ОБЩИНА
БРАЦИГОВО

ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО

ГПОД

НА ТЕРИТОРИЯТА НА ГРАД БРАЦИГОВО И СЕЛАТА БЯГА, ИСПЕРИХОВО И КОЗАРСКО

ФАЗА: ПРЕДВАРИТЕЛЕН ПРОЕКТ

м. Ноември 2025 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

Списък на фигурите 4
Списък на таблиците 4
Списък на използваните абревиатури и съкращения 5
1. Въведение 6
1.1. Териториален обхват на ГПОД 6
1.2. Цели и задачи на ГПОД 6
1.3. Съдържание и актуализация на ГПОД 7
1.4. Нормативни документи и изходни данни за изготвяне на ГПОД 8
2. Предварителни проучвания 9
2.1. Физико-георграфска характеристика и свързаност 9
2.2. Демографска характеристика и степен на моторизация на населението 10
2.3. Моторизация на населението 12
2.4. Пътна аварийност 13
2.5. Интензивност на движението 14
3. Съществуващо положение 16
3.1. Класификация на уличната мрежа и обекти, които влияят върху организацията на движението 16
3.2. Организация на транзитното движение 17
3.3. Маршрути на РЛОТПП 17
3.4. Посочност и предимства на движението 18
3.5. Ограничения в режима на престой и паркиране 19
3.6. Товарно движение и забрана за движение на определени видове ППС 20
3.7. Пешеходно, велосипедно движение и паркиране 20
3.8. Режими на скорост на движение 22
3.9. Съществуващо положение на пътните знаци 23
4. Резултати от проведено анкетно проучване за разработването на проектни предложения към ГПОД 24
4.1. Анкетно проучване и общи резултати 24
4.2. Резултати за град Брацигово 25
4.3. Резултати за село Бяга 27
4.4. Резултати за село Исперихово 28
4.5. Резултати за село Козарско 29
5. Проектни предложения 30
5.1. Класификация на уличната мрежа и обекти, които влияят върху организацията на движението 30
5.2. Организация на транзитното движение 30
5.3. Маршрути на РЛОТПП 31

5.4. Посочност и предимства на движението 31
5.5. Ограничения в режима на престой и паркиране 32
5.6. Товарно движение и забрана за движение на определени видове ППС 33
5.7. Пешеходно, велосипедно движение и паркиране 34
5.8. Режими на скорост на движение 34
5.9. Обобщена схема на пътните знаци 36
6. Организационни и инженерно-технически мероприятия 37
6.1. Организационни мероприятия 37
6.2. Инженеро-технически мероприятия 38
6.2.1. Мерки за планиране 38
6.2.2. Мерки за реконструкция 39
6.3. Списък на организационни и инженерно-технически мероприятия 40
7. Приложения 42

СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ

Фигура 1. Местоположение на община Брацигово 9
Фигура 2. Пътища, преминаващи през и около град Брацигово и селата Бяга, Исперихово и Козарско 10
Фигура 3. Брой на населението в град Брацигово и селата Бяга, Исперихово и Козарско, обект на ГПОД, за периода 2020-2024 г. 11
Фигура 4. Спад в населението в община Брацигово и в общинския център спрямо предходната година в относителна стойност 11
Фигура 5. Възрастова структура на населението в община Брацигово и в гр. Брацигово 12
Фигура 6. Картограма на транспортните потоци в кръстовището на ул. „Христо Гюлеметов“ с ул. Атанас Кабов“, в ЕЛА 15
Фигура 7: Разпределение на респондентите по местоживеене/месторабота 24
Фигура 8: Разпределение на респондендите по метод за придвижване 25
Фигура 9: Оценка на качеството на наличната пътна инфраструктура в гр. Брацигово 25
Фигура 10: Оценка на качеството на наличната пътна инфраструктура в с. Бяга 27
Фигура 11: Оценка на качеството на наличната пътна инфраструктура в с. Исперихово 28
Фигура 12: Оценка на качеството на наличната пътна инфраструктура в с. Козарско 29

СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ

Таблица 1. Регистрирани ППС в четирите населени места към 25.08.2025 г. 13
Таблица 2. Обобщена справка за ПТП на територията на трите населени места, обект на ГПОД, за периода 2020-2024 г. 13
Таблица 3. Транспортни потоци в кръстовището на ул. „Христо Гюлеметов“ с ул. Атанас Кабов“ с добавени коефициенти спрямо чл. 3 (4) от НППКТСУТ 15
Таблица 4. Класификация на КТС 16

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ АБРЕВИАТУРИ И СЪКРАЩЕНИЯ

ГПОД	Генерален план за организация на движението
ЕЛА	Единица лек автомобил
ЕПС	Електрическо превозно средство
ЗДвП	Закон за движение по пътищата
ИУПП	„Институт за управление на програми и проекти“ ООД
КТС	Комуникационно-транспортна система
МПС	Моторно превозно средство
НИНСОСД	Наредба № РД-02-21-1 от 1 октомври 2024 г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и други средства за ограничаване на скоростта на движение и изискванията към тях
НОДПООП	Наредба № РД-02-20-2 от 24 октомври 2022 г. за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване
НППКТСУТ	Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии
НСППЗ	Наредба № РД-02-21-1 от 23.11.2023 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци
НСППМ	Наредба № РД-02-21-1 от 17.01.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка
ОУП	Общ устройствен план
ПОД	(Проект за) постоянна организация на движението
ППС	Пътно превозно средство
ПТП	Пътнотранспортно произшествие
ПУП	Подробен устройствен план
РЛОТПП	Редовни линии за обществен транспорт за превоз на пътници
РПМ	Републиканска пътна мрежа
РУ	Районно управление
СУ	Средно училище
NUTS	Обща класификация на териториалните единици за статистически цели
гр.	град
р.	река
с.	село

1. ВЪВЕДЕНИЕ

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

Настоящият документ е изцяло нова разработка, а не актуализация на предишен, тъй като за град Брацигово и селата Бяга, Исперихово и Козарско Генерален план за организация на движението никога не е правен. Това от своя страна налага създаването на схеми на съществуващото положение по чл. 22, ал. 3 от НОДПООП, чрез които да се добие цялостна картина за състоянието и организацията на движението по уличната мрежа в населените места.

1.1. ТЕРИТОРИАЛЕН ОБХВАТ НА ГПОД

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

На основание сключен договор за изготвяне на ГПОД между Община Брацигово и „Институт за управление на програми и проекти“ ООД, териториалният обхват на ГПОД включва град Брацигово и селата Бяга, Исперихово и Козарско в техните строителни граници[1]. Границите им са определени с проектните такива от общия устройствен план на община Брацигово от 2017 г.

1.2. ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ НА ГПОД

Главна цел на ГПОД е постигане на цялостна организация на движението в град Брацигово и селата Бяга, Исперихово и Козарско. Това се постига чрез осигуряване и гарантиране на:

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

---

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

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

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

- пълна, ясна и неподвеждаща информация за участниците в движението по отношение на пътнотранспортната обстановка.

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

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

Краен продукт на ГПОД са схеми, онагледяващи проектни решения за организация на движението на територията на град Брацигово и селата Бяга, Исперихово и Козарско.

1.3. СЪДЪРЖАНИЕ И АКТУАЛИЗАЦИЯ НА ГПОД

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.4. НОРМАТИВНИ ДОКУМЕНТИ И ИЗХОДНИ ДАННИ ЗА ИЗГОТВЯНЕ НА ГПОД

Проектът за ГПОД е съобразен със съществуващата нормативна уредба на национално ниво и в него са приложени съвременните разбирания за ефективност и функционалност на всички комуникационно-транспортни съоръжения и селищната среда, обществения транспорт и услуги като паркиране, информационни системи и други.

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

- Закон за движение по пътищата **(ЗДвП)** и правилник за прилагането му **(ПП ЗДвП);**
- Закон за пътищата **(ЗП)** и правилник за прилагането му **(ПП ЗП);**
- Закон за устройство на територията **(ЗУТ);**
- Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии **(НППКТСУТ);**
- Наредба № РД-02-20-2 от 26 януари 2021 г. за определяне на изискванията за достъпност и универсален дизайн на елементите на достъпната среда в урбанизираната територия и на сградите и съоръженията **(НИДУД);**
- Наредба № РД-02-21-1 от 1 октомври 2024 г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и други средства за ограничаване на скоростта на движение и изискванията към тях, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството, и министъра на вътрешните работи, обн., ДВ, бр. 87 от 15.10.2024 г., в сила от 15.10.2024 г. **(НУИМПДИНДСОСДИТ);**
- Наредба № РД-02-20-1 от 1 април 2024 г. за условията и реда за използване на ограничителни системи за пътища и изискванията към тях **(НУРИОСПИТ);**
- Наредба № РД-02-21-1 от 23 ноември 2023 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци **(НСППЗ);**
- Наредба № 2 от 17 януари 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка **(НСППМ);**
- Наредба № 4 от 1 юли 2009 г. за проектиране, изпълнение и поддържане на строежите в съответствие с изискванията за достъпна среда за населението, включително за хора с увреждания **(Наредба №4);**
- Наредба № 7 от 22 декември 2003 г. за правила и нормативи за устройство на отделни видове територии и устройствени зони **(Наредба №7);**
- Наредба № 8 от 14 юни 2001 г. за обема и съдържанието на устройствените планове **(Наредба №8);**

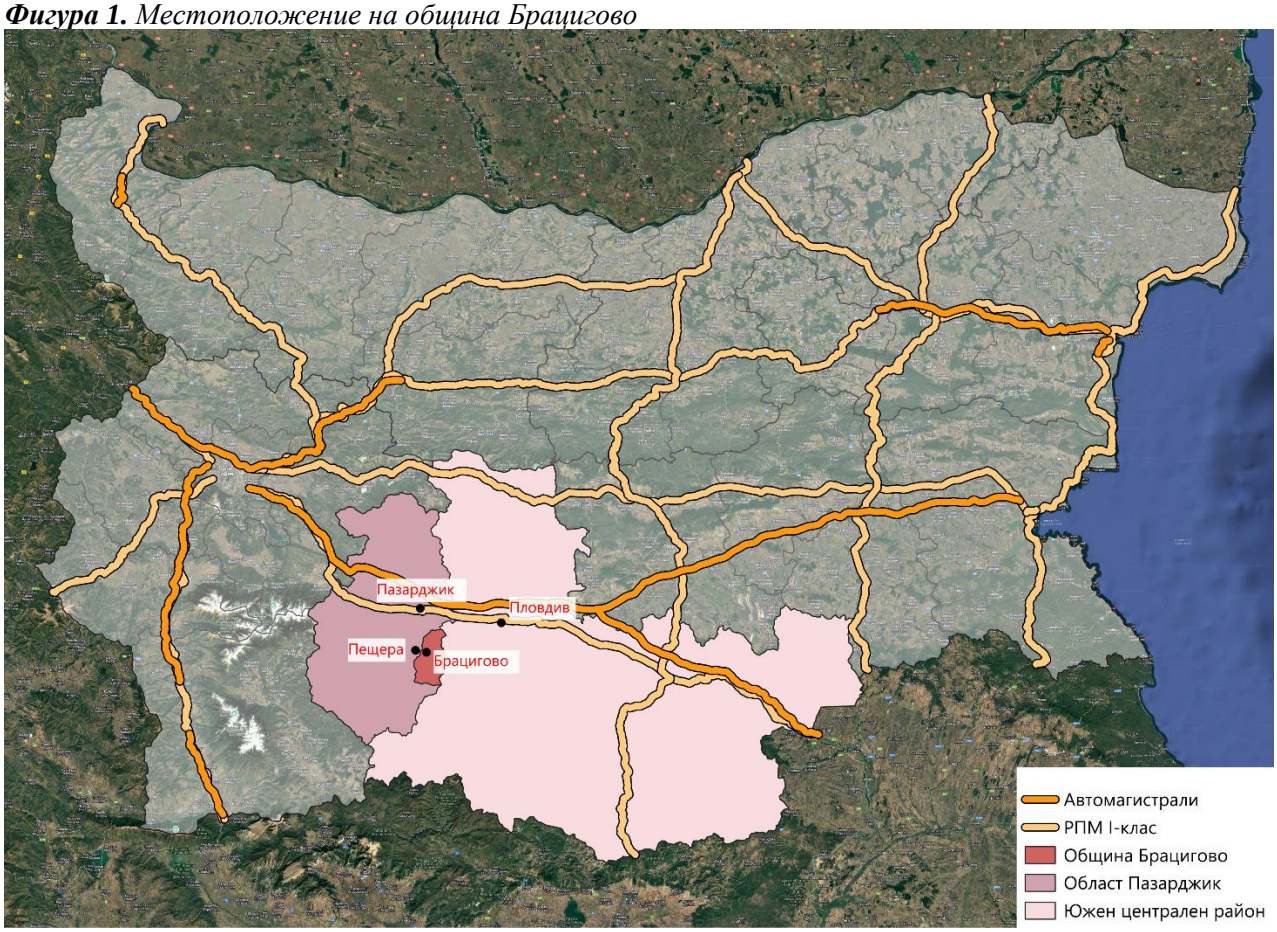
За изготвянето на настоящия ГПОД са използвани налични актуални данни и документи, предоставени от Община Брацигово и други институции, както и източници на данни (включително пространствени данни) и информация със свободен достъп за ползване.

