

КОМУНИКАЦИОННО-ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

1. ДИАГНОЗА. СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ

В този раздел са анализирани всички проблеми на пространствено-функционалната структура с териториалните параметри, които я характеризират, в това число и комуникационно – транспортната инфраструктура (КТИ) с нейните специфични характеристики, както и съпоставки на достигнатите нива с нормативно-законовата база за разработване на ОУПО и КТИ. Поради това, че основните проблеми на трафика и транспортната инфраструктура са концентрирани в град Банско, проектната разработка е разделена на два дяла:

- **Транспортно-комуникационна инфраструктура на община Банско – ОУПО и**
- **Транспортно-комуникационна инфраструктура на гр. Банско.**

1.1.Транспортни връзки на община Банско с републиканската пътна и ЖП-мрежи - 2014 г.

Градът заема територия от **399,2 ха (3.99 кв.км.)** (без селищните образувания, които са с обща площ 1,54 кв. км.), и има **8890** жители (2012 г.).

През територията на Община Банско преминават трасета, които са част от републиканската пътна мрежа в определени участъци, както следва:

- път II-19 „о.п. Симитли – Градево – о.п. Разлог – Банско – Добринище – Гоце Делчев – граница Гърция ” – участък – км 36.600 до км 69.700;
- път III-1901 „Банско – Баня” – участък – км 0.00 до км 2.00;
- път III-1903 „II-19 – Елешница” – участък – км 0.000 до км 3.00.

В непосредствена близост, северно от територията на Община Банско преминава път II-84 „(Белово - Пазарджик) Звъничево – Ветрен дол – Велинград – Юндола – Якоруда – о.п. Разлог”.

Участък от трасето на републикански път II-19 преминава през територията на общината, пресича северната част на гр. Банско, като осъществява връзка на тези територии в посоките запад и югоизток съответно с:

- Автомагистрала „Струма”, представляваща част от еврокоридор №4 и на
- Автомагистрала „Виа Игнатия”, през КПП „Илинден – Ексохи”.

Общинската пътна мрежа се състои от бившите четвъртокласни пътища от републиканската пътна мрежа и местни пътища.

Бившите IV (четвъртокласни) пътища, съгласно протокол №17/01.08.2000 г. на Общински съвет – гр. Банско, са с дължина 42 км и включват:

- **BLG 1005** -Банско – хижа „Вихрен”;
- **BLG 2002** - II-19 – Добринище – с.Места – с.Обидим;
- **BLG 2003** - II-19 – Добринище – с.места – с.Филипово – с. Осеново;
- **BLG 2004** - II-19 – Добринище – Господинци – с. Кремен;
- **BLG 3001** - II-19 – Добринище – с.Места – с.Гостун.

Местните пътища, съгласно протокол №17/01.08.2000 г. на Общински съвет – гр. Банско, са с дължина 67, 100 км и включват:

- II-19 – Банско – Планинска контролна спасителна служба – околоръстен път;
- II 190320 – Обидим – м. „Харами бунар”;
- II 19036 – Кремен – м. „Харами бунар”;
- II 19033 – Осеново – м. „Вищерица”;
- II 19029 – Гостун – м. „Вищерица”;
- II 19029 – Гостун – м. „Селище”;
- II 19 – Добринище – м. „Харами бунар”;
- Път IV – 1904 – м. „Чалин Валог”;
- II 19 – м. „Равнището” (Сметище за битови отпадъци).

Общата дължина на трасетата от общинската пътна мрежа е 109,100 км.

Условно могат да се обособят две териториално-устройствени зони, като се има предвид териториалното разположение, пространствените връзки и характера и потенциалите на природните ресурси в хинтерланда, които могат да бъдат наречени в работен порядък, както следва:

- **селищна зона** „Пирин”, която обхваща гр. Банско, гр. Добринище и селата Кремен и Обидим. Те са в близост до парка Пирин и с по-добри пътни връзки към Разлог, респ. Предела-Благоевград-София и към Велинград.

- **селищна зона** ”Родопи” – включва селата в източната част на територията.

За двете териториално-устройствени зони река Места и републикански път II-19, представляват естествен делител, но едновременно с това по път II-19, представляващ функционален „гръбнак” на общинската селищна структура, се провеждат транспортните кореспонденции между населените места в Община Банско. Двата града и с. Места са разположени на републиканския път, а останалите села се свързват с града, чрез отделни

тупикови отклонения, представляващи бивши четвъртокласни пътища от републиканската пътна мрежа.

Стабилизирането и развитието на селищната мрежа и стимулирането на стопанската активност са в пряка зависимост и от състоянието на четвъртокласните и местните общински пътища в община Банско.

1.1.1. Детайл – гр. Банско.

Транспортно техническо райониране и зонирание на изследваната територия. Социално-икономически и демографски структури – 2014 г.

Поради спецификата на ОУП на община Банско, за който, по нормативни документи, за общинския център - гр. Банско не се изисква подробен градоустройствен анализ и подробни баланси (по Наредба №01/8 за ОУП на градове), транспортно райониране на градската територия не е направено. Това произтича от липсата на целесъобразност за нуждите на транспортната диагноза, а и още повече за една условна транспортна прогноза. Използвани са въведените и предложени от концепцията на ОУПО-Банско всички териториални структури, както и демографските, социално-икономически и други анализи, които имат отношение към транспортно-социологическия анализ. Те могат да бъдат намерени в текстовата част на ОУПО-Банско.

1.2. Установяване на пътно-транспортната обстановка и процеси

1.2.1. Първостепенна улична мрежа (ПУМ) гр. Банско - 2014 г. - структурен тип, пространствена геометрия, наклони, габарити

През северните територии на гр. Банско преминават участъци от трасета, елементи на републиканската пътна мрежа:

- път II-19 „о.п. Симитли – Градево – о.п. Разлог – Банско – Добринище – Гоце Делчев – граница Гърция ”
- път III-1901 „Банско – Баня”

Тези участъци следва да се включат и са част от първостепенната улична мрежа на гр. Банско.

Структурният тип на уличната мрежа в гр. Банско има ясно изразени разлики, които са се наслоили в следствие на историческото му развитие. В по-старата, (източно от р. Глазне) част на града, до средата на XX век се е оформяла дребно- кварталната структура на града (от инерцията на възрожденския град), което е довело да оформянето само на обслужващи, квартални улици без ясно подчертани направления и субординация, каквито се изискват от модерното градоустройство за съвременните градове. Тази улична мрежа е била предназначена да обслужва животински впрягове - каруци и файтони. Това е и големия

контраст с нуждите на съвременния град Банско в XXI век. В по-новата, (западно от р. Глазне) част на града е реализирана улична мрежа във втората половина на XX-век, по време на социалистическия период, която е резултат от новите идеи за изграждане на жилищни структури със съответната структурирана и субординирана улична мрежа.

Голямото нарастване на структуро-функционалния потенциал на територията на съвременния град, особено след реализирането на интензивното туристическо хотелиерство, и оформянето на града като европейски курортен център, е предизвикало сериозни опити да се модернизира структурата на уличната мрежа, с идеята тя да се подчини на някаква йерархия и условна класификация. Това, обаче е станало със скромен успех, вероятно поради неудържимия инвестиционен, териториален натиск на строителното предприемачество.

Разглеждайки градоустройствената ситуация понастоящем, урбанизираната територия се състои от две основни, непосредствено прилежащи части, условно, но и физически разделени от улица „Найден Геров“:

- **на север** - традиционния град с историческия център и
- **на юг и югоизток** - селищните образувания, определени с решение на Общински съвет, където са съсредоточени съоръженията на модерната, курортната инфраструктура – хотелските комплекси, начална станция на пътническа въжена линия и други обекти на обслужването.

Новото развитие на юг, където е извършено интензивно застрояване на плътно прилежащите към градската територия селищни образувания, е довело до голям дисбаланс между капацитета на хотелските комплекси и териториалните капацитети на комуникационните пространства за улици, подходи, за пешеходни пространства, вело-трасета, и особено за паркиране на МПС на пристигащите туристи, гости и обитателите на града.

Една единствена „нишка”, 6-метровата улица „Пирин”, по-конкретно нейния участък на юг от ул. ”Глазне”, представлява комуникационното пространство, през което се „прецеждат” ежедневно през зимния сезон хиляди леки коли, автобуси и пешеходци, което в определени моменти води до невъобразим хаос в транспортната обстановка.

Трябва да бъдат изтъкнати, обаче някои удачно замислени и реализирани мероприятия по отношение развитието на уличната мрежа в гр. Банско, които определено са подобрили транспортната ситуация в традиционния град :

- Националният и регионален транзит, въпреки че минава през града, все пак е изведен периферно на основните градски структури по ул. „Патриарх Евтимий” - (Републиканския път II-19, връзката м/у АМ-Струма и АМ - Виа Игнатия);

- За интензивните туристически транспортни потоци, които нямат директно отношение към града, а са насочени основно към станцията на кабинковия лифт и ски пистите има изградено новото трасе – ул. „Явор”, с идеята, тя да се оформи като западна обходна улица на града. Нейното продължение на изток – ул. „Найден Геров” има за цел да се оформи като южен обход за вътрешно-градския транзит, когато улицата се изгради изцяло. Връзките на тези улици с основната улична мрежа на града, обаче не са удачно оформени, за да могат те да изпълняват функциите, с които са замислени и които са им били отредени.

- Единствените две улици в гр. Банско, прокарани с ясно направление, връзки и функции на събирателни, и в този смисъл на главни артерии, са :

- **Улица „Глазне”**(и нейното продължение ул. „Пирин”). По нея, като главна улица, се развива най- интензивното автомобилно движение и има инсталирани светофарни уредби за регулиране на транспортните потоци. Както посочихме, обаче ул. „Пирин” в участъка на юг от кръстовището с ул. „Хр. Матов”, е комуникационното пространство, през което се „прецеждат” ежедневно през зимния сезон хиляди леки коли, автобуси и пешеходци, и това извънредно влошава транспортната обстановка.
- **Улица „Иконом Чучулайн”** – е с ясно направление, връзки и функции на главна улица от ПУМ. По нея съответно се развива интензивно автомобилно движение и има изградени паркоместа в оформени джобове.

В северо-източната част на града, липсват ясно прокарани трасета на главни и събирателни улици. Ядрото на града е обособено като пешеходни пространства и е непроходимо за моторното движение. Поради липса на териториални възможности за по-решителна намеса в структурирането на уличната мрежа в тази част на града, може би една от малкото възможности, които остават, е чрез добре обмислени организационни мероприятия (ГПОД) да се постигне някаква условна задоволителност, особено с проблемите на паркирането, като по този начин да се подобри транспортната ситуация в града.

Още по-остър става проблемът, породен от желанието на градската администрация да затвори още някои улици за движение на МПС (например ул. „Пирин”), което е продиктувано от ясният стремеж към транспортно успокоени зони, което е обяснимо и е в унисон с курортния характер на град Банско.

Аеро-фото снимката на следващата страница представя изглед на гр. Банско от април 2014 година и разделящата функция на ул. Найден Геров по отношение на градската структура за северната и южно – югоизточната част.



Градоустройствени предпоставки за КТИ към ОУПО-Банско

Новите технологии и отчасти методическия подход на съвременните общи устройствени планове, които се разработват за българските градове от 2003 година насам, доведоха до съществен прогрес по отношение задълбоченост и мотивираност на анализите и прогностичните решения, сравнени с разработваните преди това. В момента те се базират на постановките на „Атинската харта за развитието на европейските градове”, използват се ЦМК – цифровите модели на кадастъра или разработени КК-кадастрални карти, създават се информационни системи за територията на града, както и за материалните фондове на функционалните подсистеми на конкретните градски територии. Създават се и трайни, стилизирани компютърни модели за визуализация на градската среда и за мрежите на транспортната и инженерна инфраструктура, както и на транспортните процеси (потоци) в градовете.

При разработването на един проекто-план като КТИ-Банско, който е стратегически план за подобряване на транспортната ситуация в града, ще се използват всички териториални, тотални показатели и параметри на демографията, моторизацията, състоянието на сградните фондове, икономиката - ситуирана териториално с нейните първичен, вторичен и третичен сектори, параметрите на транспортните процеси в града и т.н разработени в ОУПО- Общ устройствен план на общината и детайла на плана – ***устройствено зонироване на гр. Банско***

Основните идеи за развитието на структурата и пространствената геометрия на уличната мрежа се оформят в пълен синхрон с разработването на пространствената структура в Общия устройствен план, където в частта „Детайл за гр. Банско”, се предлагат идеи за бъдещото пространствено развитие на града. Териториално развитие с нови структури има само в западната част, в района на „Военния терен”. В прогностичния хоризонт (ОУПО-Банско -2035 г.), за бъдещо застрояване са предвидени и някои свободни терени в северната част, но те са незначителни като площ и като цяло, са с вече установено „вписване” в градоустройствената структура. Това от своя страна съответно ще мотивира и съответното, прогностично развитие на Комуникационно транспортната инфраструктура.

Има прагматични и интуитивни впечатления от транспортната обстановка в град Банско, които при общуване с гражданството, с някои ведомства и администрацията могат да се обобщят по следния начин :

- *Значително нарастване на пътуването с лични моторни превозни средства, което води до изчерпване на капацитета на уличната мрежа в Банско и увеличаване на времето и разходите за транспорт, задръстванията и емисиите. Има тенденция на увеличаване на броя на частните автомобили в домакинствата. Капацитетът на уличната мрежа в Банско е недостатъчен за големия брой МПС, в зимния, курортен сезон, което води до увеличаване на времето и разходите за транспорт, и претоварва капацитета на ПУМ.*
- *Най-голямата част от передвижванията в Банско се извършват пеша. Пътуванията с велосипед са епизодични. При всички случаи, практически пълната липса на специализирани вело-трасета /алеи/, които да осигуряват по-високо ниво на безопасност, както и наложените поведенчески модели, са може би основната причина за много ниската степен на ползване на велосипедите, като превозно средство.*
- *Някакъв проблем може да се счита и липсата на обществен транспорт (градски автобуси и маршрутни таксита), особено при сравнение с дела на пътуванията с леки автомобили (лични и такси) и пеша. Банскалии избират да ходят пеша на разстояния – средно около 500 - 600 м”,*

Трябва да подчертаем, че в рамките на ОУПО и неговата неделима част КТИ, се решават стратегически, тотални проблеми на транспортната инфраструктура и транспортните проблеми на град Банско и община Банско, за което се правят конкретни, изчерпателни изследвания на транспортните проблеми в града, които от своя страна да мотивират проектите решенията на настоящия план. Стремежът е решенията на плана да дадат отговор както на експертно изведените проблеми, така и на създадените субективни впечатления в гражданството, които се изложени по-горе, като в съответствие с обективизация на някои от тях, в плана те да бъдат убедително и обективно мотивирани и решени.

1.2.1.1. Класификация на уличната ПУМ - мрежа на – гр. Банско и РПМ на община Банско – 2014 г.

Класификацията на съществуващата улична мрежа в гр. Банско, която е описана по-долу, е направена според нормативния документ, третиращ тази материя - Наредба № 2/29.06.2004 г. на МРРБ.

Уличната мрежа на града е изградена в различни периоди, без ясно изразена категоризация по направления, по технически параметри, вид на движението и др.

Третокласна улица в града е единствено улица „Патриарх Евтимий”, но тя е участък от двулентовия републикански път II-19 в границите на гр. Банско, поради което в градски условия е приравнена на улица IIIб клас. ПУМ-Първостепенната улична мрежа на град Банско се състои –изключително от IV-класни улици, а даже и V-класни, които са с голямо разнообразие от напречни профили (от 5,0 м до 10,5 м), и не могат да достигнат

функционалните си параметри, заложи в сега действащите нормативни изисквания в Наредба № 2/29.06.2004 г. на МРРБ. От анализа на съществуващата ПУМ се констатира, че понятието "Първостепенна улична мрежа" за гр. Банско е твърде условно, тъй като липсва ясно изразена категоризация по направление, технически параметри, режими на движението и други.

