

ОБЯСНИТЕЛНА ЗАПИСКА

Град Самоков е разположен в Самоковската котловина, която е ситуирана между няколко планини – Рила, Плана, Ихтиманска Средна гора – на 950 метра над морското равнище. В сърцевината на котловината текат водите на река Искър и нейните притоци. Формата на котловината е неправилна и двуделна, Палакарийска от запад и Искърска от изток. Разполага се върху 185 km².

Град Самоков, разположен в едноименната котловина отстои на 60 км от столицата София, на 10 км от курорта Боровец, на 8 км от един от входовете на Национален парк Рила, на 29 км от минералните извори в Сапарева баня, на 14 км от тези на Белчин баня, на 27 км от балнеоложкия комплекс в Долна баня и на 12 км южно от язовир Искър.

Местоположението на града и надморската му височина определя климата като умереноконтинентален с планинско влияние – с топло, но не много горещо лято и студена, продължителна зима. Продължително е слънчевото греене, с много малки изключения на мъгли. Силно е и въздействието на високата планина. Именно тя спира бурните ветрове и снеговалежи.

Близостта на Община Самоков до столицата, традициите в търговско-занаятчийските услуги и индустриалното производство, международният курортно-туристически комплекс Боровец, туристически комплекс „Мальовица“ и балнеолечебен център „Белчин бани“ са отличен потенциал за устойчиво икономическо развитие на региона.

Двата основни сектора на местната икономика са промишленост и хотелиерство. Преработващата промишленост създава основния дял от brutния вътрешен продукт на Общината, като водещите сектори са текстил, металообработване, дървообработване, производство на оборудване.

На второ място е туристическият сектор – хотелиерство и обществено хранене. Благоприятното географско положение, разнообразният планински релеф, специфичните биоклиматични условия, наличието на изобилие от водни ресурси – питейни и термални води – правят дестинацията Самоков привлекателно място за туризъм през цялата година. Повече от 120 места за настаняване с около 9000 легла са регистрирани в Самоков и региона.

От гледна точка на транспорта, гр. Самоков се характеризира с добра транспортна комуникация.

- Самоков е на 60 км. от София и летище София;
- През Ихтиман, който е на 40 км., чрез път II-82 се осъществява връзка с ОЕТК 8 и автомагистрала „Тракия“;
- През Дупница, също на разстояние 40 км., чрез път II-62 се осъществява връзката с ОЕТК 4 и магистрала Струма;
- Редовна обществена автобусна връзка с курорта Боровец, столицата София и селата в общината.

През града преминават четири пътя от Републиканската пътна мрежа:

- **Републикански път II-82** е второкласен път, част от Републиканската пътна мрежа на България, на територията на Софийска област и област София. Дължината му е **86,3 km**. Пътят се отклонява надясно при 144,8 km на Републикански път I-8 в центъра на град Костенец и се насочва на запад през южната част на Костенецко-Долнобанската котловина. Минава последователно през град Долна баня и селата Марица и Радуил след което се изкачва до курорта Боровец (1335 м.н.в), разположен в северните склонове на Рила. От там се спуска към Самоковската котловина и достига град Самоков, като пресича изцяло територията на града от юг на север. В района между вилните зони „Мечката“ и „Щъркелово гнездо“ минава през късия Калковски пролом и на протежение от 11 km върви успоредно на западния бряг на язовир Искър. След стената на язовира в района на село Долни Пасарел навлиза в дълбокия Панчаревски пролом на река Искър, между планините Плана и Витоша от запад и Лозенската планина от изток, който е с дължина 22 km. При изхода на пролома минава край Панчаревското езеро и селата Кокаляне и Панчарево и на 2,1 km след него достига до Републикански път II-18 (Околовръстният път на София) при неговия 48,6 km в рамките на столичния квартал "Горубляне,,. В последните 5,4 km на територията на район „Панчарево“ се дублира с ул. Самоковско шосе.

В центъра на град Самоков, при 37,6 km отляво се влива второкласен Републикански път II-62 (80 km) от град Кюстендил. При 39,6 km (северния обход на гр. Самоков) се пресича с третокласен Републикански път III-822 (2,1 km) до град Ихтиман.

- **Републикански път II-62** е второкласен път, част от републиканската пътна мрежа на България, преминаващ по територията на Кюстендилска и Софийска област. Дължината му е **80,0 km**.

Пътят се отклонява надясно при 25,7 km на Републикански път I-6 североизточно от град Кюстендил и се насочва на юг, а след село Пиперков чифлик на изток-югоизток през Кюстендилската котловина. Минава последователно през селата Багреници и Нови чифлик и достига до село Невестино, където пресича река Струма, преминава на левия ѝ бряг и продължава на изток-североизток през южните разклонения на Конявска планина. Западно от град Дупница пътят слиза в долината на река Джерман (ляв приток на Струма), завива на север и на протежение от 4,3 km покрай десния и бряг се дублира с Републикански път I-1. В северната част на Дупница Републикански път II-62 се отклонява на изток пресича река Джерман, минава през промишлената зона на града и продължава на изток през Горната Дупнишка котловина. След разклона за село Сапарево пътят напуска котловината, изкачва се през Клисурската седловина, разделяща планините Рила и Верила), преминава през село Клисура и се спуска към Самоковската котловина. Тук пътят запазва източното си направление по южната периферия на котловината и достига до центъра на град Самоков, където се свързва с Републикански път II-82 при неговия 37,6 km.