2. ПРЕДВАРИТЕЛНИ ПРОУЧВАНИЯ

2.1. ФИЗИКО-ГЕОРГРАФСКА ХАРАКТЕРИСТИКА И СВЪРЗАНОСТ

Населените места, обект на ГПОД, се намират в община Брацигово, разположена в Южна България, в Южен централен район за планиране от ниво 2 (NUTS-2) и попадаща в административните граници на област Пазарджик. Община Брацигово граничи на север с община Пазарджик, на изток - с община Кричим (област Пловдив), на юг – с общините Батак и Девин (област Смолян) и на запад - с община Пещера.

Фигура 1. *Местоположение на община Брацигово*



Източник: *Авторски колектив на ИУПП®*

Определящите природни елементи са североизточният край на масива на Баташката планина част от Западните Родопи, южните склонове на дъговидните карстови възвишения на Бесапарските ридове и котловината затворена помежду им по поречието на Стара река. Релефът е разнообразен с ясно изразено планинско въздействие върху климата, водите и почвите. За територията е характерен преходния умерено континентален климат. В рамките на общината се срещат разнообразни типове планински и котловинни ландшафти, като първите преобладават.

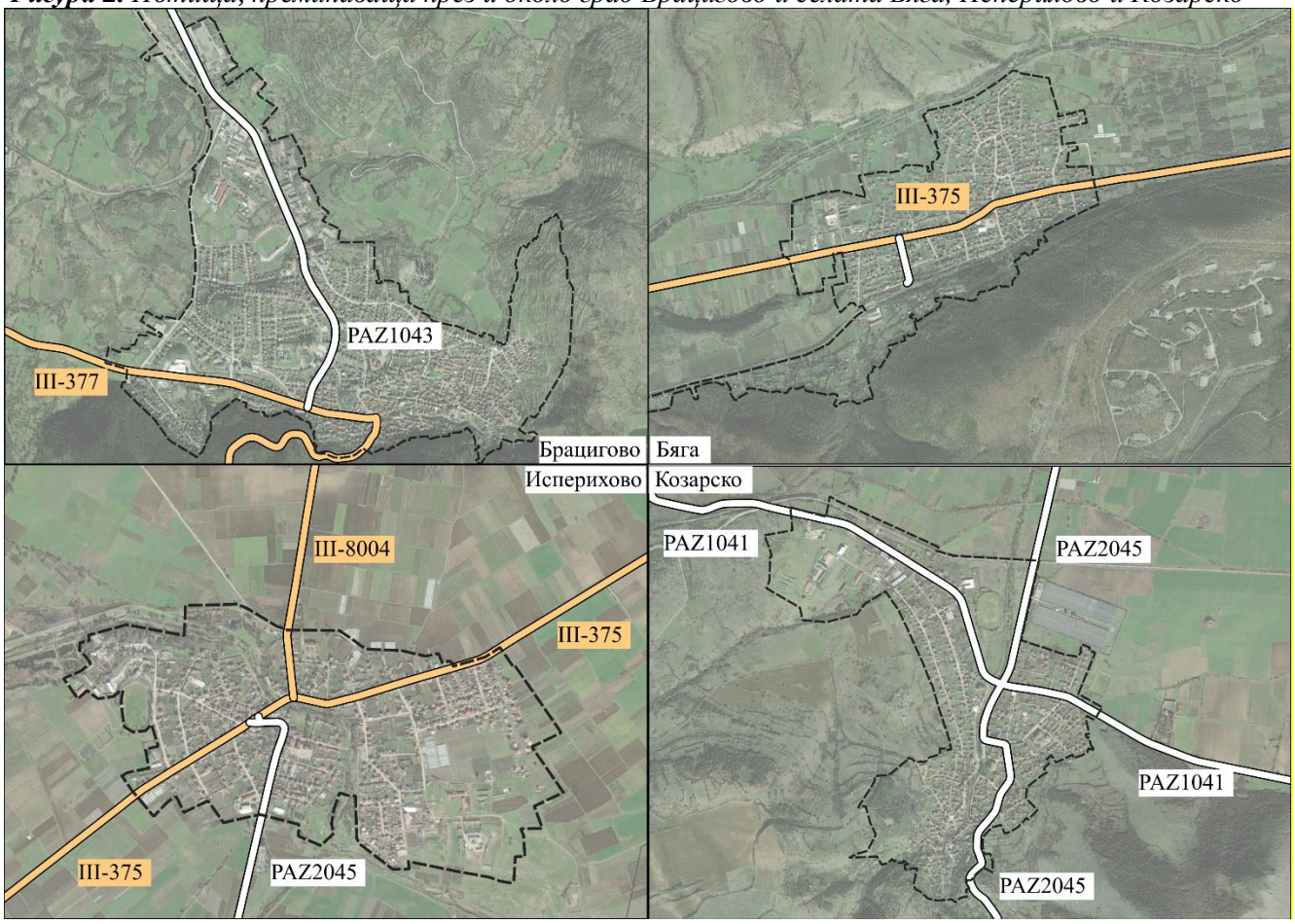
Общината е разположена в удобен транспортен възел, който включва както републикански пътища, така и жп инфраструктура, което осигурява добри връзки с околните региони и страната като цяло. Общинският ѝ център има много добра свързаност с околни и далечни по-големи икономически центрове – на 40 km от областния център (град Пазарджик), на 80 km от Пловдив и на 160 km от столицата – град София. Връзката към тях се осъществява чрез републикански пътища III-375 и III-377, като първият минава през селата Бяга и Исперихово (Пещера-Пловдив), а вторият свързва Брацигово с Пещера. През града минава общински път PAZ1043, който свързва града със с. Капитан Димитриево.

През с. Бяга минава единствено републикански път III-375.

През с. Исперихово освен III-375 минават и III-8004, който стига до с. Огняново, и също така тръгва общински път PAZ2045, стигащ до селата Козарско и Жребичко.

През с. Козарско преминават от север на юг общински път – PAZ2045 и от запад на изток общински път PAZ1041. Вторият свързва с. Козарско със с. Кричим.

Фигура 2. *Пътища, преминаващи през и около град Брацигово и селата Бяга, Исперихово и Козарско*



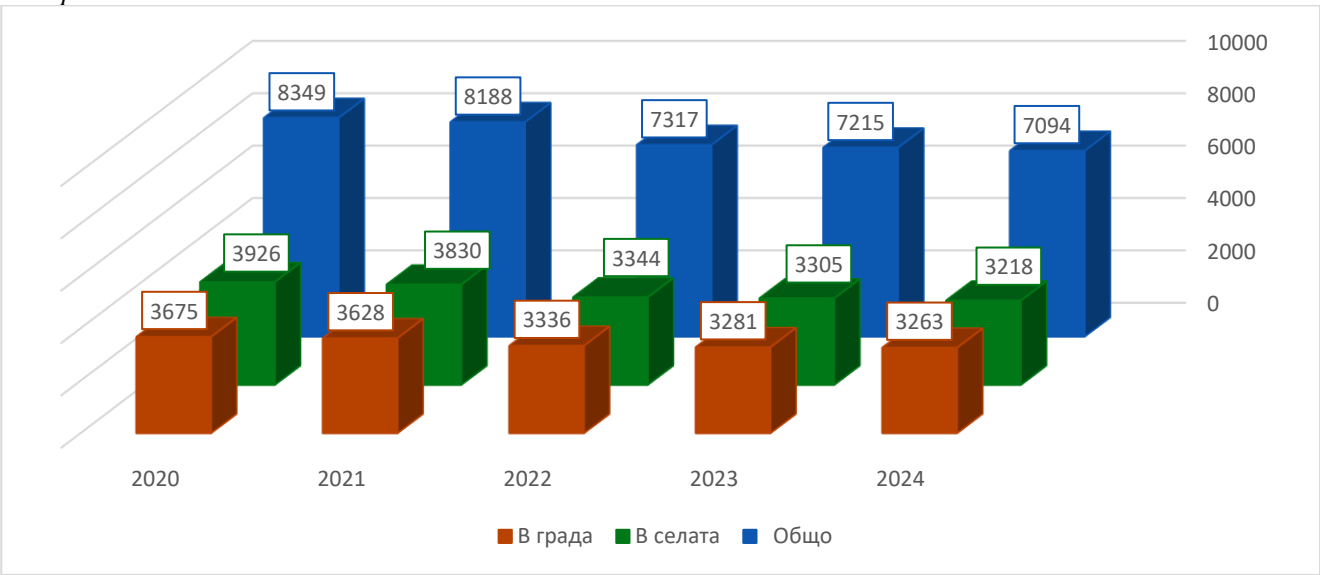
Източник: *Авторски колектив, ИУПП®*

2.2. ДЕМОГРАФСКА ХАРАКТЕРИСТИКА

Населението на община Брацигово към юни 2025 г. наброява 7094 души. От тях около 56% живеят в града. От останалите 54% - 84% живеят в селата, обект на ГПОД, а именно с. Бяга, с. Исперихово и с. Козарско, а останалите 16% са разпръснати неравномерно в останалите 3 населени места, попадащи на територията на община Брацигово.

На Фигура 3 ясно се вижда, че през изминалите 5 години (2020 – 2024 г.) населението в община Брацигово намалява. На годишна база най-отчетливият спад в населението спрямо предходната година е регистриран през 2022 г. както на ниво общината, така и на ниво населено място. Отрицателните стойности са в резултат на последиците от пандемията от Covid-19 – повишена смъртност, миграция на трудоспособно население към съседни, по-развити икономически центрове с цел заетост. Отчита се, че през 2022 г. населението продължава да намалява с приблизително същия темп като през периода 2020-2021 г.

Фигура 3. *Брой на населението в град Брацигово и селата Бяга, Исперихово и Козарско, обект на ГПОД, за периода 2020-2024 г.*

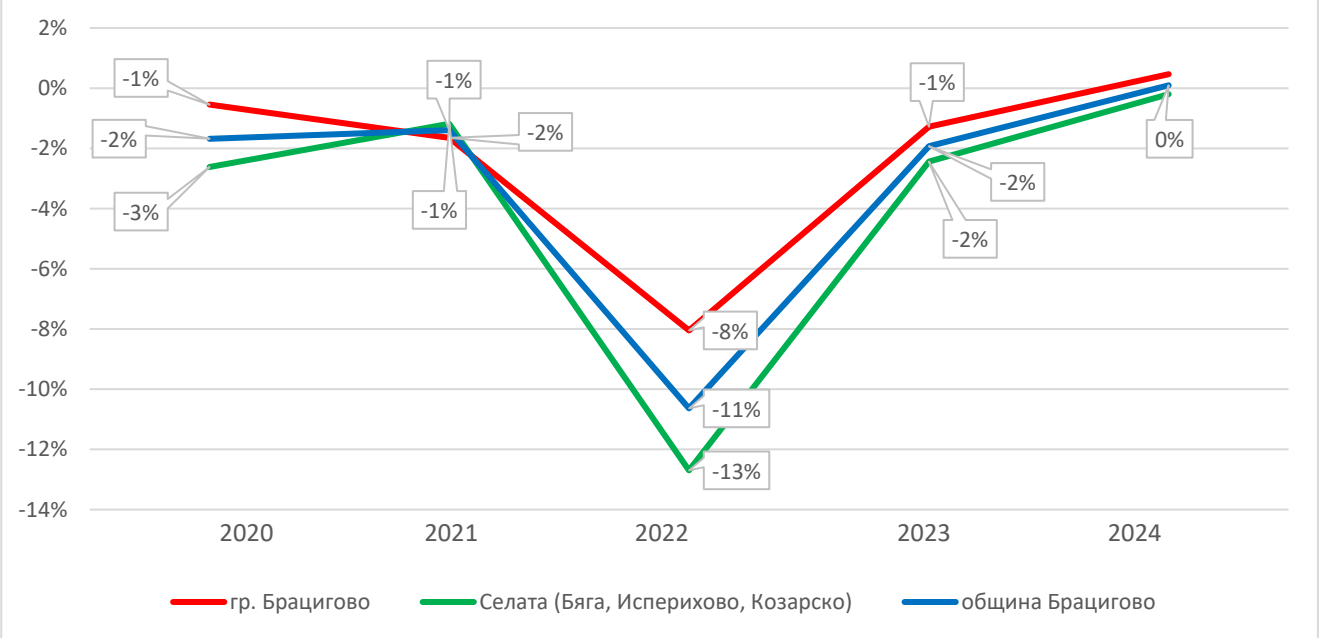


Източник: *Авторски колектив, ИУПП®, по данни от НСИ*

На Фигура 4 е проследена динамиката на населението във всяко едно от населените места, обект на ГПОД. За референция е визуализирана и динамиката на населението на общинско ниво.

