Гулянци. В останалите населени места улиците без трайна настилка преобладават над улиците с трайна настилка.

Извън планираното в регулационните планове са се появили „черни пътища“ – прокарани улични трасета („коловози“) в част от населените места. Част от тях са в близост до предвидените по регулация трасета, но пресичат и частни имоти. Други се явяват напълно нови трасета/направления. Тези своеобразни „улици“ са наблюдават предимно в крайните части на населените места.

Където са изградени, състоянието на тротоарите с трайна настилка е добро, въпреки че частично не са изпълнени скосявания на тротоарите при кръстовища, тактилни настилки и други изисквания по 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 хората с увреждания. Това не оказва съществено значение, тъй като при като цяло ниската степен на изграденост, не може да се говори за цялостна система от тротоари за пешеходно движение в населените места. Липсата на интензивно движение извън главните (транзитни) улици дава възможност пешеходците да се придвижват свободно по уличните платна без особено затруднение и риск от инциденти.

С помощта на европейско финансиране по Програма за развитие на селските райони 2014-2020 през последните 5 години основно са ремонтирани участъци от улици в селата, както следва:

- Улици „Отец Паисий“, „Симеон Велики“, и „Стефан Стамболов“ в село Брест;
- Улица „Христо Смирненски“ в град Гулянци;
- Улици „Шипка“ и „Пејо Яворов“ в село Милковица.

В ремонтираните участъци състоянието на улицата е в отлично състояние.

2.3.2. Система на обществения транспорт за превоз на пътници.

Към настоящия момент територията на община Гулянци се обслужва от железопътен и автобусен публичен транспорт. Първият вид обхваща само част от територията на общината и не е предмет на ГПОД. Вторият – общественят пътен транспорт – обхваща изпълнението на маршрутни линии от републиканската, областната и общинската транспортни схеми, маршрутни линии от масовия градски транспорт и специализиран транспорт на пътници (ученически и ведомствени превози).

Организацията на обществения транспорт се извършва съгласно изискванията на Наредба №2 от 15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси. Спрямо територията, която

обслужва, общественят транспорт може да бъде градски или извънградски, изпълняващ маршрутни разписания (маршрути/линии) от общинската, областната и републиканската транспортни схеми.

Няма данни и за редовно осъществяване на „случайни превози“.

Вътрешноградски линии.

Към настоящия момент, територията на община Гулянци не се обслужва от вътрешноградски линии.

Извънградски линии.

Всички населени места в община Гулянци се обслужват от масов обществен транспорт, който се движи според областната транспортна схема. Общински публичен транспорт не се осъществява, с изключение на ученическите превози, които обаче са специализиран транспорт.

От областната транспортна схема се изпълняват следните маршрутни разписания:

- **Плевен – Гулянци – Гиген – Искър.** В рамките на общината преминава през Крета, Гулянци, Брест (2 спирки), Гиген (2 спирки) и Искър. Изпълнява се целогодишно като има 4 курса дневно.
- **Плевен – Ленково – Гулянци – Сомовит.** В рамките на общината преминава през Ленково, Шияково, Гулянци, Милковица, Долни Вит и Сомовит. Изпълнява се целогодишно по няколко курса дневно (в зависимост от конкретния ден от седмицата).
- **Плевен – Гулянци – Загражден.** В рамките на общината преминава през Крета, Гулянци, Дъбован и Загражден. Изпълнява се целогодишно като се извършват 3 курса дневно.

Специализиран транспорт на пътници.

По данни от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, към настоящия момент на територията на община Гулянци няма постъпили заявления за извършване на специализиран превоз за предприятия и учебни заведения.

Въпреки това по данни на Община Гулянци за учебната 2021-2022 година са утвърдени няколко автобусни линии за извършване на училищен превоз, които се изпълняват в учебните дни със собствен превоз на Община Гулянци. Те обезпечават придвижването на деца до и от детските гради и ученици до и от училищата. Линиите обхващат и част от населените места на съседната община Долна Митрополия.

Маршрутните разписания са, както следва:

- **Ореховица – Брегаре – Крушовене – Байкал – Гиген.** Обслужващ децата от ДГ „Първи юни“ и учениците от СУ „Асен Златаров“ в с. Гиген.
- **Брест – Гулянци – Комарево – Крета – Милковица – Гулянци.** Обслужващ децата от ДГ „Детска радост“ в с. Милковица и учениците от СУ „Христо Смирненски“ в гр. Гулянци.
- **Сомовит – Долни Вит – Милковица – Гулянци.** Обслужващ учениците в СУ „Христо Смирненски“ в гр. Гулянци и тези в СУ „Христо Ботев“ в с. Милковица, както и децата, посещаващи ДГ „Слънце“ в с. Сомовит.
- **Бръшляница – Ленково – Шияково – Гулянци.** Обслужващ учениците в СУ „Христо Смирненски“ в гр. Гулянци, както и децата, посещаващи ДГ „Здравец“ в с. Шияково.

- **Загражден – Дъбован – Гулянци.** Обслужващ учениците в СУ „Христо Смирненски“ и децата, посещаващи ДГ „Незабравка“ в гр. Гулянци.
- **Брест – Искър – Гиген – Загражден – Гиген – Байкал.** Обслужващ учениците в СУ „Асен Златаров“ в с. Гиген, както и децата, посещаващи ДГ „Първи юни“ в с. Гиген.

Таксиметрови услуги.

Няма данни на територията на община Гулянци да функционира предлагането на услугата обществен превоз на пътници с таксиметрови автомобили.

2.3.3. Система от велосипедни трасета и велопаркинги.

Велосипедното движение се планира и проектира като цялостна система въз основа на проучвания, анализи, оценки, модели, прогнози и сценарии, в които се отчитат структурата на урбанизираната територия, нейните топографски, екологични и здравно-хигиенни особености, както и навиците, традициите и нагласите на населението. Велосипедната инфраструктура включва улиците с допустимо движение на велосипеди, обособените велосипедни трасета и паркинги, включително в парковете и градините.

Велосипедните трасета се реализират в следните варианти: самостоятелна велосипедна алея; велосипедна алея; велосипедна лента; споделено с пешеходното движение при определени условия - със или без указано място за движение; част от пътното платно на улица, споделено с автомобилното движение, за което не се изисква маркиране и означаване на велосипедна лента; и споделена за всички участници в движението улица при определени условия.

Велосипедните трасета се класифицират в три функционални класа – транзитни (по тях се осъществяват главните велосипедни транспортни връзки в населеното място), довеждащи (правят връзка между транзитните и обслужващите велосипедни трасета) и обслужващи (осигуряват достигане до всички начални и крайни точки на пътуването, които не са обхванати от довеждащите и транзитните маршрути). Освен тази класификация по НППКТСУТ, от съществено значение е целта на трасетата – за „ежедневно ползване“ (велосипедно движение като алтернативна форма на мобилност) или „за отдых и развлечение“ (велосипедно движение като форма на отдых, развлечение и спорт).

Съгласно Раздел IV. „Планиране на системата за велосипедно движение“ на НППКТСУТ, изборът на целесъобразен начин на провеждане на велосипедното движение по първостепенната улична мрежа се извършва в съответствие с предвижданията на ОУП. Делът на велосипедното движение се определя и обосновава чрез разработване на План за развитие на велосипедния транспорт и Програма за развитие на велосипедното движение и се осигурява чрез изработване на подробни устройствени и комуникационно-транспортни планове. Планът за развитие на велосипедния транспорт се интегрира в следните документи за транспортно планиране на градовете: План за устойчива градска мобилност, ОУП, ПУП, Подробен комуникационно-транспортен проект, ГПОД.

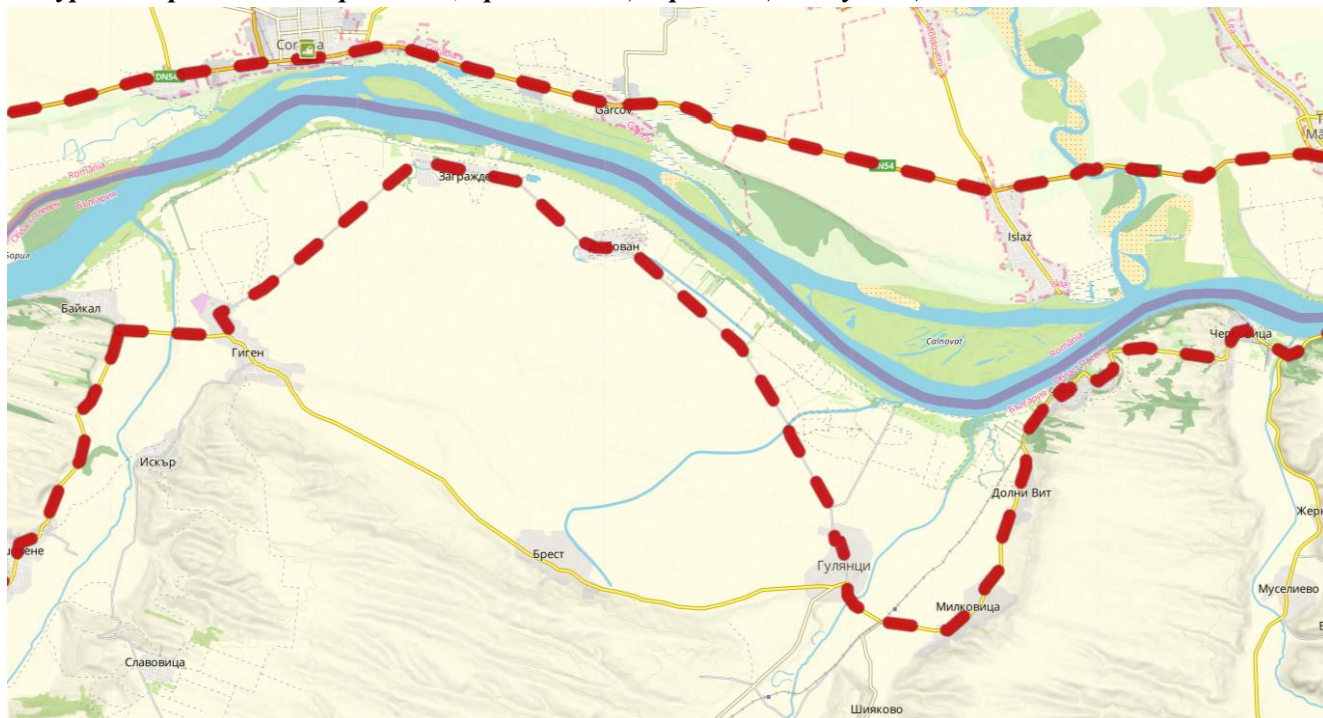
За изготвянето на настоящия ГПОД не са предоставени План за развитие на велосипедния транспорт и Програма за развитие на велосипедното движение, с които той да се съобрази и да „интегрира“.

На територията на населените места в община Гулянци не е планирана и реализирана специализирана велосипедна инфраструктура. Движението на велосипедисти се осъществява смесено с автомобилното и пешеходното движение по общи трасета.

През територията на община Гулянци преминава част от трасето на „Пътят на реките“ (Атлантически океан-Черно море) (ЕвроВело 6), който все още е в процес на изграждане. То преминава по път II-11 до с. Гиген, след това се отклонява по пътя към с. Загражден, преминава през с. Дъбован, гр. Гулянци и след това отново продължава по път II-11.

През общината преминава и трасето на Дунав Ултра – официалния дунавски веломаршрут в България. В рамките на общината маршрутът преминава през с. Гиген, с. Загражден, с. Дъбован, с. Брест, гр. Гулянци, с. Милковица, с. Долни Вит и с. Сомовит. По него в края на август или в началото на септември редица колоездачи примат предизвикателството да прекосят Северна България близо до р. Дунав на велосипед.

Фигура 27. Трасето на ЕвроВело 6, преминаващо през община Гулянци



Източник: EuroVelo, the European cycle route network, eurovelo.com

2.3.4. Система от автомобилни паркинги и гаражи.

Автомобилните паркинги и гаражи осигуряват паркирането и гарирането на ППС. Към тях се включват както обособени паркинги и гаражи в отделни имоти, но също така и уличните паркинги.

В населените места в общината, паркирането се осъществява предимно в границите на отделни имоти и по уличните платна. Обособени паркинги (с поставен пътен знак „Д19“) има на малко места, най-вече в централните части на населените места – пред и около сградите на общинската администрация.

2.3.5. Съоръженията за обслужване на транспорта.

Към съоръженията за обслужване на транспорта се числят спирките, сервизите, станциите за зареждане (бензиностанции, газостанции, електрозарядни станции, в т.ч. за електробуси и др.), гарите, интермодалните терминали, стопанствата на подвижния състав и други.

Спирки.

Спирките, които обслужват областните маршрутни линии са ясно обозначени със пътни знаци Д24 – „Автобусна спирка“. Част от спирките имат и спирко навеси, които са в добро състояние.

Сервизи.

Не са предоставени данни за броя и разположението на сервизите за поддръжка и ремонт на ППС.

Станции за зареждане.

По информация от ОУПО Гулянци в общината са разположени следните бензиностанции и газстанции:

- Бензиностанция „Петрол“ АД, гр. Гулянци;
- Бензиностанция ЕТ „Гея“, гр. Гулянци;
- Бензиностанция и газстанция „ЛУКИ“, гр. Гулянци;
- Бензиностанция и газстанция ЕТ „Светлина-96“, гр. Гулянци;
- Бензиностанция „Петрол“ АД, с. Брест;
- Бензиностанция и газстанция ЕТ „Розен Монов“, с. Гиген.

Гари и терминали.

На територията на населените места в общината няма изградени автогари. Автобусите от областната транспортна схема спират на обособени спирки в населените места.

По протежение на 23-та жп линия – Ясен – Черковица – се осъществява връзка с 2-ра главна жп линия София – Варна, както и с областния център Плевен. В рамките на община Гулянци се намират жп спирките Крета (разположена северозападно от с. Крета), Милковица (разположена между с. Милковица и гр. Гулянци, практически обслужваща и двете населени места), Долни Вит (разположена югозападно от с. Долни Вит) и жп гара Сомовит (разположена в северната част на селото). ЖП гара Сомовит прави връзка с терминалите на пристанище „Сомовит“, което създава възможност за обособяването на интермодален терминал за прехвърляне на товари между морски и железопътен транспорт. В непосредствена близост до жп гарата се намира и автобусната спирка, обслужваща с. Сомовит.

2.3.6. Базис и комплекси за обучение на водачи на ППС, велосипедисти и на деца - предучилищна възраст и ученици.