От него наляво и надясно се отклоняват десет третокласни пътя от Републиканската пътна мрежа, в т.ч. пет пътя с трицифрени номера и пет пътя с четирицифрени номера.

- **Републикански път III-822** е третокласен път, част от Републиканската пътна мрежа на България, преминаващ по територията на Софийска област и област София. Дължината му е **39,1 km**.

Пътят се отклонява наляво при 78,7 km на Републикански път II-62 и на протежение от 4,6 km съвпада с обходния път на гр. Самоков. Преодолява Шипочански рид (северно разклонение на Рила) и при село Шипочане слиза в дълбоката долина на река Шипочаница.

Продължава на север по долината на реката, преминава през село Ново село, навлиза в Област София и достига югоизточния край на язовир Искър. На протежение от около 7-8 км следва брега на язовира, заобикаляйки от северозапад Септемврийски рид, след което завива на изток, преодолява нисък вододел и отново се завръща в Софийска област. Северно от село Полянци навлиза в Ихтиманската котловина, минава през село Живково и в центъра на град Ихтиман завива на север. В северната част на града се свързва с Републикански път I-8 при неговия 125,3 км.

По протежението на пътя наляво и надясно от него се отделят два третокласни пътя от Републиканската пътна мрежа с четирицифрени номера:

- в първите 4,6 км се дублира с обходния път на гр. Самоков, който заобикаля града от север;
- при 16 км, северно от село Ново село — надясно Републикански път III-8222 (21,8 km) през село Пчелин до град Костенец при 1 км на Републикански път II-82;
- при 33,1 км, в село Живково — наляво Републикански път III-8223 (7,4 km) през село Веринско до 119,2 км на Републикански път I-8.

- **Републикански път III-6206** е третокласен път, част от Републиканската пътна мрежа на България, преминаващ изцяло по територията на Софийска област, Община Самоков. Дължината му е **25,6 km**.

Пътят се отклонява надясно при 79,6 km на Републикански път II-62 в центъра на град Самоков и се насочва на юг през най-южната част на Самоковската котловина. Преди разклона за село Бели Искър навлиза в Рила и завива на югозапад, като продължава по долината на река Черни Искър. Последователно преминава през селата Мала църква, Маджаре и Говедарци и след 13 km завършва в курортния комплекс „Мальовица“.

Целта на генералния план за организация на движението е да се постигнат оптимални стойности на характеристиките на градското движение, пътната безопасност, паркирането на пътни превозни средства, както и обезпечаването на пешеходното и велосипедното движение. С цел изпълнението на заложените цели, в рамките на плана, са разработени мерки, които следва да бъдат приложени в краткосрочен и дългосрочен план.

При разработката на актуализацията на ГПОД е извършен преглед и синхронизация с наличните стратегически документи, одобрени от кмета и/или общинския съвет на община Самоков.

Съществуващо положение:

Уличната мрежа на град Самоков е от правоъгълно-диагонален тип.

Спрямо класификацията, уличната мрежа на града се състои от:

- **Районни артерии III клас** – бул.“Искър“, бул.“България“, ул.“Цар Борис III“, ул.“Преспа“, ул.“Ястребец“, ул.“Македония“, бул.“Софийско шосе“, ул.“Рилска малина“;
- **Главни улици IV клас** – ул.“Вардар“, част от ул.“Преспа“, ул.“ген.Михайлов“, ул.“Граф Игнатиев“, ул.“Търговска“, част от ул.“Македония“, част от бул.“Искър“, ул.“Хан Кубрат“, ул.“Отец Паисий“, ул.“Проф. В. Захариев“, ул.“Княз Дондуков“, ул.“Хр. Максимов“, ул.“Хаджигюров“, ул.“Христо Смирненски“, ул.“Митрополистка“, ул.“Рилски езера“, ул.“Врѣх Мусала“, ул. „Пирин“ и ул.“Ихтиманско шосе“;
- **Събирателни улици V клас** – ул.“Цар Симеон“, ул.“Овчарска“, ул.“Софроний Врачански“, част от ул.“Цар Борис III“, ул.“К. Фотинов“, ул.“Неофит Бозвели“, ул.“Д.Дебелянов“, част от улица „Македония“, ул.“Подридна“, ул.“Авксентийн Валешки“, ул.“Захари Зограф“, част от ул.“Отец Паисий“ и част от бул.“България“;

По-голямата част от уличната мрежа е изградена, като настилната е асфалтобетон. В голямата си част тя е в добро състояние, но са налични и улици без трайна настилка или такива нуждаещи се от ремонт. Същото следва да бъде предвидено, при организирането на текущата поддръжка и инвестиционната програма на Община Самоков.

Налични са пет моста над река Искър, като три от тях са транспортни и два са пешеходни.