През изминалите 5 години (2020 – 2024 г.) населението в община Брацигово и селата Бяга, Исперихово и Козарско, както и в общинския център ежегодно намалява, в рамките на -0,1% – 0,2% спрямо предходната година. Изключение прави 2022 г., през която се отчита по-рязък спад в броя на населението спрямо предходната година. Тези спадове са в резултат на последиците от пандемията от Covid-19 – повишена смъртност, миграция на трудоспособното население към съседни, по-развити икономически центрове с цел заетост и други. Впечатление прави и последната 2024 г., където се забелязва стабилизация, която може да е индикация за бъдещо покачване на населението.

Фигура 4. *Спад в населението в община Брацигово и в общинския център спрямо предходната година в относителна стойност.*



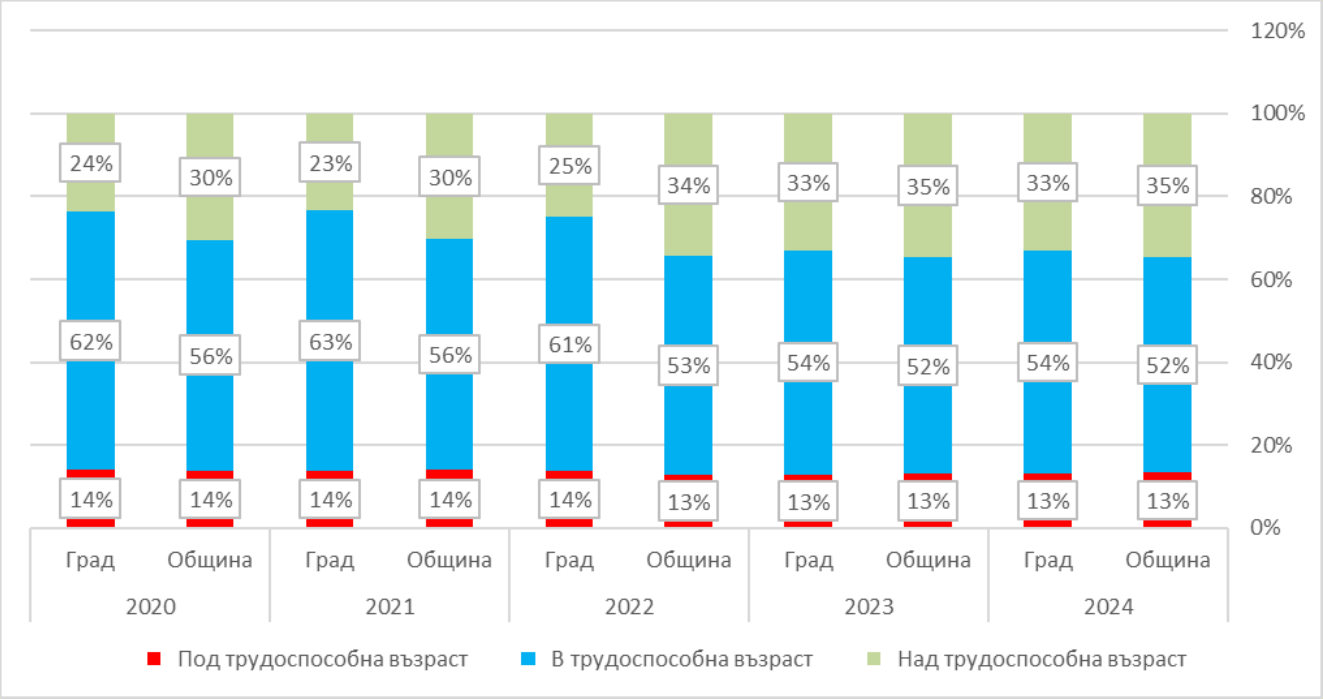
Източник: *Авторски колектив, ИУПП®, по данни от НСИ*

По отношение на възрастовата структура в община Брацигово и в административния ѝ център за периода 2020-2024 г. се отчита забележима промяна в дела на над трудоспособните граждани, която е онагледена на Фигура 5. Наблюдава се застаряване на населението и в общината, и в града, като броят на гражданите в трудоспособна възраст спада за сметка на тези в над трудоспособна възраст.

В общината и в града се наблюдава изменение в посока нарастване на населението в над трудоспособна възраст (съответно с 5% и 9%) за сметка на намаляващо трудоспособно население (респективно с 4% и 8%). Трудоспособното население, което е основата на местната икономика и участва активно в данъчната система на общината, през 2020 г. обхваща около 62% от цялото градско население, докато през 2024 г. делът му пада с около 8% до 54%. Делът на лицата в над трудоспособна възраст през 2024 г. спрямо 2020 г. се увеличава с 9%.

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

Фигура 5. *Възрастова структура на населението в община Брацигово и в гр. Брацигово*



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

Спадът на населението, както и намаляването на дела хора в трудоспособна възраст, неминуемо ще повлияят върху възможностите на община Брацигово, респективно на град Брацигово и селата Бяга, Исперихово и Козарско, да инвестират със собствен капитал в инфраструктурни проекти, които да подобряват транспортната среда. От друга страна, спадът в броя на населението и дела на хората в трудоспособна възраст ще намалят транспортната натовареност и степента на амортизация на уличната мрежа в общината.

2.3. МОТОРИЗАЦИЯ НА НАСЕЛЕНИЕТО

Към средата на 2025 г. в град Брацигово и селата Бяга, Исперихово и Козарско са регистрирани общо 3 784 пътни превозни средства. От тях 89% (3 354 ППС) са леки автомобили. От останалите 11% регистрирани ППС преобладават товарните ремаркета за леки автомобили 4% (154 ППС) и мотоциклетите – 3% (132 ППС). Най-малък дял имат други самоходни машини,

при които е регистрирана само 1 в града. Подробна информация за броя на видовете регистрирани ППС по населени места е представена в Таблица 1.

Таблица 1. *Регистрирани ППС в четирите населени места към 25.08.2025 г.*

Вид пътно превозно средство	Град Брацигово	Село Бяга	Село Исперихово	Село Козарско	Общ Брой
Мотопед	22	14	8	6	50
Мотоциклет	48	57	12	15	132
Четириколесно ПС	2	1	0	1	4
Лек автомобил	1 892	637	491	334	3354
Превозно средство по чл. 55, ал. 8 от ЗМДТ	9	4	4	3	20
Къмпинг ремарке за лек автомобил	7	5	1	3	16
Товарно ремарке за лек автомобил	84	30	22	18	154
Автобус	5	0	1	0	6
Товарен автомобил до 12 т	17	4	2	0	23
Товарен автомобил над 12 т	9	1	1	2	13
Трактор с регистрация пред КАТ	2	6	2	1	11
Други самоходни машини с регистрация	1	0	0	0	1
Общо:	**2 098**	**759**	**544**	**383**	**3 784**

Източник: *Община Брацигово*

Броят на леките автомобили в общинския център и селата Бяга, Исперихово и Козарско към 28.05.2025 г. и населението на четирите населени места към 31.12.2024 г. – 7 048 души, дават възможност да се изчисли приблизителната степен на моторизация в населените места, обект на ГПОД. Към октомври месец 2025 г. тя е 470 леки коли на 1000 души, което е над средната за страната – 441 автомобила на 1000 души население. За цялата страна има тенденция за увеличаване на степента на моторизация. Високата степен на моторизация може да се дължи както на липсваща социална инфраструктура и отдалеченост на местните работодатели, така и на недостатъчно добре оптимизирани връзки на редовните линии за обществен превоз на пътници.

2.4. ПЪТНА АВАРИЙНОСТ

По данни на районно управление на МВР Пещера за периода 01.01.2020-31.12.2024 г. на територията на гр. Брацигово и селата Бяга, Исперихово и Козарско са регистрирани общо 29 пътнотранспортни произшествия (ПТП). Най-много ПТП на годишна база са извършени през 2022 г. – 7 бр., 2023 г. – 6 бр., 2020 г. – 6 бр., 2021 г. – 6 бр., а най-малко през 2024 г. (4 бр.). Общо за периода се наблюдава сравнително еднакъв брой пътнотранспортните произшествия на годишна база и сравнително еднакъв брой и в четирите населени места.

В Таблица 2 обобщено са представени получените данни от РУ на МВР Пещера за четирите населени места, които включват абсолютния и относителния брой на ПТП за всяка година в периода 2020-2024 г., последствията от ПТП, както и изменението им спрямо предходната година.

Таблица 2. *Обобщена справка за ПТП на територията на трите населени места, обект на ГПОД, за периода 2020-2024 г.*

Година	Категория ПТП				Общо за годината	Изменение спрямо предходната година	
	с ранен/и		с материални щети				
	брой	дял	брой	дял		брой	%
2020	2	18%	4	22%	6		

Година	Категория ПТП				Общо за годината	Изменение спрямо предходната година	
	с ранен/и		с материални щети				
	брой	дял	брой	дял		брой	%
2021	5	45%	1	6%	6	0	0%
2022	2	18%	5	28%	7	+1	17%
2023	1	9%	5	28%	6	-1	-14%
2024	1	9%	3	17%	4	-2	-33%
Общо	**11**		**18**		**29**		

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

Не се наблюдава тенденция за концентрация на ПТП в определени райони освен в с. Бяга, където 7 от 8-те ПТП-та за периода са на ул. „Първа“. Там е установен проблем с търговската дейност на гражданите на пътя, който е част от републиканската пътна мрежа III-375.

2.5. ИНТЕНЗИВНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО

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

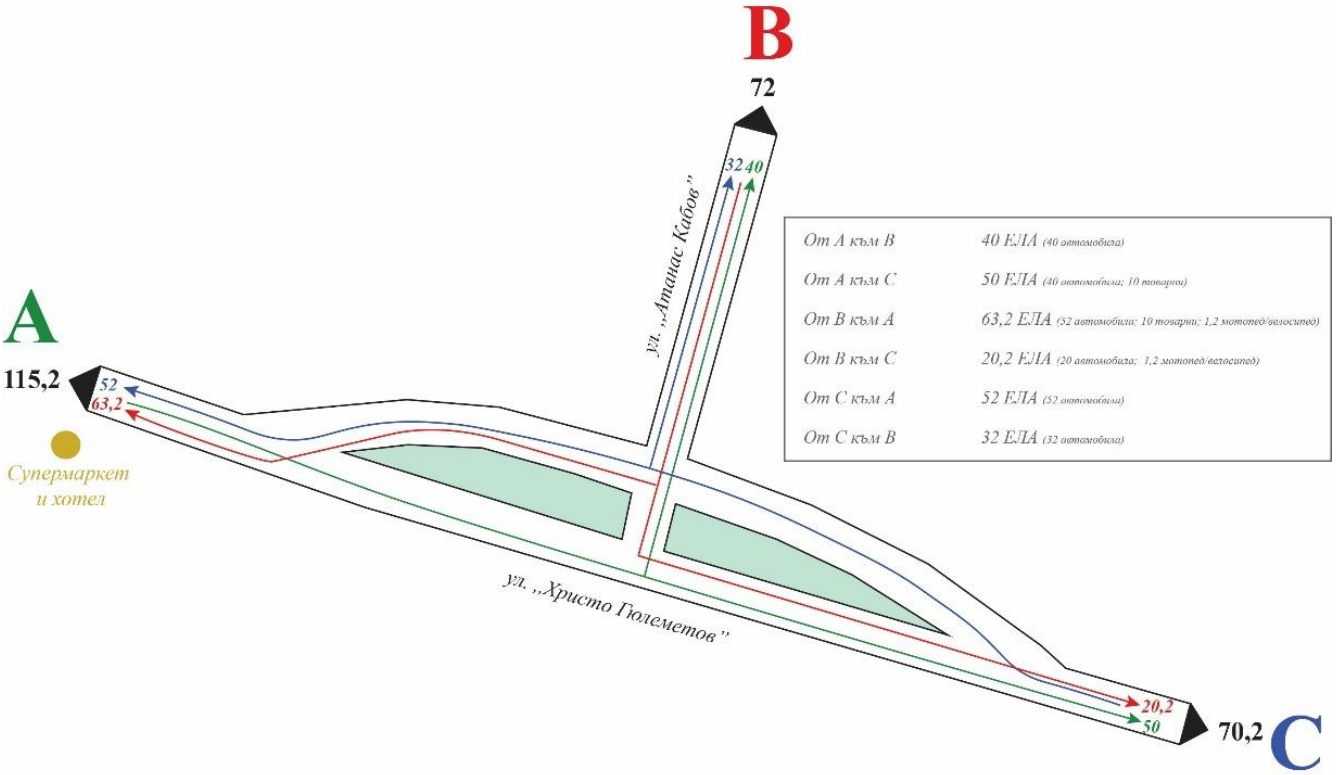
Резултатите от направения анализ на пътната аварийност и наблюденията на натовареността по уличната мрежа по време на проведени теренни проучвания, обуславят необходимостта от преброяване на транспортните потоци единствено в град Брацигово на кръстовището на ул. „Христо Гюлеметов“ и ул. „Атанас Кабов“, тъй като там се пресичат двете основни пътни артерии на града.