Класификация на ПУМ може да се направи, изхождайки само от функционални съображения. т.е. от функциите, които изпълняват улиците в градската структура, без да говорим за йерархичност и субординация в ПУМ. Ако има създадена някаква субординация, то тя се изразява в концепцията за организация на движението –(ГПОД). Виж *Схема № Д4*.

В централната градска част по пл. "Никола Вапцаров", част от улиците -"Иван Вазов", ул. "Цар Симеон" (в посока изток-запад) и ул."Пирин" (север-юг) са изградени и функционират две пешеходни зони :

- **Пешеходна зона**, обхващаща главните обществени и административни сгради и Историческата градска част.
- **Пешеходна е и улица „Пирин”** в посока север-юг.

Упоменатите пешеходни зони, както и чрез река Глазне от една страна и чрез улица „Найден Геров”, от друга, функционалната структура на гр. Банско е пространствено разделена и непроходима за обслужване от моторното движение. При тези обективни обстоятелства, в транспортно-комуникационно отношение пространствено-функционалната структура на града може да се разчлени най-уедрено като териториална топология на три, активно взаимодействащи си части :

- Северо-източна;
- Северо-западна;
- Южна.

Тъй като Централната градска част не е осигурена с достатъчно обслужващи улици, това разделяне на градската структура от пешеходната зона създава много проблеми. Липсват обходни трасета, които нормално са свойствени за централните градски части или райони.

Една добре изградена част от ПУМ на града са отсечките от Републиканската пътна мрежа. Както беше споменато това са :

- път II-19 „Симитли – Г. Делчев” (ул. Партриарх Евтимий”);
- път III-1901 „Банско – Баня” (ул. България”).

Тези участъци естествено се включват в първостепенната улична мрежа на гр. Банско.

За отсечките на ПУМ в самия град Банско липсва каквато и да е транспортна статистика, като например :

- интензивност на транспортните потоци по ПУМ
- часова, месечна и сезонна неравномерност и др.

Изследванията (Транспортната статистика), които бяха направени за изясняване на горните параметри през месеците януари-февруари 2014 г., във връзка с КТИ, показаха, че интензивността на транспортните потоци по ПУМ в града има два ясно изразени **сезонни аспекта** :

- **Лятна** - капацитетът на ПУМ напълно покрива и удовлетворява интензивността на транспортните потоци в извън зимните месеци (интервала май-ноември), т.е. проблеми с транспортни задръствания по уличната мрежа няма. Движението на МПС по улиците на града в тези месеци се отличава с висока степен на комфорт.
- **Зимна** - проблемите с интензивността на транспортните потоци по ПУМ се появяват през интензивния зимен период, когато свръхнаселяването на града от туристи, снеговалежите и снегопочистванията, създават много проблеми на градската управа. Ясната насоченост на транспортните потоци от всички посоки и райони на града към южните селищни образувания и по-конкретно - лифтовата „Начална станция” и посоката към „Шилигарника” (най южната отсечка от ул. „Пирин”) **оформят един транспортен вектор от МПС с огромна интензивност, която трудно може да бъде овладяна с организационни мероприятия.** Тя може да бъде само смекчена до някаква степен.

Изследването и обхващането на транспортните потоци с количествени параметри в тези пикови, зимни ситуации по уличната мрежа на града се проведе през зимните месеци януари-февруари 2014 г. Резултатите и анализите от тези изследвания са представени в т. 1.3.

Докато за уличните отсечки на ПУМ в града Банско, за които липсваше каквато и да е транспортна статистика, до момента, в който се направиха изследвания за целите на настоящия план (януари-февруари 2014 г.), то за отсечките от **РПМ**, които ползват уличните отсечки в града има актуална транспортна статистика от Агенция „Пътна инфраструктура”, предоставени на проектанта от Областно пътно управление – Благоевград.

Състоянието (диагнозата) на транспортните потоци по второкласните и третокласните трасета от РПМ, в територията на община Банско, е обхванато от изследванията на главните и допълнителни преброителни пунктове, графично отразени върху следващата *Схема-приложение 1* , и с числовите стойности представени в *Таблица 1*.

Схема-приложение 1



Таблица 1

ПРЕБРОИТЕЛЕН ПУНКТ	СРЕДНО-ДЕНОНОЩНА ГОДИШНА ИНТЕНЗИВНОСТ НА МОТОРНИ ППС ПО ВИДОВЕ -2014 Г.					СУМА МПС
	ЛЕКИ АВТОМОБИЛИ	АВТОБУСИ	ЛЕКО-ТОВАРНИ АВТОМОБИЛИ	СРЕДНО-ТОВАРНИ АВТОМОБИЛИ	ТЕЖКО-ТОВАРНИ АВТОМОБИЛИ И TIR	
Г 12	2814	116	497	162	293	3882
Д 1142	3134	123	528	116	321	4135
Д 1145	1896	139	333	117	254	2739
Д 1146	1696	85	299	107	198	2385

На територията на община Банско, както и на съседните близки територии, са ситуирани следните преброителни постове:

- Главен преброителен пункт Г12, с километрично положение – км. 30.4000;
- Допълнителен преброителен пункт Д1142, с километрично положение – км. 38.000;
- Допълнителен преброителен пункт Д1145, с километрично положение – км. 43.000;
- Допълнителен преброителен пункт Д1146, с километрично положение – км. 48.000.

Оразмерителната часова интензивност в дименсия ЕЛК/час е графично илюстрирана върху *Схема-приложение 1*.

С най-високата стойност от 593 ЕЛК/час в двете посоки е натоварен участъкът от трасето на път II – 19, разположен в северната част на община Банско в самия град Банско. В останалите участъци – по посока гр. Добринище и с. Места оразмерителната часова интензивност постепенно намалява. Тя достига стойности от 427 ЕЛК/час и 362 ЕЛК/час.

В Таблица 1 се съдържат данни, относно стойностите – реални бройки, на средно-денонощната годишна интензивност на МПС и за състава на транспортните потоци в участъка от път II-19, преминаващ през територията на гр.Банско и община Банско.

По-важните изводи от картограмата на транспортните потоци са следните:

- Най-високи стойности имат транспортните потоци от северната граница на община Банско до гр. Банско, в участъка на път II-19. Те достигат стойности от 5 418 ЕЛК/24 часа и 4 135 бр. МПС/24 часа. в т.ч 3 134 бр. Леки автомобили, 528 бр. леко-товарни автомобили, 123 бр. автобуси, 116 /, средно-товарни автомобили, 87 бр. тежко-товарни автомобили и 147 бр. тежко-товарни автомобили с ремарке и тип TIR.

- Преобладаващо е лекото автомобилно движение, следвано от леко-товарното автомобилно движение

- Най-високи са стойностите на транспортното натоварване сумарно и на всички останали видове транспортни средства до гр. Банско, след което постепенно намаляват.

- Товарното движение, вкл. лекотоварното, представлява 20% - 25% от общата стойност на движението, отчетено в реални бройки. Като състав, обаче от общото транспортното натоварване, отчетено в ЛК, дялът на товарните автомобили ще бъде завишен и ще достигне около 35% - 40%.

Следва да отбележим, че параметрите на пътното платно – ширините на асфалтобетонната настилка, размерът на лентите за движение, ширините на банкетите са в съответствие с изискванията за този клас път, оразмерителното часово натоварване, както и „Броят МПС/24 часа” (средно – денонощна годишна интензивност на движението).

В следствие на гореизложените съображения, класификацията на Първостепенната улична мрежа на гр.Банско към 2014 г. е представена в *Схема № Д4*

1.2.1.2. Плътност на ПУМ – Банско 2014 г.

Плътността на уличната мрежа се измерва като отношение на дължината на ПУМ в „километри” към площта, която се обслужва км², т.е. (км/км²). Тя зависи от редица фактори: конфигурация и структура на града, зоните на притегляне, функциите на градските територии и т.н., но по принцип по-високата плътност на уличната мрежа осигурява по-удобни връзки между отделните зони и части на града, а за градовете над 20 хил. обитатели, съответно по-удобни условия на МОПТ за обслужване на територията.

По нормативни изисквания, плътността трябва да бъде както следва:

- за селищната територия – от 3 до 5 км/км²;
- за Централните градски структури от 4 до 6 км/км²,
- а минималното за отделните зони 2,5 км/км².

За гр.Банско **плътността на ПУМ към 2014 г. е 4,9 км/км²**, като дължината на ПУМ е **19,560 км**, а територията в регулация към 2014 г. е **(3.99 кв.км)** (без селищните образувания, които са извън регулация и са с обща площ 1,54 кв. км). В дължината на ПУМ е включено трасето на път П-19, който преминава в северната част на града.

Изводите са няколко :

- Плътноста на ПУМ за селищната територия на гр.Банско към 2014 г. е 4,99 км/км², т.е. е в горната, пределна част на норматива за плътност, с което се счита че територията е нормално, даже добре обслужена.

- В централните части на града, обаче поради липса на достатъчно улични трасета от ПУМ в тази част, плътността е 4,1 км/км², т.е. в долната част на норматива, което означава, че достъпа е затруднен и пространствените структури на Централната част на града, са не особено добре обслужени.

Особеностите на пространствената структура на града, практически водят до парадокса , че ПУМ е достатъчна като плътност, а града не е добре обслужен в транспортно комуникационно отношение. За това има, обаче логични закономерни обяснения и те са следните:

- ПУМ-Първостепенната улична мрежа на град Банско се състои – изключително от IV-класни улици, а даже и V-класни, които са с голямо разнообразие от напречни профили (от 5,0 м до 10,5 м), и не могат да достигнат нормативните си, функционални параметри. Съществуващата ПУМ, има достатъчна плътност, но самата главна мрежа е некачествена и с ниска пропускателна способност.

- Но дори в това състояние на ПУМ, в летния сезон за 9 хил. население на града, плюс няколко хил. туристи, тя предоставя транспортно обслужване с добър комфорт.

- И обратно, през зимния сезон същата ПУМ, физически няма как да поеме неимоверното, за нейния капацитет, натоварване от транспортни потоци, създадени от активно движещите се с МПС обитатели и временно пребиваващи гости на града - от порядъка на 25-30 хил. души.

1.2.1.3. Изводи от анализа на ПУМ - гр. Банско и РПМ на община Банско – 2014 г.

Изводите, които могат да се направят за Пространствена структура, геометрията и класификацията на ПУМ-Банско 2014 се изразяват в следното :

- **Структурният тип на уличната мрежа в гр. Банско** има ясно изразени разлики, които са се наслоили в следствие на историческото му развитие. В по-старата, **източна част на града**, до средата на XX век се е оформяла дребно-кварталната структура

на града (от инерцията на възрожденския град), което е довело да оформянето само на обслужващи, квартални улици без ясно подчертани направления и субординация.

- В **западната част** на града е реализирана улична мрежа във втората половина на XX век, по време на социалистическия период, която е резултат от актуалните по онова време идеи за изграждане на жилищни структури, и те са планирани със съответната структурирана и субординирана улична мрежа.

- На територията южно от града, в селищните образувания, където са се развили новите хотелски комплекси, няма никаква структура на уличната мрежа, може да се каже че няма и улична мрежа, ако не се считат тупичните улички, които водят до хотелите или до някакви предхотелски площадки за паркиране.

- Новото развитие, в началото на XXI-век, интензивното застрояване в последните десетилетия на юг и югоизток от града, е довело до **голям дисбаланс между капацитета** на хотелските комплекси и териториалните капацитети на комуникационните пространства за улични трасета, подходи, за пешеходни пространства, вело-трасета, както и за паркиране на МПС на пристигащите туристи, гости и обитателите на града.

- **Третокласна улица в града** има само една - ул. „Патриарх Евтимий” – ШБ клас, (която е от РПМ и е изградена по стандартите за пътища), но в града, както и извън него, тя е двулентова. ПУМ-Първостепенната улична мрежа на град Банско се състои – изключително от IV-класни улици, а даже и някои V-класни, които въпреки голямото разнообразие от напречни профили (от 5,0 м. до 10,5 м.), не могат да достигнат дори функционалните си параметри, заложен в сега действащите нормативни изисквания в Наредба № 2/29.06.2004 г. на МРРБ.

- **Класификация на ПУМ може да се направи**, изхождайки само от функционални съображения. т.е. от функциите, които изпълняват улиците в градската структура, без да говорим за йерархичност по класове и субординация в ПУМ. Ако има създадена някаква субординация, то тя се изразява в концепцията за организация на движението – Знаковото стопанство на ГПОД, в града. Виж *Схема №Д4*.

- **Организацията на движението в гр. Банско** е в процес на изграждане. Тя се въвежда по Концепцията на изработения през 2012 г. ГПОД- (Генерален план за организация на движението) за града. След реализиране на мероприятията на този план, с инструментариума на Пътно-знаковото стопанство, се цели постигането на определена класификация и субординация на уличната мрежа.

1.2.2. Система на Масовия обществен пътнически транспорт (СМОПТ) - 2014

- характеристика, показатели

- параметри на функционирането

В общоприетия, традиционен смисъл на понятието, МОПТ-Масов обществен пътнически транспорт в гр. Банско липсва, най-вероятно поради малките размери на урбанизираната територия. Разстоянията се преодоляват предимно пешеходно или с МПС.

Частна фирма организира транспортиране на организирани групи до различни исторически места - Рилски манастир, с. Ковачевица, манастира в с. Бачково, както и до ски пистите около града. В натоварения ски сезон фирмата организира и автобуси за транспортиране на посетителите от ЖП гарата до хижа "Бъндерица".

Извънградският автобусен транспорт се обслужва от Автогара-Банско, която удачно е разположена до ЖП-гарата и се обслужва транспортно от най- добре изградената пътна артерия в града - ул."Патриарх Евтимий".

Добре е организиран и функционира междуградски транспорт към различните общински дестинации:

Понастоящем към 2014 г. Извънградския автобусен транспорт е организиран по следните маршрутни линии :

- София – Банско – маршрутно разписание № 1101, № 1201;
- Благоевград – Банско - маршрутно разписание № 01101;
- Разлог – Гостун - маршрутно разписание № 01101;
- Разлог – Осеново - маршрутно разписание № 01101;
- Разлог – Филипово - маршрутно разписание № 01101;
- София – Добринище - маршрутно разписание № 1101;
- Пловдив – Банско - маршрутно разписание № 1101;
- Разлог – Кремен - маршрутно разписание № 01101;
- Разлог – Обидим - маршрутно разписание № 01101;
- Градска линия – Автогара Банско, Стражите, ЗСР.

Тези линии се обслужват от частни превозвачи, на основание обществена поръчка, провеждана от община Банско. Развитieto на общинската пътна мрежа ще бъде предпоставка за оптимизиране на общинската транспортна схема, респ. на транспортното обслужване на населението и гостите.

За удобство на гражданите и посетителите на гр. Банско е организиран таксиметров транспорт. Таксиметрови стоянки има разположени пред пощата на града и на Автогарата, където се намира и диспечерския пункт на таксиметровите превози в града.

1.2.3. Товарно автомобилно движение - 2014 г.

Товарното автомобилно движение се развива основно по РПМ – Републиканската пътна мрежа, която минава в северната част на града път II-19.

Най-високи стойности имат транспортните потоци от северната граница на Община Банско и в участъка на път II-19 в самия гр. Банско. Те достигат стойности от 5 418 ЕЛК/24 часа и 4 135 бр. МПС/24 часа. в това число :

- 3 134 бр. Леки автомобили,
- 528 бр. леко-товарни автомобили,
- 123 бр. автобуси,
- 116 бр. средно-товарни автомобили,
- 87 бр. тежко-товарни автомобили и
- 147 бр. тежко-товарни автомобили с ремарке и тип TIR.

Както се вижда делът на товарния трафик по II-19 е твърде висок – около 24%. В проектното решение този транзитен и чужд за територията товарен трафик, както и големия поток от транзитно преминаващите леки автомобили, се предлага да бъдат изведени от територията на града с едно ново обходно трасе, което да излезе извън селищната територия на градовете Добринище и Банско.

