



**ПУГМ Гоце Делчев**



**ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА  
ГРАДСКА МОБИЛНОСТ  
на гр. Гоце Делчев**

**2023-2040 г.**



## Съдържание

<b>ВЪВЕДЕНИЕ</b> .....	<b>7</b>
<b>ЗАКОНОДАТЕЛНА И СТРАТЕГИЧЕСКА РАМКА</b> .....	<b>11</b>
<b>АНАЛИЗ НА НАСТОЯЩАТА СИТУАЦИЯ</b> .....	<b>12</b>
ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ .....	14
<i>Демографско развитие</i> .....	16
<i>Образование</i> .....	18
<i>Икономика</i> .....	19
МОДАЛНО РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ПЪТУВАНИЯТА И АНКЕТНО ПРОУЧВАНЕ НА ТРАНСПОРТНИТЕ НАГЛАСИ .....	20
ГРАДСКА МОБИЛНОСТ - ТЕКУЩА СИТУАЦИЯ И КЛЮЧОВИ ПРОБЛЕМИ .....	23
<i>Пешеходно движение</i> .....	23
<i>Велосипедно движение</i> .....	29
<i>Обществен транспорт</i> .....	32
<i>Улична мрежа и автомобилно движение</i> .....	40
<i>Паркиране</i> .....	44
<b>ВИЗИЯ И КОНЦЕПЦИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА ГРАДСКАТА МОБИЛНОСТ</b> .....	<b>47</b>
АКТИВНИ ФОРМИ НА ПРИДВИЖВАНЕ .....	49
ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ .....	50
АВТОМОБИЛНО ДВИЖЕНИЕ И ПАРКИРАНЕ .....	52
<b>МЕРКИ И ПРОЕКТИ</b> .....	<b>55</b>
ПЕШЕХОДНО ДВИЖЕНИЕ .....	55
ВЕЛОСИПЕДНО ДВИЖЕНИЕ .....	66





# ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ



ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ .....	74
УЛИЧНА МРЕЖА И АВТОМОБИЛНО ДВИЖЕНИЕ .....	82
ПАРКИРАНЕ .....	90
<b>БЮДЖЕТ, ГРАФИК И ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ .....</b>	<b>93</b>
<b>МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА НА ПУГМ.....</b>	<b>101</b>
Индикатори.....	102
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ПЛАН ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ НА ПУГМ .....</b>	<b>106</b>

## Списък на фигурите

<i>Фигура 1. Структура на ПУГМ.....</i>	<i>10</i>
<i>Фигура 2. Стратегическа и законодателна рамка .....</i>	<i>11</i>
<i>Фигура 3. Местоположение на община Гоце Делчев .....</i>	<i>13</i>
<i>Фигура 4. Население на град Гоце Делчев (брой), 2002 – 2022 г.....</i>	<i>17</i>
<i>Фигура 6. Модално разпределение на пътуванията в град Гоце Делчев.....</i>	<i>21</i>
<i>Фигура 7. Цел на обичайните придвижвания в делнични дни .....</i>	<i>22</i>
<i>Фигура 8. Дял на пешеходни придвижвания сред различни групи жители .....</i>	<i>25</i>
<i>Фигура 9. Дял на пешеходни придвижвания сред различни възрастови групи .....</i>	<i>25</i>
<i>Фигура 9. Ключови проблеми – Пешеходно движение.....</i>	<i>26</i>
<i>Фигура 10. Карта на пешеходното движение .....</i>	<i>27</i>
<i>Фигура 11. Ключови проблеми – Велосипедно движение.....</i>	<i>31</i>
<i>Фигура 12. Линии на общественя транспорт.....</i>	<i>34</i>
<i>Фигура 13. Достъпност на спирките на общественя транспорт .....</i>	<i>36</i>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ  
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-S01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”





# ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ



Фигура 14. Брой на пътниците в общественя градски транспорт, 2017 г. - 2022 г. ....	38
Фигура 15. Ключови проблеми – обществен транспорт.....	39
Фигура 16. ПТП с пострадали в община Гоце Делчев (брой), 2018-2022 г. ....	42
Фигура 17. Ключови проблеми – улична мрежа и автомобилно движение.....	43
Фигура 18. Синя зона в град Гоце Делчев .....	45
Фигура 19. Ключови проблеми – Паркиране .....	46
Фигура 23. Обърната пирамида на градската мобилност .....	48
Фигура 25. Цели и мерки на ПУГМ.....	54
Фигура 22. Проекти по направление „Пешеходно движение“.....	65
Фигура 23. Проекти по направление „Велосипедно движение“.....	73
Фигура 24. Проекти по направление „Обществен транспорт“.....	81
Фигура 25. Проекти по направление „Улична мрежа и автомобилно движение“.....	89
Фигура 31. Бюджет на ПУГМ по направления (лева).....	93
Фигура 32. Бюджет на ПУГМ по направления (%).....	94
Фигура 33. Бюджет на ПУГМ по направления без обходи (%).....	95
Фигура 34. Бюджет на ПУГМ по направления без обходи (%).....	96
Фигура 35. Източници на финансиране (лева).....	97
Фигура 36. Източници на финансиране по периоди (лева).....	97
Фигура 37. Цели на мониторинга на ПУГМ.....	101



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ  
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-S01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”





## Списък на таблиците

Таблица 1. общинската пътна мрежа .....	15
Таблица 2. Мерки и проекти по направление „Пешеходно движение“ .....	56
Таблица 3. Мерки и проекти по направление „Велосипедно движение“ .....	66
Таблица 4. Мерки и проекти по направление „Обществен транспорт“ .....	74
Таблица 5. Мерки и проекти по направление „Улична мрежа и автомобилно движение“ .....	82
Таблица 6. Мерки и проекти по направление „Паркиране“ .....	90
Таблица 7. Индикатори за изпълнение .....	102
Таблица 8. Индикатори за резултат .....	104





## Списък на съкращенията

RTPIS	Real-Time Passenger Information System (система за информирание на пътниците в реално време)
TEN-T	Trans-European Transport Network (Трансевропейска транспортна мрежа)
VLS	Vehicle Location System (система за засичане местоположението на превозни средства)
АМ	Автомагистрала
АПИ	Агенция „Пътна инфраструктура“
ГПОД	Генерален план за организация на движението
ЕИТ	Електронно информационно табло
ЕС	Европейски съюз
ЕСИФ	Европейски структурни и инвестиционни фондове
ЗУТ	Закон за устройство на територията
ИТС	Интелигентни транспортни системи
КАВ	Качество на атмосферния въздух
МПС	Моторно превозно средство
МСП	Малки и средни предприятия
НПВУ	Националният план за възстановяване и устойчивост
НСИ	Национален статистически институт
ОГТ	Обществен градски транспорт
ОДМВР	Областна дирекция на Министерство на вътрешните работи
ПГ	Парникови газове
ПИРО	План за интегрирано развитие на общината
ППС	Пътно превозно средство
ПРР	Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027
ПРСР	Програма за развитие на селските райони 2014-2020 г.
ПТП	Пътно-транспортни произшествия
ПУГМ	План за устойчива градска мобилност
РУ	Районно управление



## Въведение

Планът за устойчива за градска мобилност (ПУГМ) е стратегически документ, предназначен да задоволи нуждите от мобилност на хората и бизнеса в града и неговите околности с цел постигане на по-добро качество на живот. Той следва европейската концепция за планиране на транспорта в градовете, която се застъпва за поетапна промяна в подхода към градската мобилност, за да се гарантира, че градските райони на Европа се развиват по по-устойчив път и че се стремят към изпълнение на целите на Европейския съюз (ЕС) за конкурентоспособна и ефективно използваща ресурсите европейска транспортна система. В стремежа към постигане на тези цели планът за устойчива градска мобилност следва да допринесе за развитието на система за градски транспорт, която:

Следователно основните определящи фактори на новата политика за устойчив транспорт на град Гоце Делчев трябва да бъдат:

- ✓ промяна на модалното разпределение на пътуванията в полза на обществен градски транспорт и немоторизирани начини на придвижване с по-добра екологична и енергийна ефективност;
- ✓ намалено използване на лични превозни средства при градски пътувания;
- ✓ насърчаване на немоторизирани начини на придвижване като ходене пеша и използване на велосипеди;
- ✓ насърчаване използването на обществен градски транспорт;
- ✓ изграждане и подобряване на съществуващата транспортна инфраструктура;
- ✓ управление на транспортните потоци в града с помощта на ИТС системи;
- ✓ подобряване на безопасността на движение;
- ✓ управление на системата за паркиране;
- ✓ подобряване на качеството на живот и работа чрез повишена мобилност и достъпност.