Преброяването на транспортните потоци в кръстовището е извършено на **10.09.2025 г. от 9:00 до 10:00 ч**. Резултатът от преброяването е представен на следващата картограма (Фигура 6) и от нея могат да се направят следните изводи:

- 90% от пешеходците, пресичащи ул. „Христо Гюлеметов“, не минават по обозначената пешеходна пътека. Те пресичат пътя пред супермаркета. **Това обуславя необходимостта от преместване на пешеходната пътека, което е заложено в схема 16.1 от настоящия план.**
- В началото на ул. „Атанас Кабов“ е поставен знак В4 „Забранено е влизането на товарни автомобили“. **По време на преброяването и след обсъждане е установено, че градът няма нужда от подобна забрана и се предвижда премахването на знака (виж Схеми 6.1, 15.1, 9.1 и 18.1).**
- 30% от автомобилите, идващи от всички посоки, спират пред супермаркета, затруднявайки излизането на главния път от ул „Черешово топче“, което създава предпоставки за ПТП. Там няма обособен паркинг със знак Д19. **Предвижда се обособяването на съществуващия паркинг и превръщането на ул. „Черешово топче“ в еднопосочна с влизане откъм „Атанас Кабов“ (Виж схеми 13.1 и 18.1).**
- Основното движение в кръстовището е по ул. „Христо Гюлеметов“ под право направление.
- 75% (63.2 ЕЛА) от движещите се по ул. „Атанас Кабов“ (В) завиват на запад по ул. „Христо Гюлеметов“ (А). От тях 2% са мотопеди/велосипеди, 83% са леки автомобили и 15% са товарни автомобили.

- 35% от движещите се ППС пътуват посока гр. Пещера, 18% - навътре в града или по посока с. Капитан Димитриево, 17% - посока с. Равногор или източната част на града.
- В Таблица 3 са изчислени транспортните потоци в кръстовището.

Фигура 6. *Картограма на транспортните потоци в кръстовището на ул. „Христо Гюлеметов“ с ул. Атанас Кабов“, в ЕЛА*



Източник: *ИУПП*

Таблица 3. *Транспортни потоци в кръстовището на ул. „Христо Гюлеметов“ с ул. Атанас Кабов“ с добавени коефициенти спрямо чл. 3 (4) от НППКТСУТ*

Посока	Мотопед, велосипед (x0.3)	Лек автомобил (x1)	Товарен над 5т (x2.5)	Общо
От A към B		40		**40**
От A към C		40	10	**50**
От B към A	2	52	10	**65**
От B към C	2	20		**22**
От C към A		52		**52**
От C към B		32		**32**

Източник: *ИУПП*

3. СЪЩЕСТВУВАЩО ПОЛОЖЕНИЕ

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

Класификацията на улична мрежа е съобразена с ОУП на община Брацигово (2017 г.) и представя изградената към момента на разработване на ГПОД инфраструктура.

В процеса на разработване на ГПОД са взети предвид съществуващия обхват на уличната мрежа и предвижданията в ОУП. Класификацията на комуникационно-транспортните системи (КТС) за град Брацигово и селата Бяга, Исперихово и Козарско представлява:

Таблица 4. *Класификация на КТС*

Вид	гр. Брацигово	с. Бяга	с. Исперихово	с. Козарско
Републиканска пътна мрежа	III-377 (Пещера – Брацигово – Равногор - Вълча поляна - Нова махала)	III-375 (Бяга – Исперихово - Йоаким Груево)	III-375, III-8004 (Огняново - Исперихово)	
Общинска пътна мрежа	PAZ1043 (1 клас Брацигово - Капитан Димитриево)	-	PAZ2045 (2 клас Исперихово – Козарско - Жребичко)	PAZ2045, PAZ1041 (1 клас Козарско - Кричим)
Първостепенна улична мрежа	Ул. „Освободители“, Ул. „Христо Гюлеметов“, Ул. „Трети март“, околовръстен път	Ул. „Първа“	Ул. „Тридесен и осма“, Ул. „Тридесет и девета“, Ул. „Осемнадесета“	Ул. „Двадесет и втора“, Ул. „Двадесет и шеста“, Ул. „Тридесет и трета“

Източник: Авторски колектив, ИУПП®

В Схеми 1.1 - 1.4 са представени схематично класификацията на уличната мрежа, която се състои от първостепенна и второстепенна улична мрежа. Първата обхваща всички главни улици (IV клас), по които преминават трасетата на пътищата от републиканската и общинската пътна мрежа през четирите населени места. Втората е изградена от улици V (събирателни) и VI (обслужващи) клас, които отвеждат и разпределят движението от първостепенната улична мрежа до урбанизираните територии и обслужват отделните обекти.

На схемата са обозначени също обектите, които оказват съществено влияние върху организацията на движението. Те са парковете и озелененните площи, обществените сгради (административни и религиозни), образователните институции (училища и детски градини), здравни заведения и производствени сгради.

Към момента на изготвяне на ГПОД в с. Козарско е завършен ремонт на път PAZ1041 / III-375 Бяга – Исперихово / - Козарско – граница община Кричим от км 0+000.00 до км 3+759.250. Този път минава през селото и предвижда сериозни промени по пътната сигнализация на основното кръстовище в селото (между улици „Двадесет и втора“ и „Двадесет и шеста“). Предоставена е цялата документация и в съществуващите схеми са отразени всички новости, които засягат настоящия ГПОД.

[4] Виж приложения 1.1 – 1.4, които са част от настоящия документ и отразяват съществуващото положение на класификацията на уличната мрежа и обектите, които влияят върху организацията на движението по уличната мрежа на населените места, обект на ГПОД.

3.2. ОРГАНИЗАЦИЯ НА ТРАНЗИТНОТО ДВИЖЕНИЕ[5]

На територията на град Брацигово и селата Бяга, Исперихово и Козарско са установени три вида транзитно движение:

- **Външно непрекъснато транзитно движение** се осъществява:
  - по **ул. „Освободители“** и **ул. „Христо Гюлеметов“** в град Брацигово;
  - по **ул. „Първа“** в село Бяга;
  - по **ул. „Тридесет и осма“** в село Исперихово;
  - по **ул. „Двадесет и втора“** в село Козарско.
- **Външно прекъснато транзитно движение** се осъществява:
  - по околовръстния път на гр. Брацигово, който свързва **РПМ III-377** директно с общински път **PAZ1043;**
  - по **улици „Осемнадесета“** и **„Тридесет и девета“** в село Исперихово;
  - по **улиците „Двадесет и шеста“ и „Тридесет и трета“** в село Козарско.
- **Вътрешно транзитно движение** съществува само в гр. Брацигово по **ул. Трети март“** и продължава по **ул. „Атанас Кабов“** в града;
- **Смесено външно транзитно движение** се наблюдава в гр. Брацигово в участъка на **ул. „Трети март“** след кръстовището с околовръстния път посока **PAZ1043.**

Отвеждането към входно-изходните точки на града е изпълнено с указателни табели и указателни стрелки. Има пътни знаци от група „Ж“, при които нормативните изисквания (чл. 146 – чл. 161 от раздел VII на НСППЗ) на места не са коректно изпълнени. В с. Бяга изцяло липсват пътни знаци от група „Ж“.

По протежение на транзитното движение са разположени пътни знаци Ж6 и Ж7, част от които не отговарят на изискването за непрекъснатост на информацията по цялото трасе. Друга част от знаците имат нужда да бъдат заменени с нови от същата група, тъй като не са спазени всички нормативни изисквания.

3.3. МАРШРУТИ НА РЛОТПП[6]

В град Брацигово и селата Бяга, Исперихово и Козарско съществуващата система на движение на редовните линии за обществен транспорт за превоз на пътници, накратко РЛОТПП, е добре развита. По данни на община Брацигово няма действаща общинска транспортна схема. Други маршрути на РЛОТПП, които преминават през територията на града, са:

- **От Републиканската транспортна схема**:
  - гр. Пловдив – гр. Батак преминава през селата Исперихово и Бяга и през гр. Брацигово;
  - гр. Кричим – с. Жребичко преминава през село Козарско;
  - гр. Пещера – гр. Кричим преминава през четирите населени места от ГПОД;
  - гр. Пловдив – гр. Пещера и в обратната посока преминават през селата Исперихово и Бяга, и през гр. Брацигово;
  - гр. Пловдив – гр. Пещера (през Козарско) и в обратната посока преминава през четирите населени места от ГПОД.

[5] Виж приложения 2.1 – 2.4, които са част от настоящия документ и отразяват съществуващото положение на организацията на транзитното движение по уличната мрежа на населените места, обект на ГПОД.

[6] Виж приложения 3.1 – 3.4, които са част от настоящия документ и отразяват съществуващото положение на организираното движение на редовните линии за обществен транспорт за превоз на пътници по уличната мрежа на населените места, обект на ГПОД.

- **От Областната транспортна схема:**
  - гр. Пещера – гр. Козарско (от 15 септември до 15 юли в делнични дни) минава през четирите населени места от ГПОД;
  - гр. Брацигово – с. Равногор минава само през гр. Брацигово.

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

По данни на Областен отдел „Автомобилна администрация“ – Пазарджик към Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ на Министерството на транспорта и съобщенията на територията на община Брацигово са съгласувани следните маршрути за специализиран превоз:

- **Направление гр. Кричим – гр. Пещера** преминава през четирите населени места, обекти на настоящия ГПОД с час на тръгване в 05:00 ч., 13:00 ч. и 21:00 ч.;
- **Направление гр. Кричим – гр. Пещера** преминава през селата Козарско, Исперихово и Бяга с час на тръгване в 07:05 ч.

Местата, на които автобусите по линията спират, в голяма степен не са сигнализирани с необходимите пътни знаци и/или нямат други елементи, като информационна табела с разписание на автобусните маршрути и/или спирков навес, но са разпознаваеми сред местното население поради установени традиции. Установените спирки от полевите проучвания са достатъчни, за да покрият територията на населените места в обхвата на 5-минутния пешеходен изохрон (300 m) от и до тях.

С ГПОД се препоръчва да се направи проучване какъв е човекопотока, използващ или искащ да използва автобусен транспорт, тъй като разписанията са разредени. Местоположението на всяка спирка трябва да отговаря на правилото тя да бъде след кръстовище в съответната посока и около нея да има прилежаща пешеходна пътека, както и задължително да бъде обозначена поне с пътен знак Д24.

3.4. ПОСОЧНОСТ И ПРЕДИМСТВА НА ДВИЖЕНИЕТО[7]

Към момента на изготвяне на ГПОД в гр. Брацигово и селата Бяга, Исперихово и Козарско предимството в кръстовищата имат улиците от първостепенната улична мрежа, по които се провежда външният непрекъснат транзит.

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

Към момента на изготвяне на ГПОД има единствено една еднопосочна улица в село Козарско (**Виж схема 4.4**).

По улиците с предимство се забелязва отсъствието на знак Б3 „път с предимство“, а само на перпендикулярните клонове на кръстовищата са поставени пътни знаци Б2 „СТОП. Пропусни движещите се с предимство“. Липсата на пълна сигнализация с пътни знаци относно предимство предразполага риска от ПТП. В проектните предложения следва пътната

[7] Виж приложения 4.1 – 4.4, които са част от настоящия документ и отразяват съществуващото положение на посочността и предимствата на движение по уличната мрежа на населените места, обект на ГПОД.

сигнализация с пътни знаци относно предимство да бъде допълнена, както и да се предложат още кръстовища, които да са сигнализирани с пътни знаци за предимство.

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

Уличната мрежа в гр. Брацигово и селата Бяга, Исперихово и Козарско е планирана за двупосочно движение с по една активна пътна лента в посока. Следователно по първостепенната улична мрежа, където има по-голямо натоварване и повече пресичания на пешеходци, спирането за престой и паркиране следва да бъде забранено с оглед безопасността на участниците в движението. Що се отнася до второстепенната улична мрежа, голяма част от нея е с широчина на уличното платно, която не позволява едновременно двупосочно движение на ППС и паркиране и/или престой и паркиране.

Ограниченията в режима на престой и паркиране се въвеждат с вертикална сигнализация с пътни знаци В27 и В28. Такъв вид сигнализация съществува:

- на участъци от улиците „Трети март“ (пред СУ „Народни будители“), „Христо Смирненски“ (в началото ѝ), „Атанас Кабов“ и „Иглика“ (в участъка до минералния извор) в общинския център в гр. Брацигово;
- по продължението на почти цялата ул. „Първа“ в с. Бяга;
- по ул. „Тридесет и осма“ в село Исперихово в участъка от входа откъм с. Бяга до моста;
- на участък от ул. „Двадесет и втора“ в с. Козарско.