Светлинно регулиране имаме на четири кръстовища:

- ул.“Софийско шосе“ – ул.“Преспа“ и ул.“Македония“;
- бул.“Искър“ – ул.“Македония“;
- бул.“Искър“ – ул.“Баба Фота“;
- ул.“Търговска“ – ул.“Искър“;

Налични са и 4 кръгови кръстовища, както следва:

- бул.“Софийско шосе“ – ул.“Търговска“ – ул.“Хр. Йовевич“;
- бул.“Софийско шосе“ - Републикански път III-822
- бул.“Искър“ – ул.“Цар Борис III“ – ул.“Хр. Ботев“;
- ул.“Преспа“ – ул.“Ястребец“;

МАСОВ ОБЩЕСТВЕН ПЪТНИЧЕСКИ ТРАНСПОРТ /МОПТ/:

Град Самоков има наличен градски транспорт, който обаче не е регулярен, а работи в определени периоди от денонощието – сутрин в рамките на периода от 09-11ч. и след обед от 14-16 ч. Маршрута му на движение започва от квартал „Шишмановски“/Стадиона/ и минава през ул.“Рилски езера“, „Хр. Смирненски“, „Хаджигюров“, „Отец Паисий“, „Фотинов“, бул.“България“, „Максимов“, „В.Захариев“, „Търговска“ и ул.“Преспа“. Маршрутът е променлив, като има курсове и до Ридо. Едната крайна спирка е в североизточния край на града – при фирма „Мисала АД“ на ул.“Максимов“, а в южния край на града (другата крайна спирка) – при фирма „Самел 90-АД“. Спирките са разположени на сравнително големи разстояния една от друга – 500-600 метра, като повече са ситуирани на пътното платно, без наличието на джобове и/или друг вид инфраструктура, отделящи ги от останалото движение. На някои от тях има обособени „джобове“, но те са с недобри характеристики и геометрия, като често се наблюдава и нерегламентирано паркиране в тях. Липсва и добра сигнализация с пътни знаци на спирките, както и наличието на информационни табели, по отношение на разписанието на линията.

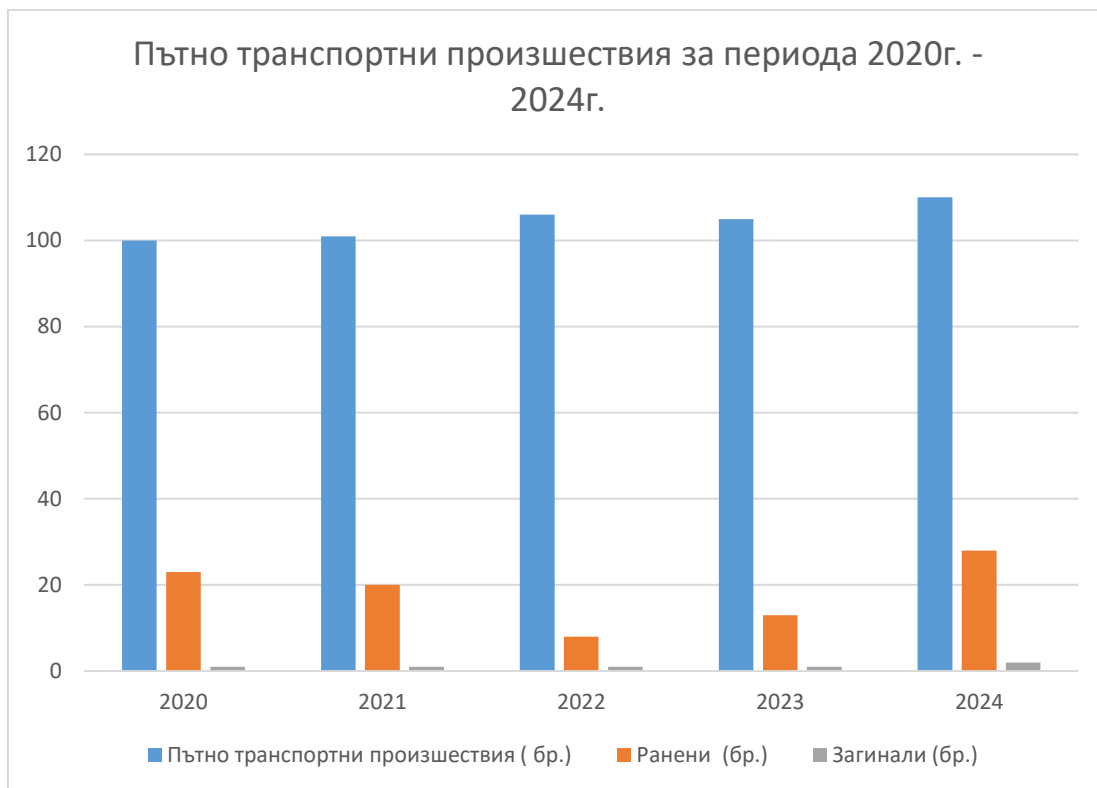
В рамките на град Самоков се движат и междуселищни линии, които спират на автогарата, която е разположена в централната част на града. Автогарата разполага с осем сектор, като чрез тях се обслужват редовните линии до гр. София. Курсовете до селата и курортите в общината варират, спрямо натовареността и пътничкопотока. Някои от междуселищните линии имат спирки в града, като например линията до Боровец, която спира на три места – пред спорната зала, при кръстовището с ул.“Ген. Михайлов“ и в района на стадиона. Видимо от приложената схема на движение и спирките на градската и междуселищните линии, части от града остават без обслужване, от гледна точка на обществен транспорт.