Планът за устойчива градска мобилност на гр. Гоце Делчев се очерта като приоритет за общината и неговото разработване беше инициатирано в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”.





## ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ



Приемането на План за устойчива за градска мобилност показва стремежът на община Гоце Делчев да реши тези проблеми на съвременния град чрез **нова визия в прилагането на политиката за устойчив транспорт**, което ще предостави редица **предимства за бъдещото развитие на града**:

### ❖ **Интегриран подход в транспортно-пространственото планиране**

Интегрираният транспортно-пространствен подход при планирането позволява следването на **дългосрочна стратегическа визия за постигане на по-добра мобилност**. Подходът за ефективно интегрирано планиране осигурява пространствена, времева и фактическа координация и интеграция на различни секторни политики, планови ресурси и компетентни институции за постигане на дефинираните транспортни, икономически, социални и екологични цели на града с използване на разнообразни финансови инструменти.

### ❖ **По-добро качество на живот на жителите**

Интегрираното планиране на транспорта предполага **планиране за хората, а не за моторните превозни средства**. Подходът се изразява в подобро качество на използване на общественото пространство, по-голяма безопасност на уязвимите групи в движението (деца, хора с увреждания, възрастни хора), по-ниски емисии на парникови газове (ПГ), замърсяване и шум;

### ❖ **Положителни ефекти върху околната среда и здравето**

Изпълнението на дейности за подобряване на качеството на въздуха, намаляване на шума и въздействието върху изменението на климата и насърчаването на жителите да използват устойчиви и здравословни начини на пътуване (ходене пеша, използване на велосипеди) в крайна сметка допринася за **по-чиста и по-здравословна околна среда за гражданите и спестяване на външни разходи на обществото**.

### ❖ **По-добра мобилност и достъпност**

Устойчивото и интегрирано транспортно-пространствено планиране позволява на жителите да имат **по-добра мобилност и достъпност до различни зони на града и до широк спектър от обществени услуги**, както и по-високо качество на предоставяните услуги;

### ❖ **По-добър имидж на града**

Град, който се стреми да прилага интегриран ПУГМ, **повишава имиджа си на иновативен и прогресивен град**, което би го направило **по-привлекателен за младите жители**.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ  
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”







## ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ



Движеща сила зад развитието на един град е способността му да привлича и задържа млади и креативни хора, чиято икономическа функция е да създават нови идеи и нови технологии.

### ❖ Подобряване на социалното включване

**Планиране, което е ориентирано към хората** - потребителите на транспортната система, т.е. всички социални категории, **повишава социалното включване на мнозинството** от гражданите и по този начин позволява на градската администрация да има много високо ниво на „обществена легитимност“.

### ❖ Повишаване на капацитета за изпълнение на задълженията на града:

Планът за устойчива градска мобилност (ПУГМ) на града е ефективен начин за **изпълнение на задълженията**, произтичащи от законодателството на ЕС и на национално ниво, **свързани с качеството на въздуха и шума, мобилността, безопасността на движението по пътищата, пространствената, енергийна и екологична ефективност.**

### ❖ По-добър достъп до фондовете на ЕС

Приемането и прилагането на Плана за устойчива градска мобилност (ПУГМ) създава предпоставки за достъп до финансови ресурси на ЕС, т.е. възможност за кандидатстване в схеми за иновативни транспортни, екологични и енергийни решения, което повишава конкурентоспособността и капацитета на наличните финансови ресурси на гр. Гоце Делчев.

В съответствие с гореизложеното, **ПУГМ на град Гоце Делчев е основен стратегически документ, който определя развитието на неговата транспортна система в средносрочен план (до 2040 г.)**. Планът е разработен на концептуално ниво с поредица от мерки в следните сегменти: обществен градски транспорт, немоторизиран транспорт (пешеходно и велосипедно движение), улична мрежа и автомобилно движение (включително управление на трафика, управление на транспортните потоци, управление на безопасността на движението) и паркиране.