Няма функциониращи специално изградени бази за обучение на водачи на ППС, велосипедисти или на деца в предучилищна и училищна възраст. Практическите обучения за придобиване на категории за управление на ППС се провеждат в центрове извън територията на община Гулянци, като най-близките такива са в гр. Плевен (община Плевен). Обученията се извършват по пътната мрежа в реална пътна обстановка, като началото се поставя на паркинги или други участъци с минимално движение.

2.3.7. Средства за регулиране и управление на движението.

Средствата за регулиране на движението са чрез подаване на сигнали за регулиране на движението от упълномощените длъжностни лица („регулировчици“), чрез пътни светофари, пътни знаци и пътна маркировка.

Ръчното управление се практикува изключително рядко – при инциденти и при временна организация на движението. В населените места няма изградени и функциониращи светофарни уредби. Регулирането и управлението на движението се извършва единствено чрез хоризонтална и вертикална маркировки.

Хоризонталната пътна маркировка е в добро състояние, където е налична. Липсва основно по улиците без трайна настилка, частично и по улиците с трайна такава. Хоризонталната маркировка е видима по улиците в населените места, част от републиканската пътна мрежа. Установена е липса на ясно маркирани пешеходни пътеки, които обаче са указани с пътен знак „Д17“ („Пешеходна пътека“).

Фигура 28. Пример за липсваща хоризонтална маркировка на пешеходна пътека, с. Дъбован



Изображение: Google Maps®

Най-разпространеният начин за регулиране на движението е чрез пътни знаци. По-голяма част от кръстовищата обаче, се регулират по правилото за „предимство на дясно стоящия“. Обобщената оценка е, че знаковото стопанство в общината е в много добро състояние. По всички главни улици пътните знаци са в добро състояние и не се отчитат липси на такива. Извън първостепенна улична мрежа на населените места, за повечето кръстовища, при определяне на предимството на движение, се разчита на „правилото на дясностоящия“. Въпреки това се препоръчва извършването на редовна инвентаризация и възстановяване при необходимост на липсващи или в лошо състояние пътните знаци. От особено значение е поставянето на пътни знаци „Б2“ („Спри! Пропусни движещите се по пътя с предимство!“).

В общината се реализира проект за изграждане на видеонаблюдение във всички населени места, като е възможно част от монтираните камери да спомогнат за постоянния контрол на движението.

2.4. НАСТОЯЩА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО.

2.4.1. Режими на движение на определени видове ППС.

С режимите на движение се определят правила и ограничения в него с цел по-добрата му организация. Тези правила и ограничения могат да обхващат определени видове ППС, територия (отделни улици, райони или цялата територия на населеното място), времеви диапазон (в делнични/почивни дни, времеви интервал) или комбинация от тях.

Ограничения за придвижване на определени видове ППС се срещат в част от населените места, като те не пречат на потенциално преминаващия транзитен трафик по път II-11. Най-честите забранителни знаци са от типа В18 и В19. Част от монтираните пътни знаци на територията на населените места са, както следва:

- **с. Гиген** – ул. „Охрид“, след разклона с ул. „Георги Димитров“ (посока с. Искър) Пътен знак В19 – *„Забранено е влизането на пътни превозни средства с натоварване на която и да е от осите, по-голямо от 5 т.“*
- **с. Искър** – ул. „Васил Левски“ при „ухото“ за автобусите, посока с. Славовица. Пътен знак В18 – *„Забранено е влизането на пътни превозни средства с маса с товар, по-голяма от 10 т.“*
- **с. Брест** – ул. „Стефан Стамболов“ Пътен знак В19 – *„Забранено е влизането на пътни превозни средства с натоварване на която и да е от осите, по-голямо от 5 т.“*
- **с. Шияково** – ул. „Васил Левски“. Пътен знак В18 – *„Забранено е влизането на пътни превозни средства с маса с товар, по-голяма от 20 т.“*
- **с. Милковица** – ул. „Раковски“. Пътен знак В18 – *„Забранено е влизането на пътни превозни средства с маса с товар, по-голяма от 20 т.“*

В централната част на град Гулянци по част от улиците е забранено и влизането на трактори и самоходни машини (знак В7), както и на пътни превозни средства, теглени от животни (знак В10).

Посочности.

По правило, улиците се планират като двупосочни. При недостатъчно пространство или при целенасочено отвеждане и довеждане на автомобилния поток, при разтоварване на автомобилните потоци във/към различни участъци, както и при обособяване на пространство за други функционални нужди за сметка на пътното платно могат да се предвиждат еднопосочни улици. На територията на населените места няма улици с еднопосочен режим на движение. Единствено изключение е в гр. Гулянци, където по ул. „Родопи“ и по част от ул. „Г. С. Раковски“ е въведена такава организация с цел по-лесното преминаване на трафика по път II-11.

Организация на транзитното движение.

Транзитното движение представлява преминаване на ППС през дадена територия, без крайната му цел да се намира на нея. Такъв тип движение натоварва инфраструктурата на територията и затруднява движението през нея (повишена интензивност, риск от аварии и инциденти, замърсяване), като същевременно няма никакви практически ползи. По възможност, транзитното движение се извежда извън урбанизираните територии, или такива с интензивен трафик, с повишен риск от инциденти или замърсяване. Извеждането се осъществява по обходни (правещи частичен обход на дадена територия) или околоръстни (правещи пълен обход на дадена територия) пътища. Приоритетно, транзитния трафик се извежда по пътища от по-висок

клас и характеристики (ширина, брой ленти за движение в посока, позволена скорост на движение).

В ОУПО Гулянци са предвидени общински обходни пътища на гр. Гулянци и селата Гиген, Брест и Милковица. По обходните пътища/улици ще се пропуска товарния транспорт, както и транзитно преминаващите автомобилни ППС.

Обходен път на гр. Гулянци – разположен е северозападно и югозападно от гр. Гулянци. Северозападна част: Свързва път PVN 1022 (посока на северозападна посока към с. Дъбован) с път II-11 (посока – с. Брест). Югозападна част: Връзка на път II-11 (посока – с. Брест) пресичайки път III-118 по уличната регулация с път II-11 (посока – с. Милковица и с. Сомовит), включване – на съществуващо кръстовище, непосредствено преди съществуващ мост. Визията за обхода е той да преминава почти изцяло по контура на външната част от уличната регулация. Обща проектна дължина: около 3,150 km.

Обходен път на с. Гиген – разположен западно и южно от с. Гиген. Западна част: Отклонява се от съществуващо кръстовище от уличната регулация с път II-11 (посока – гр. Оряхово) и осъществява връзка с път PVN 1020 извън населеното място (посока – към с. Искър и границата с общ. Долна Митрополия към с. Славовица). Южна част: Продължава от същата точка на път PVN 1020 и осъществява връзка с път II-11 (посока – с. Брест и гр. Гулянци). Визията за обхода е той да преминава почти изцяло по настоящи общински полски (черни) пътища, извън населеното място. Проектна дължина: около 3,200 km.

Обходен път на с. Брест – заобикалящ северно и в непосредствена близост до населеното място. Отделя се от път II-11 (посока – с. Гиген) на съществуващо кръстовище от уличната регулация. Преминава почти изцяло по съществуващи общински пътища и се включва отново в изграден общински път, излизащ на път II-11 (посока – гр. Гулянци). Осигурява връзка на стопанските сгради дворове от север с главния републикански път II-11. Проектна дължина: около 2,950 km.

Обходен път на с. Милковица – разположен северозападно от населеното място. Започва от съществуващ и използващ се и в момента общински път (посока – запад, към гр. Гулянци), осъществяващ връзката с път II-11 (посока – гр. Гулянци). Преминава почти изцяло по използвани за движение полски (черни) пътища и се включва също в такъв малко преди кръстовището му с път II-11 (посока – с. Долни вит и с. Сомовит). Проектна дължина: около 1,250 km

Гореситираните планирани обходи все още не са реализирани, затова не се разглеждат подробно в ГПОД.

Интензивност на транспортните и пешеходните потоци.

Най-представителни и достоверни данни за интензивността на движение на територията на община Гулянци дават изградените пунктове от Автоматичните устройства за записване на пътния трафик (АУЗПТ). На територията на общината има едно устройство, монтирано на републикански път II-11 Гиген-Гулянци-Милковица на км 191+620, малко преди западния вход на гр. Гулянци.

Фигура 29. Местоположение на АУЗПТ, устройство №3003



Изображение: Google Maps®

Официално публикуваните данни от устройството показват, че то не събира данни след 2019 година. През 2018 година устройственото е събирало данни в около 80% времето, затова данните за трафика показват намаляване спрямо предходните две години. Въпреки това данните дават възможност да е открит основният трафик от и към общинския център от западна посока по път II-11. Той е предимно автомобилен, докато тежкотоварните автомобили съставляват около 2% от всички МПС. Приблизително толкова е и делът на автобусите, които преминават през пункта.

Таблица 3. Автомобилно движение през устройство №3003 от АУЗПТ за периода 2016-2018 година

Година	Посока	Леки автомобили	Лекотоварни автомобили	Средно-товарни автомобили	Тежко-товарни автомобили	Товарни автомобили с ремарке	Автобуси	Други	Общо
2016	към Брест	128 682	10 960	3 614	634	3 798	3 170	5 866	156 724
	към Гулянци	124 852	11 246	4 076	530	3 469	4 343	4 960	153 476
2017	към Брест	125 312	10 650	3 892	683	3 651	3 268	5 717	153 173
	към Гулянци	121 244	11 144	4 261	410	3 354	4 346	4 553	149 312
2018	към Брест	100 511	8 192	3 863	772	3 451	2 333	5 122	124 244
	към Гулянци	97 564	8 351	3 930	654	3 195	3 444	3 704	120 842

Източник: по данни на АПИ

Косвен фактор за интензивността на движението представлява степента на моторизация на населението, т.е. колко МПС са регистрирани в рамките на общината, както и във всяко населено място. Защото, когато са в движение тези МПС се очаква да генерират трафик в съответното населено място и по вектора на тяхната дестинация.

Справката от Общината показва, че общият брой на МПС в общината е 4 383 броя. Влияние върху движението оказва броят на леките и товарните автомобили – общо 4 324. Или почти всеки трети жител на общината притежава МПС. Като най-натоварена е уличната мрежа на гр. Гулянци и селата Гиген, Брест, Милковица и Сомовит.

Таблица 4. Регистрирани МПС в община Гулянци към 30.06.2022 г.

Населено място	Лек автомобил	Товарен автомобил	Речен несамоходен плавателен съд
Крета	64	20	0
Искър	45	29	0
Долни вит	132	21	5
Загражден	56	10	5
Гиген	447	101	11
Брест	451	127	0
Гулянци	1 180	366	9
Милковица	517	121	5
Сомовит	208	47	15
Долни вит	158	36	9
Шияково	73	22	0
Ленково	79	14	0
Общо	3 410	914	59

Източник: Община Гулянци

Пътнотранспортна аварийност.

Съгласно чл. 8 на Наредба № 1, промяната в пътнотранспортната обстановка в резултат на нарастване на пътнотранспортната аварийност е едно от четирите условия, за да се извърши актуализация на ГПОД. В Наредба № 1 не е посочено с колко трябва да бъде това изменение, както е посочено за промяната в резултат на променена интензивност на транспортните и пешеходните потоци (с повече от 30 на сто).

За изготвянето на настоящия ГПОД от Областна дирекция на Министерство на вътрешните работи – Плевен, Районно управление – Гулянци е предоставена справка за настъпили пътно-транспортни произшествия (ПТП) на територията на община Гулянци за периода 01.01.2019 г. – 31.05.2021 г.

Данните са обобщени в следващата таблица. Те показват, че в община Гулянци ПТП са малък брой, като за последните 4 години само едно е завършило с фатален край. Малкият брой предопределя и сериозното изменение в дела на настъпилите инциденти между отделните години, но като цяло не се отчита концентрация на ПТП в конкретна точка или участък от уличните мрежи в населените места, изискващи специални организационни мерки и поставянето на технико-инженерни съоръжения.

Таблица 5. Обобщена справка за ПТП по години за периода 2019-2022 година

Година	Категория ПТП						Общо за годината	Изменение спрямо предходната година		
	с убит/и		с ранен/и		с материални щети			брой	брой	%
	брой	дял	брой	дял	брой	дял				
2019	0	0,0%	1	6,3%	15	93,8%	16	16	-	
2020	1	7,7%	6	46,2%	6	46,2%	13	-3	-18,8%	

Година	Категория ПТП						Общо за годината	Изменение спрямо предходната година		
	с убит/и		с ранен/и		с материални щети			брой	брой	%
	брой	дял	брой	дял	брой	дял				
2021	0	0,0%	3	20,0%	12	80,0%	15	2	15,4%	
2022*	0	0,0%	1	33,3%	2	66,7%	3	-12	-80,0%	
Общо	1	2,1%	11	23,4%	35	74,5%	47			

* Забележка: за 2022 г. данните са до 31.05.

Източник: по данни на МВР, РУ – Гулянци

Въздействие на автомобилния транспорт върху околната среда над допустимите норми за шум, вибрации, газове и други вредни емисии.

Качеството на атмосферния въздух (КАВ) е в зависимост от:

- **природните фактори** – релефните особености, посоката и скоростта на вятърните течения, моментната температура и влажност;
- **антропогенните фактори** – промишлени дейности с отделяне на вредни емисии в атмосферата, битово отопление, строителство, транспорт, вкл. в комбинация с наличието на некачествени пътни настилки, които са предпоставка за запрашване на въздуха.

Основните групи антропогенни дейности, източник на замърсяване и вредни емисии в атмосферата са:

- **промишлени дейности** – малки или крупни източници на организирани и неорганизирани вредни емисии. Основните предприятия източници на емисии в общината са свързани с енергийното стопанство; **химическия отрасъл** – представен основно с производството на лекарствени изделия и хранителни добавки; **хранително-вкусовата промишленост** – месопреработка, производство на захарни сиропи и изделия, мелничарство; металургични и машиностроителни обекти. Други по-малки обекти с риск от замърсяване са **складове за нефтени горива, бензиностанции, автосервизи, паркинги, автогари, автомивки** – потенциални източници на бензини, дизелови горива, летливи въглеводороди отпадъчни нефтопродукти, диоксини, полихлорирани бифинили, сажди и др.; **бояджийски цехове** – бои, лакове, органични разтворители; **мебелни цехове и работилници** – бои, лакове, органични разтворители, лепила, дървесен прах; **цехове за химическо чистене** – хлорирани въглеводороди; **строителни площадки и складове за строителни материали** – прах, газове от горене на двигателите на автомобилите; ремонтни работилници за запояване, рязане, шлайфане на метални части; **текстилни и шивашки цехове** – прах (текстилен), нефтопродукти;
- **автомобилен трафик;**
- **комунално-битов сектор** – използване на твърди и течни горива за отопление през зимния сезон;
- **строителни и ремонтни дейности** – от този вид дейности допълнително се повишават нивата на прах и вредни газове от изгаряне на горива;
- **други** – селско стопанство, съоръжения за съхраняване на отпадъци (депа, хвостохранилища).