Вътрешно градският товарен трафик в гр. Банско е ограничен за движение по определени улици на града с организация на движението – пътни знаци. По време на „Бума” на строителството на хотели 2003-2010 г. товарното автомобилно движение е създавало голям дискомфорт в града, както и условия за ПТП, но към 2014 г. неговото присъствие в града е незначително и поносимо.

1.2.4. Железопътен транспорт в община Банско – 2014 г.

1.2.4.1. Железопътна инфраструктура община Банско– 2014 г.

На територията на общината има изградена железопътна мрежа. Теснолинеен жп път Септември – Добринище, с гари в гр. Банско и гр. Добринище (крайна гара). Теснолинейната железница е трябвало да продължи по поречието на р. Места до гр. Гоце Делчев, но това не е реализирано.

1.2.4.2. Възможности за развитие на крайградска железопътна инфраструктура

В експертните среди и гражданството на общината се е оформила идея за организиране на обществен ж.п.транспорт тип-”совалка”, между Банско и Добринище (и в развитие, между Якоруда - Баня – Разлог – Банско – Добринище), както за обслужване на населението и гостите, така и като специфична туристическа атракция.

ПЛАНЪТ създава териториални предпоставки тази идея да се реализира, като за нея трябва да се направят специализирани проучвания за нейната технологична възможност, както и да се изясни нейната икономическа или друга целесъобразност.

1.2.5. Въздушен транспорт - Банско – 2014 г.

На територията на Община Банско няма действащи летища, но чрез шосейните си пътища има достъп до националните летища, сертифицирани от международните институции, а след отварянето и пускане в действие на ГККП Илинден и до международните летища Кавала и Солун в Гърция.

Разстоянията до летища са:

- летище София - 170 км
- летище Пловдив - 160 км
- летище Солун, Гърция - 120 км през ГКПП Илинден.

През зимния сезон, частни фирми организират трансфер на туристи от/до летищата.

1.2.6. Организация на движението по ПУМ на град Банско– 2014 г.

Организацията на движението в гр.Банско е в процес на реализация на изработения през 2012 г. ГПОД- (Генерален план за организация на движението) за града. В плана е реализирана концепция :

- за еднопосочни вътрешноквартални улици с възможности за едностранно паркиране;
- Двупосочни улици от ПУМ за интензивно автомобилно движение;
- Затваряне на ул. „Пирин” за моторно движение от кръстовището с ул. „Глазне” до пешеходната зона в северната ѝ част, като е узаконена като пешеходна зона;
- „Синя зона – гр. Банско” за платено кратковременно паркиране в централната зона на града.

Мероприятията на ГПОД ще канализират процесите за движение, спиране и паркиране на МПС движещи се в града.

Считаме за целесъобразно подобен проект да се реализира и за другия град в общината – Добринище.

Организацията на движението по Републиканските пътища в общината са със знаково регулиране.

В селата организацията на движението по смисъла на ЗДП е на принципа на саморегулиране.

1.2.7. Пътно транспортни произшествия, паркиране и гариране – 2014 г.

Паркиране и Гариране

В гр. Банско, поради недостиг от паркоместа и големия натиск от пристигащи с автомобили едnodневни и многодневни туристи, е необходимо паркирането да се изследва като специализирана проблематика, извън рамките на този план.

В рамките на този план, в неговата прогнозна част, предвид структурата на населеното място и неговата специфика, особено в централната част, е необходимо да се дадат ориентири и изследват териториални възможности за организирането на буферни паркинги в периферията на градската територия, а така също и периферно на градския център.

Необходимият брой на местата за паркиране и гариране за единични обекти се определя в зависимост от функционалното предназначение на обекта, съгласно раздел V, чл.24, чл.25 и чл.26 от Наредба № 2 за планиране и проектиране на комуникационно-транспортни системи на урбанизираните територии. Тази постановка следва стриктно да се спазва при изготвяне на инвестиционните проекти за в бъдеще, за да не се задълбочават още повече проблемите, по отношение на паркирането.

При моторизация по приблизителни оценки около 500 бр. МПС на 1000 жители, по преценка на ПП-КАТ Банско, в града имаме вече около 4450 броя ЛМПС, които търсят своите места за паркиране по местоживееене.

Общият брой паркоместа в гр. Банско, които са регистрирани в планираната регулирана територия на града към 2014 г. са **1970 броя**, от които:

- **800 броя** – платено паркиране до Начална станция на лифта
- **1172 броя** – паркоместа върху общински площи.

В тази цифра не са отчетени паркоместата, които са за паркиране на личните МПС в дворовете на къщите, гаражите в УПИ на къщите, както и в териториалния обхват на УПИ на хотелските комплекси.

ПТП – Пътно транспортни произшествия

Статистиката за ПТП в Пътна полиция – КАТ Банско, съдържа и отразява само тези, които са извършени предимно на територията на градовете Банско и Добринище.

Данни има за всяка година от 2008 г. до 2013 г.

Констатиран е фактът, че след промяна на закона ЗДП и правилника за неговото приложение, когато се въведе мярката, че за ПТП с незначителни щети, споровете се уреждат с взаимно подписани протоколи между засегнатите в ПТП, техният брой в статистиката на КАТ значително е намалял.

Нас. място	Общ брой ПТП 2008г.	Общ брой ПТП 2009г.	Общ брой ПТП 2010г.	Общ брой ПТП 2011г.	Общ брой ПТП 2012г.	Общ брой ПТП 2013г.
гр. Банско	161	67	59	59	39	32
гр. Добринище и селата	22	8	14	5	7	10

Общинската администрация е уверена, че след въвеждане на мероприятията на разработения и приет през 2012 г. „ГПОД– Банско 2012 г.“, транспортната ситуация по отношение на ПТП още повече ще се подобри и тенденцията към тяхното намаляване ще продължи.

1.3. Количествен анализ на транспортните функционални процеси в гр. Банско - 2014 г.

1.3.1. Интензивност на транспортните потоци върху ПУМ - 2014 г.

Транспортната статистика за интензивността на транспортните потоци по ПУМ-Банско, тотално липсва и никога не е била създавана, при разработването на градоустройствени планове на града. В рамките на настоящия проект КТИ-Банско 2014 г., тя беше създадена в ограничен обем, но както ще се покаже по-надолу, достатъчно показателна, за да се направят важни изводи за бъдещото планомерно развитие на гр. Банско.

Количественият анализ на транспортните потоци (процеси) за град Банско беше извършен през зимните месеци на 2014 г. и цели да изясни следните характеристики на транспортните процеси в града :

- Интензивност на транспортните потоци по кръстовищата на ПУМ;
- Състав на транспортните потоци по кръстовищата на ПУМ;
- Организация на движението по кръстовищата на ПУМ;
- Сравнителен анализ на отношението :

“ИНТЕНЗИВНОСТ \ ПРОПУСКАТЕЛНА СПОСОБНОСТ”

Пропускателната способност на уличните елементи от ПУМ-Банско беше изследвана в съответствие с определена цел и изисквания:

- Да се изследва интензивността на транспортните потоци, т.е. натоварването на площта уличните трасета и на характерни кръстовища от ПУМ с транспортните потоци в реално и условно време;
- Да се заснеме посоката на транспортните потоци - прави, десни и леви;
- Да се заснеме и техния състав – по видове МПС.

Така наречената „Поточна статистика” по кръстовищата на ПУМ беше създадена за период от 10-12 преброителни часа от 7-19 часа в делничен (работен) ден през месеците февруари и март 2014 г.

Преброяването (изследването), беше извършено с прилагане на видео-заснемане на кръстовищата, респективно на движението (транспортните потоци) по тях, като се спази горе споменатата продължителност на преброяването.

Тази методиката е подходяща за прилагане за извършване на преброявания, с които да се поддържа актуална база данни за транспортните потоци по ПУМ и да се отчитат, респективно анализират, колебанията в натоварването по мрежата.

Определянето, анализирането и оценката на резултатите относно интензивността на транспортните потоци по ПУМ, както и в последствие съпоставянето ѝ с нейната пропускателна способност, беше извършено в следната последователност:

1. **Заснемане на три характерни (най-натоварени) кръстовища** – елементи на ПУМ (първостепенна улична мрежа - Виж *Схема № Д5*) и **четири улични профила**, намиращи се на характерни участъци от първостепенната улична мрежа (Виж *Схема № Д7*).

2. С цел частично извеждане на резултати за **седмичната неравномерност на интензивността на транспортните потоци в града Бяха** ползвани резултатите от всичките 7 броя изследвани кръстовища и профили от ПУМ-Банско.

3. Бяха преброени-заснети превозните средства, преминаващи през площта на съответното кръстовище, респективно уличен профил, диференцирани по видове и през интервали от 15 минути, след което бяха попълнени първичните формуляри за потоците за време-интервал 1 час.

4. Определени бяха **дневната неравномерност на интензивността за всяко кръстовище**, респективно уличен профил, както и върховият период на натоварване.

5. Определена беше **часовата неравномерност в рамките на максималното часово натоварване** през интервали от 15 минути, както и разврзките на транспортните потоци по посоки – леви, прави, и десни потоци.

6. Графично се изобрази транспортното натоварване за “максимален час” и разврзките на транспортните потоци в реални бройки МПС и ЕЛК за всяко кръстовище. Виж *Схема № Д6*.

7. Графичното изобразяване на максималното транспортно натоварване – (интензивност) и съпоставката с практическата пропускателна способност по норматив, (в съответствие с изискванията на “НАРЕДБА №2 за планиране и проектиране на

комуникационно-транспортни системи на урбанизираните територии”), е представено на *Схема № Д5*.

Изследваните кръстовища от ПУМ-Банско 2014 г. са описани по-долу в табличен вид, а местоположението им е отразено върху *Схема № Д5*.

№ ПО РЕД	ДАТА НА ВИДЕОЗАСНЕМАНЕ	№ КРЪСТОВИЩЕ	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРЕСИЧАЩИТЕ СЕ УЛИЦИ (БУЛЕВАРДИ)
1.	27.09.2014 ГОД.	№1	ул. ”ПИРИН” - ул. ”НАЙДЕН ГЕРОВ”
2.	3.10.2014 ГОД.	№2	ул. ”ПАТРИАРХ ЕВТИМИЙ”- ул. ”ГЛАЗНЕ”
3.	4.10.2014 ГОД.	№3	ул. ”ПАТРИАРХ ЕВТИМИЙ”- ул. ”ЦАР СИМЕОН”

Извлечението от транспортната статистика за интензивността на транспортните потоци по упоменатите кръстовища от ПУМ-Банско е представено в табличен вид. Таблиците са представени в част „Таблицы и графични приложения към т.1.3.1.” по-долу и са съответно:

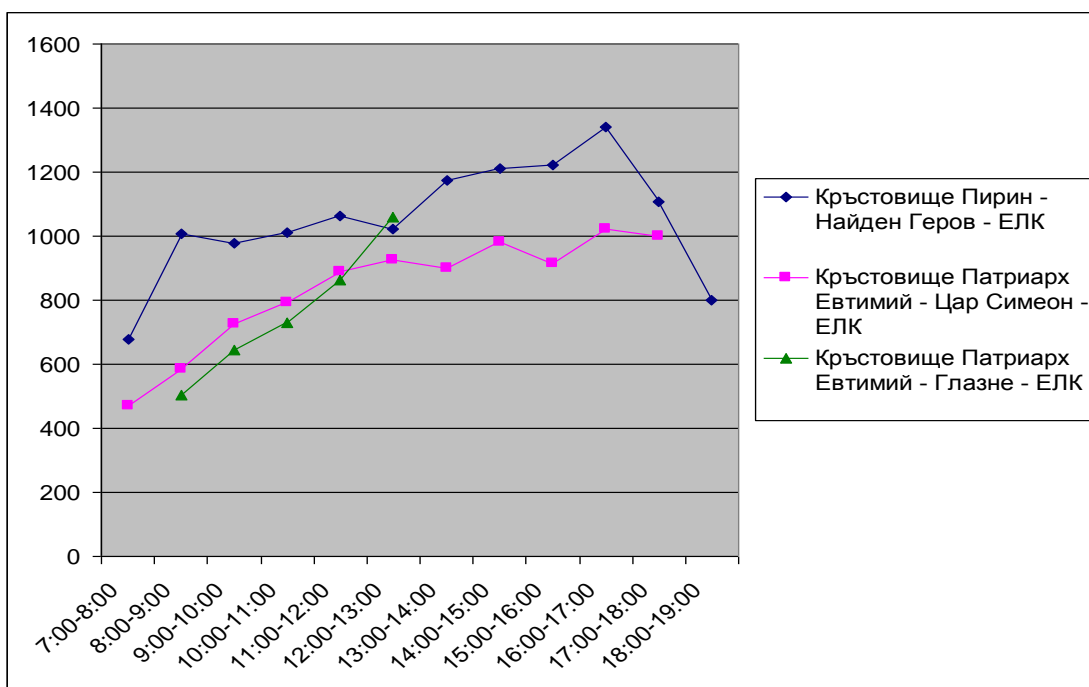
Таблица №2 - Кръстовище № 1 "Пирин - Найден Геров"

Таблица №3 - Кръстовище № 2 "Патриарх Евтимий - Глазне"

Таблица №4 - Кръстовище № 3 "Патриарх Евтимий - Цар Симеон"

Обобщена статистика за часовата неравномерност на интензивността на транспортните потоци в трите изследвани кръстовища е таблично и графично представено по-долу :

Време - интервал	Кръстовище „Пирин - Найден Геров” - ЕЛК	Кръстовище Патриарх Евтимий - Цар Симеон - ЕЛК	Кръстовище „Патриарх Евтимий - Глазне „- ЕЛК
7:00-8:00	677.5	471	
8:00-9:00	1008.7	586.8	502
9:00-10:00	978.5	726.3	643
10:00-11:00	1010	790.8	729
11:00-12:00	1062.8	888.5	862.5
12:00-13:00	1023.1	927.3	1060.5
13:00-14:00	1174	899	
14:00-15:00	1211.6	980	
15:00-16:00	1223.5	914	
16:00-17:00	1340.3	1023	
17:00-18:00	1106.5	1001.5	
18:00-19:00	798.3		



Изследваните базови-профили от ПУМ-Банско 2014 г. (за интензивността на транспортните потоци), са описани по-долу в табличен вид, а местоположението им е отразено върху *Схема № Д7*.

№ ПО РЕД	ДАТА НА ВИДЕОЗАСНЕМАНЕ	№ ПРОФИЛ	НАИМЕНОВАНИЕ НА УЛИЦИАТА НА КОЯТО Е РАЗПОЛОЖЕН ПРОФИЛА
1.	27.09.2014 ГОД.	№А	ул. "ПАТРИАРХ ЕВТИМИЙ"
2.	3.10.2014 ГОД.	№В	III-1901 "БАНСКО – С.БАНЯ"
3.	4.10.2014 ГОД.	№С	ул. "ПАТРИАРХ ЕВТИМИЙ"
4.	30.01.2014 ГОД	№D	ул. "ПИРИН" (К-ЩЕ С УЛ. "НАЙДЕН ГЕРОВ")

Данните от изследването (преброяването) на интензивността на транспортните потоци в четирите профила на ПУМ-Банско са за два дни :

- 03.01.2014 г. – петък
- 05.02.2014 г. – сряда

Те са представени в табличен и графичен вид за четирите профила за всеки от двата дни в приложението „Таблицы и графични приложения към т. 1.3.1. Интензивност на транспортните потоци върху ПУМ - 2014 г.“ по-долу, както следва:

За месец януари 2014 г.

- **Профил А – 03.01.2014** , по ул. „П.Евтимий”
виж Таблица 5, Графично приложение 2
- **Профил В - 03.01.2014** , по ул. България
Таблица 6, Графично приложение 3

- **Профил С - 03.01.2014** , по ул. П.Евтимий
Таблица 7, Графично приложение 4
- **Профил D - 03.01.2014** , по ул. Пирин
Таблица 8, Графично приложение 5
За месец Февруари 2014 г.
- **Профил А – 05.02.2014** , по ул. „П.Евтимий”
Таблица 9, Графично приложение 6
- **Профил В 05.02.2014** , по ул. България
Таблица 10, Графично приложение 7
- **Профил С - 05.02.2014** , по ул. П.Евтимий
Таблица 11, Графично приложение 8
- **Профил D – 05.02.2014** , по ул. Пирин
Таблица 12, Графично приложение 9

1.3.2. Съпоставка на практическата пропускателна способност на ПУМ-Банско с транспортното натоварване - 2014 г.