Структурата на Плана за устойчива за градска мобилност на град Гоце Делчев включва няколко основни раздела, описани по-долу:

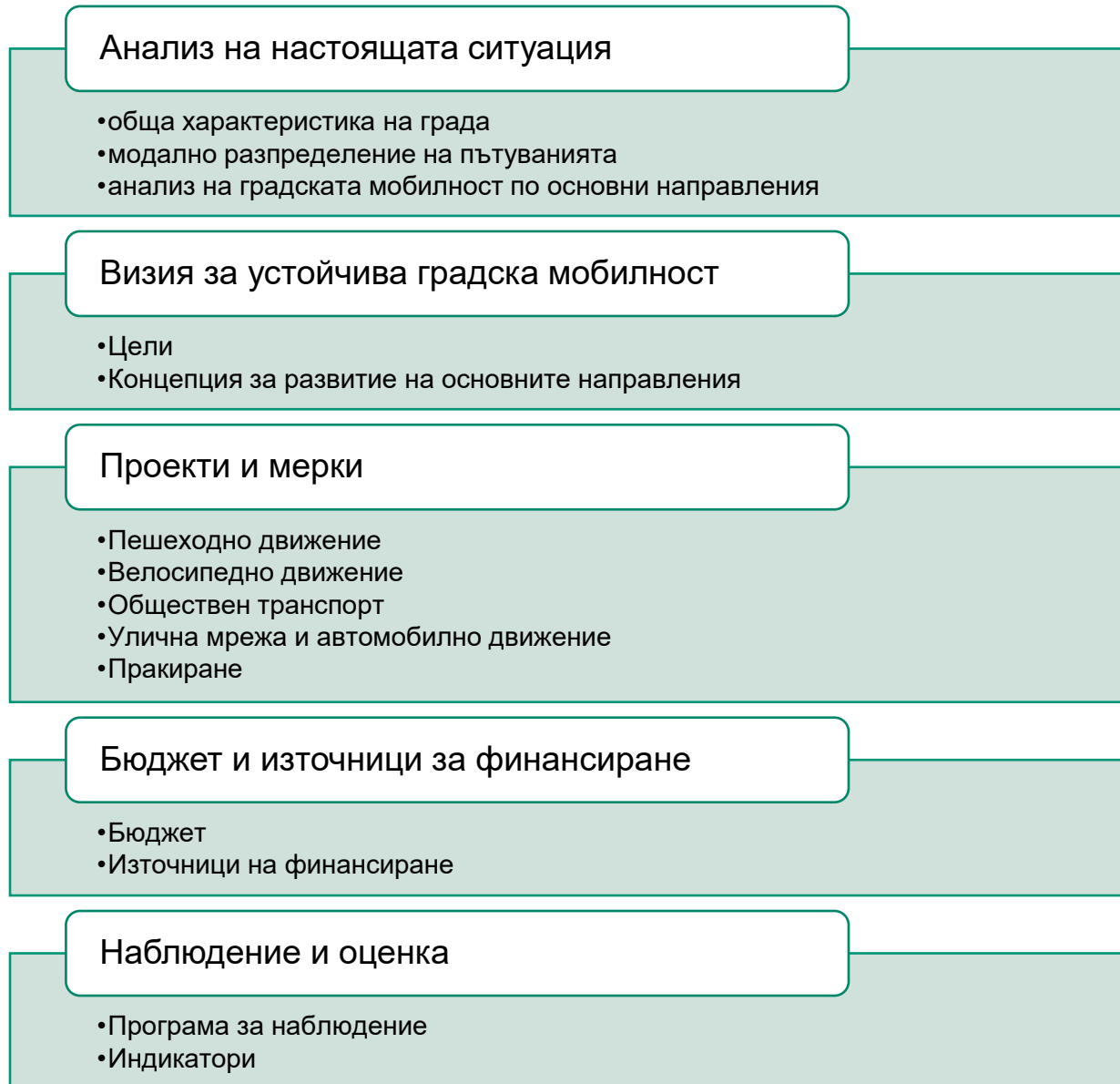


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ  
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”



## ФИГУРА 1. СТРУКТУРА НА ПУГМ



## Законодателна и стратегическа рамка

Плановите за устойчива градска мобилност, като част от плановите документи за стратегическо развитие на градовете, са резултат от систематично разработвана политика на Европейския съюз от 2005 г. насам, която наложи тяхното въвеждане. Нейният най-важен крайъгълен камък беше публикуването на пакета за градска мобилност в края на 2013 г., където Европейската комисия дефинира в приложение концепцията за плановите за устойчива градска мобилност<sup>1</sup>. По същото време беше издадена първата версия на Ръководството<sup>2</sup> за тяхното разработване.