За всички тези рискови предприятия и обекти следва да се прилага **контрол относно периодичното измерване за емисии**, свързани със спецификата на технологичния им процес.

Основни източници на азотни и серни оксиди, както и прах на територията на общината, са битовото отопление и транспорта. Около 4/5 от цялото население на общината се отоплява като използва твърди горива (дърва, въглища, брикети) за отопление, което е основна причина за замърсяване на въздуха с фини прахови частици (ФПЧ₁₀). **Негативното въздействие на транспорта е свързано както с характеристиките на автомобилния парк (висока възраст и недобри технически характеристики), така и със състоянието на транспортната инфраструктура (нарушени пътни настилки).** Закономерно се наблюдава завишение на стойностите на тези замърсители през отоплителния сезон.

Наблюдението върху КАВ се осъществява от Националната система за екологичен мониторинг (НАСЕМ), която се поддържа от Изпълнителната агенция по околна среда към Министерството на околната среда и водите и съответно от нейните подразделения – Регионалните лаборатории. Националната система обхваща 48 стационарни пункта, вкл. 9 пункта с ръчно пробно набиране и последващ лабораторен анализ, 30 автоматични измервателни станции (АИС), 5 автоматични системи, работещи на оптичен принцип, както и 4 АИС за мониторинг на качеството на атмосферния въздух в горски екосистеми – нито един от стационарните пунктове не се намира на територията на община Гулянци.

Територията на община Гулянци попада в обхвата на РИОСВ⁵ - Плевен. Съгласно списък от Изпълнителна агенция по околна среда на районите за оценка и управление на КАВ по Наредба №7 от 1999 г. за оценка и управление качеството на атмосферния въздух, община Гулянци попада в определението по чл. 30, ал. 1, т. 4 – райони, в които нивата на един или няколко замърсители не превишават долните оценъчни прагове. Общината е разположена в екологично чист район, в който няма производствени и други дейности, отделящи вредни вещества над нормативно определените стойности. **Количеството на емитираните замърсители в атмосферния въздух вследствие на автомобилен транспорт, производства и изгарянето на твърди горива за отопление е незначително.** Автомобилният транспорт представлява непрекъснато действащ източник, основно на фини прахови частици (ФПЧ₁₀). Неговата интензивност е пропорционална на автомобилния трафик и следва неговите изменения – сезонни и денонощни. Друг източник на прахово замърсяване са мръсните и в лошо състояние улични мрежи на населените места.

В Закона за защита от шума в околната среда са определени основните източници на наднормен шум – силно урбанизирани територии (агломерации), основни летища, железопътни линии, висок клас пътища. На територията на община Гулянци няма такива обекти. Съществуващите шосейни и железопътни артерии не могат да бъдат класифицирани като силно натоварени и не представляват сериозен проблем по отношение на шумовото натоварване на околната среда. Те създават шумово натоварване по прилежащите на тези пътища територии. В общината няма постоянен пункт за измерване на шума.

⁵ РИОСВ – Регионална инспекция по околната среда и водите

3. ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО.

Предвижданията на Генералния план за организация на движението на населените места в община Гулянци се основават на извършения анализ на територията на населените места и настоящото състояние на организацията и провеждане на движението в тях. Основа за предвижданията е структурата на уличната им мрежа и извършеното транспортно райониране на териториите – обособяването на територии с характерни особености и възможности за провеждане на движение и обвързването им чрез наличната улична мрежа.

Населените места в общината имат сходно демографско развитие – намаляващо и застаряващо население. Като посоката ще продължи да бъде негативна и през следващите години според данните в ОУПО Гулянци. Икономическият профил на община е предимно аграрен като липсват значими производства. Всички тези фактори водят до незначително движение по уличната мрежа на населените места с изключение на транзитния трафик и ежедневните пътувания от селата към общинския център, осъществявани по улиците, част от републиканските пътища. Друга важна характеристика е общото състояние на уличните мрежи, които в голяма степен не са изградени в населените места – липсват трайни настилки, тротоари, необходимата поддръжка.

Като цяло в населените места от общината липсват сериозни проблеми в организацията на движението, проблеми заради интензивността на движението, голяма аварийност.

Поради размера и степента на развитие на населените места, класификацията на уличната им мрежа не е сложна. Липсата на интензивно движение е предпоставка за базово ниво на регулиране на движението. Паркирането не е проблем, въпреки че на отделни места, липсата на дисциплина и спазване на ЗДвП води до проблеми с неправилно спрели ППС.

Причините за настъпилите ПТП са комплексни и разнообразни, като не може да се твърди за наличието на основен фактор, който трябва да бъде променен. Липсата и състоянието на базовата инфраструктура обуславя липсата на специализирана такава за велосипедно движение. Въпреки това, велосипедите са евтина алтернатива на автомобилите и са често използвани.

Предвижданията на ГПОД създават режими на движение в населените места, които отговарят на специфичната им структура и характеристики и отговарят максимално на съвременните разбирания за организация на движението.

Задължителни компоненти на ГПОД са определянето на транспортното райониране, режими за транзитното движение; движението на определени видове ППС; за движението на редовните линии на обществен транспорт; на пешеходците и велосипедистите; определяне на предимства и посочности на движение; режими на паркиране и изпреварване; на скоростни режими на движение.

3.1. ТРАНСПОРТНО РАЙОНИРАНЕ.⁶

Неразделна част от настоящия ГПОД е схемата на транспортното райониране на населените места. То се базира на основната функция на съответната територия, характерната ѝ морфологична структура и произхождащите от тях особености при организиране на движението. За всяка една територия се въвеждат общи правила за организация на движението, които се конкретизират с инвестиционни проекти, съгласно чл. 12, ал. 3 от Наредба № 1.

⁶ Вж. СХЕМНИ ПРОЕКТНИ РЕШЕНИЯ „Транспортно райониране“

Паралелно на транспортното райониране, организацията на движението в дадена територия се влияе и от класа на съответната улица според класификацията на уличната мрежа, функционалните и транспортните характеристики на улиците съгласно НППКТСУТ.

За целите на ГПОД са формулирани транспортни райони, с които могат да бъдат охарактеризирани териториите на населените места. Всеки от тях притежава своите специфични характеристики, но в същото време те са сходни за всички населени места.

Транспортен район „Ж – жилищен“.

Това са транспортните райони, заемащи най-голяма част от територията населените места и в тях се осъществява основната функция в тях – обитаването. За разлика от по-големи населени места, където жилищната функция и начина на застрояване има вариации (например комплексното жилищно застрояване), населените места в община Гулянци са с изцяло ниско етажно, свободно разположено в имотите застрояване за жилищни нужди. Въпреки предполагаемото наличие на място в имотите за паркиране и гариране, често ППС се паркират на улиците.

От транспортна гледна точка, това предполага ниска гъстота на обитаване без необходимост от увеличен пропускателен капацитет на улиците и обществен транспорт, които да поемат обслужването на тези територии. През териториите преминават предимно обслужващи и събирателни улици. Тяхната степен на изграденост е ниска, което предполага по-бавно движение на ППС и споделено движение с пешеходци и велосипедисти. Липсата на публична среда и озеленени пространства означава, че улиците се използват и за други дейности – игра на деца, поддръжка на автомобили и други.

Характеристиките на този тип район обуславят още позволено спиране за престой и паркиране по уличната мрежа, споделени пространства между различните участници в движението, преминаване на транзитно движение и линии на обществения транспорт единствено по изключение, ограничения в преминаването на ППС, различни от леки автомобили.

Транспортен район „П – производствен“.

В повечето случаи това са вторите по размер на площите транспортни райони в населените места в общината, в които ги има. Обхващат техните производствени територии, които в контекста на община Гулянци, към настоящия момент, са предимно не функциониращи и изоставени стопански дворове. Но в предвижданията на ОУПО те запазват това свое предназначение. Към настоящия момент са празни терени или такива с останки на сгради и съоръжения. Не привличат движение през себе си. Улична мрежа е изградена около/до тях.

С оглед на възможностите за развитието им, в ГПОД се запазва възможността за обслужване на тези територии с транспорт – достъп на товарни автомобили, осигуряване на обществен транспорт за извозване на работещите в тях, ако е приложимо. Ограниченията в режимите на престой и паркиране, движение на пешеходци и велосипедисти, както и скоростите на движение се определят спрямо съседните райони и класа на улиците.

Транспортен район „О – обслужващ“.

В тези транспортни райони са разположени изцяло или почти изцяло обекти на обслужването – административни сгради, училища, детски градини, читалища, библиотеки, търговски обекти. Районът е характерен само за гр. Гулянци.

Съществено за този тип транспортни райони са обслужващите функции и последващите от това характеристики – привличането на много и редовни посетители, понякога с пиково

натоварване (в приемния ден на Общината, в началото и в края на учебните часове, в пазарния ден, при пристигането на автобус). Необходимо е осигуряването на обществен достъп, места за престой и паркиране, както и безпроблемно отвеждане на трафика. Някои от обектите имат силно специфични характеристики и изисквания – ограничаване на достъпа на автомобили (на територията на образователните обекти), осигуряването на защита за пресичащи децата и ученици и други.

В контекста на настоящата ситуация на развитие на община Гулянци, повечето от тези специфични проблеми и нужди са силно ограничени, но все пак е необходимо осигуряването на достъп с публичен транспорт, места за престой и паркиране, защита на преминаващите деца и ученици от пътни инциденти, ограничаване на излишния транзитен трафик около такива обекти и скоростта на движение.

Транспортен район „ОО – озеленяване и отдих“.

В определени случаи, тези транспортни райони заемат по-големи площи от производствените в населените места. Обединяват площите заети от паркове, градини, стадиони и гробищни паркове. Характерното за тях е ограничената, дори липсваща транспортна функция. Движението е основно пешеходно или с двуколесни индивидуални транспортни средства (велосипеди, тротинетки и др.) и се осъществява с цял отдих или спорт.

Тези характеристики предполагат почти пълното ограничаване на преминаването на ППС с изключение на такива за поддръжка на районите. Престой и паркиране също не се допуска на територията на районите извън специално обособени паркинги. Скоростта на придвижване е силно намалена, като това се обуславя от необходимостта от взимане на предпазни мерки срещу инциденти от бързо движеща се техника за поддръжка при основно предназначение на територията за пешеходно и велосипедно движение по алеи с по-малки габарити от тези на останалата улична мрежа.

3.2. ОРГАНИЗАЦИЯ НА ТРАНЗИТНОТО ДВИЖЕНИЕ.⁷

Организацията на транзитното движение цели максимално намаляване на негативния ефект от преминаването на транзитен трафик през населените места. Планираните в ОУПО Гулянци нови обходни (частично заобикалящи населеното място) се очаква да се реализират в доста дълъг хоризонт (предвижданията на ОУПО са за срок от 20 години). Затова транзитният трафик ще продължи да преминава по съществуващата транспортна инфраструктура.

Към настоящия момент транзитният трафик няма алтернатива за преминаване извън границите на населените места. След изграждане на обходните трасета, предвидени в ОУПО може да се промени организацията на движението, така че транзитният трафик да се насочва извън населените места. Поради тази причина **не се предлагат допълнителни действия с ГПОД.**

3.3. РЕЖИМИ НА ДВИЖЕНИЕ НА ОПРЕДЕЛЕНИ ВИДОВЕ ПЪТНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА.⁸

Ограниченията за движение на определени видове превозни средства са свързани с особеностите на уличната мрежа, територията, на която те са разположени, както и от характеристиките на пътните превозни средства (ППС).

⁷ Вж. СХЕМНИ ПРОЕКТНИ РЕШЕНИЯ „Организация на транзитното движение“

⁸ Вж. СХЕМНИ ПРОЕКТНИ РЕШЕНИЯ „Режими за движение на определени видове пътни превозни средства“

Определят се следните основни режими на движение на ППС по уличната мрежа и определени територии и зони, общи и за всички населени места в общината:

- **път/улица без ограничения за преминаващите ППС** – такива са улиците от първостепенната улична мрежа;
- **улица със забрана за движение на ППС над 10 t, с изключение на обслужващи редовните линии за превоз на пътници и комунална техника** – това са улици от първостепенна улична мрежа, които правят връзка с общинската или републиканска пътни мрежи, извън населените по които е забранено преминаването на ППС с маса над 10 t. Целта на ограничението е да не допусне най-вече „заблудени“ товарни ППС да навлязат в участък от пътната мрежа, който не е оразмерен за тях;
- **улица със забрана за движение на ППС над 3,5 t, с изключение на автобуси, обслужващи редовните линии за превоз на пътници и комунална техника** – това са улици от второстепенната улична мрежа, по които освен ППС под 3,5 t е предвидено преминаването на трасета на линиите за масов превоз на пътници. Допустимо е и преминаването на ППС над тази маса, но единствено от комуналното стопанство (за събиране на отпадъци, метачни машини, водоноски, за поддръжка на зелените площи, за събиране на отпадъчни води и други);
- **улица със забрана за движение на ППС над 3,5 t с изключение на комунална техника** – това са улиците от второстепенната улична мрежа, по които се забранява преминаването на ППС над 3,5 t с изключение на такива за комуналното стопанство; Ограничението се прилага за по-голямата част от уличната мрежа на населеното място, с изключение на участъците, включени към останалите режими. Тези улици попадат в жилищния транспортен район и основното им предназначение е за жилищни нужди. Несвойствено е движението на ППС над 3,5 t, с изключение на техника за сметосъбиране и други комунални машини за поддръжка на територията.

3.4. РЕЖИМИ НА ДВИЖЕНИЕ НА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ОТ РЕДОВНИТЕ ЛИНИИ ЗА ОБЩЕСТВЕН ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ.⁹

С ГПОД се запазват трасетата на линиите на одобрените областни транспортни схеми. Наличният железопътен транспорт не е достатъчен за покриване на всички транспортни нужди на жителите на общината, което води до принудителното използване на лични превозни средства.

Използвайки наличната инфраструктура, се обособяват нови спирки в част от населените места, без да се променят съществуващите трасета на обществения транспорт, за по-добро покритие и обслужване на населението.

При определяне на общинска транспортна схема, предвижданията на ГПОД следва да се вземат под внимание.