Състав на транспортните потоци

Необходимите анализи и изводи по отношение на състава на транспортните потоци по ПУМ-Банско могат да бъдат направени с необходимата подробност и детайлизиране от табличните и графичните приложения – Виж *Схема № Д5*.

Най-висок е относителният дял в „%” на лекото автомобилно движение (61% - 73,8%). Следва лекотоварното автомобилно движение – 17,9 -33,3%.

МОПТ (пътнически автобуси) е представен като част от цялото движение в процентно отношение в интервала 2,2–3,2%, като най-натоварени с МОПТ са кръстовищата на входно-изходните артерии в града.

Велосипедното и мотопедно движение е съвсем слабо представено.

Сравнителен анализ - интензивност / пропускателна способност.

Тук искаме особено да подчертаем, че анализите на интензивността на транспортните потоци и съпоставката им с практическата пропускателна способност на профилите и кръстовищата от ПУМ-Банско, се отнасят за **зимния курортен сезон, когато се наблюдават и кризисните моменти за транспортната инфраструктура. Този сезонен период е определящ за туристическия бизнес и икономиката на града, поради което и нашето внимание и изследвания са заострени върху него.**

Количествените показатели - интензивност на транспортните потоци по ПУМ, пропускателна способност на профилите на ПУМ и кръстовищата по нея, както и оценката

на резервите в пропускателната способност, са едни от основните показатели и критерии за оценка на адекватността на транспортната инфраструктура спрямо транспортните процеси (нужди) в града.

Те са отправна точка за планиране на мероприятия за подобряване състоянието на уличната мрежа и процесите, извършващи се върху нея.

В графичен вид съпоставката на интензивността на транспортните потоци с практическата пропускателна способност на уличната мрежа е отразена върху *Схема № Д5*.

Както се вижда от схемата, изчерпани са пропускателните способности на ул. "Найден Геров", ул. "Пирин", в отделни участъци на ул. "Глазне" и ул. "Отец Пайсии".

Резерв в пропускателната способност все още имат някои улици в града.

Голяма част от улиците и булевардите, елементи на ПУМ и предмет на изследване в настоящата разработка, както и по-голямата част от кръстовищата, работят на границата на пропускателната си способност.

ИЗВОДИ

Основните изводи, които могат да бъдат направени в резултат на проведеното изследване са следните:

1. В по-голямата си част уличната мрежа, особено в контактните зони между южната и северна части на града, е с изчерпана пропускателна способност или работи на границата на пропускателната си способност.

2. В тази зона на града пропускателната способност на изследваните участъци от първостепенната улична мрежа вече е изчерпана и надвишава с 20-40% практическата пропускателна способност на светофарно регулираните кръстовища.

3. Транспортното натоварване в рамките на празничните, (а и делнични) ден (дванадесет-часово изследване) е с високи стойности и с ясно изразени върхови периоди. В повечето случаи се наблюдава следобеден върхов период в интервала 16.00 - 18.00 часа.

4. Някои от кръстовищата, елементи на първостепенната улична мрежа, регулирани със светофари, работят на границата на пропускателната си способност. Кръстовището ул. "Пирин" – ул. "Найден Геров" е с тотално изчерпана пропускателна способност.

5. В проекта ПС-КТС към ОУПО-Банско са потърсени териториални възможности за създаването на минимум още една улична връзка (освен ул. „Пирин“) между южната част на града и с.о. (селищните образувания) и активности намиращи се южно от ул. "Найден Геров". Улица „Найден Геров“ се явява териториален делител на северните от

южните градоустройствени структури на града, което в проекта е преодоляно, чрез пресичането и с нови връзки.

6. Прогнозната ПУМ на гр.Банско, в рамките на ОУП-Банско, създава възможност за ново преразпределение на транспортните потоци в урбанизираната територия, за да се преодолее колапса на транспортните потоци по определени, конкретни участъци от нея.

1.4. Качествен анализ на транспортните функционални процеси в гр. Банско - 2014 година

1.4.1. Кореспонденции - (вектори на кореспонденциите на МПС)

За качествен анализ на реализираните кореспонденции от МПС в гр.Банско, можем да говорим едва когато всяко едно предвижване/пътуване (кореспонденция) в рамките на града или извън него може да бъде представено като **вектор** с няколко параметъра, които го характеризират във времето и пространството

Такова подробно изследване за градове от функционалния клас на гр.Банско не се предвижда по нормативните документи, но транспортната статистика - количествените данни за транспортните потоци по ПУМ-Банско, бяха изследвани и събрани така, че да могат да се третираат и интерпретират в определен смисъл, като обобщени вектори по отношение на една уедрена топология, касаеща градоустройствена структура на града.

Обобщавайки резултатите от тези изследвания, като входящи, изходящи и транзитни транспортни потоци, могат да се направят важни изводи за функционирането на пространствено-функционалната структура на града и да се изведат важни закономерности като:

- Пространствените матрици на въздушните кореспонденции, които дават образа за пространственото функциониране на уедрената градската структура на съществуващия град Банско в пиковия зимен сезон.
- В своя математичен (матричен вид) те са неизползваеми за градоустройствен анализ. Но обобщени като резултати, както ще покажем по- долу, те могат да се визуализират и да се интерпретират в урбанистичен смисъл.

Така поставена, проблематиката, онагледена на *Схема № Д7*, дава възможност за важни изводи по отношение на конфигурацията на транспортната инфраструктура и пространственото структуриране на града, както и за неудачите, наследени от неговото стихийното, непланирано развитие.

Топологията и абстракциите, залегнали в *Схема № Д7*, произтичат от възможността да бъдат пространствено представени обективните, количествени данни за транспортните потоци описани в т. 1.3.

Топологията е следната :

1. Градоустройствената структура е представена уедрено в шест центроида¹, които съответстват на най-едрите, характерните териториални елементи на града по отношение на транспортната динамика (териториални единици, които привличат и излъчват движение на МПС – транспортните потоци) :

- **Центроид 1**, представя Южните части на града със всички обекти на юг от ул. "Найден Геров".

- **Центроид 2**, представя Източните части на града със всички обекти на изток от ул. "Глазне", поради непроходимост на градската структура на запад за МПС, ограничено от пешеходната зона (ул. „Цар Симеон“) и пешеходната ул. "Пирин".

- **Центроид 3**, представя Западните части на града с всички обекти на запад от ул. "Глазне", поради непроходимост на градската структура на изток за МПС, ограничено от Пешеходната зона (ул. „Цар Симеон“) и пешеходната ул. "Пирин".

- **Центроиди 4 , 5, и 6** стилизирано представляват основните входно-изходни пункта (кръстовища), с които град Банско контактува с външните транспортни потоци – входящи в града, изходящи от града и транзитни спрямо града.

2. Картограмата на въздушните кореспонденции – *Схема № Д7* е изработена със стойностите за целодневната 12-часова интензивност на транспортните потоци по кръстовищата и профилните пунктове. Тази постановка позволява те да могат да се интерпретират в градоустройствен смисъл по отношение на тоталната структура на града, т.е. да включват всички видове кореспонденции извършени с МПС, респ. да обхванат целодневния 12 часов цикъл от функционирането на града.

Проблемите с претоварването и движението по ПУМ-Банско се появяват през интензивния зимен период, когато свръхнаселението на града от туристи, снеговалежите и снегочистванията създават големите проблеми на градската управа.

На *Схема № Д7* ясно се вижда как са насочени кореспонденциите (транспортните потоци) от трите Центроиди 4, 5, 6 (меродавни външни посоки) и районите на града-

¹ **Центроид** – геометрична фигура (или условна точка), при условията на определена топология, разположена вътрешно в дадена териториална единица на града, и характеризираща параметрично структурно-функционалния потенциал (градоустрой-ственото съдържание) на тази териториална единица.

(Центроиди 2 и3) „към и от” Центроид 1, представящ новото, Вторично ядро - лифтовата „Начална станция” и всички обекти в посоката към „Шилигарника” (най- южната отсечка от ул „Пирин”). Тези кореспонденции оформят два **мощни транспортни вектора „от и към” Центроид 1, съответно от 3675 бр. МПС към него и 3270 бр.МПС от него. Това е голямата, меродавна интензивност с която трябва да се справи транспортното планиране.** Тази интензивност трудно може да бъде овладяна с организационни мероприятия. С такива мероприятия сложната ситуация може да бъде само смекчена, и то до някаква незначителна степен, защото общото натоварване на к-ще ул. „Пирин” – ул. „Найден Геров” е 12 615 бр.ЕЛК/12 часа, а градоустройствената ситуация на това кръстовище не позволява никаква възможност за реконструкция на неговата геометрия.

Видно е, че в урбанистичен аспект териториите южно от гр. Банско, т. е. изградените обекти в с.о., Лифтовата станция и всякакви други активности около нея, създават много интензивни **„прави и обратни” връзки (кореспонденции)** и можем да заключим, че новата зона в южната част на града функционира изключително активно с традиционния, компактен град на север. Доказателствата, получени от проведените изследвания, са недвусмислени. С други думи - ежедневните неудачи и премеждия на гражданите и особено гостите на Банско по южните улици на града получиха своите експертни, обективни, количествени характеристики, които могат да послужат за решаване на проблемите. Това особено касае външните транспортни потоци т.е. входящите, изходящи и транзитни движения, поради факта, че след пространственото разрастване на урбанизираните структури на юг и югоизток и след включването на тези обекти в активна експлоатация, проблемите с липсващата транспортна инфраструктура ще се изострят и задълбочат още повече.

От изложения по-горе анализ можем да направим важни изводи за развитието на цялата прогнозна транспортна инфраструктура в ОУПО-Банско и особено - за конфигурацията на ПУМ - гр.Банско 2035:

- Националният и интернационалният транзит, поради много високия процент товарно движение, е важно да бъде изведен от регулационните, териториални граници на градовете Банско и Добринище. Все пак с претенциите на Банско за Ски център от европейски мащаб, не би трябвало да си позволява транзитните, международни ТИР-влекачи, да облъхват с въздушните струи до тротоара гостите на 5- звездните хотели.

- За интензивните **„прави и обратни” връзки (кореспонденции)**, показващи изключително активното функциониране между новата зона в южната част на града и традиционния, компактен град на север, в проекта да се предложат нови, алтернативни на ул. „Пирин”, улична трасета.

- За да се подобри проходимостта на градоустройствените структури на града по отношение на моторното движение (МПС), в посока север-юг и изток-запад, в проекта се предлагат нови, алтернативни на ул. „Отец Паисий” и ул. „Найден Геров”, улични трасета.

- **Пространствената конфигурация на ПУМ - Банско 2035**, задължително трябва да подsigури ново преразпределение на транспортните потоци по улиците на ПУМ, за да се предотврати тяхното бъдещо, затормозяващо концентриране в определени отсечки и възли от нея.

1.5. Моторизация на населението в община Банско – 2014 г.

Информация за наличните МПС-та, регистрирани в града и общината не е официално оповестена, при което се знае, че за последните 10 години тя много интензивно нараства.

Една от причините за това е, че в КАТ-Банско и областната статистика на РДВР – КАТ Благоевград, МПС не се водят по адресната си регистрация като кодов реквизит, а се водят на областен принцип.

При моторизация по приблизителни оценки около 500 бр. МПС на 1000 жители (по преценка на ПП- КАТ Банско) в града имаме вече около 4450 броя ЛМПС, които търсят своите места за паркиране по местоживеене.

2. КТС ПРОГНОЗА – ВИЗИЯ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ТКС НА ГР. БАНСКО И ОБЩИНА БАНСКО 2035 ГОДИНА

2.1. Обобщаващ анализ на транспортната инфраструктура и транспортните процеси в гр. Банско и община Банско – 2014 г.

Проведения анализ (Диагноза) на съществуващата транспортно-комуникационната инфраструктура (система) и транспортните процеси на гр. Банско и община Банско, към 2014 г. в предния параграф 1.3, дава възможност да се обобщят основните проблеми, като се приема, че тяхното решаване трябва да залегне в изготвянето на прогнозното развитие на Комуникационно-транспортната инфраструктура на град Банско и община Банско.

1. През северните територии на гр. Банско преминават участъци от трасета, елементи на РПМ-републиканската пътна мрежа:

- път II-19 „Симитли – Г. Делчев”
- път III-1901 „Банско – Баня”

Тези участъци се включват като част от ПУМ- първостепенната улична мрежа на гр. Банско.

2. Структурният тип на уличната мрежа в гр. Банско има ясно изразени разлики, които са се наслоили в следствие на историческото му развитие.

3. Разглеждайки градоустройствената ситуация на града като териториално статукво, определено може да се твърди, че в съвременния град има оформени две активни ядра, условно разделени от улица „Найден Геров“:

- **на север - територията на традиционния град с историческия център и**
- **на юг-югоизток - концентрацията на туристическите комплекси в с.о.,** където са съсредоточени съоръженията на модерната, курортната инфраструктура – кабинковия лифт, хотелските комплекси и обслужващи заведения.

4. **Класификация на ПУМ-Банско 2014 г. може да се направи,** изхождайки само от функционални съображения. т.е. от функциите, които изпълняват улиците в градската структура, без да говорим за йерархичност и субординация в ПУМ, изхождайки от нормативните, технически и пространствени параметри на мрежата. Ако има създадена някаква субординация, то тя се изразява в концепцията за организация на движението – (ГПОД). *Виж Схема № Д4.*

- Новото развитие, интензивното застрояване на града в последните десетилетия на юг и югоизток, е довело до **голям дисбаланс между функционалния потенциал - капацитета** на хотелските комплекси и между териториалните възможности, т.е. комуникационните пространства за улични трасета, подходи, за пешеходни пространства, вело-трасета, както и за паркиране на МПС на пристигащите туристи, гости и обитателите на града.

- **Третокласни улици в града няма** (с изключение на ул. “Патриарх Евтимий”, участък от път П-19 в границите на урбанизираната територия), **както и** не е предвидено такива да бъдат изградени в действащите ПУП-ове. ПУМ-Първостепенната улична мрежа на град Банско се състои –изключително от IV-класни улици, а даже и V-класни, които независимо от голямото разнообразие от напречните им профили (от 5,0 м до 10,5 м), не могат да достигнат дори функционалните си параметри, заложи в сега действащите нормативни изисквания в Наредба № 2/29.06.2004 г. на МРРБ.

5. **Пешеходство и дифузност на градската структурата.** В централната градска част по пл. “Никола Вапцаров”, част от улиците -“Иван Вазов”, ул. “Цар Симеон” в посока изток-запад е изградена **пешеходна зона**, обхващаща главните обществени и административни сгради и обектите в Старинната градска част. Пешеходна е и ул. „Пирин” в посока север-юг. С двете упоменати пешеходни зони, както и чрез улица „Найден Геров” и река Глазне, функционалната структура на гр.Банско, в транспортно-комуникационно отношение, пространствено, може да се разчлени, най-уедрено, като териториална топология, на три части :

- Северо-източна
- Северо-западна,
- и Южна.

Това териториално деление, ще се развива в бъдеще и все по-категорично ще се налага, като си има пред вид идеята на община Банско да изгради в комуникационното пространство на ул. „Гоце Делчев” – модерно устроена пешеходна зона. Тази реализация окончателно ще затвърди и непроходимостта (дифузността) на градската структура, в традиционните северни части на града, в посока изток-запад за моторното движение.

За южните и югоизточни части на града такива разсъждения са, определено казано, излишни. Пространствената структура не само че не е дифузна, тя е просто физически непроходима за моторно движение, по овразите, нивите и мерите на терена (Виж снимката от птичи поглед). От начина, по който са разрешени и изградени южните с.о. (селищни образувания), се вижда тяхното безидейно (хаотично) и тясно утилитарно ситуиране и структуриране, като всяко парче територия с променен статут, и превърнало се в УПИ, е решавано само за себе си, без да се държи сметка за това, че те все пак ще бъдат част от съществуващата урбанизирана структура, от един град, който живее с определени функционални връзки в ежедневието си жизнен цикъл, който е с традиции и има свой, своеобразен облик,

6. За гр. Банско **плътността на ПУМ към 2014 г. е 4,99 км/км²**, като дължината на ПУМ е 19,6 км., а територията в регулация е 3,99 км². В дължината на ПУМ е включено трасето на път II-19, който преминава в северната част на града.