### ФИГУРА 2. СТРАТЕГИЧЕСКА И ЗАКОНОДАТЕЛНА РАМКА

#### Политика на ЕС

- Зелена книга „Към нова култура на градска мобилност“ на Европейската комисия – 2007 г.
- План за действие по градска мобилност на Европейската комисия - 2009 г.
- Бяла книга „Пътна карта за единна Европейска транспортна област – към конкурентоспособна и ефикасна транспортна система“ на Европейската комисия – 2011 г.
- Пакет за градска мобилност и концепция за планове за устойчива градска мобилност „Заедно към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите“ (2013)
- Европейска комисия (2017) Бяла книга за бъдещето на Европа. Размисли и сценарии за ЕС-27 до 2025 г.
- Стратегия за незамаляващи и енергийно ефективни превозни средства на Европейската комисия - 2010 г.
- Европейски зелен пакт и програма Хоризонт Европа

<sup>1</sup> Съобщение на Европейската Комисия COM (2013) 913 и Приложението към него

<sup>2</sup> Ръководство „Развитие и прилагане на устойчиви планове за градска мобилност“



## Европейска законодателна рамка

- Регламент 1370/2007 за обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт
- Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства
- Директива 2010/40/ЕО за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт
- Директива 2008/50/ЕО за качеството на атмосферния въздух
- Директива 2008/96/ЕО за откриване, обезопасяване и отстраняване на местата с концентрация на пътно-транспортни произшествия

## Национална стратегическа рамка

- Актуализирана Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 – 2025 г.
- Интегрирана териториална стратегия за развитие на Югозападен регион 2021–2027 г.
- Национална програма за развитие: „България 2030“
- Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.
- Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата в Република България 2021 - 2030 г.
- Национална програма за електрическа мобилност – България 2025 г
- Национална стратегия за адаптиране към климатичните промени
- Проект на национална програма за подобряване качеството на атмосферния въздух (2018 – 2024 г.)

## Общинска законодателна рамка

- Общ устройствен план на Община Гоце Делчев
- План за интегрирано развитие на община Гоце Делчев (ПИРО) 2021-2027 г.
- Интегриран план за градско възстановяване и развитие (ИПГВР) 2014-2020 г.
- План - схема на транспортно комуникационната система на града
- Генерален план за организация на движението (ГПОД)
- Общинска транспортна схема на община Гоце Делчев, утвърдена с Решение №561 на Общински съвет
- Наредба № 1 за осигуряване на обществения ред, поддържане на чистотата, опазване на околната среда и защита на имуществото на територията на община Гоце Делчев

## Анализ на настоящата ситуация

Община Гоце Делчев се намира в Югозападна България (в Югозападния регион за планиране) и е част от област Благоевград.

### ФИГУРА 3. МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ НА ОБЩИНА ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ



Общинският център – град Гоце Делчев – е разположен на около 100 км югоизточно от областния център – гр. Благоевград. На около 20 км в южна посока община Гоце Делчев има връзка с Р Гърция чрез ГКПП „Илинден – Ексохи“. Общините, с които граничи са: Банско (на север), Гърмен (на изток), Хаджидимово (на юг) и Сандански (на запад).

През територията на общината не преминават трасета на основната TEN-T мрежа на Европа. Въпреки това, преминаващият второкласен път Е-19 е от регионално значение, а наличието



на бърза връзка с Гърция, определя стратегическото местоположение на общината в района. Недостатък на местоположението е отдалечеността от областния център.

Общата площ на общината е 330,21 кв. км. (5,12% от площта на областта), което я нарежда на дванадесето място по площ от всички 14 общини в областта. Разпределението на територията според вида ѝ се дължи най-вече на природно-географските характеристики на общината и големината на населените места. Най-обширна площ е заета от горски територии (61,73%). Следващите по преобладаващо предназначение площи са земеделските територии, които съставляват 34,38% от цялата територия на общината. Териториите на населените места (урбанизираните) са 2,69%, а водните течения – 0,93%. Незначителни са нарушените територии – едва 2 ха (0,01%), а имотите на транспортната инфраструктура са 0,27%<sup>3</sup>.