3.5. РЕЖИМИ НА ДВИЖЕНИЕ НА ПЕШЕХОДЦИ И ВЕЛОСИПЕДИСТИ.¹⁰

С ГПОД се въвеждат режими на движение на пешеходците и велосипедистите, съобразени с транспортното райониране и класификацията на пътната мрежа. Целта на организацията е да се даде възможност за удобно, безконфликтно и безопасно придвижване на пешеходци и велосипедисти, както и тези форми на движение да бъдат адекватна алтернатива на автомобилния превоз.

⁹ Вж. СХЕМНИ ПРОЕКТНИ РЕШЕНИЯ „Режими за движение на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници“

¹⁰ Вж. СХЕМНИ ПРОЕКТНИ РЕШЕНИЯ „Режими за движение на пешеходци и велосипедисти“

Пешеходно движение.

С ГПОД се определят следните режими за движение на пешеходци спрямо елементите на улицата или територията на населените места в общината:

- **единствено по тротоари/алеи** – предимно по първостепенната улична мрежа в населените места, там където има изградени тротоари;
- **по крайпътния банкет** – по част от първостепенната улична мрежа и пътища на територията на населените места, по която няма изградени тротоари;
- **по тротоари/алеи и по уличното платно (споделени улици)** – по всички останали улици на територията на населените места, без значение имат или не обособени тротоари;
- **по обособени пешеходни зони, площади, паркове, градини и алеи в тях** – по площадни, паркови и градински пространства, ако такива са изградени в конкретното населено място.

Велосипедно движение.

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

ГПОД се съобразява с липсата на планирана и изградена специализирана велосипедна инфраструктура в населените места от общината. Поради това, движението на велосипедисти е допустимо по цялата улична мрежа, по тротоарите (само за лица под 12 год.¹¹), както и по площадни пространства, паркове и градини.

3.6. ПОСОЧНОСТ И ПРЕДИМСТВО НА ДВИЖЕНИЕ.¹²

Посочности.

Не се налага изменение във вече установените преди изготвянето на настоящия ГПОД посочности на движение по улиците на населените места.

Предимства на движение.

ГПОД има ясна структура на прилаганите предимства на движение в кръстовищата по уличната мрежа на населените места. Тя се базира на класификацията на уличната мрежа и Приложение № 20 към чл. 92, ал. 2 от НППКТСУТ за приложимостта на различните типове улични кръстовища. Фактори за отклонение от тези принципи са приоритизирани на трасетата на

¹¹ Съгласно чл. 81, ал. 5 от ЗДвП.

¹² Вж. СХЕМНИ ПРОЕКТНИ РЕШЕНИЯ „Посочност и предимство на движение“

обществения транспорт и специфики на конкретната ситуация – наклони на улиците, видимост, съобразяване с пешеходно движение.

3.7. РЕЖИМИ НА ПРЕСТОЙ, ПАРКИРАНЕ И ИЗПРЕВАРВАНЕ.¹³

Престой и паркиране.

Задоволяването с необходимия брой места за паркиране и гариране се осигурява на територията на съответния район и е задача на планирането на КТС. При липсата на План-схема на комуникационно-транспортната система, с настоящия ГПОД се осигуряват пространства за престой, паркиране и изпреварване единствено чрез организацията на движението.

По-слабата интензивност на движение по второстепенната улична мрежа позволява допускането на спирането за престой и паркиране по нея, но приоритетно, то трябва да се осъществява в границите на отделните имоти.

Не се допускат престоят и паркирането по първостепенната улична мрежа, с изключение на спирането за престой на спирки на градския транспорт или на обособени паркоместа извън активните ленти за движение. Задължително е осигуряването на минимум по 1 свободна активна лента за движение в посока. Така се гарантира свободното движение по най-важните и натоварени пътни артерии в населените места. Забраняват се спирането за престой и паркирането:

- в озеленени площи и територии (транспортни райони „ОО“);
- по тротоарите, по пешеходните зони и парковете алеи;
- успоредно на две ППС едно до друго, така че да се затруднява или спира изцяло движението по съответния уличен участък.

На ниво инвестиционен проект при изграждане или реконструкция на всяка улица, подходите към гаражи в границите на отделните имоти следва да се прецизират.

Изпреварване.

Следните характеристики на уличната мрежа в населените места не предполагат условия за осъществявания на изпреварвания:

- степента на изграденост, габаритите и текущото състояние на уличната мрежа;
- кратките разстояния между кръстовищата и наличието на входи/изходи от отделните имоти/обекти;
- смесеното движение на различни видове ППС, пешеходци и велосипедисти;
- кратките разстояния и време за пътуване в границите на населените места или за преминаване през тях на транзитния трафик.

Изпреварвания са разрешени единствено за участъци по трасето на път II-11, преминаващ през населените места. Режимите и участъците за изпреварване са определени от стопанина на пътя – АПИ/ОПУ.

¹³ Вж. СХЕМНИ ПРОЕКТНИ РЕШЕНИЯ „Режими за престой, паркиране и изпреварване“

3.8. СКОРОСТНИ РЕЖИМИ НА ДВИЖЕНИЕ.¹⁴

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

- установените скоростни режими по трасетата на републикански пътища, които преминават през територията им и съвпадат с улици в населените места. Стопанин на тези участъци от уличната мрежа са АПИ/ОПУ-Плевен и като такива, отговарят за изготвянето на ГПОД за тях, включително за кръстовищата с улици в населените места, стопанисвани от Община Гулянци;
- ниската степен на изграденост с трайна настилка на уличната мрежа;
- лошото качеството на трайните настилки, там където има такива;
- гъстата и разчленена улична мрежа;
- тесните габарити на улиците и хълмистия на места терен;
- необходимостта от съчетаване на движението на различни видове ППС с паркиране и движение на пешеходци.

Предвижда се въвеждането на следните скоростни режими на движение, спрямо характеристиките на улиците/алеите и териториите, през които те преминават:

- **улици/алеи с $V_{max} = 20 \text{ km/h}$** – този скоростен режим се прилага по пешеходните зони, улици, алеи; парковете и градините; площадите. По принцип, в такива територии/транспортни райони придвижването на ППС е силно ограничено до двуколесни индивидуални превозни средства (велосипеди, тротинетки и други, без мотоциклети и мотопеди) и техника за поддръжка на озеленяването. Ограничението на скоростта се налага с цел безопасност на места, където основното движение е пешеходно. Също така този режим се прилага на отделни участъци от уличната мрежа поради специфични характеристики. В община Гулянци подобни участъци са обособени в селата Крета и Сомовит.
- **улици с $V_{max} = 30 \text{ km/h}$** – този скоростен режим се прилага за по-голямата част от уличната мрежа на територията на населените места, където настилка е в лошо състояние или липсва асфалт. В отделни участъци от първостепенната улична мрежа това ограничение също се прилага – в близост до сгради на ясли, училища, детски градини, при пешеходни пътеки и спирки. Качествените характеристики на уличната мрежа в населените места, липсата на трайни настилки и тротоари, смесването на автомобилно, велосипедно и пешеходно движение не предполага по-висока скорост на придвижване.
- **улици с $V_{max} = 40 \text{ km/h}$** – този скоростен режим се прилага по отделни участъци по първостепенната пътна мрежа на населените места, част от републиканската пътна мрежа. Такива участъци са с опасни завой, със стеснение на пътя/улицата, при спирки, пешеходни пътеки, или обекти, при които се спира за престой или паркира и има риск от внезапни маневри. Скоростният режим е определен от стопанина на тези пътни/улични участъци – АПИ/ОПУ. По отделни събирателни улици в населените места, чиито експлоатационни характеристики не позволяват безопасното шофиране с 50 km/h , се въвежда ограничение от 40 km/h . Подобни улици съществуват в почти

¹⁴ Вж. СХЕМНИ ПРОЕКТНИ РЕШЕНИЯ „Скоростни режими на движение“

всички населени места от община Гулянци и са визуализирани в приложените схемни проектни решения към настоящия документ.

- **пътища/улицы с $V_{max} = 50 \text{ km/h}$** – този скоростен режим се прилага по първостепенната пътна мрежа на населените места с изключение на участъци, на които максималната скорост е ограничена до по-ниска (в близост до сгради на ясли, училища, детски градини, при пешеходни пътеки и спирки).

3.9. ПЪТНИ ЗНАЦИ, НЕОБХОДИМИ ЗА РЕАЛИЗИРАНЕТО НА СХЕМИТЕ.¹⁵

С Наредба № 18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци (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 Наредбата 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 схемни проектни решения. Конкретният подбор на пътни знаци и разполагането им в населените места се извършва по преценка на проектантите с изготвяне на проекти за организация на движението. ПОД трябва да се съобразяват изцяло с предвижданията на ГПОД.

ПОД се изготвят като самостоятелни документи, изготвени съгласно Наредба № 4 от 21 май 2001 г. за обхвата и съдържанието на инвестиционните проекти (чл. 128 и чл. 129), а се одобряват по реда на Наредба № 1 от 17.01.2001 г. за организиране на движението по пътищата.

Транспортно райониране.

Като цяло, транспортното райониране не изисква обозначаването му с конкретни пътни знаци. Характеристиките на всеки транспортен район предполагат специфична организация на достъпа, движението през него, паркирането и други. Тези характеристики и специфики са отразени в останалите седем схемни проектни решения на ГПОД. Все пак, транспортното райониране косвено се реализира с пътни знаци от група „Д“ (пътни знаци със специални предписания) и група „Ж“ (пътни знаци за направления, посоки, обекти и други):

- **Д11 „Начало на населено място и селищно образувание“** – използва се за сигнализиране на мястото, от което започват да важат правилата за движение в населено място и селищно образувание. Ако пътният знак се намира на републикански път, наименованието на населеното място и селищното образувание задължително се повтаря с латински букви, а когато е на общински път – при необходимост. Когато за територията на населеното място и селищното образувание е необходимо да се въведе

¹⁵ Вж. ПРИЛОЖЕНИЯ 10.1÷10.4. Схемно проектно решение „Основни пътни знаци, необходими за реализирането на схемите“

допустима максимална скорост на движение, се поставя и пътен знак В26 „Забранено е движение със скорост, по-висока от означената“.

- **Д12 „Край на населено място и селищно образувание“** – използва се за сигнализиране на мястото, от което престават да важат правилата за движение в населено място и селищно образувание. За сигнализиране на населени места и селищни образувания с население, по-малко от 500 жители, се допуска да се поставя само от лявата страна на пътя, на обратната страна на пътен знак Д11. Може да се поставя заедно с пътен знак Ж10 „Потвърждаване на посоката към населено място или селищно образувание“, с който се указват наименованието на следващото населено място и селищно образувание и разстоянието до него. Наименованието на населеното място и селищното образувание задължително се повтаря с латински букви, ако то е повторено и на пътния знак, обозначаващ началото на същото населено място и селищно образувание.
- **Ж1 „Предварителен указател“** – използва за предварително указване на посоките към съответните цели и на номера на пътя. Когато указват три цели в една посока и надписите трябва да се дублират на латиница, се допуска повторно поставяне на пътния знак с надписи само на латиница на разстояние от първия пътен знак на не по-малко от 50 m. Схематично се изобразява видът на кръстовището или пътния възел и направленията на пътищата, които водят към указаните цели. Поставя се в населено място и селищно образувание – преди кръстовището, в което се отклоняват пътища към указаните в знака цели, на разстояние не по-малко от 50 m; извън границите на населени места и селищни образувания – преди пътни знаци А25÷А29 „Кръстовища с път без предимство...“ на разстояние 50 m.
- **Ж6 „Указателна табела“** – използва се за сигнализиране на повече от една цел (населени места, селищни образувания или обекти). На знака се указват наименованията на целите, посоките и разстоянията до тях в километри и номерата на автомагистрала, скоростни пътища и пътища I и II клас. Пътният знак се поставя непосредствено преди кръстовище или вместо пътен знак Ж1 „Предварителен указател“ като предварителен указател – в този случай не се посочват разстоянията до целите, а с допълнителна табела се указва разстоянието до кръстовището.
- **Ж7 „Указателна стрелка“** – използва се за указване посоката на движение към населено място и селищно образувание или друг обект. Поставя на кръстовища за указване на мястото за отклоняване на движението от правото направление. Пътният знак може да се повтори отляво на пътя, в средната разделителна ивица или на остров върху платното за движение. Не се използва за сигнализиране на крайпътен обект. Със знака се указват наименованието на населеното място и селищното образувание (обекта), номерът на пътя и разстоянието до указаната цел. Може да съдържа до два надписа: за целта и разстоянието до нея, и при необходимост – повторение на надписа на латиница, поставен под надписа на кирилица. При указване на посока към обекти, които се сигнализират с пътни знаци Д19 „Паркинг“, Д20 „Платен паркинг“ и Е1÷Е19 (различни обекти с разстояния и посока до тях), вместо надписи се поставят изображенията на съответните знаци. Допуска се в населено място и селищно образувание да не се указва разстоянието до сигнализираната цел. В този случай след края на населеното място и селищното образувание задължително се поставя пътен знак Ж10 „Потвърждаване на посоката към населено място и селищно образувание“.

На едно място могат да се поставят не повече от четири знака за една посока или не повече от четири знака с един и същи цвят. Знаците се подреждат по цветове съгласно чл. 137 на НСППЗ. При указване на различни цели в една посока знаците за съответните цели са с еднаква дължина и се подреждат отгоре надолу по реда на достигането им. Когато на едно място се поставят едновременно няколко знаци за указване на цели в лява и дясна посока, те се разполагат един до друг, а при липса на място – един под друг на разстояние 5 cm, като отгоре се поставя знакът за лявата посока.

Транспортните райони „Ж - жилищен“ могат да се обособят и като „жилищна зона“ по смисъла на Закона за движение по пътищата (ЗДвП). Жилищната зона е обособена, специално устроена територия в населено място, която е обозначена като такава на входовете и изходите и с пътни знаци. На нея действат специални правила за движение:

- пешеходците могат да използват за движение, а децата за игра пътя по цялата му ширина, без ненужно да пречат на движението на превозните средства;
- водачите на пътни превозни средства са длъжни да се движат със скорост не по-голяма от 20 km/h, като не поставят в опасност пешеходците и не създават препятствия за тяхното движение;
- паркирането в жилищната зона е разрешено само на специално обозначените места;
- при излизане от жилищна зона на друг път водачите на пътни превозни средства са длъжни да пропуснат участниците в движението, движещи се по него.