Обхватът на въведените забрани е различен, като в повечето случаи той важи и за двете активни ленти за движение.

Поставените забрани в селата Бяга и Исперихово са нови, но поради липсата на контрол в населените места, тези забрани се пренебрегват. Сериозен проблем за пътната безопасност е спирането в активна пътна лента по републиканските пътища, както и гарирането по тротоари и входове/изходи към обекти по протежението им. Установени са при теренните проучвания и разговори с местното население множество жилищни обекти, разположени по републиканския път в с. Бяга и с. Исперихово, в които се извършва търговска дейност, насочена основно към транзитно преминаващи ППС. Вследствие на това тези жилищни обекти действат като атрактори за транзитно преминаващите, които често блокират активните пътни ленти и създават предпоставка за ПТП. С ГПОД следва да се предложат мерки, които да ограничават спирането по главния път както и алтернативи за местното население за извършване на търговска дейност на регламентирани за това места.

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

[8] Виж приложения 5.1 – 5.4, които са част от настоящия документ и отразяват съществуващото положение на ограниченията в режима на престой и паркиране по уличната мрежа на населените места, обект на ГПОД.

Една от задачите на настоящия ГПОД е да допълни пътното стопанство със знаци, ограничаващи паркирането и престоя там, където е необходимо. От друга страна, е нужно да се предложат алтернативи за паркиране на ППС, както и да се засили контрола върху нарушителите.

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

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

На територията на град Брацигово и селата Бяга, Исперихово и Козарско са идентифицирани забрани за движение на определени видове ППС само в града и те са:

- Забрана за влизането на товарни автомобили, важаща за ул. „Атанас Кабов“;
- Забрана за влизане на ППС с изключение на живущите на улиците зад паркинга между общината и пощата;
- Забрана за ППС в двете посоки в улицата след аптека „Света Анна“ до поликлиниката в посока излизане от града.

При теренните проучвания се установяват нарушители на забраните. Въведените забрани за навлизане на определени ППС по уличната мрежа следва да се прецизират и при необходимост да се променят, с което да се повиши информираността у водачите на ППС. Забраната за навлизане на определени превозни средства в уличната мрежа на гр. Брацигово и селата Бяга, Исперихово и Козарско е мярка, която има за цел да подобри безопасността, ефективността на движението, опазването на околната среда и качеството на живот, както и да намали амортизацията на уличната инфраструктура. Тези ограничения помагат за създаването на по-безопасна, чиста и приятна градска среда за всички участници в движението.

3.7. ПЕШЕХОДНО, ВЕЛОСИПЕДНО ДВИЖЕНИЕ И ПАРКИРАНЕ[10]

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

- Пешеходно движение

Пешеходното движение в общинския център и селата Бяга, Исперихово и Козарско се осъществява по изградени тротоари, които почти изцяло покриват уличната мрежа. Видът на настилката по тротоарите е основно от плочки, по-малко от асфалт. При направените теренни проучвания се установиха участъци от улици, по които няма изграден тротоар и са с основа от пръст или чакъл. Също така част от тротоарите не се поддържат и са затревени или с нарушено качество на тротоарната настилка. В допълнение, изцяло за пешеходците са площите в

[9] Виж приложения 6.1 – 6.4, които са част от настоящия документ и отразяват съществуващото положение на товарното движение и забрани за движението на определени видове ППС по уличната мрежа на населените места, обект на ГПОД.

[10] Виж приложения 7.1 – 7.4, които са част от настоящия документ и отразява съществуващото положение на пешеходното и велосипедното движение и паркирането по уличната мрежа на населените места, обект на ГПОД.

централната градска част на общинския център, където са съсредоточени редица административни и търговски обекти.

Възприемането от местното население на тротоара като площ, на която може свободно да се паркира личния автомобил, възпрепятства пешеходното движение. От друга страна, същото възприятие сред местното население, би се оправдало с това, че улиците са недостатъчно широки за свободно преминаване на двупосочно движение при паркирани ППС в най-дясната част на платното за движение във всяка посока.

Препоръчва се насърчаване на местните жители да използват дворовете и обособените в тях гаражи по предназначение и обособяване на ленти за паркиране по улици, които го позволяват.

Местата, където пешеходците следва да пресичат платното за движение, са обозначени с напречна пътна маркировка – пешеходна пътека тип „Зебра“ (М8.1).Този тип маркировка се разполага напречно на оста на платното за движение и урежда предимство на пешеходците при пресичането на платното за движение.

Съгласно чл. 124 от НСППЗ е задължително поставянето на пътен знак Д17 само и единствено на пешеходна пътека с пътна маркировка тип „Зебра“, като той трябва да се повтори и от лявата страна на платното за движение. Съществуват обновени пешеходни пътеки, обозначени с необходимия брой пътни знаци Д17, както и светлинна сигнализация. Препоръчва се в ГПОД продължаването на този тип изпълнение и за останалите пешеходни пътеки на пътищата от първостепенната улична мрежа.

След направеното преброяване на транспортните потоци в град Брацигово на кръстовището на ул. „Христо Гюлеметов“ и ул. „Атанас Кабов“ е установена необходимостта от премахване на съществуващата пешеходната пътека тип „Зебра“ (М8.1) и полагането на нова, така че тя да следва естественото пресичане на живущите, а именно посока хранителния магазин и хотела.

На територията на с. Бяга са установени 2 повдигнати пешеходни пътеки в близост до детската градина и училището и три пешеходни пътеки тип „Зебра“, като всички са на улица „Първа“.

В село Исперихово съществува повдигната пешеходна пътека преди училището на ул. „Тридесет и девета‘‘.

В с. Козарско са установени единствено пешеходни пътеки тип „Зебра“ на кръстовището на ул. „Двадесет и втора“ с „Двадесет и шеста“.

В гр. Брацигово и селата Бяга и Исперихово е установено наличието също така на изкуствени неравности.

За повишаване на безопасността и създаване на условия за пресичане, непротиворечащи на НИНСОСД и НСППМ, се препоръчва съществуващите пешеходни пътеки с напречна маркировка М8.1 да бъдат обозначени с необходимия брой пътни знаци Д17, непосредствено преди тях.

- Велосипедно движение

В обхвата на ГПОД на град Брацигово съществува необозначена велоалея по ул. „Трети март“, която обаче е и тротоар за съответната улица.

На територията на селата Бяга, Исперихово и Козарско няма изградена велосипедна инфраструктура и не се забелязва интензивно движение на велосипедисти по уличната мрежа на населените места, въпреки че не е забранено велосипедистите да се движат наравно с останалите МПС по платното за движение.

По данни на РУ на МВР гр. Пещера за периода 2020-2024 г. има 2 случая на ПТП с велосипедист (от общо 29) - един в гр. Брацигово и един в с. Исперихово. Препоръчва се да се насочи вниманието на участниците в движението към важността от толерантност на пътя, както и да се засили контрола от страна на органите на реда за спазване на ЗДвП с цел превенция от бъдещи ПТП. В случай че инцидентите нараснат, е необходимо да се обмисли изграждането на свързана инфраструктура от велотрасета и велоалеи, които да са разделени от платното за движение на МПС.

- Паркиране

В град Брацигово има частично изградена инфраструктура от регламентирани паркинги (обозначени с пътен знак Д19 и Д20). Платеният паркинг се намира пред „Минерален извор“.

В селата Бяга, Исперихово и Козарско няма изградена инфраструктура от регламентирани паркинги (обозначени с пътен знак Д19), но са налични площи, които се използват за паркиране, ситуирани в близост до ключови атрактори, привличащи автомобилното движение.

Съществуват доста обособени от гражданите паркинги и в четирите населени места, които нямат поставени знаци Д19.

Необходимо е да се насочат допълнително усилия за доразвиване на пешеходната инфраструктура и местата за паркиране, както и за развиване на велосипедната инфраструктура, при необходимост. Положените усилия ще рефлектират положително върху здравето, околната среда, качеството на живот и икономическата активност, като същевременно ще подобрят общата функционалност и достъпност на градските пространства.

3.8. РЕЖИМИ НА СКОРОСТ НА ДВИЖЕНИЕ[11]

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

Въведени са ограничения на скоростта в следните участъци от улици:

- ул. „Трети март“ в близост до стадиона (гр. Брацигово) и пред СУ „Народни будители“ – 20 km/h;
- ул. „Атанас Кабов“ (гр. Брацигово) - 20 km/h;
- ул. „Освободители“ в участъка на входа на града откъм гр. Пещера и преди кръстовището с ул. „Борис Томчев“ (гр. Брацигово) – 20 km/h;
- ул. „Васил Петлешков“ в участъка пред Начално училище „Васил Петлешков“ (гр. Брацигово) – 20 km/h;

[11] Виж приложения 8.1 – 8.4, които са част от настоящия документ и отразяват съществуващото положение на режима в скоростта на движение по уличната мрежа в населените места, обект на ГПОД.

- ул. „Трети Март“ между стадиона и кръстовището с ул. „Оборище“ (гр. Брацигово) – 40 km/h;
- ул. „Първа“ в участъка пред ДГ „Пъстро хвърчило“ има последователност на 20 km/h, 40 km/h и пак 20 km/h (с. Бяга);
- ул. „Тридесет и осма“ в участъка в началото на селото откъм с. Бяга до кръстовището с ул. „Първа“ и в участъка преди моста – 20 km/h;
- ул. „Тридесет и осма“ в участъка преди кръстовището с ул. „Първа“ (с. Исперихово) – 20 km/h;
- ул. „Тридесет и осма“ в участъка след кръстовището с ул. „Тридесет и девета“ (с. Исперихово) – 30 km/h;
- ул. „Тридесет и девета“ в участъка преди училището посока центъра (с. Исперихово) – 30 km/h;
- ул. „Тридесет и осма“ от ул. „Трета“ до ул. „Четвърта“ (с. Исперихово) – 40 km/h;

В с. Козарско няма въведени в пътни знаци за ограничения на скоростта.

В допълнение към ограниченията на скоростта, въведени с пътни знаци В26, на места по уличната мрежа са изградени и изкуствени неравности.

Екипът, изготвящ ГПОД, намира въведените ограничения за недостатъчни. Липсват ограничения при други училища и детски градини, както и в централната градска част, където интензитетът на движение на пешеходци е висок. В настоящия ГПОД следва да се предложат допълнително улици, по които да се ограничи максималната допустима скорост чрез пътни знаци и/или изкуствени ограничители, а при необходимост съществуващите ограничения да се коригират.

3.9. СЪЩЕСТВУВАЩО ПОЛОЖЕНИЕ НА ПЪТНИТЕ ЗНАЦИ[12]

В приложения 9.1 – 9.4 са отразени всички налични пътни знаци, които са установени към момента на изготвяне на ГПОД. Местоположението е относително (*чл. 58 ал. 2 т. 2 от НОДПООП: В обобщената схема не се нанася точното положение на стълбчетата или конзолите, на които следва да се поставят знаците, което е предмет на проектите за организация и безопасност на движение*.). В схемите нагледно се виждат проблемите и уличната организация на движението, упоменати в предходните точки.

[12] Виж приложения 9.1 – 9.4, които са част от настоящия документ и отразяват съществуващото положение на пътните знаци по уличната мрежа в населените места, обект на ГПОД.

4. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПРОВЕДЕНО АНКЕТНО ПРОУЧВАНЕ ЗА РАЗРАБОТВАНЕТО НА ПРОЕКТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ КЪМ ГПОД

4.1. АНКЕТНО ПРОУЧВАНЕ И ОБЩИ РЕЗУЛТАТИ

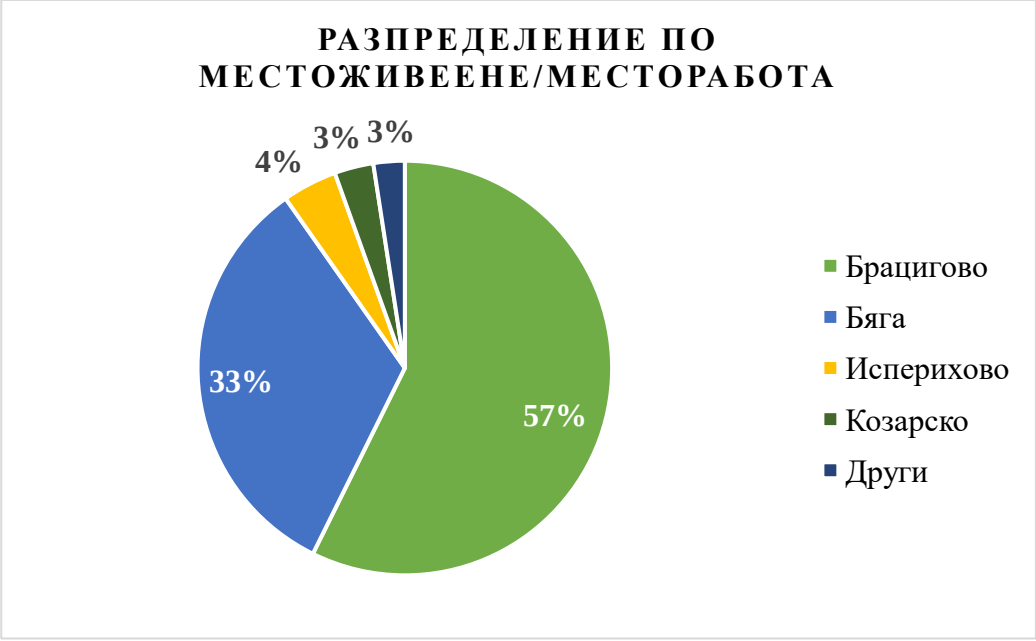
Настоящата част от ГПОД отразява резултатите от проведеното анкетно проучване сред населението в периода 15.09.2025 г. – 30.09.2025 г., живеещо и работещо на територията на община Брацигово. Анкетното проучване дава възможност на заинтересованите страни да дадат своите мнения за организацията на движението, основни проблеми, силни страни и перспективи, които да бъдат взети предвид при изготвянето на плана, за да бъде общината по-безопасна за всички на пътя.