Плътността на ПУМ-Банско 2014 г. е много висока, а както беше установено, не е особено ефективна в курортния зимен сезон.

7. Анализа на националния и интернационален транзит по ул. ”Патриарх Евтимий” (път II-19), както е представен на картограмата на транспортните потоци, налага следните изводи:

- Най-високи стойности имат транспортните потоци от северната граница на Община Банско до гр. Банско, в участъка на път II-19. Те достигат стойности от 5 418 ЕЛК/24 часа и 4 135 бр. МПС/24 часа.

- Преобладаващо е лекото автомобилно движение, следвано от леко-товарното автомобилно движение.

- Най-високи са стойностите на сумарния транспортен поток по трасето на II-19 в регулационните граници на гр. Банско, след което постепенно намаляват.

- В сумарния транспортен поток, товарното движение, вкл. лекотоварното, представлява 20% - 25% от общата стойност на движението, отчетено в реални бройки. Отчетени като ЕЛК – (единици леки коли), обаче, т.е. като пространствено присъствие (дял) в състава на сумарния транспортен поток, дялът на товарните автомобили е от порядъка на 35% - 40%.

8. Товарното автомобилно движение се развива основно по РПМ – Републиканската пътна мрежа, която минава в северната част на града по ул. Патриарх Евтимий” - (път II-19).

Високите стойности на товарния трафик по II-19 в северната част на град Банско, който е от порядъка на 35-40%, налагат извода, че е целесъобразно в проектното решение този транзитен и чужд за територията на града, товарен трафик, както и големия поток от транзитно преминаващите леки автомобили, да бъдат изведени от територията на града с едно ново обходно трасе, което да излезе извън селищната територия на градовете Добринище и Банско.

Вътрешно градския товарен трафик в гр. Банско е ограничен за движение по определени улици на града с организация на движението – пътни знаци. По време на „бума” на строителството на хотели 2003-2010 г. товарното автомобилно движение е създавало голям дискомфорт в града, както и условия за ПТП, но към 2014 г. неговото присъствие в града е незначително и не особено затормозяващо.

9. В общоприетия, традиционен смисъл на понятието, МОПТ-Масов обществен пътнически транспорт в гр. Банско липсва, най- вероятно поради малките размери на урбанизираната територия. Разстоянията се преодоляват предимно пешеходно или с МПС.

10. На територията на общината има изградена железопътна мрежа. Теснолинеен жп път Септември – Добринище, с гари в гр. Банско и гр. Добринище (крайна гара). Теснолинейната железница е трябвало да продължи по поречието на р. Места до гр. Гоце Делчев, но това не е реализирано

11. На територията на Община Банско няма действащи летища, но чрез шосейните си пътища има достъп до националните летища, сертифицирани от международните институции, а след отварянето и пускане в действие на ГКПП Илинден и до международното летище Солун, в Гърция.

12. Общият брой паркоместа в гр.Банско, които са регистрирани в планираната регулирана територия на града към 2014 г. са **1970 броя**, от които:

- **800 броя** – платено паркиране да Начална станция на лифта
- **1172 броя** – паркоместа върху общински площи

В тази цифра не са отчетени паркоместата, които са за паркиране на личните МПС в дворовете на къщите, гаражите в парцелите на къщите, както и териториалния обхват на УПИ на хотелските комплекси.

13. Основните изводи, които могат да бъдат направени в резултат на проведеното изследване на интензивността на транспортните потоци (февруари-март 2014 г.), са следните:

- В по-голямата си част уличната мрежа на града, особено в контактните зони между южната и северна градски части, е с изчерпана пропускателна способност или работи на границата на пропускателната си способност.

- В тази контактна, периферна, южна зона на града, пропускателната способност на изследваните участъци от първостепенната улична мрежа, е вече изчерпана и надвишава с 20-40% практическата пропускателна способност на светофарно регулираните кръстовища.

- **Транспортното натоварване в рамките на празничните, (а и делнични) ден (дванадесет-часовото изследване) е с високи стойности, и с ясно изразен върхов период.** В повечето случаи се наблюдава следобеден върхов период в интервала 16.00 - 18.00 часа.

- Някои от кръстовищата, елементи на първостепенната улична мрежа, регулирани със светофари, работят на границата на пропускателната си способност. Кръстовището ул."Пирин" – ул."Найден Геров" е с тотално изчерпана пропускателна способност.

- В проекта КТИ към ОУПО-Банско се предлагат териториални възможности за създаването на допълнителни алтернативни улични връзки (освен ул. Пирин") между северната част на града и с.о. (селищните образувания) и активности намиращи се южно от ул."Найден Геров". Функцията на ул. „Найден Геров”, като териториален (физически) делител на северните от южните градоустройствени структури на града в проектното предложение да се преодолее.

- Прогнозната ПУМ на гр.Банско, в рамките на ОУП-Банско, да създаде възможност за ново преразпределение на транспортните потоци по ПУМ в урбанизираната територия, за да се преодолее колапса на транспортните потоци по определени, конкретни участъци от нея.

14. На *Схема № Д7*, ясно се вижда, как са насочени кореспонденциите (транспортните потоци) от меродавните външни посоки и вътрешните райони на града „към и от” Центроид 1, който топологично представя новото, Вторично ядро на града - лифтовата „Начална станция” и останалите обекти в посоката към „Шилигарника” (най южната отсечка от ул. „Пирин” в регулацията на града). Тези кореспонденции оформят два **мощни транспортни**

вектора „от и към” Центроид 1, съответно от 3675 бр. МПС към него и 3270 бр. МПС от него. Това е голямата, меродавна интензивност, която създава непреодолимите проблеми в тази особено важна част на града, и с която трябва да се справи транспортното планиране. Тази интензивност трудно може да бъде овладяна с организационни мероприятия. С такива мероприятия, сложната ситуация може да бъде само смекчена, и то до някаква, незначителна степен, защото общото натоварване на к-ще „ул. Пирин – ул.Найден Геров” е 12 615 бр.ЕЛК/12 часа, а градоустройствената ситуация около това кръстовище не позволява реконструкция на неговата геометрия.

15. За урбанистичния анализ е от изключително значение, че бяха изведени количествени параметри, които показват и доказват, че Южната част на гр.Банско т. е. изградените обекти в с.о., Лифтовата станция и всякакви други активности около нея, създават много интензивни „прави и обратни” връзки (кореспонденции), и можем да заключим, че новата зона в южната част на града, функционира изключително активно с териториите на традиционния, компактен град на север. Доказателствата за това, получени от проведените изследвания, са недвусмислени.

2.2. Социално-икономическа и демографска прогнози. Развитие на функционално пространствена структура на община Банско – ОУПО -Прогноза 2035 г.

Постановките на демографската и социално-икономическата прогнози са детайлно разработени и се намират в текстовата част на ОУПО-Банско в съответните раздели на Том I. Те са основополагащи, още повече поради факта, че прогнозното развитие на Транспортно-комуникационната инфраструктура (система) е плътно обвързано, както с постановките на тези прогнози, така и с прогнозната пространствено-функционална структура на град Банско и община Банско, отразени в „ОУПО-Банско 2035 г.”

2.3. Развитие на моторизацията в гр.Банско и община Банско

Информация за наличните МПС-та, регистрирани в града и общината не е официално оповестена, при което се знае, че за последните години тя интензивно нараства.

За прогнозна моторизация се приема установената от нормативните документи прогнозна моторизация на населението 550‰ - 600‰.

2.4. Обвързване на прогнозната структура на ОУПО - Банско с прогнозната ПУМ - Първостепенна улична мрежа на града, РПМ–Републиканската пътна мрежа и ОПМ-Общинската пътна мрежа

Спазвайки основополагащия принцип в урбанистиката „От общото към частното”, решенията на въпросите за прогнозната транспортна инфраструктура започва с прогнозното развитие на транспортната инфраструктура за външните транспортни потоци за 2035 г.

2.3.1. Външни транспортни потоци:

Количествените данни за прогнозната интензивност на външните транспортни потоци, натоварващи РПМ са дадени в прогнозите на националната статистика на АПИ. Преброителните пунктове имащи отношение към отсекките на РПМ в рамките на община Банско са Д1142, Д1145 и Д1146. Стойностите на нарастването на интензивността на гр. потоци по тези преброителни пунктове за 2030 г. са представени в долната таблица :

Преброителен пункт	Средно-денонощна годишна интензивност на моторни ППС по видове – 2030 г.						ОАД-оразмерит Автом. д-е
	Леки автомобили	Автобуси	Леко-товарни автомобил и	Средно-товарни автомобили	Тежко-товарни автомобили и ТИР	Сума МПС	
Д 1142	5772	172	808	162	390	7254	660
Д 1145	3462	194	509	163	428	4755	736
Д 1146	3095	119	457	150	334	4155	559

Оразмерителната часова интензивност в дименсия ЕЛК/час за 2030 г. за отделните отсечки по път II-19 е графично илюстрирана върху долната схема.



С най-високата стойност от 736 ЕЛК/час в двете посоки е натоварен участъкът от трасето на път II – 19, разположен в северната част на Община Банско в самия град Банско. В останалите участъци :

- по посока с. Добринище и с. Места оразмерителната часова интензивност постепенно намалява. Тя достига стойности от 559 ЕЛК/час
- и по посока на Разлог- Симитли - 660 ЕЛК/час.

По-важните изводи от *Таблица 2* и картограмата на прогнозните транспортни потоци са следните:

- Най-високи стойности имат транспортните потоци от северната граница на Община Банско до гр. Банско, в участъка на път II-19. Те достигат стойности от 9274 ЕЛК/24 часа и 7 254 бр. МПС/24 часа. в т.ч 5722 бр. Леки автомобили, 808 бр. леко-товарни автомобили, 172 бр. автобуси, 162 бр. средно-товарни автомобили, 122 бр. тежко-товарни автомобили и 268 бр. тежко-товарни автомобили с ремарке и тип TIR.

- Преобладаващо е лекото автомобилно движение, следвано от леко-товарното автомобилно движение

- Най-високи са стойностите на транспортното натоварване, сумарно от всички видове транспортни средства, са до и в град Банско, след което постепенно намаляват.

- Товарното движение, вкл. лекотоварното, представлява 19% от общия транспортен поток, отчетен в реални бройки. Като пространствен поток, обаче от общото транспортното натоварване, отчетено в ЕЛК, делът на товарните автомобили достига 37%.

Следва да отбележим, че параметрите на пътното платно – ширините на асфалтобетонната настилка, размерът на лентите за движение, ширините на банкетите на път II-19, респ. тротоарите на ул. „Патриарх Евтимий” в града, са в съответствие с изискванията за този клас път, и пропускателната способност на профила е достатъчен за оразмерителното часово натоварване, отразено в графиката.

В следствие на гореизложените съображения, класификацията на ул. „Патриарх Евтимий” като част от Първостепенната улична мрежа на гр. Банско остава ШБ – клас, без да се променя профилът ѝ. Виж *Схема № Д8*.

Същественният въпрос за гр. Банско, по отношение на външните транспортни потоци, за неговия облик като международен туристически център и за екологията, е да се освободи градската територия от несвойственото за нея транзитно и товарно движения. Този въпрос е решен в проекта ОУПО-Банско 2035 г. и обходното трасе за транзитното и товарно движения е показано в *Схема „Прогнозна транспортно-комуникационна инфраструктура на Община Банско – 2035 г.”*

2.5. Оразмеряване на основните елементи на прогнозната комуникационно-транспортна мрежа на ОУПО- Банско - Прогноза 2035 година

- Класификация на ПУМ и РПМ – прогноза 2035 г.;
- Пропускателна способност на напречните профили;
- Типови напречни профили за прогнозната ПУМ.

Оразмеряването на напречните профили на трасетата от ПУМ на гр. Банско е направено въз основа на **Наредба №2** за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии.

Прогнозната ПУМ е дименсионирана на база установените транспортни потоци и тенденциите за тяхното развитие (т.1.3, т.1.4, т.1.5), при следните предпоставки:

1. Транзитните транспортни потоци, представляващи сериозен дял от транспортното натоварване на път П-19 и съдържащи много висок процент товарно движение (около 37%), се предвижда да бъдат изведени от урбанизираната територия на гр. Банско.

2. Разпределението на входящото и изходящо движение е отчетено експертно, като са ползвани резултатите от направените проучвания, графично отразени върху *Схема № Д7*. Процентното участие на видовете транспортни средства, както и нарастването на движението, са отчетени от Централен институт на пътните технологии, национални и европейски стандарти (ЦИПТНЕНС) към Агенция „Пътна инфраструктура” (АПИ).

3. Съобразени са резултатите от проучванията и направените основни изводи, характеризиращи количествения анализ на транспортните функционални процеси в гр. Банско (графично отразени върху *Схеми № Д5 и № Д6*), при отчитане на степен на моторизация 550 – 600 лични леки автомобили на 1000 жители.

Изхождайки от пропускателната способност на различните профили и оформянето на прогнозната първостепенна улична мрежа, за гр. Банско се установяват следните класове улици:

ШБ клас - районна артерия (2+1) ленти за движение;
- ул. “Патриарх Евтимий”.

IV клас - главни улици.

Предвидени са IV-2 ленти за движение и IV-2+1 ленти за движение.

Изхождайки предимно от функционални съображения, т.е. от функциите, които изпълняват улиците в градската структура, с **класификация – главни улици** са предвидени следните **съществуващи трасета**, които следва да се реконструират и устроят, доколкото това е възможно, с транспортните и технически характеристики, съответстващи на този функционален клас:

- ул. “Глазне” – ул. “Пирин” (южно от улица “Хр. Матов”) и продължението и южно от ул. “Найден Геров”;

- ул. “Явор”, ул. “Иконом Чучулайн”, ул. “Цар Симеон”(в участъка от ул. “Найден Геров” до пешеходната зона – в източната част на жилищните територии и в участъка от ул.

“Иконом Чучулайн“ до ул. “Глазне“- в западната част на жилищните територии), ул. “България“(в участъка от ул. “Патриарх Евтимий“ до пешеходната зона), ул. “Отец Паисий“, ул. “Хан Аспарух“, ул. “Рила“, ул. “Тодор Каблешков“, ул. “Солун“ ул. “Стефан Караджа“.

С класификация – главни улици са предвидени **нови трасета**, които следва да се проектират с транспортните и технически характеристики, съответстващи на този функционален клас:

- Новопредложеното трасе, представляващо продължение на ул. “Глазне“ на юг, източно от река Глазне и западно от ул. “Пирин“

- Трасе, ситуирано западно от река Глазне и южно ул. “Найден Геров“. Целесъобразно е тези две трасета да функционират в определени участъци(предимно в участъците на съществуващото и новопредвидени мостови съоръжения над р. Глазне) съвместно, с подходяща организация на движение.

- Нови трасета, представляващи две рингови улични конфигурации, осигуряващи транспортно обслужване на интензивно застроената територия на селищните образувания, осигуряващи по-пряк достъп на едnodневните туристи до лифтовите станции извън жилищните територии на традиционния град. Растерните трасета, ситуирани западно от жилищните територии обслужват „Западното разширение“.

- Ново трасе е ситуирано северно от трасето на теснолинейната железница

В състава на ПУМ са включени петокласни улици, изпълняващи по-важни функции при провеждане на автомобилното движение: ул. “България“ – в участъка от ул. “Цар Симеон“ до ул. “Отец Паисий“, ул. “Драма“- в участъка от ул. “Отец Паисий“ до новото трасе на ул. “Найден Геров“, ул. “Тодор Александров“, “Цар Симеон“ - в участъка от ул. “Глазне“ до пешеходната зона.