ПЪТНО ТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ

От страна на компетентния орган – МВР – РАЙОННО УПРАВЛЕНИЕ САМОКОВ, беше изискана информация по отношение на пътно транспортните произшествия, настъпили на територията на община Самоков, за периода 2020г. - 2024г.

Предоставените данни са:

Година	Пътно транспортни произшествия (бр.)	Ранени (бр.)	Загинали (бр.)
2020	100	23	1
2021	101	20	1
2022	106	8	1
2023	105	13	1
2024	110	28	2



Графика на пътнно транспортните произшествия за периода 2020г. – 2024г.

Предоставените данни, не съдържат информация за местоположението на всички описани пътнно транспортни произшествия, което не дава възможност за задълбочен анализ по отношение на локациите и съответната инфраструктура и организация на движение.

От страна на Районно управление – Самоков, са посочени улиците, по които са настъпили пътнно транспортни произшествия, но не и тяхната точна локация, механика на възникване и/или други съотносими параметри. Според данните, произшествията са настъпили с „по-честа концентрация“ на: ул.“Искър“, ул.“Македония“, ул.“Търговска“, ул.“Цар Борис III“, ул.“Асен Карастоянов“, ул.“Иван Вазов“, ул.“Авксентий Велешки“, ул.“България“, ул.“Иван Вазов“, ул.“Преспа“, ул.“Освобождение“, ул.“Христо Смирненски“, ул.“Цар Симеон“, ул.“Христо Ботев“, ул.“Врх Вихрен“, ул.“Христо Максимов“, ул.“Житна Чаршия“, ул.“Рилска Малина“, ул.“Отец Паисий“.

Анализът на Районно управление – Самоков и МВР „потвърждава, че най-честата причина за настъпване на ПТП-а е нарушение от страна на водача – несъобразена скорост и/или отнемане на предимство.

Сравнявайки полученит данни за периода 2020 – 2024г., с тези за периода 2015 – 2019г. се вижда увеличение на ПТП през последните години. Това показва, че има нужда от въвеждането на по-ефективни мерки за подобряване на пътната безопасност в рамките на цялата улична мрежа. Тъй като посочените причини за най-често настъпилите пътнно

транспортни произшествия са „несъобразена скорост“, екипът разработил генералния план за организация на движението, е обърнал внимание на точно този аспект на пътната безопасност, а именно – мерки, които са насочени към намаляване на скоростта на движение, в рамките на конфликтните кръстовища и места за пресичане на пешеходци и/или концентрация на хора.

Въпреки това, мерките не са приложени/предложени на „сляпо“, а са съобразени с локациите, маршрутите на градския транспорт, транзитното движение и останалите участници в движението, както и техните характеристики.

За транзитните трасета и тези, през които преминават превозни средства от линиите на градския транспорт, се предлага използването на мерки, като изграждане на пешеходни острови и стесняване на пътното платно, чрез островите, в рамките на пешеходните пресичания и кръстовищата, което води до успокояване на трафика, необходимост от извършване на промяна в траекторията на движение на пътните превозни средства, но без физически ограничители, които да задължават транспортните потоци да намаляват скоростта си до прекалено ниски стойности, при липсата на пресичащи пешеходци. Същевременно, пешеходците имат възможност за оглеждане и в средата на пътното платно, при пресичане.

В настоящата разработка, тази мярка е заложена/приложена, на всички локации, където имаме пешеходно пресичане, в района на учебно заведение, и геометрията (широчината) на съответната улица/булевард позволява обособяването на защитни пешеходни острови, чиято минимална широчина е 2 метра. На улиците и булевардите, чиято широчина е над 8 метра, се препоръчва обособяването на защитни острови с такава широчина, че лентите за движение на моторни превозни средства да са с широчина от 3 метра, при улици по които не преминава градски транспорт и/или тежкотоварно движение и 3.25-3.5 метра, за улици/булеварди, по които се движи градски транспорт и/или тежкотоварно движение.

Мярката следва да бъде надграждана с изграждането на физически ограничители на скоростта, при незадоволително намаление на пътното транспортните произшествия по съответните улици, след реализацията на пешеходните острови и стесненията.

За останалата част от уличната мрежа, се предлага изграждане на физически ограничители на скоростта, особено в района на учебни заведения и места с концентрация на хора.

Третата мярка за намаляване на скоростта на движение, в рамките на второстепенната улична мрежа, е обособяването на зигзакообразно движение, чрез промяна на местоположението на регламентираното паркиране по дадена улица, след всяко кръстовище и/или друг вид инфраструктурно препятствие. Тази мярка е подходяща да бъде приложена, в рамките на улиците, по които е обособено еднопосочно движение. Мярката, следва да се приложи с особен фокус, върху улиците, на които е даден приоритет, в рамките на зоните с обособено еднопосочно движение.