Основната цел на проучването е разбиране на конкретни наболели сред обществото проблеми, свързани с безопасността на пътната мрежа, както и осигуряване на прозрачност и публичност при изготвяне на ГПОД.

Целевата групи са предимно гражданите, които живеят, работят или прекарват време през почивните дни на територията на общината. Избраният метод за набиране на информация е самостоятелно попълване от респондентите на специално изготвена онлайн анкетна карта. Разпространението на анкетната карта беше осъществено със съдействието на Община Брацигово и беше публикувана на официалния сайт https://bratsigovo.egov.bg/.

Броят попълнени анкети е 169, като от тях бяха идентифицирани дублирани отговори, затова уникално попълнените обработени анкети са 165 броя. 57% от респондентите живеят/работят в гр. Брацигово, 33% - в с. Бяга, 4% - в с. Исперихово, 3% - в с. Козарско, а останалите 3% са в категория „Други“. На Фигура 7 е онагледено как са разпределени отговорите спрямо населените места:

Фигура 7: *Разпределение на респондентите по местоживеене/месторабота*



Източник: *Авторски колектив „ИУПП®*

Фигура 8 показва, че 74% от респондентите използват личен автомобил за придвижване, а 24% - са пешеходци.

Фигура 8: *Разпределение на респондентите по метод за придвижване*



Източник: *Авторски колектив ,ИУПП®*

Качеството на уличната мрежа и настоящата организация на движението е оценена спрямо пет критерия: пътни знаци, пътна маркировка, наличие и качество на тротоари, пътна настилка и ограничения на скоростта. Пътната маркировка и пътната настилка са в най-лошо състояние според респондентите, а най-доволни са от сигнализацията с пътни знаци. Състоянието и наличието на ограничения на скоростта и тротоари се оценяват като незадоволителни. Тъй като Фигура 7 ясно показва, че респондентите не са еднакъв брой във всяко населено място, е необходимо разглеждане и анализиране на резултатите поотделно.

4.2. РЕЗУЛТАТИ ЗА ГРАД БРАЦИГОВО

В град Брацигово 47,4% от анкетираните са по-скоро доволни от състоянието на уличната мрежа, а останалите 52,6% оценяват качеството ѝ като незадоволително или много лошо. Най-лошо оценени биват пътната маркировка и настилка, като тук следва да се има предвид, че голяма част от настилката са павета. Също така следва да се обърне внимание и на въведените ограничения на скоростта в населеното място, като следва да се предложат и нови ограничения.

Фигура 9: *Оценка на качеството на наличната пътна инфраструктура в гр. Брацигово*



Източник: *Авторски колектив, ИУПП®*

Основни проблеми или липси при организацията на движението в гр. Брацигово са: недостатъчното ограничения на скоростта, изкуствени неравности, липса на достатъчно ограничения за престой и паркиране на натоварени улици.

95% от анкетираните в града смятат, че **има конфликтни точки (опасни кръстовища, места с чести задръствания, трудни пресичания) и те са:**

- Ул. „Трети март“;
- Кръстовището на петте кьошета (Капията);
- Липса на пешеходна пътека пред стадиона;
- Кръстовището на ул. „Трети март“ и „Атанас Кабов“ спиращите коли, нарушават видимостта;
- Премахнати пътни знаци за паркиране и престой на ул. „Атанас Кабов“;
- Пред и около началното училище през учебно време в час пик.

Необходимо е, според гражданите, улица „Никола Боянов“ да стане еднопосочна, тъй като е много тясна и предимно гражданите се движат посока към Начално училище „Васил Петлешков“.

Според анкетираните има нужда от допълнителни ограничения на скоростта на следните места:

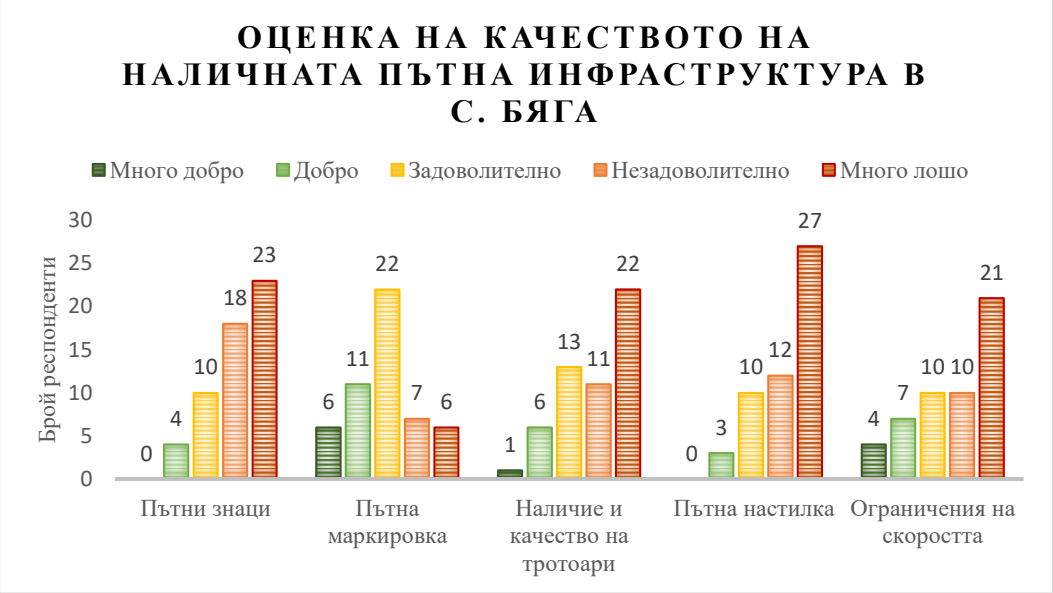
- улиците от първостепенната улична мрежа;
- улици „Слави Дишлянов“, „Ана Гиздова“, „Ангел Попов“;
- пред училищата;
- ул. „Атанас Кабов“.

С цел подобряване на постоянната организация и безопасност, анкетираните смятат, че трябва да се **ограничи престоя и паркирането на ул. „Атанас Кабов“, пред гимназията и СУ „Народни будители“, да се зачести транспорта до съседните населени места, както автобусен, така и железопътен.**

4.3. РЕЗУЛТАТИ ЗА СЕЛО БЯГА

В с. Бяга почти 60% от анкетираните оценяват качеството на наличната пътна инфраструктура като незадоволително или много лошо по всички заложени критерии с изключение на пътната маркировка. В населеното място единствено улица „Първа“, част от републиканската пътна мрежа е в добро състояние с положен асфалт и пътна маркировка. Голяма част от останалите улици в населеното място са неасфалтирани и без тротоари. И тук, както и в гр. Брацигово, анкетираните изявяват желание за повече ограничения на скоростта в населеното място.

Фигура 10: *Оценка на качеството на наличната пътна инфраструктура в с. Бяга*



Източник: *Авторски колектив, ИУПП®*

Основни проблеми и липси в организацията на движението в с. Бяга са: **рисковите изпреварвания заради нерегламентираното спиране покрай пазарите, неспазването и недостатъчните ограничения на скоростта (пътни знаци, пътна маркировка, изкуствени неравности), както и липса на достатъчно пешеходни пространства.**

Лошата инфраструктура е посочена като задълбочаващ се проблем особено през зимния период за майки с деца, хора с увреждания, възрастни хора. За тези целеви групи е добре да се помисли в бъдеще за изграждането на скосени тротоари.

90% от анкетираните в селото смятат, че **има конфликтни точки**, като 66% от тях са посочили конкретни места, всички от които са **на главния път, минаващ през селото**. Откроени конфликтни места са: **пешеходната пътека пред кметството, кръстовището до тото пункта (между ул. „Първа“ и ул. „Втора“), пешеходната пътека пред детската градина** и най-много изразени мнения има за нарастващата опасност за ПТП поради **нерегламентираните пазари по протежението на ул. „Първа“** и липсващата видимост на шофьорите, излизайки на нея заради **спирането по тротоарите.**

67% от гражданите смятат за необходимо да се въведат още ограничения на скоростта предимно по главния път, около детската градина и училището.

В ОУП от 2017 г. са предвидени обходни трасета в селата Бяга и Исперихово, но към момента на изготвяне на ГПОД няма предвиждания за проектиране на такива трасета, нито яснота дали ще бъдат заложени за проектиране в следващите 5 години.

4.4. РЕЗУЛТАТИ ЗА СЕЛО ИСПЕРИХОВО

Относно качеството на уличната мрежа в с. Исперихово освен пътните знаци, пътната настилка е оценена като следващата най-задоволителна категория. Състоянието и наличието на пътни знаци, тротоари и ограничения на скоростта се оценяват предимно като „много лошо“.

Фигура 11: *Оценка на качеството на наличната пътна инфраструктура в с. Исперихово*



Източник: *Авторски колектив, ИУПП®*

Като основни проблеми са посочени: **липса на ограничения на скоростта, както и неспазването на вече наложените такива, недостатъчен брой изкуствени неравности, както и липса на достатъчно проверки дали ограниченията на скоростта се спазват.**

Според анкетираните има конфликтни точки, като конкретно посочен **е целия минаващ път от РПМ III-клас. Даден е пример и за трудно пресичане – преди кръстовището на ул. „Тридесет и осма“ и „Тридесет и девета“ срещу железарията, където към момента съществува избледняла пътна маркировка и недостатъчно пътни знаци, които да я обозначат.**

85% от анкетираните смятат, че в с. Исперихово има нужда от допълнителни ограничения на скоростта. Конкретно предложение е дадено **с ул. „Тридесет и осма“.**

С цел подобряване на постоянната организация и безопасност, анкетираните смятат за разумно да се намери регламентирано място за **изнесен от главния път пазар за двете села Исперихово и Бяга.**

4.5. РЕЗУЛТАТИ ЗА СЕЛО КОЗАРСКО

Село Козарско се откроява с най-негативните отговори по отношение на качеството на уличната мрежа и организацията на движението, като 100% от анкетираните са оценили пътната маркировка, настилка и тротоари като намиращи се в много лошо състояние. Важно е обаче да се отбележи, че тази категорична оценка е дадена по време на провеждане на анкетата, когато в голяма част от първостепенната улична мрежа все още се извършваха строително-ремонтни дейности, което вероятно е повлияло на възприятието на жителите преди тяхното завършване.

Фигура 12: *Оценка на качеството на наличната пътна инфраструктура в с. Козарско*



Източник: *Авторски колектив, ИУПП®*

Като основни проблеми са посочени: **много лошо състояние на улици и пътна настилка с липсващи на места тротоари, продължаващи твърде дълго започнали ремонти**.

50% от анкетираните смятат, че има конфликтни точки и като основна такава е посочена **моста при Културния дом към кметството.**

С цел подобряване на безопасността и удобството на движението, гражданите смятат, че е необходимо **да се изградят повече повдигнати пешеходни пътеки, да се подобри сигнализацията, пътната маркировка и пътната настилка. Също така е необходимо зачестяване на интервалите на междуселищните линии за превоз на пътници.**

5. ПРОЕКТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

5.1. КЛАСИФИКАЦИЯ НА УЛИЧНАТА МРЕЖА И ОБЕКТИ, КОИТО ВЛИЯЯТ ВЪРХУ ОРГАНИЗАЦИЯТА НА ДВИЖЕНИЕТО[13]

За целите на настоящия ГПОД съществуващата класификация на уличната мрежа ще бъде използвана за основа на проектните предложения.

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

С настоящия ГПОД не се предвижда промяна на класификацията на уличната мрежа на четирите населени места.