Върху *Схема № Д8* са обозначени графично съществуващите и новите трасета, елементи на ПУМ, с функционалната им класификация, аргументирана в този проект и характерните им типови напречни профили,.

2.6. Схема на комуникационно транспортната инфраструктура на община Банско - Прогноза 2035 година

Проектната транспортно - комуникационна инфраструктура на Общия устройствен план на община Банско е представена графически на *Схема „Прогнозна транспортно-комуникационна инфраструктура на Община Банско – 2035 г.“*

В проекта КТИ, към ОУПО-Банско 2035 г., транспортната инфраструктура, разгледана цялостно, обхваща няколко вида мрежи и съоръжения:

- пътна мрежа;

- теснолинейна железница;
- пътническа въжена линия;
- въздушен транспорт;
- туристически пътеки и Горски Вело-туризъм, които ще бъдат описани по-долу.

Пътна мрежа

Общинската пътна инфраструктура се състои от трасета на РПМ – (Републиканската пътна мрежа) и трасета на **ОПМ-** (Общинската пътна мрежа).

ОПМ - Общинската пътна мрежа се състои от бившите четвъртокласни пътища от републиканската пътна мрежа и местните пътища. В проекта КТИ тя се запазва изцяло и много малко се доразвива.

Предписани са съответно мерки за нейното реконструиране и рехабилитация, поради факта, че нейното много добро състояние е основната предпоставка за постигане на цялостното развитие на община Банско, предвидено в ОУПО Банско 2035 г.

Бившите IV (четвъртокласни) пътища, съгласно протокол №17/01.08.2000 г. на Общински съвет – гр. Банско, са с дължина 42 км и включват:

- **BLG 1005** - II-19 – Банско – хижа „Вихрен”
- **BLG 2002** - II-19 – Добринище – с.Места – с.Обидим
- **BLG 2003** - II-19 – Добринище – с.места – с.Филипово – с. Осеново
- **BLG 2004** - II-19 – Добринище – Господинци – с. Кремен
- **BLG 3001** - II-19 – Добринище – с.Места – с.Гостун

Местните пътища, включени в ОПМ, съгласно протокол №17/01.08.2000 г. на Общински съвет – гр. Банско, са с дължина 67,100 км и включват:

- II-19 – Банско – Планинска контролна спасителна служба – околоръстен път;
- II 190320 – Обидим – м. „Харами бунар”;
- II 19036 – Кремен – м. „Харами бунар”;
- II 19033 – Осеново – м. „Вищерица”;
- II 19029 – Гостун – м. „Вищерица”;
- II 19029 – Гостун – м. „Селище”;
- II 19 – Добринище – м. „Харами бунар”;
- Път IV – 1904 – м. „Чалин Валог”;
- II 19 – м. „Равнището” (Сметище за битови отпадъци).

Общата дължина на трасетата от **ОПМ** - общинската пътна мрежа е 109,100 км.

Общинските пътища са показани със съответна сигнатура в *Схема „Прогнозна транспортно-комуникационна инфраструктура на Община Банско – 2035 г.“*, като те принципно са разделени на два вида по отношение на състоянието на тяхната изграденост:

1. Общински пътища (бивши IV-класни пътища от РПМ). Те са обозначени с представката „**BLG**”. С някои изключения, които ще опишем по-долу, те са в отлично състояние.

Път „BLG 3001” – за с. Гостун, който е с габарит 4,5 м. е в лошо състояние и се нуждае от сериозна реконструкция и рехабилитация. Той е типичен планински път с голяма денивелация. Пътя влиза като главна улица в селото, но е в много лошо състояние. Селските улици нямат трайна настилка.

Път „BLG 2002” – за с. Обидим, е в лошо състояние и се нуждае от сериозна реконструкция и рехабилитация. Той е типичен планински път с габарит 4,0 м и голяма денивелация. Пътя влиза като главна улица в селото.

2. Общински пътища – (горски). Те всички, без изключение са за реконструкция и рехабилитация.

РПМ – Републиканската пътна мрежа в териториалния обхват на Община Банско е представена от второкласни и третокласни пътища. РПМ – Републиканската пътна мрежа включва :

- Второкласния републикански път II-19 (Симитли – Гоце Делчев);
- Третокласния републикански път III- 1901 (Банско – Баня).
- Третокласния републикански път III-1907 (отклонението от II-19 към Якоруда).

Експлоатационното състояние на РПМ в община Банско е добро, но някои места е необходим ремонт, за да се постигне много добро, даже отлично състояние на тези важни за община Банско трасета.

За извеждане на транзитното и товарното движение от градовете Банско и Добринище, което е изключително голям процент в обем на общия транспортен поток по II-19 в градовете (Виж раздела за прогнозната ПУМ на гр. Банско) е предложено ново, обхождащо от север градовете, трасе на път II-19. Преминаването на транзитно движение през двата града е крайно неекологосъобразно и чуждо за градове със статут на Европейски ски-курорти и туристически центрове. Предложеното ново трасе за второкласния път II-19, обхожда от север градовете Банско и Добринище и се включва в пътния възел за Разлог.

Тъй като въпросът с транзитното товарно и тежкотоварно движение е проблем за гр. Банско, а предложеното обходно, проектно трасе на II-19 ще бъде част от републиканската пътна мрежа и поради факта, че не се знае кога то ще може да се финансира и реализира,

може да се мисли за етапност на решенията. Съществува възможността Община Банско да започне изграждане на IV клас улица в северната периферна градска зона, по която да се осигури допълнителен транспортен достъп до отделните части на производствената зона на града, която едновременно да проведе и транзитно движение. Този първоетапен вариант е свързан със затруднения, произтичащи от пресичането на теснолинейния железен път на две места. Въпреки, че теснолинейният железен път в момента е функционално неуплътнен и има икономически затруднения, пресичането на ниво (с прелези) представлява компромис. Налице са технически възможности за изграждане на съоръжения на две нива. Необходимо е да се предвиди детайлно проучване за намиране на оптимално решение, вкл. на кръстовищата на тази улица с настоящия път П-19, както и съгласуване със собственика на ж.п. трасето - НК"ЖИ"-София.

Предлага се пътна връзка на гр. Банско с проектното летище, която е ситуирана по начин, осигуряващ чисти, директни връзки. Въпреки, че това решение може да се счита за твърде „люксово“ предвид сравнително малкия и инцидентен транспортен поток от и към летището, предложението е мотивирано и от възможността за поетапно въвеждане в експлоатация на проектното обходно трасе на П-19, като в първия етап по пътя към летището може да заработи само обход на Банско, с което да не осигури належащото извеждане на транзита от града.

Общинските – IV класни и горските пътища в община Банско, описани по-горе са предвидени за реконструкция, поради това, че състоянието им е лошо и второ не отговарят на нормативите за общински пътища от IV и V класове. Като пример можем да посочим :

- Местните пътища – от гр. Банско към Пирин голф (община Разлог), от гр. Банско, покрай бившия военен терен югозападно към яз. Белизмата и рекреационния парк.
- Пътя – манастира между Добринище и Обидим, пътя от Добринище през Харамбунар към Гоце Делчев, пътя от селата Обидим и Кремен към х. Гоце Делчев, пътя от с. Осеново към Вищерица, пътя от с. Гостун към Вищерица и т.н.. По този начин е определена условност можем да кажем, че селата в общината, не са вече само с тупикови връзки от път П-19, а ще бъдат обвързани в мрежа и ще станат преходни и по-достъпни и от съседни общини (вж. Схема „Прогнозна транспортно-комуникационна инфраструктура на Община Банско – 2035 г.“).
- По съществуващите туристически пътеки се оформят велотрасета за Планински вело-туризъм. Тези трасета са обозначени със съответна сигнатура на Схема „Прогнозна транспортно-комуникационна инфраструктура на Община Банско – 2035 г.“

Теснолинейна железница

Теснолинейната железница в териториалния обхват на община Банско е представена от трасе на железния път и две гарови съоръжения – гара Банско и гара Добринище. Съоръженията на теснолинейната железница, териториално, като поземлена собственост, са държавна собственост на НК ”ЖИ”-София.

Теснолинейната железница е трябвало да продължи по поречието на р. Места до гр. Гоце Делчев, но това не е реализирано.

Има идеи за организиране на обществен ЖП-транспорт тип „совалка”, между Банско и Добринище (или между Якоруда- Баня –Разлог –Банско –Добринище), както за обслужване на населението и гостите, така и като специфична туристическа атракция.

Това са мероприятия от организационно естество и не се отнасят до самата ЖП-инфраструктура, която е налична и трябва да се запази. Това, което липсва е да се обмисли нейната по-интензивна експлоатация.

Пътническа въжена линия

Пътническите въжени линии, като част от Транспортната инфраструктура обслужват предимно ски комплексите и туристите в градовете Добринище и Банско.

В прогнозата КТИ се предлага трасетата на въжените линии да се доразвият, за да :

- увеличат капацитета си и
- още по-важното, модерно и актуално изискване, да се създадат такива лифтови връзки между ски пистите на комплексите, които да осигуряват безпроблемен достъп до началото и края на ски пистите от всяко ниво.

В тази връзка е и предвидената довеждаща и обслужваща инфраструктура – пътните връзки и паркинг гаражите към тези съоръжения.

Проектът предвижда пътническа въжена линия от гр. Добринище до х. Гоце Делчев. Предвижда се хоризонтална връзка между съществуващата въжена линия Банско – Шилигарника и проектната Добринище – х. Гоце Делчев. Тази линия ще мине северно от границата на НП Пирин.

Проектните отсечки на пътническите въжени линии са показани със съответната сигнатура в *Схема „Прогнозна транспортно-комуникационна инфраструктура на Община Банско – 2035 г.”*

Въздушен транспорт – летищна инфраструктура

За развитието на въздушния транспорт има две идеи, като първата от тях е в процес на реализация – проектни проучвания :

1. На територията на съседната община Гоце Делчев, в землището на с. Мусомище. На терена на бившето военно летище е започнало проектирането на гражданско летище с капацитет 3 000 полета и обслужване на 100 000 души годишно, което ще приема граждански и чартърни полети за нуждите на туристическата индустрия в района. Очаква се летището да заработи през 2015 г. Транспортния поток, формиращ се по РПМ от пътнико-оборота на това летище, ще преориентира само частично транспортните потоци, формирани до сега за тази цел от обслужващите летища София и Пловдив, към ски-зона Банско и Южните Селищни образувания на града с хотелите. Тези входящи и изходящи спрямо гр. Банско транспортни потоци, ще се обслужват от новопредложеното обходно трасе на II-19 на градовете Добринище и Банско. В прогнозните коефициенти разчети на АПИ за интензивността на транспортните потоци по РПМ, те са отчетени в симетричното оразмерително натоварване.

2. Както е отбелязано в някои актуални, стратегически проучвания и предвид прогнозите за развитието на туристическите и курортни дейности в община Банско и в съседните общини, счита се за целесъобразно в непосредствена близост до центъра на активен туризъм Банско да се създадат устройствени условия за евентуално бъдещо изграждане на летище за малки, частни самолети (с кодово обозначение „1А”, с летателна писта с дължина по-малка от 800 м), както и площадка да хеликоптери и съпътстваща инфраструктура.

Със съответна сигнатура на *Схема „Прогнозна транспортно-комуникационна инфраструктура на Община Банско – 2035 г.”* е ситуиран Летищният комплекс в землището на гр. Банско. Етапът, на който се намира тази инициатива показва, че са проучени условията за териториално насочване на тази дейност, включително и обвързването ѝ с пътната инфраструктура на автомобилния транспорт. Летището е разположено до обходното трасе на път II-19 и чрез него има пътни връзки с гр. Банско и гр. Добринище.

2.7. Схема на комуникационно транспортната инфраструктура –

Детайл град Банско - прогноза 2035 година

Конфигурацията на прогнозната ПУМ-Банско 2035 е представена графично на *Схема № Д8.*

„Плътност на ПУМ-Банско 2035 г.”

Територията на гр. Банско в проекта ОУПО е :

- **443,6 ха (4,44 кв.км.), градска структура** без селищните образувания на юг и югоизток;

- **1,54 кв. Км**, обща площ на селищните образувания, извън градската структура.

Проектната Комуникационно-транспортна инфраструктура като „Детайл за гр. Банско-2035 г.“, е представена на *Схема № Д8*.

Нормативно, в градоустройствените проекти от високото ниво (ОУП, РУС и т.н.) се следи и нормира плътността на прогнозната ПУМ.

По нормативни изисквания, плътността трябва да бъде както следва:

- за селищната територия – от 3 до 5 км/км².
- за Централните градски структури от 4 до 6 км/км².
- а минималното за отделните зони 2,5 км/км².

За проекта ОУПО Банско 2035 г., обаче при спецификата на новата градска структура, развитието на плътността на ПУМ варира и може да се проследи спрямо различните прогнозни териториални структури, както е видно от *Схема № Д8* :

- Съществуващия град плюс включване на „Западното разширение“.
- Съществуващия град, включващ „Западното разширение“ плюс СО-селищните образувания на юг и юго-изток.
- Съществуващия град, включващ „Западното разширение“, СО-селищните образувания на юг и юго-изток, както и развитието на индустриалната зона на север, летищния комплекс на града.

При тази постановка се получават различни плътности, произтичащи от съответните дължини на ПУМ и териториалните структури, които се включват като площи при изчислението на плътността на ПУМ :

1. Дължината на ПУМ в проекта КТИ към ОУПО-Банско, включваща новата западна градска структура, **без тази на СО, е : 26,8 км**
 - Съществуваща улична мрежа-ПУМ - 19,6 км.
 - Нова улична мрежа ПУМ – 7,2 км.
 - Териториални структури – 4,44 кв.км (Съществуващ град, плюс Западното разширение.
 - **Плътност ПУМ : 6,03 км/км².**
2. Дължината на ПУМ в проекта КТИ към ОУПО-Банско, включваща новата западна градска структура, **и тази на СО е : 34,0 км.**
 - Съществуваща улична мрежа-ПУМ - 19,6 км.
 - Нова улична мрежа ПУМ – 14, 4 км.
 - Общо улична мрежа ПУМ : (19,6 + 14,4) = 34,0 км.
 - Териториални структури – (град 4,44 + СО 1,54) = 5,98 кв.км.

- **Плътност ПУМ : 5,68 км/км².**

3. Дължината на ПУМ в проекта КТИ към ОУПО-Банско, обхващаща близкия северен обход, т.е. обслужването на Индустриалната зона и летището е **4,75 км.**

- Съществуваща улична мрежа-ПУМ - 19,6 км.
- Нова улична мрежа ПУМ – (14, 4 + 4,75) = км
- Общо улична мрежа ПУМ : (34,0 + 4,75)= 38,75 км
- Териториални структури – (град 4,44 + СО 1,54) = 5,98 кв.км
- **Плътност ПУМ : 6,5 км /км²**

При тези проектни данни за ПУМ и проектната пространствена структура на града, „Плътността на ПУМ” за 2035 г. в града варира от 5,68 км/км² до 6,5 км/км². Изхождайки от решените проблеми за ПУМ-Банско 2035 г., описани по-долу, считаме че Плътността за ПУМ = 5,68 км/км², въпреки че е екстремно висока, е оптимална и реализуема за нуждите на града в перспективния хоризонт 2035 г. Тази висока плътност на ПУМ се получава в резултат от конкретни дадености в града, които не могат да се преодолеят, а от друга страна лимитират решенията. Две трети от проектната ПУМ на града (19,6 км) е съществуваща и поради градоустройствения контекст, в който се намират, не могат да бъдат реконструирани до постигането на ново качество - технически параметри за съответния клас улици и тяхната нормативна Пропускателна способност. Тези несъвършенства на съществуващата ПУМ-2014 г., вероятно, както и предлагаме, ще се компенсират с по-висока плътност на прогнозната ПУМ-2035 г., с цел да бъде постигнат задоволителен комфорт на транспортната обслужване на целокупния град – в строителните граници плюс с.о..

Конфигурация на ПУМ-Банско 2035 г.