В подхода на развитие на организацията на движение в града през последните 20 години, е заложено на рестриктивното сигнализиране на предимството на уличната мрежа, чрез пътни знаци „Б2“ (Спри пропусни движещите се по пътя с предимство!). Този тип организация, в комбинация с наличието на еднопосочно движение, често води до обособяването на еднопосочни улици с предимство на движение по цялата си дължина, което може да доведе до движение с максимално разрешената скорост през улицата и/или до превишаване на същата. Затова, екипът разработил настоящия проект за ГПОД, предлага постепенното преминаване към предимство на „дясностоящия“, съгласно разпоредбите на ЗДВП и постепенно премахване на рестриктивните пътни знаци „Б2“. Това на пръв поглед може да изглежда, че се „смекчават“ режимите на предимство, но на практика премахва улиците с пълен приоритет по дължина, което води до принудително намаляване на скоростта на движение на превозните средства и до по-безопасни условия на придвижване за всички участници в движението.

Мярката е насочена към второстепенната улична мрежа.

Разширението на зоните с въведено ограничение на скоростта от 30 км/ч, следва да бъде стимулирано и поетапно въвеждано, заедно с еднопосочното движение и прилагането на по-горе описаните мерки. В рамките на второстепенната улична мрежа, следва да се наблегне на мерките за намаляване на скоростта и успокояване на потоци. Прилагането на по-горе описаните мерки, следва да се извършва поотделно или в комбинация, в зависимост от спецификата на разглежданата локация.

ПАРКИРАНЕ

Град Самоков се характеризира, както като курортен град, така и като такъв с постоянни обитатели и живущи. Поради тази причина, е на лице различна нужда от паркиране в различните части на града – в района около административни, културни и спорни сгради, паркирането се характеризира с по-голяма спорадичност и по-къс период на престой. Докато в рамките на по-ясно изразените жилищни части на града, паркирането към момента е хаотично, с по-дълъг период на престой, като често то е и нерегламентирано, спрямо въведената организация на движение. Това създава предпоставки, както за намаляване на видимостта в района на пешеходни пътеки и пешеходни пресичания, така и за задръствания и/или конфликти между водачите.

С цел подобряване на паркирането, както от гледна точка на капацитет, така и от гледна точка на проходимост на уличната мрежа, екипът разработил генералния план за организация на движението, е предложил значително разширение на прилагането на мярката „еднопосочно движение по уличната мрежа“. С тази мярка, се постига, както възможно най-голям брой регламентирани парко места, в рамките на улична мрежа, така и проходимост на улиците и по-високо ниво на пътна безопасност.

Съгласно чл. 22, ал. 1, т.3 от „НАРЕДБА № РД-02-20-2/24.10.2022 г. ЗА ОРГАНИЗИРАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА, ОТВОРЕНИ ЗА

ОБЩЕСТВЕНО ПОЛЗВАНЕ, всички схеми от „предварителния проект“, отразяват съществуващото положение.

В рамките на настоящия Генерален план за организация на движението на град Самоков, са разработени и проложени 16 броя схеми (8 на етап „предварителен проект“ и 8 на „окончателен проект“), както следва:

Схема 1 – Класификация на уличната мрежа (2 бр. – предварителен и окончателен проект):

Съгласно дефинициите описани в „НАРЕДБА № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии (обн., ДВ, бр. 7 от 2018 г.; попр., бр. 15 от 2018 г.; изм. и доп., бр. 98 от 2018 г.) –

Чл. 14. (1) *Улиците I и II клас (градски магистрали) са главните носители на автомобилното движение в градовете с население над 30 000 жители. Те осигуряват бърза транспортна връзка между отделните урбанизирани територии и ги свързват с републиканските пътища и магистрали.*

(2) *Улиците I клас са с непрекъснат режим на автомобилното движение по две физически обособени пътни платна, с контролиран достъп до тях и пресичания с всички останали улици на различни нива. Достъп на пешеходци и велосипедисти до пътните платна не се допуска.*

(3) *Улиците II клас са с прекъснат режим на движение с две физически обособени пътни платна.*

(4) *Улиците I и II клас обслужват група устройствени зони, като не се допуска да пресичат функционално обособени територии в тях.*

Чл. 15. (1) *Улиците III клас (районни артерии) осигуряват транспортното обслужване на градските райони на градовете с население над 30 000 жители, както и техните връзки с улиците от по-висок клас.*

(2) *Улиците IV клас (главни улици) са улиците, обслужващи транспортно централните зони на градовете с население над 30 000 жители и са основни за транспортно-комуникационното обслужване на градовете с население до под 30 000 жители, като за тях те са най-високият клас улици.*

Чл. 16. (1) *В зависимост от функционалното им предназначение улиците от второстепенната улична мрежа се разделят на:*

1. *събирателни улици V клас;*

2. обслужващи улици VI клас;

3. обслужващи улици VI клас – тип споделени.

(2) Улиците по ал. 1, т. 1 събират движението от обслужващите улици и го отвеждат до улиците от по-висок клас.

(3) Улиците по ал. 1, т. 2 довеждат движението до отделните жилищни, обществено обслужващи, производствени или други обекти.

(4) Обслужващи улици VI клас – тип споделени по ал. 1, т. 3 уреждат споделена среда за пешеходното, велосипедното и автомобилното движение.