За обозначаването на такива зони е приложимо използването на следните пътни знаци от група „Д“:

- **Д15 „Начало на жилищна зона“** – използва се за да сигнализира входовете на специално устроена зона в населено място и селищно образувание, чиито специални правила за движение са определени в раздел XIV от глава втора от ЗДвП.
- **Д16 „Край на жилищна зона“** – използва се за да сигнализира изходите на специално устроена зона в населено място и селищно образувание, чиито специални правила за движение са определени в раздел XIV от глава втора от ЗДвП.

Движението към отделни райони и обекти в населеното място може да е ограничено за определени видове ППС. Това се сигнализира с допълнително използване на пътни знаци от група „В“ (пътни знаци за въвеждане на забрана и отменяне на въведена забрана) и група „Т“ (допълнителни табели), указващи, за кои видове ППС важат на пътните знаци от група „Ж“ (пътни знаци за указване на направления, посоки, обекти и други):

- **В4 „Забранено е влизането на товарни автомобили“** – въвежда забрана за влизане в пътния участък на изобразените със съответния символ пътни превозни средства. Под символите на съответните пътни превозни средства на пътния знак може да се указва с цифра допустимата максимална маса в тонове. В този случай забраната се отнася само за пътни превозни средства или за състави от превозни средства, чиято маса със или без товар надвишава указаната стойност.

- В14 „Забранено е влизането на изобразените пътни превозни средства“ – използва се за въвеждане на забрана за влизане в пътният участък на изобразените със съответния символ пътни превозни средства.

Фигура 30. Пътни знаци, отразяващи транспортното райониране



Източник: Авторски колектив, ИУПП®

Транзитно движение.

През територията на община Гулянци преминават три основни транзитни трасета (по път II-11, път III-118 и път III-1106), а с ГПОД са определени допълнителни, позволени само за определен вид ППС в селата Гиген и Искър.

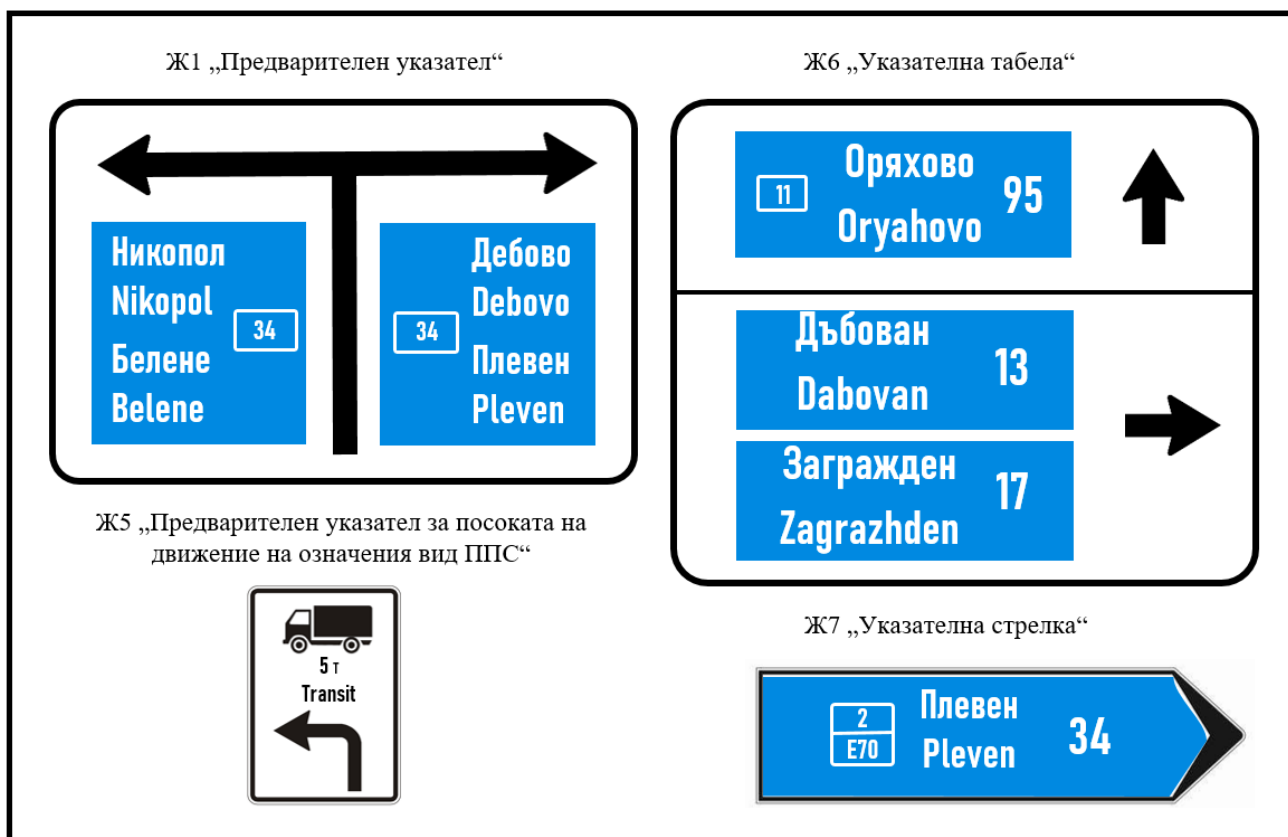
За реализация на режимите за транзитно движение се използват основно пътни знаци от група „Ж“ (пътни знаци за указване на направления, посоки, обекти и други):

- Ж1 „Предварителен указател“ – използва за предварително указване на посоките към съответните цели и на номера на пътя. Когато указват три цели в една посока и

надписите трябва да се дублират на латиница, се допуска повторно поставяне на пътния знак с надписи само на латиница на разстояние от първия пътен знак на не по-малко от 50 m. Схематично се изобразява видът на кръстовището или пътния възел и направленията на пътищата, които водят към указаните цели. Поставя се в населено място и селищно образувание – преди кръстовището, в което се отклоняват пътища към указаните в знака цели, на разстояние не по-малко от 50 m; извън границите на населени места и селищни образувания – преди пътни знаци A25÷A29 „Кръстовища с път без предимство...“ на разстояние 50 m.

- **Ж5 „Предварителен указател за посоката на движение на означения вид пътни превозни средства“** – използва се за предварително указване на задължителната посока за движение на пътните превозни средства, чиито символи са изобразени в пътния знак. Поставя се преди кръстовището с указана задължителна посока на движение на разстояние, от 50 m в населените места и селищните образувания. Под символа на пътното превозно средство може да се указва с число допустимата му максимална маса в тонове. В този случай задължителната посока за движение се отнася само за пътни превозни средства или за състави от превозни средства, чиято маса надвишава указаната стойност.
- **Ж6 „Указателна табела“** – използва се за сигнализиране на повече от една цел (населени места, селищни образувания или обекти). На знака се указват наименованията на целите, посоките и разстоянията до тях в километри и номерата на автомагистрала, скоростни пътища и пътища I и II клас. Пътният знак се поставя непосредствено преди кръстовище или вместо пътен знак Ж1 „Предварителен указател“ като предварителен указател – в този случай не се посочват разстоянията до целите, а с допълнителна табела се указва разстоянието до кръстовището.
- **Ж7 „Указателна стрелка“** – използва се за указване посоката на движение към населено място и селищно образувание или друг обект. Поставя на кръстовища и на пътни възли за указване на мястото за отклоняване на движението от правото направление и при излизане от автомагистрала, скоростен път или скоростна градска магистрала към път от по-нисък клас. Пътният знак може да се повтори отляво на пътя, в средната разделителна ивица или на остров върху платното за движение. Не се използва за сигнализиране на крайпътен обект. Може да съдържа до два надписа: за целта и разстоянието до нея, и при необходимост – повторение на надписа на латиница, поставен под надписа на кирилица. При указване на посока към обекти, които се сигнализират с пътни знаци Д19 „Паркинг“, Д20 „Платен паркинг“ и Е1÷Е19 (различни обекти с разстояния и посока до тях), вместо надписи се поставят изображенията на съответните знаци. Допуска се в населено място и селищно образувание да не се указва разстоянието до сигнализираната цел. В този случай след края на населеното място и селищното образувание задължително се поставя пътен знак Ж10 „Потвърждаване на посоката към населено място и селищно образувание“. На едно място могат да се поставят не повече от четири знака за една посока или не повече от четири знака с един и същи цвят. Знаците се подреждат по цветове съгласно чл. 137 на НСППЗ. При указване на различни цели в една посока знаците за съответните цели са с еднаква дължина и се подреждат отгоре надолу по реда на достигането им. Когато на едно място се поставят едновременно няколко знаци за указване на цели в лява и дясна посока, те се разполагат един до друг, а при липса на място – един под друг на разстояние 5 cm, като отгоре се поставя знакът за лявата посока.

Фигура 311. Пътни знаци за организиране на транзитното движение



Източник: Авторски колектив, ИУПП®

Режими за движение на определени видове пътни превозни средства.

За регулиране режимите на движение на определени видове превозни средства се прилагат пътни знаци от група „В“ (пътни знаци за въвеждане на забрана и отменяне на въведена забрана):

- **В2 „Забранено е влизането на пътни превозни средства в двете посоки“** – използва се за сигнализиране на пътен участък, затворен за движение на пътни превозни средства и в двете посоки. Пътният знак се поставя в началото на пътния участък, съответно за двете посоки на движение. Не се отнася за ППС, които: извършват обществен превоз на пътници по утвърден от съответните власти маршрут; са собственост на лица, живеещи в зоната, в която е въведена забраната; по утвърден от съответните власти ред обслужват обекти с местонахождение в пътните участъци, където е въведена забраната. На изходите на затворения пътен участък за излизащите от него пътни превозни средства се поставя пътен знак Б1 „Пропусни движещите се по пътя с предимство!“ или В2 „Спри! Пропусни движещите се по пътя с предимство!“.
- **В3 „Забранено е влизането на моторни превозни средства, с изключение на мотоциклети без кош и мотопеди“** – въвежда забрана за влизане в пътния участък на изобразените със съответния символ пътни превозни средства. Не се отнася за ППС, които: извършват обществен превоз на пътници по утвърден от съответните власти маршрут; са собственост на лица, живеещи в зоната, в която е въведена забраната; по утвърден от съответните власти ред обслужват обекти с местонахождение в пътните участъци, където е въведена забраната (по отношение на престоя).
- **В4 „Забранено е влизането на товарни автомобили“** – въвежда забрана за влизане в пътния участък на изобразените със съответния символ пътни превозни средства. Под

символите на съответните пътни превозни средства на пътният знак може да се указва с цифра допустимата максимална маса в тонове. В този случай забраната се отнася само за пътни превозни средства или за състави от превозни средства, чиято маса със или без товар надвишава указаната стойност.

- **V10 „Забранено е влизането на пътни превозни средства, теглени от животни“** – въвежда забрана за влизане в пътният участък на изображените със съответния символ пътни превозни средства. Поставя се в населените места и селищните образувания в съответствие с приетата организация на движението.
- **V14 „Забранено е влизането на изображените пътни превозни средства“** – използва се за въвеждане на забрана за влизане в пътният участък на изображените със съответния символ пътни превозни средства.
- **V18 „Забранено е влизането на пътни превозни средства с маса с товар, по-голяма от означената“** – използва се за сигнализиране на пътен участък, в който движението на пътни превозни средства с маса или осево натоварване над определените стойности застрашава целостта на пътното съоръжение или на пътната настилка. В знака се указват конкретните допустими стойности за маса или натоварване на ос, закръглени към по-ниската стойност с точност до 0,50 t, и те не могат да бъдат равни или по-големи от съответно 43,5 t и 11,0 t. Пътният знак се поставя в началото на пътният участък, в който трябва да се въведе забраната, поставят се и предварително, на предходното кръстовище, като разстоянието до мястото на въвеждане на забраната се указва с допълнителна табела T1 „Разстояние до“, а на напречните клонове на кръстовището – с допълнителна табела T11 „Посока към обект“.

Фигура 32. Пътни знаци за организиране на движението на определени видове ППС

В2 „Забранено е влизането на ППС в двете посоки“		Ж5 „Предварителен указател за посоката на движение на означения вид ППС“	
В3 „Забранено е влизането на МПС, с изключение на мотоциклети без кош и мотопеди“		Т6 „ППС, за което се отнася действието на пътния знак“	
В4 „Забранено е влизането на товарни автомобили“		Т7 „ППС, за което не се отнася действието на пътния знак“	
В10 „Забранено е влизането на ППС, теглени от животни“		Т10 „Време на действие на пътния знак“	
В14 „Забранено е влизането на изобразените ППС“		Т17 „Табела с текст“	
В18 „Забранено е влизането на ППС с маса с товар, по-голяма от означената“			

Източник: Авторски колектив, ИУПП®

Тези основни знаци за регулиране на движението на определени видове ППС могат да се допълват с пътни знаци от група „Ж“ (пътни знаци за указване на направления, посоки, обекти и други) и група „Т“ (допълнителни табели):

- **Ж5 „Предварителен указател за посоката на движение на означения вид ППС“** – използва се за предварително указване на задължителната посока за движение на пътните превозни средства, чиито символи са изобразени в пътния знак. Поставя се преди кръстовището с указана задължителна посока на движение на разстояние от 50 m в населените места и селищните образувания и 100 m извън границите на населените места и селищните образувания. Под символа на пътното превозно средство може да се указва с число допустимата му максимална маса в тонове.
- **Т6 „Пътно превозно средство, за което се отнася действието на пътния знак“** – поставя се под пътните знаци от групи „А“, „В“ и „Г“, за да указва за кои участници в движението се отнася действието на знака. При необходимост под символа на превозното средство може да се укаже допустима максимална маса в тонове.
- **Т7 „Пътно превозно средство, за което не се отнася действието на пътния знак“** – поставя се под пътните знаци от групи „А“, „В“ и „Г“, за да указва за кои участници в движението не се отнася действието на знака. При необходимост под символа на превозното средство може да се укаже допустима максимална маса в тонове.

- **T10 „Време на действие на пътния знак“** – използва се за указване на часовете от денонощието, през които е валидно действието на знака. При необходимост надписът може да се постави в една обща табела със символа на табела T15 „Работни дни“ или T16 „Неработни дни“. Табелата не може да се поставя под пътни знаци B24, B25 и B26.
- **T17 „Табела с текст“** – поставя се под пътен знак в случаите, когато е необходимо да се изясни или ограничи неговото действие и това не може да се изпълни с други допълнителни табели.