Към дългосрочните мерки, заложени в настоящия ГПОД, както и в схеми 10.2 и 10.3 са включени изнесените от главните улици пазари, които се предвиждат за селата Бяга и Исперихово. Чрез преместване на търговците от главния път и изграждането на общински пазари, които да бъдат добре указани за транзитно преминаващите ППС и да разполагат с обособени паркоместа, ще се подобри безопасността на участниците в движението в двете населени места, запазвайки възможността на преминаващите да се отбият и да подкрепят местните производители. Мярката е дългосрочна, тъй като предстоят процеси на купуване/отчуждаване на съответните парцели, възлагане на проекти за изграждането на пазарите и съответно тяхното изграждане и въвеждане в експлоатация.

5.2. ОРГАНИЗАЦИЯ НА ТРАНЗИТНОТО ДВИЖЕНИЕ[14]

Организацията на транзитно движение цели максимално намаляване на негативния ефект от преминаването на транзитен трафик през урбанизираната територия на гр. Брацигово и селата Бяга, Исперихово и Козарско. **Съществуващите трасета на транзитното движение се предлага да бъдат запазени.** Трасето на външния непрекъснат транзит се запазва по първостепенната улична мрежа, която се характеризира с широки активни ленти на уличното платно и осигурява връзка с основните транспортни артерии от общинската и републиканската пътна мрежа. Недостатъкът на трасето е, че преминава през жилищни зони и важни атрактори, което налага ограничаване на скоростта и засилване на бдителността у водачите на ППС.

Трасетата на външния прекъснат транзит също се запазват и ще продължат да осигуряват бърз достъп, както до ключови местни атрактори, така и от тях до трасето на непрекъснатия транзит.

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

В проектното предложение за териториите на град Брацигово и селата Бяга, Исперихово и Козарско за организация на транзитното движение са премахнати всички

---

[13] Виж приложения 10.1 – 10.4, които са част от настоящия документ и отразяват проектните предложения за класификацията на уличната мрежа и обекти, които влияят върху организацията на движението по уличната мрежа на населените места, обект на ГПОД.

[14] Виж приложения 11.1 – 11.4, които са част от настоящия документ и отразяват проектните предложения за организацията на транзитното движение по уличната мрежа на населените места, обект на ГПОД.

пътни знаци от група „Ж“, за които е/са установена/и някоя/няколко от следните нередности:

- Неточности при подредбата и посоките на целите;
- Несъответствие между разстоянията до цели в няколко поредни пътни знака;
- Цели в пътни знаци, които не присъстват в пътните знаци по уличната мрежа, която е част от РПМ;
- Липсват изписани целите на латиница и/или номерата на републиканските пътища;
- Неточности при формата, цвета и големината на пътния знак.

Предложените промени са с цел да се постигне пълно съответствие на пътните знаци за направления и посоки с актуалната нормативна уредба – **Наредба № РД-02-21-1 от 23 ноември 2023 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци**.

5.3. МАРШРУТИ НА РЛОТПП[15]

С ГПОД се запазват всички одобрени линии от маршрутите на РЛОТПП както от градската, така и от действащите републиканска, областна и общинска транспортни схеми.

С настоящия ГПОД е установено, че в селата Бяга и Исперихово голяма част от територията остава извън пешеходния изохрон от 300 метра и затова се предлага изграждане на още 2 спирки за всяко село (Виж схеми 12.2 и 12.3).

Препоръчително е да се направи по-задълбочено проучване какъв е човекопотока, използващ или искащ да използва автобусен транспорт, тъй като според проведеното в рамките на настоящия ГПОД анкетно проучване се забелязва донякъде нуждата за допълнителни автобуси по вече съществуващите маршрути и зачестяване на интервалите.

Всички съществуващи и проектни спирки следва да бъдат оборудвани със съпътстващи елементи като пътен знак Д24, информационна колонка, спирков навес, маршрутна карта, пейка и кошче за отпадъци. Такова оборудване следва да се извърши чрез технически и организационни мерки в изпълнение на настоящият ГПОД. Където е възможно и най-вече по улиците от III-ти клас следва да се обследва възможността за изграждане на „джобове“ за спирките на РЛОТПП.

5.4. ПОСОЧНОСТ И ПРЕДИМСТВА НА ДВИЖЕНИЕТО[16]

Съществуващата организация на движение, осигуряваща предимство на движението по първостепенната улична мрежа, по която преминават транзитните трасета, като цяло се запазва. С ГПОД се предлага промяна на предимството единствено в гр. Брацигово на кръстовището при „Паметник на брациговските майстори-строители“. Към момента с предимство е правото направление изток-запад от републиканския път към югоизточната част на гр. Брацигово. С ГПОД се предлага предимството да се промени, като стане изцяло по републиканския път на юг към с. Розово и с. Равногор.

По второстепенната улична мрежа предимство в кръстовищата на първо място имат всички улици от по-висок клас или които имат по-важно значение за извеждане на движението от кварталите до първостепенната улична мрежа. В случай че на кръстовище се пресичат две

[15]Виж приложения 12.1 – 12.4, които са част от настоящия документ и отразяват проектните предложения за организиране на движението на редовните линии за обществен транспорт за превоз на пътници по уличната мрежа на населените места, обект на ГПОД.

[16] Виж приложения 13.1 – 13.4, които са част от настоящия документ и отразяват проектните предложения за посочност и предимство на движение по уличната мрежа на населените места, обект на ГПОД.

улици от един и същ клас, то предимството е дадено на тази, която има по-важна роля за отвеждане на транспортните потоци.

С настоящия ГПОД се предлагат следните улици в гр. Брацигово да бъдат обособени като еднопосочни:

- **ул. „Никола Боянов“ от ул. „Христо Гюлеметов“ до ул. „Васил Петлешков“;**
- **улици „Христо Смирненски“ и „Никола Вапцаров“ от ул. „Атанас Кабов“до ул. „Иван Хрисчев“;**
- **ул. „Черешово топче“ от ул. „Освободители“ до ул. „Атанас Кьослев“;**
- **ул. „Христо Гьошев“ от ул. „Ангел Попов“ през ул. „Грамадите“ с излаз отново на ул. „Ангел Попов“.**

В селата Бяга, Исперихово и Козарско няма предложения за обособяване на еднопосочни улици.

При изпълнението на предложенията се очаква оптимизация на транспортния поток, чрез подобряване на организацията на движението, намаляване на времето за преминаване през второстепенни пътни участъци, както и повишаване на пропускателната способност на уличната мрежа. С ГПОД се предвижда повишаване на информираността на шофьорите чрез добавяне на липсващите знаци на кръстовищата между първостепенни и второстепенни улици.

Промените в режима на движение ще доведат и до по-добро разпределение на трафика и възприятието у водачите на ППС относно предимствата на движение в кръстовищата и увеличаване на тяхната безопасност, като същевременно ще се повиши ефективността на транспортната инфраструктура в града.

5.5. ОГРАНИЧЕНИЯ В РЕЖИМА НА ПРЕСТОЙ И ПАРКИРАНЕ[17]

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

- Забранява се паркирането и престоя двупосочно по протежение на цялата ул. „Атанас Кабов“ в **гр. Брацигово**;
- Забранява се паркирането и престоя двупосочно по протежение на ул. „Трети март“ след кръстовището с ул. „Атанас Кабов“ в **гр. Брацигово**;
- Забранява се паркирането и престоя двупосочно на цялата ул. „Любен Каравелов“ в **гр. Брацигово**;
- Забранява се паркирането и престоя двупосочно на цялата ул. „Мишекопанаров“ в **гр. Брацигово**;
- Забранява се паркирането и престоя двупосочно на цялата ул. „Брациговска комуна“ в участъка от кръстовището с ул. „Атанас Кабов“ до кръстовището с ул. „Никола Мишев“ в **гр. Брацигово**;
- Забранява се паркирането и престоя двупосочно по протежение на цялата ул. „Тридесет и осма“ в **с. Исперихово**;

[17] Виж приложения 14.1 – 14.4, които са част от настоящия документ и отразяват проектните предложения за ограничения в режима на престой и паркиране по уличната мрежа на населените места, обект на ГПОД.

- Забранява се паркирането и престоя двупосочно по протежение на цялата ул. „Тридесет и девета“ в **с. Исперихово**;
- Забранява се паркирането и престоя двупосочно по протежение на цялата ул. „Осемнадесета“ в **с. Исперихово**;

Всички останали действащи забрани по уличната мрежа се запазват.

Разширяването и уплътняването на забраните за паркиране и престой по основните транспортни артерии и около входовете на ключови местни атрактори е необходима мярка за осигуряване на безопасността и ефективността на движението. Тези ограничения ще допринесат за повишаване на пропускателната способност на конкретни улици, подобряване на видимостта и сигурността на пешеходците и водачите на ППС.

На база резултатите от анкетното проучване се забелязва нуждата от повишаване на контрола от страна на органите на реда най-вече в селата Бяга и Исперихово. Община Брацигово следва да изисква постоянен контрол за спазване на наложените забрани за престой и паркиране по републиканските пътища. При невъзможност за изпълнение на този контрол, следва да бъдат разгледани и други възможни краткосрочни мерки като например изграждане на предпазни огради съгласно Наредба № РД-02-20-1 на конкретни места в селата Бяга и Исперихово. Това от една страна повишава сигурността на пешеходците *(според анкетното проучване в с. Бяга пеша се придвижват 31%, а в с. Исперихово 54%)*, от друга би ограничило спирането по тротоарите, както и спирането в активните пътни ленти на транзитно преминаващите ППС. Въпреки че тази мярка би повлияла негативно на местните търговци, безопасността на участниците в движението трябва да е приоритет.

5.6. ТОВАРНО ДВИЖЕНИЕ И ЗАБРАНА ЗА ДВИЖЕНИЕ НА ОПРЕДЕЛЕНИ ВИДОВЕ ППС[18]

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

В ГПОД се предвижда премахване на съществуващата забрана, въведена със знак В4 на ул. „Атанас Кабов“ в гр. Брацигово, тъй като тя не се спазва и масово обърква шофьорите.

В селата Бяга, Исперихово и Козарско не се предвиждат забрани за движение на определени видове ППС.

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

[18] Виж приложения 15.1 -15.3, които са част от настоящия документ и отразяват проектните предложения за товарното движение и забрани за движението на определени видове ППС по уличната мрежа на населените места, обект на ГПОД.

5.7. ПЕШЕХОДНО, ВЕЛОСИПЕДНО ДВИЖЕНИЕ И ПАРКИРАНЕ[19]

Наличието на изградени тротоари по уличната мрежа е добра предпоставка за стимулиране на пешеходното движение в населените места. За да бъде то по-привлекателно и удобно, е препоръчително тротоарите с частична и без настилка, както и такива в лошо състояние, да бъдат изградени или ремонтирани с качествени бетонни плочки/павета. По улиците и участъците от улици с един тротоар в посока, където необходимостта е обоснована, се препоръчва да се изгради тротоар и в другата посока. Всички тротоари е редно да бъдат освободени от паркираните коли.

С ГПОД се предлага премахването на пешеходните пътеки, които не отговарят на нормативните изисквания за позициониране по уличната мрежа. Въпреки изискванията по ал. 2 и 3 на чл. 24 от НИНСОСД за минимален брой на пешеходните пресичания за единица време при средна интензивност на движението, както и препоръчително минимално разстояние между пешеходните пътеки, основна част от съществуващите пешеходни пътеки се предлага да не се премахват или преместват, тъй като пешеходците имат изградени навици, а уличната мрежа в населените места не е натоварена. В допълнение, всички съществуващи и предложени пешеходни пътеки следва да се обозначат с пътен знак „Д17“, като той трябва да се повтори и от лявата страна на платното за движение съгласно чл. 124 от НСППЗ.

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

Препоръчва се пешеходните пътеки на или около ключови конфликтни точки да бъдат осветени съгласно чл. 25, ал. 4 от НСППМ, както и да се обозначат изградените пешеходни пътеки, но с липсващи или частично поставени пътни знаци, по такъв начин, който да отговаря на разпоредбите на ЗДвП, правилника за прилагането му и НСППЗ.

При теренните проучвания не бяха установени значими потоци от велосипедисти по ключови направления по уличната мрежа в четирите населени места. Не се предлага изграждането на велосипедна инфраструктура с настоящия ГПОД. Движението на велосипедисти остава разрешено по уличната мрежа съгласно ЗДвП. **В гр. Брацигово следва да се поставят необходимите пътни знаци и пътна маркировка за съществуващата велоалея по тротоара на ул. „Трети март“.** Необходимо е обозначаване на велоалеята със знак Г16.

С настоящия ГПОД се предлага обособяването на паркоместа и пешеходни пътеки на ключови участъци от уличната мрежа на четирите населени места (Виж схеми 16.1-16.4).