(5) В селата улиците V клас са най-високия клас улици, освен в случаите на чл. 76, ал. 2 ЗУТ.

Отразената и предложена първостепенна улична мрежа в настоящия проект на ГПОД, не се различава от предходните такива, тъй като в рамките на действието на предходните ГПОД не са въвеждани промени в нея.

Първостепенната улична мрежа на град Самоков е съставена от улици III клас – районни артерии и IV клас (главни улици).

Районни артерии са:

- бул.“Софийско шосе“;
- ул.“Македония“ – в участъка до кръстовището с ул.“Искър“;
- ул.“Рилска Малина“;
- бул.“Искър“ – от кръстовището с ул.“Македония“ до кръстовището с бул.“Цар Борис III”;
- ул.“Ястребец“;
- бул.“България“ – от ул.“проф. Захариев“ до ул.“Пирин“
- ул.“Преспа“ – от ул.“Македония“ до кръгово кръстовище на юг

Главни улици са:

- ул.“Преспа“ – от ул.“Ястребец“ до ул.“Ген. Михайлов“;
- ул.“Ген. Михайлов“;
- ул.“Търговска“ до бул.“България“;
- ул.“Вардар“;
- ул.“Отец Паисий – до кръстовището с ул.“Хаджигюров“;
- ул.“Проф. В. Захариев“;
- ул.“Хриско Максимов“;

- ул.“Граф Игнатиев“;
- бул.“Искър“ –от ул.“Македония“ до ул.“Граф. Игнатиев“;
- ул.“Рилски Езера“;
- ул.“Хан Кубрат“;
- ул.“Цар Борис III“ – от ул.“Митрополитска“ до бул.“Искър“;
- ул.“Митрополитска“;
- ул.“Христо Смирненски“;
- ул.“Хаджигюров“ до бул.“България“;
- ул.“Македония“ – от бул.“Искър“ до ул.“В.Левски“;
- ул.“Княз Дондуков“;

В рамките на схемата са показани и улици от второстепенната улична мрежа, които са събирални и имат по-сериозно отношение/влияние върху транспортните потоци и организирането им. Схемата съдържа и отразява и велосипедните трасета – както съществуващите такива, така и бъдещо предвидените такива, както и по-значими обекти и елементи на транспортната инфраструктура, като обособени паркинги, стоянки на таксите, паркинги, бензиностанции и други.

Схема 2 – Схема на организация на траинзитното движение (2 бр. – предварителен и окончателен проект):

На схемите са отразени трасетата на непрекъснатия транзит, както и тези на прекъснат транзит. Проекта предвижда транзитните трасета с непрекъснат транзит да са изведени от централните части на града и да бъдат проведени с минимална интерсекция с останалите участници в движението, както и останалта част на уличната мрежа. В рамките на тези трасета са предложени мерки, които да обезопасят пътните участъци, без това да засяга и прекъсва движението на потоците. Мерките са насочени към намаляване на габарита на пътните ленти и принудителна промяна в траекторията на движение, в районите на обособените пешеходни пресичания, с цел намаляване на скоростта на движение, но не и принудата за „спиране“, без такава необходимост. При незадоволителни резултати от приложените мерки, следва същите да бъдат надградени, чрез изграждането и на физически ограничители на скоростта тип „неравности“. Реализацията на физическите ограничители, тип „неравности“, следва да се прилага само след извършването на подробен анализ и доказана необходимост.

Схема 3 - Маршрути на РЛОТПП, вкл. Автогари и спирки (2 бр. – предварителен и окончателен проект):

Към момента в град Самоков имаме следните линии на градски транспорт:

гр. Самоков и свързаността на града с 28 бр. населени места, в близост до и на територията на Община Самоков в т.ч.:

- с. Драгушиново
- с. Злокучене
- с. Шипочане
- с. Ново село
- с. Гуцал
- гр. Костенец
- с. Долна баня
- с. Марица
- с. Радуил
- к.к. Боровец
- с. Бели Искър
- с. Мала църква
- с. Маджаре
- с. Говедарци
- к.к. Мальовица
- с. Доспей
- с. Продановци
- с. Райово
- с. Рельово
- с. Белчински бани
- с. Белчин
- с. Клисура
- с. Алино
- с. Поповяне
- с. Ковачевци
- с. Ярлово
- в.з. Ярема
- с. Широки дол

В рамките на схемата на „окончателен проект“, са показани нови спирки и маршрути на градския транспорт по новоприетата „Транспортна схема“, чрез които се разширява мрежата на градския транспорт и се подобрява обслужването на гражданите. Промените са, както следва::

- **Общо линии – 14 бр.**
 - 1 бр. градска
 - 1 бр. градска (сезонна)
 - 1 бр. на територията на к.к. Боровец
 - 11 бр. междуселищни
- **Общо спирки – 141 бр.**
 - 87 бр. индивидуални спиркови зони

Предвидени са оптимизирани маршрути и разписания на междуселищните линии.

В новата транспортна схема е въведена номерация на линиите с цел улесняване на оперативната работа. За градските линии са избрани № 1 и № 2, а за междуселищните – номерация по часовниковата стрелка, започваща от линия към с. Злокучене (№ 10). Последна е линията на к.к. Боровец.