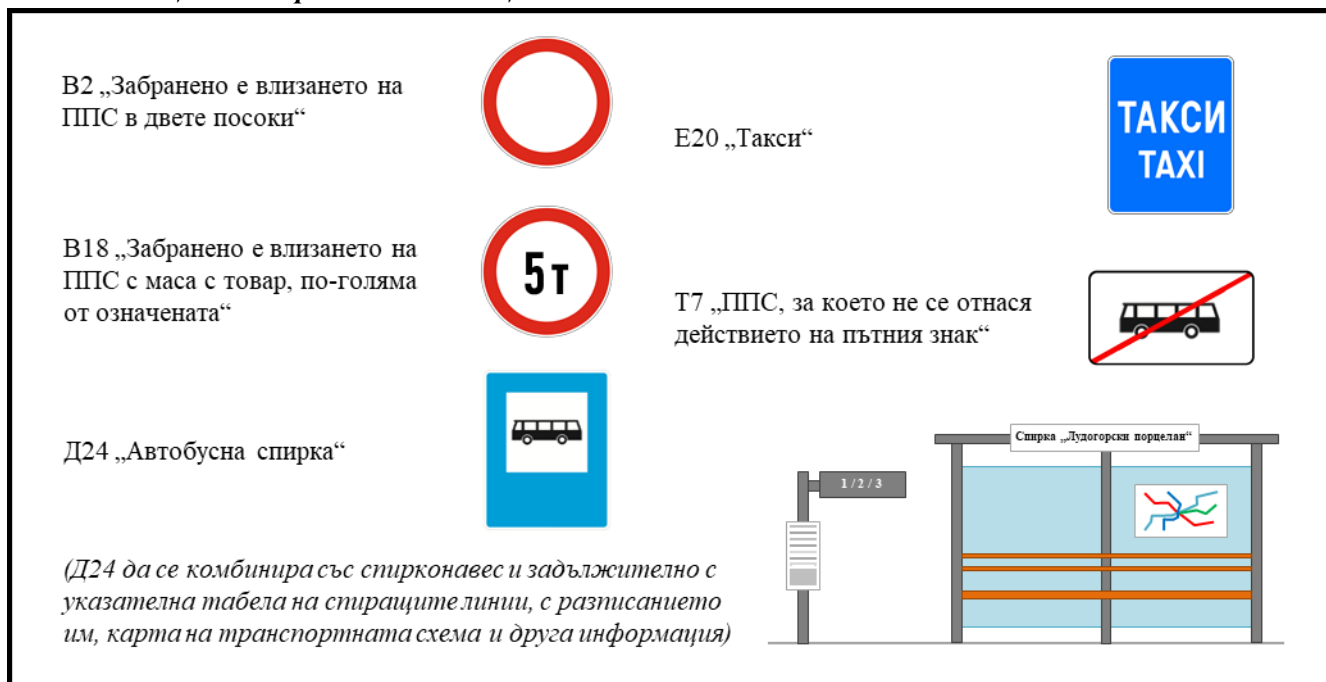
Режими за движение на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници.

За реализиране режима на движение на ППС от редовните линии за обществен превоз на пътници се използват следните пътни знаци:

- **B2 „Забранено е влизането на пътни превозни средства в двете посоки“** – използва се за сигнализиране на пътен участък, затворен за движение на пътни превозни средства и в двете посоки. Пътният знак се поставя в началото на пътния участък, съответно за двете посоки на движение. Не се отнася за ППС, които: извършват обществен превоз на пътници по утвърден от съответните власти маршрут; са собственост на лица, живеещи в зоната, в която е въведена забраната; по утвърден от съответните власти ред обслужват обекти с местонахождение в пътните участъци, където е въведена забраната. На изходите на затворения пътен участък за излизащите от него пътни превозни средства се поставя пътен знак B1 „Пропусни движещите се по пътя с предимство!“ или B2 „Спри! Пропусни движещите се по пътя с предимство!“.
- **V18 „Забранено е влизането на ППС с маса с товар, по-голяма от означената“** – използва се за сигнализиране на пътен участък, в който движението на ППС с маса или осево натоварване над определените стойности застрашава целостта на пътното съоръжение или на пътната настилка. Пътният знак се поставя в началото на пътния участък, в който трябва да се въведе забраната, се поставят и предварително, на предходното кръстовище, като разстоянието до мястото на въвеждане на забраната се указва с допълнителна табела T1 „Разстояние до“, а на напречните клонове на кръстовището – с допълнителна табела T11 „Посока към обект“. Пътният знак се използва в комбинация с допълнителна табела T7 „Пътно превозно средство, за което не се отнася пътния знак“ – поставя се под пътните знаци от групи „А“, „В“ и „Г“, за да указват за кои участници в движението се отнася действието на знака – в случая за автобуси.
- **D24 „Автобусна спирка“** – указва началото на спирка на превозните средства от редовните линии за обществен превоз на пътници. Когато тя не е оформена със специално уширение на пътното платно, край ѝ се определя от края на пътна маркировка M14, или ако няма такава – където е последният указател с номерата на линиите и разписанието им, или на 50 метра след знака. Когато спирката е оформена в специално уширение на платното за движение, пътният знак се поставят в началото на скосяването за влизане в уширението. В долната му част върху синия фон с бял надпис може да се указва наименованието на спирката. Не се поставя заедно с пътен знак B28 „Забранено е паркирането“. **Задължително е поставянето на указател с номер на спиращите линии, разписанието им и графично представяне на транспортната схема към всяка спирка. Поставянето на навес на спирката е препоръчително.**

- **Е20 „Такси“** – използва се за сигнализиране на място, специално устроено за престой на таксиметрови автомобили. Когато мястото, предназначено за престой на таксиметрови автомобили, заема участък от крайната дясна пътна лента, началото на участъка се сигнализира с пътен знак Е20 и допълнителна табела Т2 „Дължина на валидност на знака“, указваща дължината на участъка, или с допълнителна табела Т17 „Текст“, означаваща броя на такситата, за които е предназначен участъкът. Участъкът задължително се очертава с пътна маркировка М14 и се нанася надпис „TAXI“.

Фигура 33. Пътни знаци и други елементи за организиране на движението на ППС от редовните линии за обществен превоз на пътници



Източник: Авторски колектив, ИУПП®

Режими за движение на пешеходци и велосипедисти.

С пътни знаци от няколко групи се обозначават предвидените с ГПОД улични участъци с позволено или забранено движение на пешеходци и велосипедисти, както и се предупреждават останалите участници в движението за наличие на пешеходци и/или велосипедисти.

От група „А“ (предупредителни пътни знаци за опасност) се прилагат пътни знаци А13 и А18÷А20:

- **А13 „Изкуствени неравности по платното за движение“** – използва се за сигнализиране на изпъкнали изкуствени неравности (гърбици) върху платното за движение с оглед принудително намаляване скоростта на пътните превозни средства. С пътният знак се обозначават повдигнати кръстовища и повдигнати пешеходни пътеки.
- **А18 „Пешеходна пътека“** – предупреждава за пешеходна пътека, обозначена със знак Д17 и/или маркировка М.8 и/или М.8.1. Водачът на ППС трябва да е готов да спре при необходимост, за да позволи на пешеходците да преминат.
- **А19 „Деца“** – обозначава уличен участък, на който е възможна внезапна поява на деца върху пътното движение, обикновено в близост до детско заведение (училище, детска

градина, площадка за игра, детски лагер и др.). Водачът трябва да бъде в готовност да спре, за да позволи на децата да пресекат улицата.

- **A20 „Велосипедисти“** – предупреждава за движение на велосипедисти, в частност за близка или пресичаща велосипедна или пешеходна пътека. Водачът трябва да е готов да спре, за да може велосипедистите да преминат.

От група „В“ (пътни знаци за въвеждане на забрана и отменяне на въведена забрана) се прилагат пътни знаци В9 и В12:

- **В9 „Забранено е влизането на велосипеди“** – обозначава началото на пътен участък, забранен за преминаване с велосипед. Знакът задължително се поставя на пътен участък, до който успоредно или в непосредствена близост е устроена специална алея за велосипедисти.
- **В12 „Забранено е влизането на пешеходци“** – обозначава началото на пътен участък, забранен за преминаване от пешеходци.

От група „Г“ (пътни знаци със задължителни предписания) се прилагат пътни знаци Г14÷Г16:

- **Г14 „Задължителен път само за велосипедисти“** – указва уличен участък или площ, предназначена за движение само на велосипедисти.
- **Г15 „Задължителен път само за пешеходци“** – указва уличен участък или площ, предназначена за движение само на пешеходци. Не се използва за сигнализиране на тротоари.
- **Г16 „Задължителен път само за пешеходци и велосипедисти“** – указва уличен участък или площ, предназначена за движение само на пешеходци и велосипедисти. Разположението на двата символа в знака указва конкретно коя част от пътя за коя категория участници в движението е предназначена.

От група „Д“ (пътни знаци със специални предписания) се прилагат само един пътен знак:

- **Д17 „Пешеходна пътека“** – поставя се на място, където платното за движение е предназначено за пресичане от пешеходци (пешеходна пътека М8.1, тип „зебра“). Знакът се поставя от двете страни на пътя по посока на движението, а при липса на видимост на знака – и над платното за движение.

Фигура 324. Пътни знаци за организиране на движението на пешеходци и велосипедисти

A13 „Изкуствени неравности по платното за движение“		B12 „Забранено е влизането на пешеходци“	
A18 „Пешеходна пътека“		Г14 „Задължителен път само за велосипедисти“	
A19 „Деца“		Г15 „Задължителен път само за пешеходци“	
A20 „Велосипедисти“		Г16 „Задължителен път само за пешеходци и велосипедисти“	
B9 „Забранено е влизането на велосипеди“		Д17 „Пешеходна пътека“	

Източник: Авторски колектив, ИУПП®

Посочност и предимство на движение.

Посочностите се регулират основно с пътни знаци от група „В“ (пътни знаци за въвеждане на забрана и за отменяне на въведена забрана) и група „Д“ (пътни знаци със специални предписания).

- **В1 „Забранено е влизането на пътни превозни средства“** – използва се за сигнализиране на забрана за движение по участък, по който е разрешено движение само в обратна посока. Забраната не се отнася за пътните превозни средства, които извършват обществен превоз на пътници по утвърден от съответните власти маршрут.
- **Д4 „Еднопосочно движение след знака“** – използва се за сигнализиране на пътен участък между две кръстовища, в който с пътен знак В1 е въведена забрана за насрещно движение на пътни превозни средства. Предписанието на пътния знак важи до следващото кръстовище. Не се използва в случаите, когато е разрешено насрещното движение на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници.

Възможните посоки на движение на кръстовища с еднопосочни улици се регулират със знаци от група „Г“ (Г1÷Г6):

- **Г1 „Движение само на право след знака“** – поставя се преди кръстовище или на места, след които движението задължително продължава в предписаната посока на право.
- **Г2 „Движение само надясно след знака“** – поставя се преди кръстовище или на места, след които движението задължително продължава в предписаната посока надясно.

- **Г3 „Движение само наляво след знака“** – поставя се преди кръстовище или на места, след които движението задължително продължава в предписаната посока наляво.
- **Г4 „Движение само направо или надясно след знака“** – поставя се преди кръстовище или на места, след които движението задължително продължава в предписаните посоки. Знакът не може да бъде заместван с комбинация от пътни знаци Г2 „Движение само надясно след знака“ и Г3 „Движение само наляво след знака“.
- **Г5 „Движение само направо или наляво след знака“** – поставя се преди кръстовище или на места, след които движението задължително продължава в предписаните посоки. Знакът не може да бъде заместван с комбинация от пътни знаци Г1 „Движение само направо след знака“ и Г3 „Движение само наляво след знака“.
- **Г6 „Движение само надясно или наляво след знака“** – поставя се преди кръстовище или на места, след които движението задължително продължава в предписаните посоки. Знакът не може да бъде заместван с комбинация от пътни знаци Г2 „Движение само надясно след знака“ и Г3 „Движение само наляво след знака“.

За сигнализиране на кръговите движения се използват пътни знаци от група „Г“ (пътни знаци със задължителни предписания) и група „А“ (предупредителни пътни знаци за опасност):

- **Г12 „Кръгово движение“** – поставя се непосредствено преди кръстовище, в което движението е кръгово и се извършва само в указаната от стрелките посока. Когато предимството за преминаване през кръговото кръстовище се сигнализира с пътните знаци относно предимството Б1, Б2 и Б3, пътния знак се поставя под тях. За пътните превозни средства, навлезли в кръстовище, пътните знаци относно предимството се поставят отдясно по посока на движението им, а при необходимост, в зависимост от конфигурацията на кръстовището, могат да се повторят отляво в направляващия или централния остров.
- **А30 „Кръстовище с кръгово движение“** – използва се за сигнализиране на кръстовище, в което движението е кръгово и се извършва само в указаната от стрелките посока. Преди всяко кръстовище с кръгово движение в и извън границите на населени места и селищни образувания, с изключение на кръгови кръстовища, движението на които се регулира със светлинни сигнали.

С три знака от група „В“ (пътни знаци за въвеждане на забрана и за отменяне на въведена забрана), допълнително може да се сигнализират забрани за правене на завой и навлизане в улица от забранена за движение посока:

- **В21 „Забранено е завиването надясно“** – указва забрана за извършване на завой надясно. Забраната, въведена с този пътен знак не се отнася за пътните превозни средства, които извършват обществен превоз на пътници по утвърден от съответните власти маршрут.

Фигура 35. Пътни знаци за организиране на посочностите на движение

При еднопосочни улици:		При разделяне на платното за движение:	
В1 „Забранено е влизането на ППС“		Г7 „Движение само надясно след знака“	
Д4 „Еднопосочно движение след знака“		Г8 „Движение само наляво след знака“	
Г1 „Движение само на право след знака“		Г9 „Преминаване отдясно на знака“	
Г2 „Движение само надясно след знака“		Г10 „Преминаване отляво на знака“	
Г3 „Движение само наляво след знака“		Г11 „Преминаване отдясно или отляво на знака“	
Г4 „Движение само направо или надясно след знака“		А 30 „Кръстовище с кръгово движение“	
Г5 „Движение само направо или наляво след знака“		А 30 „Двупосочно движение“	
Г6 „Движение само надясно или наляво след знака“		В21 „Забранено е завиването надясно“	
Г12 „Кръгово движение“		В22 „Забранено е завиването наляво“	
При улици без изход:		В23 „Забранено е завиването в обратна посока“	
Ж12 „Пресичаният път е без изход“		Ж9 „Място за завиване в обратна посока“	
Ж13 „Път без изход“			

Източник: Авторски колектив, ИУПП®

- **B22 „Забранено е завиването наляво“** – указва забрана за извършване на завои наляво. Забраната, въведена с този пътен знак не се отнася за пътните превозни средства, които извършват обществен превоз на пътници по утвърден от съответните власти маршрут.
- **B23 „Забранено е завиването в обратна посока“** – указва забрана за извършване на обратен завои. Забраната, въведена с този пътен знак не се отнася за пътните превозни средства, които извършват обществен превоз на пътници по утвърден от съответните власти маршрут.