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

5.8. РЕЖИМИ НА СКОРОСТ НА ДВИЖЕНИЕ[20]

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

- въведената организация на движение по трасетата от републиканската пътна мрежа през населените места;

[19] Виж приложения 16.1 – 16.3, които са част от настоящия документ и отразява проектните предложения за пешеходното и велосипедното движение и паркирането по уличната мрежа на населените места, обект на ГПОД.

[20] Виж приложения 17.1 – 17.4, които са част от настоящия документ и отразяват проектните предложения за режима в скоростта на движение по уличната мрежа на населените места, обект на ГПОД.

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

Към момента въведените в гр. Брацигово и селата Бяга, Исперихово и Козарско ограничения на скоростта са много малко и нефункционални. С оглед на анализа на ПТП през последните 5 години, извършените теренни проучвания и проведеното анкетно проучване се предлага въвеждането на следните забрани, спрямо характеристиките на улиците и функционалното зониране:

- На ул. „Атанас Кабов“ в **гр. Брацигово** се предлага ограничаване на скоростта до 20 km/h;
- На ул. „Трети март“ в **гр. Брацигово** от стадиона до кръстовището с ул. „Атанас Кабов“ се предлага ограничаване на скоростта до 40 km/h със запазване на участъците с ограничение 20 km/h;
- На ул. „Трети март“ в **гр. Брацигово** в участъка ѝ от кръстовището с ул. „Атанас Кабов“ докрая се предлага ограничаване на скоростта до 20 km/h
- На ул. „Освободители“ и „Христо Гюлеметов“ в **гр. Брацигово** се предлага ограничаване на скоростта до 40 km/h със запазване на участъците с ограничение 20 km/h;
- На ул. „Ана Гиздова“ в **гр. Брацигово** се предлага ограничаване на скоростта до 40 km/h;
- На ул. „Слави Дишлянов“ в **гр. Брацигово** се предлага ограничаване на скоростта до 40 km/h;
- На ул. „Ангел Попов“ в **гр. Брацигово** се предлага ограничаване на скоростта до 40 km/h, като се намалява до 30 km/h в участъка до детската градина;
- На цялата ул. „Първа“ в **с. Бяга** се предлага ограничаване на скоростта до 30 km/h освен в участъците пред детската градина и училището, където се предлага ограничаване до 20 km/h;
- На ул. „Двадесет и първа“ в **с. Исперихово в участъка пред детската градина** се предлага ограничаване на скоростта до 30 km/h;
- На цялата ул. „Тридесет и осма“ в **с. Исперихово** се предлага ограничаване на скоростта до 30 km/h;
- На цялата ул. „Тридесет и девета“ в **с. Исперихово** се предлага ограничаване на скоростта до 30 km/h;
- На ул. „Първа“ в **с. Козарско** от ул. „Двадесета“ до ул. „Шестнадесета“ се предлага ограничаване на скоростта до 40 km/h;
- На ул. „Тридесет и втора“ в **с. Козарско** от ул. „Тридесет и трета“ до ул. „Тридесета“ се предлага ограничаване на скоростта до 40 km/h.

С ГПОД се предлага изграждането на допълнителни изкуствени ограничители на скоростта по уличната мрежа на града, с които да се повиши безопасността на пътя и да се намали риска от ПТП, особено в зони с висока концентрация на пешеходци – жилищни, образователни

и търговски зони. Изкуствените неравности помагат за регулиране на скоростта на движение на МПС, като принуждават шофьорите да намалят скоростта. Освен това те подобряват безопасността и комфорта при движение на всички участници в движението в градската среда. В схема 17 са представени всички предложени и съществуващи ограничители на скоростта с приблизителното им местоположение.

5.9. ОБОБЩЕНА СХЕМА НА ПЪТНИТЕ ЗНАЦИ [21]

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

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

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

В обобщената схема на ГПОД (приложения 18.1 – 18.4) не се нанасят пътните знаци, които са нанесени на схемата за транзитно движение по чл. 35, ал. 2, както и точното положение на стълбчетата или конзолите, на които следва да се поставят знаците (чл. 58, ал. 2 от НОДПООП).

[21] Виж приложения 18.1 – 18.4, които са част от настоящия документ и отразяват проектните предложения за пътните знаци по уличната мрежа на населените места, обект на ГПОД.

6. ОРГАНИЗАЦИОННИ И ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИ МЕРОПРИЯТИЯ

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

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

6.1. ОРГАНИЗАЦИОННИ МЕРОПРИЯТИЯ

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

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

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

- повишаване на контрола от страна на органите на реда по въведените забрани и ограничения;
- създаване на постоянна организация за сезонна поддръжка на пътната маркировка и пътните знаци;
- изготвяне на планови и стратегически документи, свързани с организация на различни видове транспорт – Общинска схема за превоз на пътници, План за развитие на велосипедния транспорт, Програма за развитие на велосипедното движение и други;
- разработване и внедряване на Общинска наредба за организация на движението на територията на населените места от община Брацигово;
- изготвяне на инвестиционни проекти за реконструкция на комуникационно-транспортната инфраструктура и съблюдаване съобразяването ѝ с ГПОД (повтарящо се мероприятие с изготвянето на всеки инвестиционен проект);
- определяне и конкретизиране на времевите диапазони на действие на зоните за кратковременно платено паркиране (синя зона), както и таксите за извършването на такова.

6.2. ИНЖЕНЕРО-ТЕХНИЧЕСКИ МЕРОПРИЯТИЯ

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

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

6.2.1. Мерки за планиране

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

- инвентаризация на съществуващите пътни знаци и маркировка, насочващи транзитното движение около и през град Брацигово и селата Бяга, Исперихово и Козерско, указващи ограниченията в преминаването на определени видове ППС, местоположението на автобусни спирки, посочностите на движение и предимството на движение, режимите за престой и паркиране, както и тези, които оказват скоростните режими на движение. **При пътните знаци и маркировка се проверява тяхното наличие и дали отговарят на изискванията на Наредба № РД-02-21-1 от 23.11.2023 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци и Наредба № 2 от 17 януари 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка.** При необходимост се подновяват, включително спрямо предвижданията на ГПОД;

- изграждане на система за видеонаблюдение (приоритетно на кръстовищата от първостепенната улична мрежа) с възможност за отчитане на нарушения във въведената организация на движение;
- определяне на разположението на зарядна инфраструктура за ЕПС и маркиране на паркоместа само за зареждане, ако има заявено намерение за изграждането на такава;
- определяне на разположението на паркоместа за инвалиди и маркирането им с пътен знак и маркировка.

6.2.2. Мерки за реконструкция

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

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

6.3. СПИСЪК НА ОРГАНИЗАЦИОННИ И ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИ МЕРОПРИЯТИЯ

Заложените в ГПОД цели се постигат с изпълнението на предвидените в проекта организационни и инженерно-технически мероприятия.

Съгласно изискванията на Наредба № РД-02-20-2, чл. 19. мерките, предвидени в плана, се разделят на:

▪ **краткосрочни** – изпълняват се в рамките на една година, като организационно-административни мерки, които обхващат сигнализиране с пътни знаци, маршрути на движението на ППС и пешеходни преминавания, предимства за преминаване през конфликтни зони, възможни места за престой и паркиране и забрани за товарни автомобили, скорости на движение и други;

▪ **дългосрочни** в рамките на перспективния период – строителни мерки за реконструкции на уличната мрежа и принадлежностите ѝ, нови РЛОТПП и други. Препоръки за изготвяне на инвестиционни проекти, които задължително са придружени от част „Организация и безопасност на движението“ във фаза технически проект.

С настоящия ГПОД се предлагат следните мерки:

Населено място	Мярка	Вид
Класификация на уличната мрежа и обекти, които влияят върху организацията на движението		
с. Бяга	Възлагане, проектирането и изграждането на общински пазар върху поземлен имот с идентификатор 07586.638.736.	дългосрочна мярка
с. Исперихово	Възлагане, проектирането и изграждането на общински пазар върху поземлен имот с идентификатор 32888.501.712.	дългосрочна мярка
Организация на транзитното движение		
всички населени места	Инвентаризация и подмяна на пътните знаци от група „Ж“ в съответствие с предвижданията на ГПОД в Схема 11 – Транзитно движение и Приложение № 2 към Схема 11 при спазване на нормативните изисквания в Наредба № РД-02-21-1 от 23.11.2023 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци.	краткосрочна мярка
Маршрути на РЛОТПП		
всички населени места	Провеждане на проучване за необходимостта от разкриването на нови маршрути и/или промяна на разписанията по съществуващите МР от общинската, областната и републиканската мрежа на РЛОТПП.	краткосрочна мярка
всички населени места	Оборудване на съществуващите спирки на РЛОТПП със съпътстващи елементи като пътен знак Д24, информационна колонка, спирков навес, маршрутна карта, пейка, кошче за отпадъци и други елементи.	краткосрочна мярка
всички населени места	Обследване възможността за изграждане на „джобове“ за спирките на РЛОТПП и възлагане на тяхното проектиране и изграждане, където е възможно по районните артерии и главните улици.	краткосрочна мярка

Населено място	Мярка	Вид
с. Бяга	Възлагане проектирането и изграждането на предложените нови автобусни спирки на кръстовището на ул. „Първа“ с ул. „Девета“.	дългосрочна мярка
с. Исперихово	Възлагане проектирането и изграждането на предложените нови автобусни спирки на кръстовището на ул. „Тридесет и първа“ с ул. „Тридесет и осма“.	дългосрочна мярка
Посочност и предимства на движението		
всички населени места	Инвентаризация и подмяна на пътните знаци за предимство и посочност от групите Б, В и Г в съответствие с нормативните изисквания и предвижданията в ГПОД.	краткосрочна мярка
	Изпълнение на пътната маркировка в съответствие с изискванията по Наредба № 2 от 17.01.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка.	краткосрочна мярка
Ограничения в режима на престой и паркиране		
гр. Брацигово и селата Бяга и Исперихово	Въвеждане на забрани за престой и паркиране чрез поставяне на необходимите за това пътни знаци, заложени в Схема 18 на настоящия ГПОД.	краткосрочна мярка
Товарно движение и забрана за движение на определени видове ППС		
гр. Брацигово	Премахване на съществуващата забрана, въведена със знак В4 на ул. „Атанас Кабов“.	краткосрочна мярка
Пешеходно, велосипедно движение и паркиране		
гр. Брацигово	Поставяне на необходимите пътни знаци и пътна маркировка на съществуващата велоалея по тротоара на ул. „Трети март“.	краткосрочна мярка
всички населени места	Да се поставят необходимите пътни знаци и пътна маркировка за паркингите, означени на схеми 16.1-16.4 и 18.1-18.4.	краткосрочна мярка
всички населени места	Да се поставят необходимите пътни знаци и пътна маркировка за пешеходните знаци, означени на схеми 16.1-16.4 и 18.1-18.4.	краткосрочна мярка
Скорост на движение		
всички населени места	Въвеждане на максимална скорост на движение чрез поставяне на необходимите за това пътни знаци, заложени в Схема 18 на настоящия ГПОД.	краткосрочна мярка

7. ПРИЛОЖЕНИЯ

1. Приложение 1.1 – 8.1: Схеми, отразяващи съществуващо положение на организацията на движение по уличната мрежа в гр. Брацигово;
2. Приложение 9.1: Обобщена схема на пътните знаци в гр. Брацигово (съществуващо положение);
3. Приложение 1.2 – 8.2: Схеми, отразяващи съществуващо положение на организацията на движение по уличната мрежа в с. Бяга;
4. Приложение 9.2: Обобщена схема на пътните знаци в с. Бяга (съществуващо положение);
5. Приложение 1.3 – 8.3: Схеми, отразяващи съществуващо положение на организацията на движение по уличната мрежа в с. Исперихово;
6. Приложение 9.3: Обобщена схема на пътните знаци в с. Исперихово (съществуващо положение);
7. Приложение 1.4 – 8.4: Схеми, отразяващи съществуващо положение на организацията на движение по уличната мрежа в с. Козарско;
8. Приложение 9.4: Обобщена схема на пътните знаци в с. Козарско (съществуващо положение);
9. Приложение 10.1 – 17.1: Схеми, отразяващи проектните предложения за организацията на движение по уличната мрежа в гр. Брацигово ;
10. Приложение 18.1: Обобщена схема на пътните знаци в гр. Брацигово (проектно предложение);
11. Приложение 10.2 – 17.2: Схеми, отразяващи проектните предложения за организацията на движение по уличната мрежа в с. Бяга;
12. Приложение 18.2: Обобщена схема на пътните знаци в с. Бяга (проектно предложение);
13. Приложение 10.3 – 17.3: Схеми, отразяващи проектните предложения за организацията на движение по уличната мрежа в с. Исперихово;
14. Приложение 18.3: Обобщена схема на пътните знаци в с. Исперихово (проектно предложение).
15. Приложение 10.4 – 17.4: Схеми, отразяващи проектните предложения за организацията на движение по уличната мрежа в с. Козарско;
16. Приложение 18.4: Обобщена схема на пътните знаци в с. Козарско (проектно предложение).