Получените линии са:

- Линия № 1 – Градска линия
- Линия № 2 – Градска линия (сезонна)
- Линия № 10 – гр. Самоков – с. Злокучене – гр. Самоков – с. Доспей
- Линия № 11 – гр. Самоков – с. Ново село
- Линия № 12 – гр. Самоков – с. Гуцал
- Линия № 13 – гр. Самоков – гр. Костенец
- Линия № 14 – гр. Самоков – к.к. Боровец
- Линия № 15 – гр. Самоков – с. Бели Искър
- Линия № 16 – гр. Самоков – с. Говедарци – к.к. Мальовица
- Линия № 17 – гр. Самоков – с. Клисура
- Линия № 18 – гр. Самоков – с. Ярлово – в.з. Ярема
- Линия № 19 – гр. Самоков – с. Райово
- Линия № 20 – гр. Самоков – с. Широки дол
- Линия № 21 – к.к. Боровец

Обслужване с електробуси

Четири линии се предвижда да бъдат изпълнявани с електробуси:

- Линия № 14
- Линия № 16 (само курсовете до/от к.к. Мальовица)
- Линия № 17
- Линия № 21

Нова ежедневна градска линия

Маршрутът е от кв. Самоково до сп. „Стадиона“, с 11 курса дневно, включително удължени маршрути за Самел 90 и Ридо.

Общо време за пътуване:

- Основен маршрут – 29 мин
- Удължени варианти – 34 мин

Схема 4 – Посочност и предимства на движението (2 бр. – предварителен и окончателен проект):

В рамките на схемата, отразяваща проектното решение за предимствата и посочностите на етап „окончателен проект“, се предвижда значително разширение на

улиците, по които да бъде обособено еднопосочно движение. Това ще даде възможност, както за обособяването на регламентирано паркиране по тези улици, така и същевременно ще се подобри проходимостта им.

Запазен е подходът за рестриктивна сигнализация на улиците с предимство и тези без такова, чрез използването на вертикална сигнализация с пътни знаци „Б2“ – Спри! Пропусни движещите се по пътя с предимство! Това е извършено, с цел хомогенност с вече въведените елементи за предимство в града. Въпреки това, се препоръчва, да се започне поетапното преминаване към „предимство на дясностоящия“ и премахването на пътните знаци „Б2“, тъй като по този начин се успокоява движението и водачите се движат с повишено внимание, намаляват преди кръстовищата, поради липсата на осигурени „трасета“ с предимство.

Посоките на улиците са съобразени с правилото за обособяване на „двоици“, както и със спецификите на движението и улиците в различните части и зони на града.

Схема 5 - Ограничения в режима на престой и паркиране и режими на скорост на движение (2 бр. – предварителен и окончателен проект):

В рамките на настоящо разработения Генерален план за организация на движението, са отразени съществуващите зони за паркиране, като не е предлагано разширение на платените зони. Въпреки това, след въвеждането на еднопосочното движение по предвидените улици, се препоръчва, да бъде извършен анализ на новобособените разрешени места за паркиране и необходимостта от въвеждане на платени зони. При запълваемост на парко местата над 85%, следва да се извърши подобно обследване и анализ.

По отношение на скоростните режими, са предложени локални ограничения, в района на учебни заведения и на местата, предвидени за обезопасяване със защитни пешеходни острови, отразени в рамките на „обобщена схема на всички пътни знаци“.

Схема 6 – Товарно движение и забрана за движение на определени видове ППС (2 бр. – предварителен и окончателен проект):

В схемата на предварителен проект, са отразени съществуващите зони забранени за движение на тежкотоварно движение и каруци, както следва:

Зоната заключена между бул.“Искър“, ул.“Митрополитска“, ул.“България“, ул.“Проф. В. Захариев“ и ул.“Граф. Игнатиев“ е забранена за движение на тежкотоварни автомобили с допустима маса над 10т., както и за каруци.

Зоната заключена между ул.“Македония“, ул.“Рилска Малина“, ул.“Ген. Михайлов“, ул.“Вардар“ и река „Искър“ е забранена за движение на тежкотоварни автомобили с допустима маса над 10 тона.

В рамките на схемата за товарно движение „окончателен проект“, е предвидено обособяването на зона забранена за движение на тежкотоварни автомобили с допустима максимална маса над 10 тона, заключена между бул.“България“, ул.“Христо Максимов“, ул.“Проф. В. Зограф“, ул.“Граф Игнатиев“, ул.“Търговска“ и река „Искър“.

Навлизането в описаните зони, от превозни средства, за които важат въведените забрани, може да се осъществява САМО след издаването на разрешително от компетентните органи.

Схема 7 – Пешеходно, велосипедно движение и паркиране (2 бр. – предварителен и окончателен проект):

В рамките на схемите отразяващи пешеходното, велосипедно движение и паркирането, са отразени съществуващите и бъдещите велосипедни трасета, предвидените пешеходни пресичания и пътеки и паркингите.