Улиците без изход (тупиковите улици) за задължително двупосочни, за да може да се осъществява движение по тях. Те се сигнализират с пътни знаци от група „Ж“ (пътни знаци за указване на направления, посоки, обекти и други):

- **Ж12 „Пресичаният път е без изход“** – поставя се непосредствено преди кръстовището, от което се отклонява пътят без изход. Може да се използва и за предварително указване на път без изход, поставен заедно с допълнителна табела Т1, указваща разстоянието до отклонението на пътя без изход.
- **Ж13 „Път без изход“** – поставя се непосредствено след кръстовището, от което започва пътят без изход.
- **Ж9 „Място за завиване в обратна посока“** – поставя се за сигнализиране на място извън кръстовище, специално устроено за завиване в обратна посока. На път със средна разделителна ивица и пътна лента, предназначена за обратен завои, пътен знак Ж9 се поставя само отляво на платното за движение.

Предимството на движение се регулира с пътни знаци от група „Б“ (пътни знаци относно предимството) и с използването на допълнителни табели от група „Т“:

- **Б1 „Пропусни движещите се по пътя с предимство“** – обозначава движението по път/улица без предимство. Водачът трябва да отстъпи място на превозни средства, движещи се по пресечения път или по главния път (при поставена разновидност на допълнителна табела Т13 „Направление на пътя с предимство в кръстовището“).
- **Б2 „Спри! Пропусни движещите се по пътя с предимство!“** – обозначава задължително спиране пред „стоп-линия“ (напречна маркировка М6), а при нейно отсъствие – пред знака. Може да бъде инсталиран пред железопътен прелез или контролен пост. Поставя се на място, което осигурява на водача на спрялото пътно превозно средство добра видимост към пътя с предимство, без да пречи на преминаващите с предимство пътни превозни средства и пешеходци или на железопътен прелез без бариери. Извън границите на населени места и селищни образувания, се поставя допълнителна табела Т8 „Разстояние до пътен знак Б2“, който указва разстоянието между двата пътни знака.
- **Б3 „Път с предимство“** – осигурява предимство пред всички останали пътища/улици. В населени места и селищни образувания този пътен знак се поставя пред всяко кръстовище. Пътищата без предимство, които пресичат пътя с предимство или се вливат в него, задължително се сигнализират с пътни знаци Б1 или Б2. Когато път с предимство изменя направлението си в кръстовище, се поставя допълнителна табела Т13, указваща направлението на пътя с предимство в кръстовището.

- **Б4 „Край на пътя с предимство“** – поставя се преди зоната за изчакване на кръстовище, в което пътят, сигнализиран с пътен знак Б3, престава да има предимство по отношение на другите пътища. Пътен знак Б4 може да се повтори един или повече пъти преди мястото, в което се прекратява предимството на пътя, като съответните разстояния се указват с допълнителна табела Т1 „Разстояние до“.
- **Т13 „Направление на пътя с предимство в кръстовището“** – поставя се под пътни знаци Б1, Б2 и Б3 на кръстовища, в които пътят с предимство променя направлението си. Схемата на табелата трябва да съответства на действителната конфигурация на кръстовището.

Използването на основните четири пътни знака (Б1÷Б4) е приложимо за улици и кръстовища във всички населени места, за които с ГПОД се предвижда да са с предимство и преминаването да се регулира с пътни знаци. За всички останали се прилага правилото на дясно стоящия и на кръстовищата не се предвижда поставянето на пътни знаци от група „Б“. Конкретният подбор на пътни знаци Б1 или Б2, за всяко кръстовище, да се извърши с проектите за постоянна организация на движението.

Фигура 33. Пътни знаци за организиране на предимствата на движение



Източник: Авторски колектив, ИУПП®

По улици с участъци с малък габарит, затрудняващ разминаването на насрещно движещи се ППС, е приложимо използването на пътни знаци от група „Б“, регулиращи предимството по стеснен участък:

- **Б5 „Пропусни насрещно движещите се пътни превозни средства!“** – поставя се преди стеснен пътен участък от дясната страна на водачите на пътните превозни средства, на които се забранява да навлизат в пътния участък, когато преминаването им през него е невъзможно без спиране на насрещно движещите се ППС. Пътният знак определя предимството за преминаване през стеснения участък, в който разминаването на срещуположно движещите се пътни превозни средства е невъзможно. При ситуация, когато насреща се движи мотоциклет без кош или велосипед, с които е възможно разминаването в тясната зона, тогава може да се продължи движението без изчакване и пропускане.

- **Б6 „Премини, ако пътят е свободен!“** – поставя се преди стеснен пътен участък от дясната страна на водачите на пътни превозни средства, на които се предоставя предимство за преминаване. Пътният знак определя предимството за преминаване през стеснения участък, в който разминаването на срещуположно движещите се пътни превозни средства е затруднено.

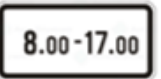
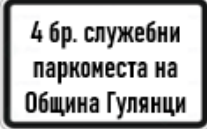
Режими на престой, паркиране и изпреварване.

За регулиране на **режимите на престой и паркиране** се използват пътни знаци от групи „В“ (пътни знаци за въвеждане на забрана и за отменяне на въведена забрана) и „Д“ (пътни знаци със специални предписания), с възможност за указания чрез комбиниране с допълнителни табели от група „Т“:

- **В27 „Забранени са престоят и паркирането“** – използва се за въвеждане на забрана за престой и/или паркиране в пътен участък, в който спрелите пътни превозни средства затрудняват или пречат на пътното движение, като ограничават видимостта и широчината на платното за движение. Пътният знак може да се поставя и успоредно на оста на пътя. Забраната по отношение на престоя не се отнася за ППС, които извършват обществен превоз на пътници по утвърден от съответните власти маршрут. Не се отнася и за ППС, превозващи болни до или от здравно заведение, за времето, необходимо за слизване или качване на болния. Може да се допълва с пътни знаци от група „Т“ (допълнителни табели), даващи допълнителни указания за валидността на пътния знак.
- **В28 „Забранено е паркирането“** – използва се за въвеждане на забрана за престой и/или паркиране в пътен участък, в който спрелите пътни превозни средства затрудняват или пречат на пътното движение, като ограничават видимостта и широчината на платното за движение. Пътният знак също може да се поставя и успоредно на оста на пътя. Забраната по отношение на престоя не се отнася за ППС, които извършват обществен превоз на пътници по утвърден от съответните власти маршрут. Не се отнася и за ППС, превозващи болни до или от здравно заведение, за времето, необходимо за слизване или качване на болния. Може да се допълва с пътни знаци от група „Т“ (допълнителни табели), даващи допълнителни указания за валидността на пътния знак. В населени места и селищни образувания пътен знак В28 може да се използва сезонно през зимния период за улеснение при почистването на снега от платното за движение. В този случай под пътния знак се поставя допълнителна табела Т14 „При сняг и зимни условия“. През останалите сезони те се свалят или закриват.
- **Д13 „Начало на зоната на действие на изображения пътен знак В27/28“ и Д14 „Край на зоната на действие на изображения пътен знак В27/28“** – с тях се сигнализират съответно входовете и изходите на зоната, на чиято територия е валидно действието на изображения пътен знак за въвеждане на специална забрана, задължение или предписание. В долната част на пътни знаци Д13 и Д14 или с допълнителна табела могат да се дават допълнителни указания за конкретни участници в движението, за време на действие на изображения пътен знак и др.
- **Д19 „Паркинг“** – указва участък от уличната мрежа, обособен като паркинг. Може да се поставя също и успоредно на оста на пътя. се допълва с пътни знаци от група „Т“ (допълнителни табели), даващи допълнителни указания за валидността на пътния знак.

- **Д21 „Място за паркиране на ППС, обслужващи хора с увреждания“** – използва се за сигнализиране на място, предназначено за паркиране само на пътни превозни средства, обслужващи хора с увреждания. Пътният знак се поставя самостоятелно.
- **Т3 „Начало на зоната на действие на пътни знаци В27 и В28“** – поставят се на мястото, в което се въвежда забраната. Когато забраната, въведена с пътен знак В27 или В28 се отнася за пътен участък с дължина до 20 m, може да се постави само една табела, която указва дължината на зоната на действие на забраната. В допълнителната табела може да се указва разстоянието в метри до края на зоната на действие на пътния знак.
- **Т4 „Продължаване на зоната на действие на пътни знаци В27 и В28“** – поставят се в средата на зоната на действие на забраната, като показва продължаването на зоната на действие. Когато забраната, въведена с пътен знак В27 или В28, се отнася за пътен участък с дължина до 20 m, може да се постави само една табела, която указва дължината на зоната на действие на забраната. В допълнителната табела могат да се указват разстоянията в метри съответно до началото и до края на зоната на действие на пътния знак.
- **Т5 „Край на зоната на действие на пътни знаци В27 и В28“** – поставят се в края на зоната на действие на пътни знаци В27 и В28, когато то е преди следващото кръстовище. В допълнителната табела може да се указва разстоянието (в метри) до началото на зоната на действие на пътния знак. Поставя се напречно или успоредно на оста на пътя, като в първия случай под тях се поставят допълнителни табели Т3, Т4 и Т5 без указване на разстоянието в метри, а във втория – допълнителни табели Т3, Т4 и Т5 с указване на разстоянието в метри.
- **Т10 „Време на действие на пътния знак“** – използва се за указване на часовете от денонощието, през които е валидно действието на знака. При необходимост надписът може да се постави в една обща табела със символа на табела Т15 „Работни дни“ или Т16 „Неработни дни“. Табелата не може да се поставя под пътни знаци В24, В25 и В26.
- **Т12 „Начин на паркиране на ППС“** – указва, че са разрешени престоят и паркирането на МПС с допустима максимална маса до 2,5 t върху тротоарите.
- **Т14 „При сняг и зимни условия“** – в населени места и селищни образувания се поставя под пътен знак В28 „Забранено е паркирането“, като се използва сезонно – само през зимния период, за улесняване почистването на снега от платното за движение.
- **Т15 „Работни дни“** – поставя се предимно под пътни знаци от групи „В“ и „Г“ за указване на дните, в които е в сила действието на пътните знаци. За работни дни се считат дните от понеделник до петък включително, а за неработни – почивните дни (събота, неделя и официалните празници).

Фигура 34. Пътни знаци за регулиране режимите на престой и паркиране

Престой и паркиране:			
В27 „Забранени са престоят и паркирането“		Д13 „Начало на зоната на действие на изображения пътен знак В27/В28“	
В28 „Забранено е паркирането“		Д14 „Край на зоната на действие на изображения пътен знак В27/В28“	
Д19 „Паркинг“		Д21 „Място за паркиране на ППС, обслужващи хора с увреждания“	
Допълнителни табели към пътни знаци за престой и паркиране:			
Т3 „Начало на зоната на действие на пътни знаци В27 и В28“		Т14 „При сняг и зимни условия“	
Т4 „Продължаване на зоната на действие на пътни знаци В27 и В28“		Т15 „Работни дни“	
Т5 „Край на зоната на действие на пътни знаци В27 и В28“		Т16 „Неработни дни“	
Т10 „Време на действие на пътния знак“		Т17 „Табела с текст“	
Т12 „Начин на паркиране на МПС“		Т18.1 „Принудително отстраняване на ППС“	
		Т18.2 „Поставяне на ограничителни средства“	

Източник: Авторски колектив, ИУПП®

- **Т16 „Неработни дни“** – поставя се предимно под пътни знаци от групи „В“ и „Г“ за указване на дните, в които е в сила действието на пътните знаци. За работни дни се считат дните от понеделник до петък включително, а за неработни – почивните дни (събота, неделя и официалните празници).
- **Т17 „Табела с текст“** - поставя се под пътен знак в случаите, когато е необходимо да се изясни или ограничи неговото действие и това не може да се изпълни с други допълнителни табели от група „Т“.
- **Т18.1 „Принудително отстраняване на ППС“** – указва, че при нарушаване на правилата за паркиране, ППС в нарушение може да бъде отстранено принудително.

- **T18.2 „Поставяне на ограничителни средства“** – указва, че нарушение на правилата за паркиране се санкционират с поставяне на ограничителни средства, които не позволяват ППС да бъде преместено, до заплащане на глоба/такса.

Със следните пътни знаци от група „В“ се регулира организацията на движението относно маневрата **изпреварване**:

- **B24 „Забранено е изпреварването на моторни превозни средства, с изключение на мотопеди и мотоциклети без кош“** – използва се за участък със забрана за изпреварване, тъй като не е осигурено минималното разстояние за видимост и това създава затруднения и опасност за останалите участници в движението. Въведената забраната важи след знака до следващото кръстовище или до: знак, който я отменя до знак, който я отменя (B31), или на разстояние, указано с допълнителни табели T2 „Дължина на валидност на знака“/T17 „Табела с текст: „Важи за цялото населено място““.
- **B25 „Забранено е изпреварването от товарни автомобили, с максимално допустима маса над 3,5 t, на МПС, с изключение на мотопеди и мотоциклети без кош“** – използва се за сигнализиране на пътен участък, в който има забрана за изпреварване от товарни автомобили (МПС с максимално допустима маса над 3,5 t). Въведената забраната важи след знака до следващото кръстовище или до знак, който я отменя (B32), или на разстояние, указано с допълнителни табели T2 „Дължина на валидност на знака“/T17 „Табела с текст: „Важи за цялото населено място““.
- **B31 „Край на въведената с пътен знак забрана за изпреварване на МПС, с изключение на мотопеди и мотоциклети без кош“** – отменя действието на знак B24. Пътният знак не се използват за сигнализиране края на зоната на действие на пътен знак B24 когато зоната на действие на пътните знаци е с дължина не по-голяма от 100 m и е указана с допълнителна табела T2 „Дължина на валидност на знака“ или краят на зоната на действие на пътните знаци съвпада с кръстовище.
- **B32 „Край на въведената с пътен знак забрана за изпреварване от товарни автомобили с максимално допустима маса над 3,5 t на МПС, с изключение на мотопеди и мотоциклети без кош“** – отменя действието на знак B25. Пътният знак не се използват за сигнализиране края на зоната на действие на пътен знак B24 когато зоната на действие на пътните знаци е с дължина не по-голяма от 100 m и е указана с допълнителна табела T2 „Дължина на валидност на знака“ или краят на зоната на действие на пътните знаци съвпада с кръстовище.