Конфигурацията на ПУМ-Банско 2035 е представена на *Схема № Д8*. Тя включва съществуващата ПУМ, както и новопредложените отсечки, представени с пунктираните линии. За съществуващите улици от ПУМ, мотивацията беше представена още в раздела Анализ. За някои от новопредложените улични отсечки от ПУМ, за тяхното функционално предназначение, може да се представят следните коментари и препоръки :

- В т. 2.6. по-горе са включени коментар и препоръки относно изграждането на IV клас улица в северната периферна градска зона (нови 2,5 км улици, виж *Схема № Д8*), за обслужване на Индустриалната зона и за временно провеждане на външното транзитно и товарно движение. Това решение не следва да се приема като алтернатива на проектното предвиждане за извеждане на транзитното и товарно движения извън Банско и Добринище по новото трасе на път II-19 (както е показано на *Схема „Прогнозна транспортно-*

комуникационна инфраструктура на Община Банско – 2035 г.”), а да се мисли за първоетапен вариант, както беше описано в предходния параграф.

- Съдбата на новопредлаганата пътна връзка на гр. Банско с проектното летище зависи от възникването на инвестиционна инициатива за изграждане на самото летище, но също така тази връзка може да послужи за първоетапно въвеждане в експлоатация на обхода по П-19 на гр. Банско.

- Съдбата на комуникационното пространство на ул. „Гоце Делчев”, което е единствената градска територия, останала като по чудо незасегната от строителната инвазия, не е предмет на този план, който се занимава само с ПУМ. Но все пак можем да анализираме причините за това, защото те имат обяснение, и основно се свеждат до следното :

- Чисто прагматичния подход за нейното застрояване е труден и сложен, от юридическо-собственическа гледна точка,
- денivelационните проблеми със съществуващата, стабилно изградена, прилежащата застрояка, от двете страни на уличното трасе, накацала произволно, зигзагообразно във вертикално отношение.
- Наличие на течашата, традиционната за града „Водна вада” в трасето на улицата
- Дълбочината на кварталните структури от двете страни, създава проблемите с обслужването на УПИ-тата, включително и търговските обекти на пешеходната ул.Пирин, която я дублира в съседство от запад, също като пешеходна улица.
- Общинската администрация, е взела под внимание желанието на заинтересовани граждански организации, за реализиране на нови търговски обекти, чрез създаване на пешеходна зона по ул. „Гоце Делчев”, въпреки осъзнатите проблеми с нейното проблематично обслужване и захранване.

Всички тези проблеми, осъзнати от Общинската администрация са довели до това, че за функционалното изграждане на ул. „Г.Делчев”, като пешеходна зона има Решение на ОбС-Банско от години, а едва в началото на 2014 г. е обявена Обществена поръчка за нейното проектиране. Колко удачно това решение ще бъде изпълнено, ще покаже проекта, който се работи. Всички доводи за това , че изготвяния проект ще бъде проблематичен, са на лице, но възможността да се преосмислят нещата ще се появи, едва след като проекта се обсъди.

- Развитието на градоустройствената структура на града, с новите западни разширения, предполага и препоръки от комуникационно-транспортно естество, към изработване на бъдещите ПУП-ове. Те се отнасят основно до предвиждането на пешеходни

връзки от историческия център към проектния спортен и обществен център западно от р. Глазне по второстепенната улична мрежа на града, както и на нови пешеходни мостове. Напречните профили на тези пешеходни връзки, свързващи двата центъра, следва да се оформят с богато озеленяване, с по-широки тротоари, без или с минимално паркиране. Същите препоръки се отнасят и за новите второстепенни улици в селищните образувания, особено към тези за рекреационни дейности.

- При проектиране на новите (предвидени в този план) трасета на ПУМ в зоните на с.о., следва да се изпълнят нормативните изисквания за напречните профили и другите елементи за съответния клас улици.
- Преминаването на двете проектни улици под пистите и над реката, се предвижда да стане с два нови моста над река Глазне и две тунелни преминавания под пистите. Поради сложния характер на тези съоръжения, следва да се изготвят детайлни, специализирани проучвания и съответни технически проекти.

Важните, принципни проблеми, които са решени с прогнозната Комуникационно-транспортна инфраструктура на гр. Банско в рамките на ОУПО-Банско 2035 г., се изразяват в следното:

1. За извеждане на транзитното и товарното движение от градовете Банско и Добринище, което е изключително голям процент в обем на общия транспортен поток по П-19 в градовете (Виж раздела за прогнозната ПУМ на гр. Банско) е предложено ново трасе. Предложеното ново трасе за второкласния път П-19, обхожда от север градовете Банско и Добринище, и се включва в пътния възел за Разлог (*Виж Схема „Прогнозна транспортно-комуникационна инфраструктура на Община Банско – 2035 г.“*). Както беше предложено, съществува възможност за етапност на изпълнението на този обход, след като бъде извършено детайлно и цялостно проучване и проектиране.

2. За преодоляване на крайно недостатъчната пропускателна способност на ул. „Пирин“ в участъка к-ще ул. Пирин - ул. Найден Геров, както и за преодоляване на разделителния характер на ул. „Найден Геров“, като непреодолима граница за МПС м/у северните и южни структури на града, се предлагат две нови кръстовища с ул. Найден Геров, с определена организация на движението, както и включването на следните нови улични отсечки в тези две кръстовищата:

- продължението на ул. „Глазне“, покрай река Глазне (на юг от ул. „Еделвайс“, до ул. Найден Геров) и по нататък, след кръстовището на юг, като крайбрежна покрай парка Юлен.

- и западната крайбрежна улица, на юг от ул. „Найден Геров”

3. За пълноценно обслужване на СО, на юг и юго-изток от строителните граници на града, са предложени създаването на три условни (защото не затварят градската структура), рингови улични конфигурации – малък, среден и външен южен, които имат две задачи: да осигурят пълноценно транспортно обслужване на изключително интензивно застроената територия на СО, и да доведат, до желаното преразпределение на интензивните транспортни потоци извън зоните за обитаване на града.

4. Предвидени са места за изграждане на обществени паркинги за осигуряване на паркоместа за “еднодневните туристи” – от една страна и от друга – за компенсиране недостига на паркоместа за безплатно изградените в селищните образувания хотели, жилища, и обслужващи заведения. Ориентировъчно ситуирането на тези обществени паркинги и показано на Схема № Д8. Те се намират в близост до лифтовите станции, до планирания Туристически център в Западните разширения и входно изходните артерии на гр. Банско. Проблема с паркирането в гр. Банско, пред вид специфичните му функции през зимния сезон, следва да бъде решен със специализирана разработка, като функционираща система, с която да се определи вида, капацитета на обществените паркинги, системата за оповестяване на запълняемостта и очакваната социално и икономическо ефективност на съоръженията.

5. За гр. Банско трасетата за Вело-движение са определени в проекта ГПОД-Банско. В този проект са представени на Схема № Д8, като са допълнени с предвиденото ново развитие на градоустройствената структура.

Считаме, че Прогнозната транспортна инфраструктура към ОУПО-Банско 2035 г., графично представена на *Схема „Прогнозна транспортно-комуникационна инфраструктура на Община Банско – 2035 г.”*, както и вътрешната ПУМ, представена на *Схема № Д8*, са важен планов документ, който ще бъде инструмент в ръцете на Общинската администрация, за да насочва правилно инвестиционните усилия за развитие КТИ, за постигане на интензивно и балансирано развитие на община Банско.

ТАБЛИЦИ И ГРАФИЧНИ ПРИЛОЖЕНИЯ
към т. 1.3.1. Интензивност на транспортните потоци върху ПУМ - 2014 г.

ТАБЛИЦА 2

Общ брой МПС и ЕЛК по посоки

Кръстовище № 1 " Пирин - Найден Геров"

Време - интервал	Кръстовище Пирин - Найден Геров									
	посока А		посока В		посока С		посока D		Общо посоки	
	МПС	ЕЛК	МПС	ЕЛК	МПС	ЕЛК	МПС	ЕЛК	МПС	ЕЛК
7:00-8:00	148.0	207.0	192.0	255.5	103.0	127.5	78.0	87.5	521.0	677.5
8:00-9:00	142.0	195.3	242.0	367.4	179.0	225.0	157.0	221.0	720.0	1008.7
9:00-10:00	145.0	197.0	229.0	330.0	168.0	232.5	161.0	219.0	703.0	978.5
10:00-11:00	184.0	233.0	236.0	334.0	168.0	206.0	177.0	237.0	765.0	1010.0
11:00-12:00	222.0	267.0	251.0	347.5	174.0	209.3	205.0	239.0	852.0	1062.8
12:00-13:00	165.0	228.0	194.0	254.0	206.0	252.3	252.0	288.8	817.0	1023.1
13:00-14:00	245.0	304.0	226.0	302.0	220.0	263.0	265.0	305.0	956.0	1174.0
14:00-15:00	210.0	279.5	249.0	350.5	203.0	250.5	275.0	331.1	937.0	1211.6
15:00-16:00	216.0	275.0	213.0	308.5	228.0	280.0	307.0	360.0	964.0	1223.5
16:00-17:00	205.0	265.0	247.0	339.0	247.0	298.3	381.0	438.0	1080.0	1340.3
17:00-18:00	218.0	244.0	217.0	263.0	225.0	248.0	304.0	351.5	964.0	1106.5
18:00-19:00	165.0	177.0	196.0	223.0	191.0	204.3	176.0	194.0	728.0	798.3
	2265.0	2871.8	2692.0	3674.4	2312.0	2796.7	2738.0	3270	10007.0	12614.8

ТАБЛИЦА 3

Кръстовище № 2 " Патриарх Евтимий - Глазне"

Време - интервал	Кръстовище Патриарх Евтимий - Глазне									
	посока А		посока В		посока С		посока D		Общо посоки	
	МПС	ЕЛК	МПС	ЕЛК	МПС	ЕЛК	МПС	ЕЛК	МПС	ЕЛК
7:15-8:00	15.0	17.0	124.0	148.5	78.0	122.0	35.0	49.0	252.0	336.5
8:00-9:00	18.0	23.0	123.0	157.0	129.0	209.5	73.0	112.5	343.0	502.0
9:00-10:00	21.0	21.0	216.0	261.5	141.0	201.5	121.0	159.0	499.0	643.0
10:00-11:00	14.0	17.0	226.0	265.5	203.0	263.0	146.0	183.5	589.0	729.0
11:00-12:00	22.0	23.0	283.0	231.0	281.0	341.0	222.0	267.5	808.0	862.5
12:00-13:00	19.0	23.0	248.0	298.0	256.0	306.5	286.0	433.0	809.0	1060.5
13:00-13:45	14.0	15.5	210.0	229.5	161.0	181.3	180.0	229.5	565.0	655.8
	123.0	139.5	1430.0	1591.0	1249.0	1624.8	1063.0	1433	3865.0	4789.3

ТАБЛИЦА 4

Кръстовище № 3 " Патриарх Евтимий - Цар Симеон"

Време - интервал	Кръстовище Патриарх Евтимий - Цар Симеон									
	посока А		посока В		посока С		посока D		Общо посоки	
	МПС	ЕЛК	МПС	ЕЛК	МПС	ЕЛК	МПС	ЕЛК	МПС	ЕЛК
7:00-8:00	45.0	53.0	141.0	176.5	92.0	135.5	78.0	106.0	356.0	471.0
8:00-9:00	63.0	79.0	197.0	221.3	107.0	155.5	98.0	131.0	465.0	586.8
9:00-10:00	71.0	86.3	215.0	268.5	147.0	210.5	113.0	161.0	546.0	726.3
10:00-11:00	97.0	119.5	221.0	268.8	164.0	218.0	143.0	184.5	625.0	790.8
11:00-12:00	86.0	97.0	243.0	292.5	216.0	290.5	151.0	208.5	696.0	888.5
12:00-13:00	98.0	116.3	229.0	276.0	229.0	292.5	178.0	242.5	734.0	927.3
13:00-14:00	82.0	90.5	252.0	304.5	236.0	293.5	160.0	210.5	730.0	899.0
14:00-15:00	80.0	105.0	224.0	280.0	289.0	345.0	202.0	250.0	795.0	980.0
15:00-16:00	100.0	117.0	236.0	301.0	238.0	298.0	153.0	198.0	727.0	914.0
16:00-17:00	86.0	98.0	301.0	367.5	278.0	328.0	175.0	229.5	840.0	1023.0
17:00-18:00	89.0	97.0	271.0	321.0	305.0	337.5	203.0	246.0	868.0	1001.5
18:00-18:45	35.0	37.0	144.0	173.5	188.0	210.0	143.0	159.0	510.0	579.5
	932.0	1095.6	2674.0	3251.1	2489.0	3114.5	1797.0	2324	7892.0	9785

ТАБЛИЦА 5

Профил А - 03.01.2014

по ул. „П.Евтимий“

Интервал	7:00-8:00	8:00-9:00	9:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00
Брой МПС, вход от към София, Разлог	1	7	30	68	102	152	187
Брой МПС, изход - към София, Разлог	47	76	116	214	260	257	286
Интервал	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	
Брой МПС, вход от към София, Разлог	187	222	213	173	157	119	1431
Брой МПС, изход - към София, Разлог	286	304	303	251	185	136	2435

ГРАФИЧНО ПРИЛОЖЕНИЕ 2

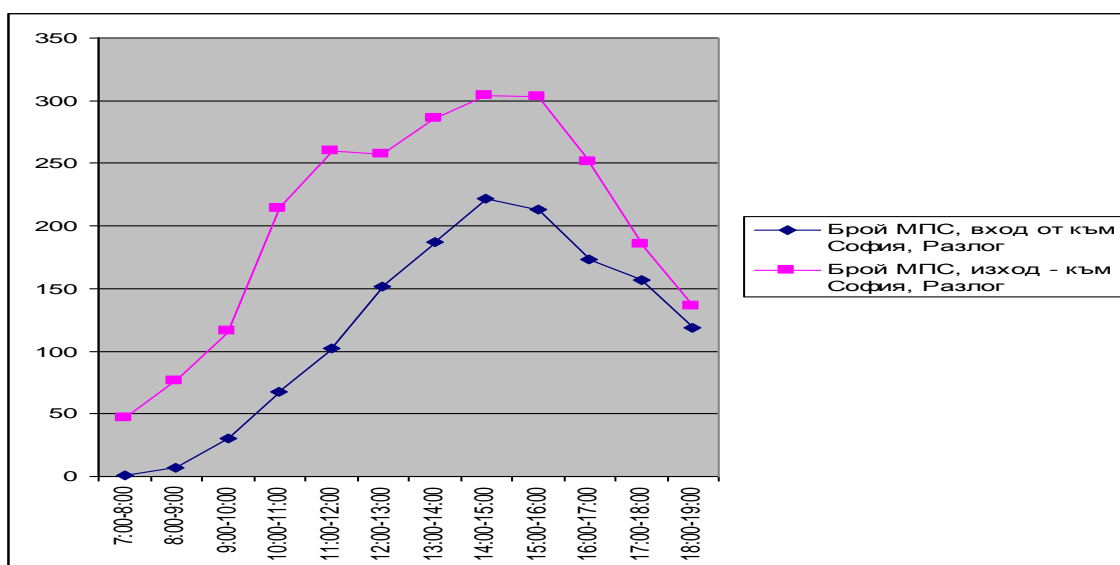


ТАБЛИЦА 6

Профил В - 03.01.2014							
- по ул. „България”							
Интервал	7:00-8:00	8:00-9:00	9:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00
Брой МПС - идва от Баня	0	0	1	11	13	20	45
Брой МПС - към Баня	0	0	0	7	11	17	98
Интервал	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	
Брой МПС - идва от Баня	45	55	36	24	7	0	212
Брой МПС - към Баня	98	121	102	44	7	0	407