Обособяването на нови пешеходни пресичания, следва се извършва съгласно проучвания и обследвания, чрез които да се оцени приложимостта, целесъобразността и покриването на нормативните изисквания за тях. При обособяване на нови такива, в района на учебни заведения и/или места с концентрация на хора, следва да се предвидят и част или съвкупност от използваните в настоящия генерален план за организация на движението, мерки – защитни пешеходни острови, физически ограничители на скоростта, паркиране от различни страни на посоката на движение и други.

Схема 8 – Обобщена схема на всички пътни знаци (2 бр. – предварителен и окончателен проект):

В рамките на схемата обобщаваща всички пътни знаци на етап „предварителен проект“, са отразени всички налични на терен пътни знаци. При извършените огледи и обходи са установени множество липсващи пътни знаци, от въведените организации на движение в различните части и улици на града. Липсващите пътни знаци са описани в табличен вид, като същите следва да бъдат възстановени в най-кратки срокове, с цел гарантиране на изправността на съществуващата организация на движение и нейните елементи.

За всички липсващи и налични знаци е направен подробен разчет по брой и вид приложен към докладната записка в Приложение 1

В рамките на схемата отразяваща „окончателен проект“, са нанесени всички пътни знаци, които следва да бъдат налични спрямо въведените към момента организации на движението в различните части и улици на града, както и новопредвидените такива, породени от въвеждането на мерки за намаляване на скоростта, подобряване на пътната безопасност, както и във връзка с разширението на уличните участъци с еднопосочно движение.

Особено внимание е обърнато на локациите в района на учебни заведения, като за тези места е предвидено изграждането на защитни пешеходни острови, чрез които се постига, както „защитена зона“ за пешеходците при пресичане на улиците, така и намаляване на габарита на пътните ленти, което води до необходимост от промяна в траекторията на движение на пътните превозни средства и ограничаване на скоростта на движение. Такива елементи е предвидено да бъдат обособени по бул.“Искър“, ул.“Софийско шосе“, ул.“Христо Максимов“, ул.“Македоноя“ и ул.“Ястребец“. Конкретния габарит на защитните пешеходни острови, следва да бъде съобразен с широчината на улиците, така че

пътните ленти да бъдат с максимална ширина между 3 – 3.5 метра, в зависимост от това дали съответната улица попада в рамките на трасе за тежкотоварно и/или транзитно движение.

След прилагането на мярката – реализацията на защитните пешеходни острови, следва да се извърши наблюдение и последващ анализ, относно необходимостта от комбинирането на реализираните елементи, с физически ограничители на скоростта, острови с регламентирано паркиране и други.

Мероприятия за реализиране на проектните решения:

1. Възстановяване на липсващите и/или компрометирани пътни знаци.
2. Допълване на знаковото стопанство, като се сигнализират всички кръстовища, по отношение на предимството на движение, на улиците от първостепенната улична мрежа.
3. Обезопасяване на районите около входовете и маршрутите за достигане до учебните заведения на територията на града – чрез монтаж на предпазни парапети, реализацията на мерки за намаляване на скоростта на движение, изграждане на допълнително осветление и други.
4. Възстановяване на хоризонталната сигнализация – полагане на нова пътна маркировка, с необходимите перли и светлоотразителни елементи, за гарантиране на добрата видимост при всякакви метеорологични условия и часове от денонощието.
5. Възстановяване на пътната сигнализация на спирките на линиите на градския и междуградския транспорт. При възможност, изграждане на джобове в района на спирките и елементи на достъпната среда.
6. Възстановяване на знаковото стопанство и пътната маркировка на съществуващите велосипедни трасета/алеи. Към момента е констатирано лошо състояние на елементите на тази инфраструктура. Препоръчва се монтажът на физически ограничители/разделители между велосипедните трасета и останалите участници в движението, където това е приложимо.
7. Изграждане на светофарни уредби и/или пресичане на различно ниво, на местата на съществуващи пешеходно пресичания/пътеки, попадащи в рамките на трасетата за движение на тежкотоварни превозни средства и/или транзит.
8. По отношение на паркирането – с въвеждането на еднопосочно движение, паркирането се регламентира и подрежда, което от своя страна намалява и нарушителите, паркиращи в рамките на пешеходните тротоари и кръстовищата. Затова се препоръчва разширението на зоните с обособено еднопосочно движение. След реализацията на предвиденото разширение на тези зони, спрямо настоящата разработка на ГПОД на град Самоков, се

препоръчва и стартирането на процеса по въвеждане на „зона 30“, в централните части на града и/или местата с преобладаващо жилищно застрояване. Под понятието „зона 30“, се разбита зони (карета) от улици, с въведено цялостно ограничение на скоростта от 30 км/ч. При тези гранични стойности на скоростта на движение на моторните превозни средства, дори и при настъпването на пътен инцидент с пешеходци, вероятността за по-лек изход от същото е много по-висок, от ситуации при които настъпва ПТП при скорост от 40 или 50 км/ч.

При реализацията на описаните и заложили мерки в настоящо разработения генерален план за организация на движението, ще се постигне по-високо ниво на пътна безопасност, както и по-добра и хомогенна проходимост на улична та мрежа.

Всички забележки и препоръки, отразени в процеса на разглеждане и приемане на ГПОД, ще бъдат отразени в рамките на схемите за „окончателен проект“.