Пътни знаци от групите „Д“ (пътни знаци със специални предписания) и „Ж“ (за направления, посоки, обекти и други) се използват за обозначаването на началото, края и самите участъци от уличната мрежа, които имат повече от една лента за движение в посока. В такива участъци е допустимо успоредното движение на ППС, както и задминаването помежду им:

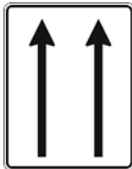
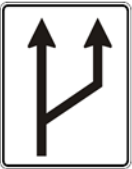
- **D1 „Брой на пътните ленти и посоки за движение по тях“** – използва се за сигнализиране на пътен участък с две и повече пътни ленти за движение в една посока. Броят на стрелките в знака да съответства на броя на пътните ленти; в знака могат да се указват и пътните ленти, предназначени за насрещно движение. Върху правата вертикална част на стрелките за съответните пътни ленти могат да се поставят

изображения на пътни знаци от групи „А“, „В“ и „Г“. Пътният знак е в сила само за пътната лента, която съответства на стрелката, върху която е поставен.

- **Ж14 „Начало на пътна лента“** – използва се за сигнализиране на начало на пътна лента на път, на който броят на лентите се увеличава. Броят на стрелките в знака и тяхното изображение трябва да съответстват на броя на пътните ленти и тяхното разположение. Върху правата част на стрелките в пътни знаци Ж14 може да се поставят изображения на пътни знаци за въвеждане на забрана или предупреждаване за опасност. Действието на знака е в сила само за съответната пътна лента.
- **Ж15 „Край на пътна лента“** – използва се за сигнализиране на край на пътна лента на път, на който броят на лентите се намалява. Броят на стрелките в знака и тяхното изображение трябва да съответстват на броя на пътните ленти и тяхното разположение.

Пътните знаци Ж14 и Ж15 не се използват за сигнализиране на специализирани пътни ленти по смисъла на чл. 48 от Наредба № 2 от 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка (ДВ, бр. 13 от 2001 г.), за движение на автобуси и тролейбуси от редовните линии за обществен превоз на пътници, за престой и паркиране и др., както и на ленти за забавяне и ускоряване.

Фигура 35. Пътни знаци за регулиране режимите на изпреварване и задминаване

Изпреварване и задминаване:			
В24 „Забранено е изпреварването на МПС, с изключение на мотопеди и мотоциклети без кош“		Д1 „Брой на пътните ленти и посоки за движение по тях“	
В25 „Забранено е изпреварването от товарни автомобили, с максимално допустима маса над 3,5 t, на МПС, с изключение на мотопеди и мотоциклети без кош“		Ж14 „Начало на пътна лента“	
В31 „Край на въведената с пътен знак забрана за изпреварване на МПС, с изключение на мотопеди и мотоциклети без кош“		Ж15 „Край на пътна лента“	
В32 „Край на въведената с пътен знак забрана за изпреварване от товарни автомобили с максимално допустима маса над 3,5 t на МПС, с изключение на мотопеди и мотоциклети без кош“			

Източник: Авторски колектив, ИУПП®

Скоростни режими на движение.

Тъй като за населените места в община Гулянци се предвиждат два основни скоростни режима (по първостепенната и по второстепенната улична мрежи), се налага използването на различна комбинация от пътни знаци за регулиране на скоростите.

Основното ограничение на скоростта на движение на територията на населените места според ЗДвП е $V_{\max} = 50 \text{ km/h}$. С ГПОД, този скоростен режим се определя като основен за първостепенната улична мрежа в населените места. Той влиза в сила/отпада със следните пътни знаци от група „Д“ (пътни знаци със специални предписания):

- **Д11 „Начало на населено място и селищно образувание“;**
- **Д12 „Край на населено място и селищно образувание“.**

Където са необходими различни ограничения на скоростта по първостепенната улична, те се въвеждат с поставянето на следните пътни знаци от група „В“ (пътни знаци за въвеждане на забрана и за отменяне на въведена забрана):

- **В26 „Забранено е движение със скорост, по-висока от означената“** – използва се за въвеждане на ограничение на допустимата максимална скорост на движение съгласно чл. 21, ал. 1 от ЗДвП. Числото върху пътния знак, указващо допустимата максимална скорост на движение, трябва да е кратно на 10. Когато допустимата максимална скорост предстои да се ограничи с повече от 20 km/h, тя се намалява постепенно, неколкостепенно с 20 km/h, като пътен знак В26 се поставя на разстояния съгласно приложение № 16 на Наредба № 18 от 23.07.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци. Когато допустимата максимална скорост на движение се ограничава с 30 km/h, намалението е еднократно.
- **В33 „Край на въведената с пътен знак забрана за движение със скорост, по-висока от означената“** – използва се за отмяна на въведена с пътен знак В26 забрана. Пътен знак В33 не се използва за сигнализиране края на зоната на действие на пътен знак В26, когато зоната на действие на пътния знак е с дължина не по-голяма от 100 m и е указана с допълнителна табела Т2, крайт на зоната на действие на пътния знак съвпада с кръстовище. Пътен знак В33 се използва, когато се отменя една конкретна забрана, въведена с пътен знак В26. Пътен знак В34 „Край на забраните, въведени с пътни знаци“ се използва само в случаите, когато се отменят едновременно две или повече забрани, въведени с пътни знаци В24, В25 или В26.

По-голям дял от уличните мрежи на населените места са второстепенни улици. Образуват се зони, заключени между първостепенната улица и границата на населените места, за които се въвежда скоростен режим на движение от $V_{\max} = 30 \text{ km/h}$. Поставя се пътен знак В26 с ограничение 30 km/h непосредствено преди участъка от пътя, за който се отнася ограничението. Въведеното ограничение с пътен знак В26 е в сила до следващото кръстовище, т.е. се налага подновяването му на всяко кръстовище вътре в зоните. Когато забраната трябва да се отмени преди следващото кръстовище или когато дължината на зоната на действие на въведеното ограничение е по-малка от 100 m (участъци от първостепенната улична мрежа около учебни заведения), се поставя допълнителна табела Т2 под пътния знак В26.

Фигура 36. Пътни знаци за регулиране на скоростните режими на движение



Източник: Авторски колектив, ИУПП®

4. ОРГАНИЗАЦИОННИ И ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИ МЕРОПРИЯТИЯ.

Реализирането на планираните в ГПОД режими на организация на движението се осъществява чрез организационни и инженерно-технически мероприятия. Те са тясно обвързани с други дейности, които не са обект на Наредба №1 и съответно на ГПОД. Това са:

- планирането и проектирането на комуникационно-транспортните системи на населените места;
- 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.

4.1. ОРГАНИЗАЦИОННИ МЕРОПРИЯТИЯ.

Организационните мероприятия включват набор от административни и процедурни дейности по организиране прилагането на ГПОД. Тези дейности са общи за територията на населените места в общината.

С ГПОД се определят следните организационни мероприятия и честота им на изпълнение:

- **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 съгласно описаното по-горе в документа (Вж. т. 1.5. „Актуализиране и изменение на ГПОД“).

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 данни от преброителни пунктове на АПИ (при наличие на такива), 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-Плевен относно състоянието на околната среда и източника на замърсяване „транспорт и автомобилен трафик“ (относно увеличаване въздействието на автомобилния транспорт върху околната среда над допустимите норми за шум, вибрации, газове и други вредни емисии); преглед на действащите приложими нормативни документи (относно несъответствие на съществуващата организация на движението с изискванията на действащата нормативна уредба).

- **извършване на постоянен контрол за състоянието на уличната мрежа** (настилки, наличие на пътна сигнализация, добра осветеност, липса на пречки пред движението от растителност, поставени предмети или друго; необходимост от възстановяване на елементи след ПТП);
- **създаване на постоянна организация за сезонна поддръжка на пътната маркировка и пътните знаци;**
- **изготвяне на планови и стратегически документи, свързани с организация на различни видове транспорт** – Общинска схема за превоз на пътници, План за развитие на велосипедния транспорт, Програма за развитие на велосипедното движение и други;
- **изготвяне на инвестиционни проекти за реконструкция на комуникационно-транспортната инфраструктура и съблюдаване съобразяването ѝ с ГПОД** (повтарящо се мероприятие с изготвянето на всеки инвестиционен проект);
- **разясняване и популяризиране сред населението на предвидената в ГПОД организация на движение** (кампании минимум 1 път в годината (преди началото на новата учебна година), насочени към водачите на пътните превозни средства, деца, ученици и велосипедисти).

4.2. ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИ МЕРОПРИЯТИЯ.

Физическото реализиране на планираната организация на движението в ГПОД на населените места (отразени на схемните проектни решения) 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.

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

4.2.1. Мероприятия за изпълнение на организацията на транзитното движение.

За изпълнение на тази част от организацията на движението в населените места следва да се изпълнят следните инженерно-технически мероприятия:

- инвентаризация на съществуващите пътни знаци и маркировка, насочващи транзитното движение около и през населените места (за липси и дали отговарят на изискванията на Наредба № 18 от 23 юли 2001 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 – подновяването им, включително спрямо предвижданията на ГПОД;
- изграждане на система за видеонаблюдение с възможност за отчитане на нарушения във въведената организация на транзитно движение.

4.2.2. Мероприятия за изпълнение на организацията за движение на определени видове пътни превозни средства.

За изпълнение на тази част от организацията на движението в населените места следва да се изпълнят следните инженерно-технически мероприятия:

- инвентаризация на съществуващите пътни знаци и маркировка, указващи ограничения в преминаването на определени видове ППС (за липси и дали отговарят на изискванията на Наредба № 18 от 23 юли 2001 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 – подновяването им, включително спрямо предвижданията на ГПОД;
- поставяне на физически ограничители за преминаването на ППС през пешеходни зони, пешеходни мостове и други;
- изграждане на система за видеонаблюдение с възможност за отчитане на нарушения във въведената организация на движение на определени видове ППС.

4.2.3. Мероприятия за изпълнение на организацията за движение на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници.

За изпълнение на тази част от организацията на движението в населените места, инженерно-технически мероприятия следва да се изпълнят едва след въвеждането в сила на общинска транспортна схема с уточнени маршрути и спирки. Мероприятията включват:

- инвентаризация на сигнализацията с пътни знаци и маркировка на съществуващите автобусни спирки (за липси и дали отговарят на изискванията на Наредба № 18 от 23 юли 2001 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 – подновяването им;
- преглед на състоянието на съществуващите спирконавеси и допълнително обзавеждане към тях (табели с номера и разписания на преминаващите линии, карта на мрежата от линии 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 и други), спрямо предвижданията на ГПОД и общинската транспортна схема.

4.2.4. Мероприятия за изпълнение на организацията за движение на пешеходци и велосипедисти.

За изпълнение на този елемент от организацията на движението в населените места, част от инженерно-технически мероприятия следва да се изпълнят след изготвянето на План за развитие на велосипедния транспорт и Програма за развитие на велосипедното движение. Мероприятията включват:

- инвентаризация на съществуващите пътни знаци и маркировка, указващи ограничения в преминаването на пешеходци по дадена улица или ограничения в преминаването на ППС през пешеходни зони (за липси и дали отговарят на изискванията на Наредба № 18 от 23 юли 2001 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 – подновяването им, включително спрямо предвижданията на ГПОД;
- поставяне на физически ограничители срещу преминаването на ППС през пешеходни зони, пешеходни мостове и паркиране върху тротоари;
- реконструкция на съществуващи тротоари при спазване изискванията на 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;
- проектиране и изграждане на нови тротоари и тротоарни настилки;
- отбелязване на велосипедното трасе „Дунав Ултра“ със съответните знаци;
- проектиране и изграждане на мрежа от велосипедни алеи и изграждане на велосипедни паркинги.

4.2.5. Мероприятия за изпълнение на режимите на посочност и предимство на движение.

За изпълнение на тази част от организацията на движението в населените места следва да се изпълнят следните инженерно-технически мероприятия:

- инвентаризация на съществуващите пътни знаци и маркировка, указващи посочностите на движение и предимството на движение (за липси и дали отговарят на изискванията на Наредба № 18 от 23 юли 2001 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 – подновяването им, включително спрямо предвижданията на ГПОД;
- поставяне на нови пътни знаци и маркировка, указващи посочността и предимството на движение съгласно планираното в ГПОД;
- изграждане на система за видеонаблюдение с възможност за отчитане на нарушения във въведената организация на посочност и предимство на движение.

4.2.6. Мероприятия за изпълнение на режимите за престой, паркиране и изпреварване.

За изпълнение на тази част от организацията на движението в населените места следва да се изпълнят следните инженерно-технически мероприятия:

- инвентаризация на съществуващите пътни знаци и маркировка, указващи режимите за престой, паркиране и изпреварване (за липси и дали отговарят на изискванията на Наредба № 18 от 23 юли 2001 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 – подновяването им;
- поставяне на физически ограничители срещу паркирането на ППС на забранени в ГПОД за това места;
- изграждане на система за видеонаблюдение с възможност за отчитане на нарушения във въведената организация за престой, паркиране и изпреварване.

4.2.7. Мероприятия за изпълнение на скоростните режими за движение.

За изпълнение на тази част от организацията на движението в населените места следва да се изпълнят следните инженерно-технически мероприятия:

- инвентаризация на съществуващите пътни знаци и маркировка, указващи скоростните режими на движение (за липси и дали отговарят на изискванията на Наредба № 18 от 23 юли 2001 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 – подновяването им, включително спрямо предвижданията на ГПОД;
- реконструиране на улици и участъци на улици с изпълнение на мерки за ограничаване скоростта на движение, предвидени в Наредба № РД-02-20-10 от 5 юли 2012 г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и на други средства за ограничаване на скоростта на движение и изискванията към тях;
- изграждане на система за видеонаблюдение с възможност за отчитане на нарушения във въведените скоростни режими на движение.

5. ПРИЛОЖЕНИЯ.

Схемните проектни решения по чл. 12, ал. 1, т. 3 от Наредба № 1 са представени като приложения към настоящия документ. Те са разработени в пълен обем, отделно за всяко едно от населените места и включват:

Приложение 1.1÷1.3: Село Брест

Приложение 2.1÷2.3: Село Гиген

Приложение 3.1÷3.3: Град Гулянци

Приложение 4.1÷4.3: Село Долни вит

Приложение 5.1÷5.3: Село Дъбован

Приложение 6.1÷6.3: Село Загражден

Приложение 7.1÷7.3: Село Искър

Приложение 8.1÷8.3: Село Крета

Приложение 9.1÷9.3: Село Ленково

Приложение 10.1÷10.3: Село Милковица

Приложение 11.1÷11.3: Село Сомовит

Приложение 12.1÷12.3: Село Шияково

Приложение 13: Протокол на СЕСУТ към община Гулянци от 03.05.2023 г.