ГРАФИЧНО ПРИЛОЖЕНИЕ 3

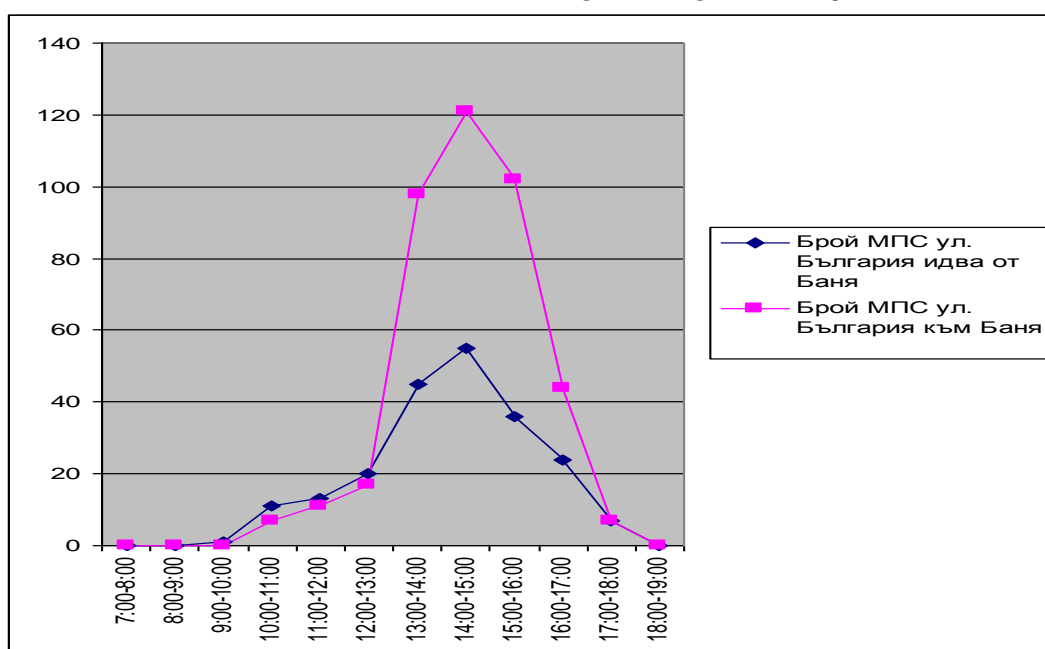


ТАБЛИЦА 7

Профил С - 03.01.2014							
- по ул. „П.Евтимий”							
Интервал	7:00-8:00	8:00-9:00	9:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	
Брой МПС, към Добринище	0	2	1	4	1	9	
Брой МПС, Идва от Добринище	7	8	10	23	18	27	
Интервал	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	
Брой МПС, към Добринище	24	35	43	30	16	15	180
Брой МПС, Идва от Добринище	44	65	68	55	42	33	400

ГРАФИЧНО ПРИЛОЖЕНИЕ 4

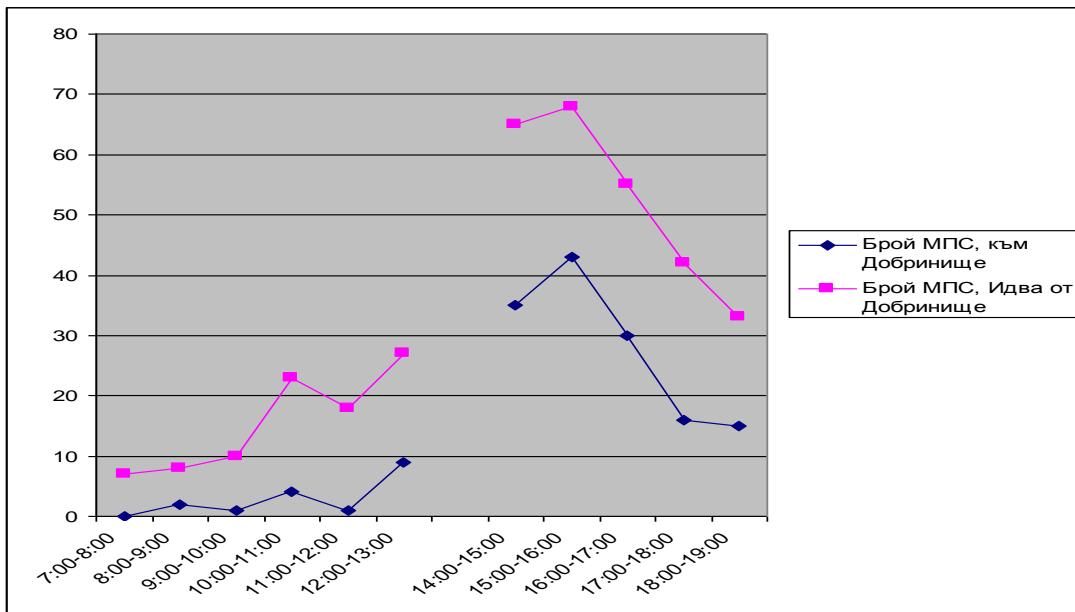


ТАБЛИЦА 8

Профил D - 03.01.2014							
- по ул. „Пирин”							
(к-ще с ул. "Найден Геров")							
Интервал	7:00-8:00	8:00-9:00	9:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	
Брой МПС, към ски зоната	14	59	73	159	183	196	
Брой МПС, от ски зоната	6	24	41	98	143	175	
Интервал	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	
Брой МПС, към ски зоната	181	187	164	155	128	94	1593
Брой МПС, от ски зоната	167	209	194	169	157	89	1472

ГРАФИЧНО ПРИЛОЖЕНИЕ 5

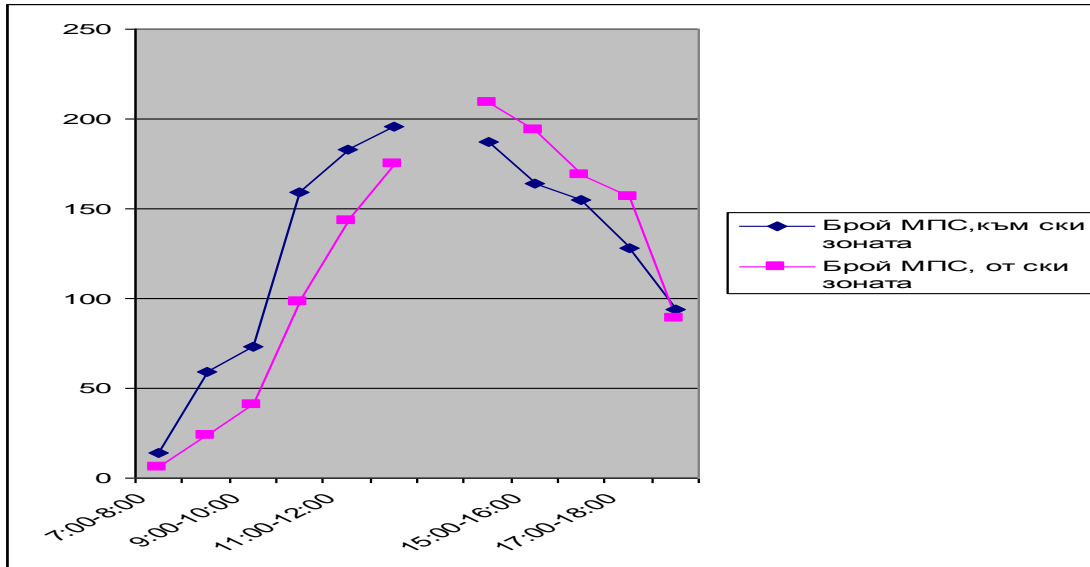


ТАБЛИЦА 9

Профил А – 05.02.2014 по ул. „П.Евтимий”

Интервал	7:00-8:00	8:00-9:00	9:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	
Брой МПС, изход - към София, Разлог	85	107	109	136	164	178	
Брой МПС, вход от към София, Разлог	33	48	63	89	146	122	
Интервал	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	
Брой МПС, изход - към София, Разлог	191	174	182	158	123	72	1679
Брой МПС, вход от към София, Разлог	115	140	111	107	102	75	1151

ГРАФИЧНО ПРИЛОЖЕНИЕ 6

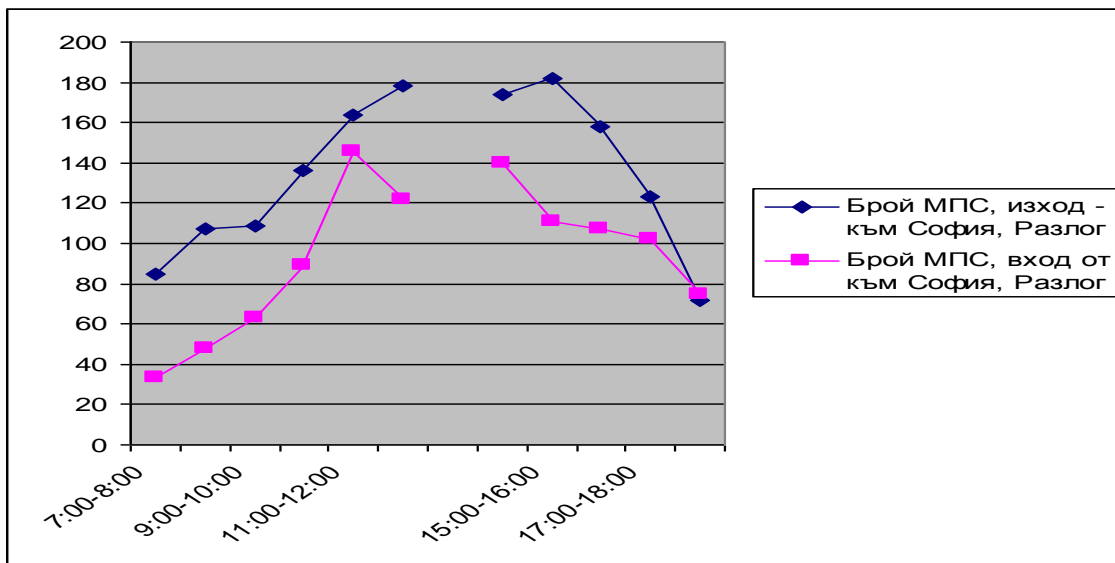


ТАБЛИЦА 10

Профил В 05.02.2014							
по ул. „България”							
Интервал	7:00-8:00	8:00-9:00	9:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	
Брой МПС, от Баня	0	0	15	13	16	25	
Брой МПС, към Баня	0	0	4	18	39	62	
Интервал	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	
Брой МПС, от Баня	23	28	18	43	10	0	191
Брой МПС, към Баня	53	81	71	38	13	0	379

ГРАФИЧНО ПРИЛОЖЕНИЕ 7

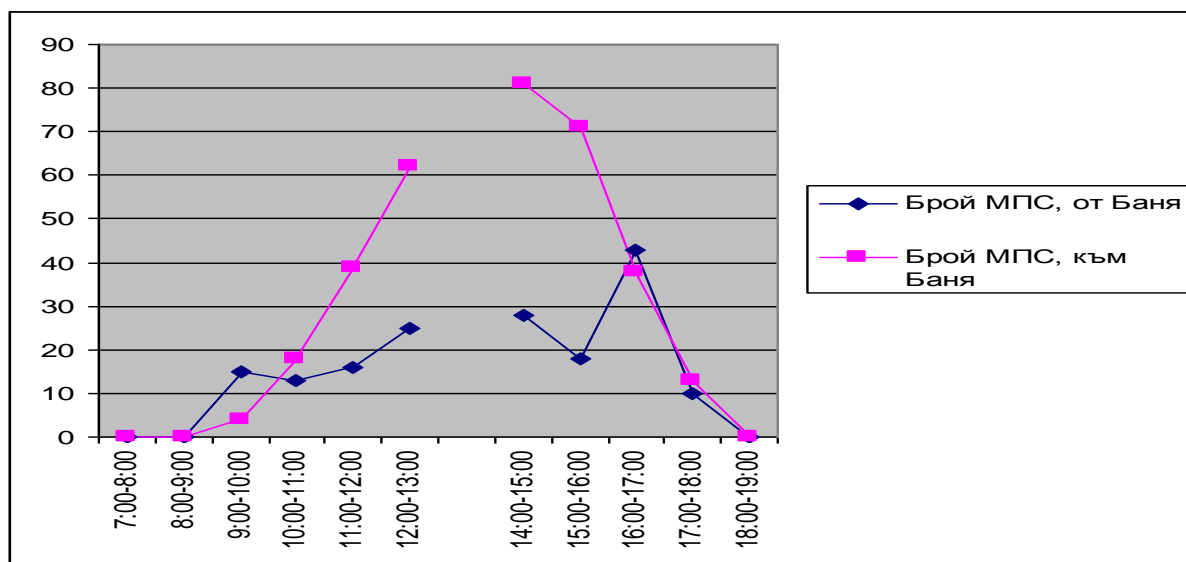


ТАБЛИЦА 11

Профил С - 05.02.2014							
- по ул. „П.Евтимий”							
Интервал	7:00-8:00	8:00-9:00	9:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	
Брой МПС, от Добринище	54	50	46	50	48	48	
Брой МПС, към Добринище	4	3	12	6	12	7	
Интервал	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	
Брой МПС, от Добринище	31	32	34	38	28	23	482
Брой МПС, към Добринище	8	19	23	20	7	6	127

ГРАФИЧНО ПРИЛОЖЕНИЕ 8

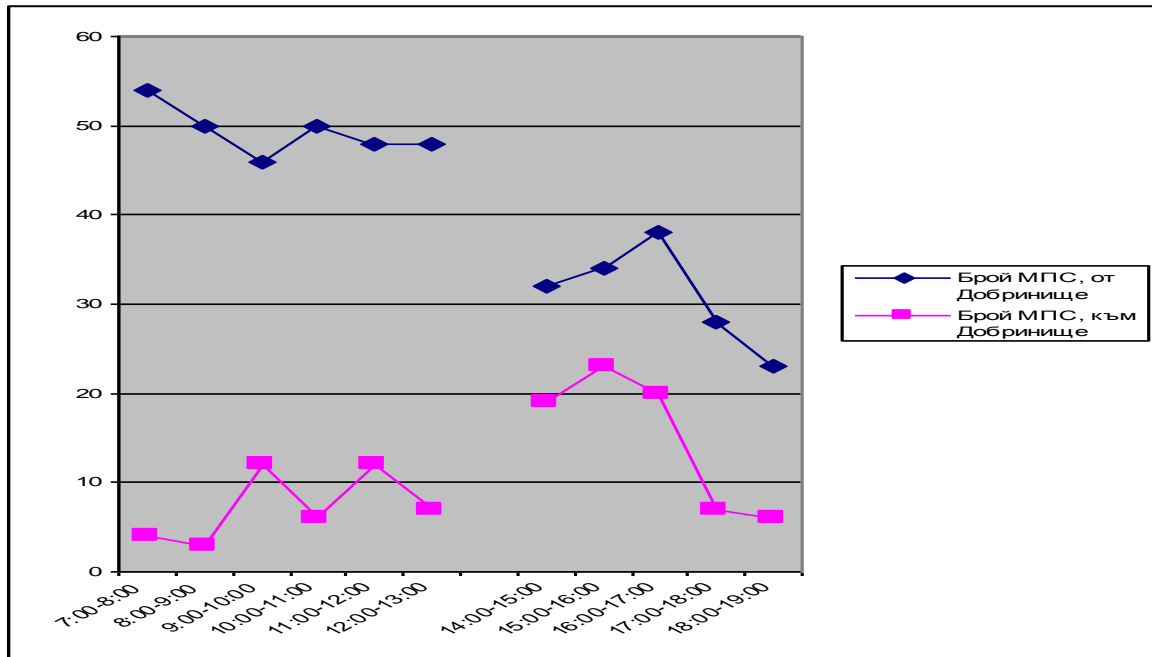


ТАБЛИЦА 12

Профил D – 05.02.2014							
по ул. „Пирин”							
(к-ще с ул. "Найден Геров")							
Интервал	7:00-8:00	8:00-9:00	9:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	
Брой МПС, ул. Пирин, към ски зоната	95	133	115	126	118	105	
Брой МПС, ул. Пирин, от ски зоната	45	74	58	91	89	88	
Интервал	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	
Брой МПС, ул. Пирин, към ски зоната	108	109	102	111	87	53	1262
Брой МПС, ул. Пирин, от ски зоната	78	102	123	120	90	49	929

ГРАФИЧНО ПРИЛОЖЕНИЕ 9