## Обща характеристика на град Гоце Делчев

Релефът на общината е предимно планински: почти 80% се заема от източните склонове на Пирин. Общината е изключително богата на водни ресурси: в източната част, от север на юг, преминава около 26 км от течението на река Места и нейните 13 притоци; разполага с високопланинските езера (Брезнишки, Корнишки), формирани от южните циркуси на Пирин, множество изкуствени водоеми и минерални извори.

Поради географското си разположение Гоце Делчев попада в зоната на преходносредиземноморската климатична област. Средногодишните температури са 11.3 – 11,5°C. Разнообразните релефни форми и предимно котловинното разложение на общината я определят като район с относително мека зима и топло лято. Преобладават западни и северозападни ветрове. Средна годишна сума на валежите в района е между 620-780мм. Количеството валежи е най-голямо през зимата и есента. Най-дъждовен месец е ноември, а най-сух – август. Поради влиянието на средиземноморския климат в котловинната част на общината снежната покривка е със сравнително малка дебелина за сметка на планинската част от района, където снегът може да се задържи за 5-6 месеца.

### *ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ С НАЦИОНАЛНО И НАДНАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ*

През територията на общината преминава второстепенна ос на развитие, съгласно Актуализираната национално концепция за пространствено развитие, по направлението

<sup>3</sup> План за интегрирано развитие на община Гоце Делчев 2021-2027 г.





## ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ



„Симитли – Разлог – Банско – Гоце Делчев – Илинден“. Определената ос съвпада с направлението на второкласния път П-19.

### АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ И ИНФРАСТРУКТУРА

Общата дължина на Републиканската пътна мрежа на територията на общината е съставена от 23,2 км второкласни и 21,7 км третокласни пътища. С най-силно влияние върху развитието на територията на общината е единственият второкласен път П-19 „Симитли – Разлог – Банско – Гоце Делчев – граница Гърция“. Неговата дължина в рамките на общината е 23,2 км, а състоянието му е добро. Пътят е основно рехабилитиран през 2015 г. по програма „Транзитни пътища V“.

Останалите пътища, част от Републиканската пътна мрежа, които преминават през територията на общината са третокласните:

- П-197 (Гоце Делчев – Сатовча – Доспат – Борино – Девин). В община Гоце Делчев попада участък с дължина от 2,5 км с добро състояние на пътя;
- П-198 (Гоце Делчев – Катунци – Петрич – Първомай – граница Северна Македония). В община Гоце Делчев попада участък с дължина 19,2 км. Състоянието на пътя е добро (17 км) и средно (2,2 км).

### АВТОБУСЕН ТРАНСПОРТ

Вътрешно селищните връзки се осъществяват посредством общинската пътна мрежа и осигурява автомобилен достъп до всяко населено място в общината. Общинските пътища на територията на общината са представени в следващата таблица.

**ТАБЛИЦА 1. ОБЩИНСКАТА ПЪТНА МРЕЖА**

Път №	Маршрут
<b>BLG1090</b>	/П - 19, Добринище - Господинци / - Буково
<b>BLG1091</b>	/П - 19, Добринище - Гоце Делчев / - Брезница
<b>BLG1093</b>	/BLG1091, Гоце Делчев - Брезница / - Корница
<b>BLG1095</b>	/П - 19, Баничан - Гоце Делчев / - Борово
<b>BLG1096</b>	/П - 19, Гоце Делчев - Копривлен / - Мосомище - Гоце Делчев - / П - 19/
<b>BLG2094</b>	/BLG1093, Брезница - Корница / - Лъжница
<b>BLG3092</b>	/П - 19, Баничан - Гоце Делчев / - мах. Долно Борово
<b>BLG3097</b>	/П - 198 / Гоце Делчев - Делчево
<b>BLG3098</b>	/П - 19, Добринище - Гоце Делчев / Господинци - мах. Господинци
<b>BLG3099</b>	BLG1091/Брезница - м. Чакра

Източник: ОУП на община Гоце Делчев



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ  
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-S01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”





## ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ



Транспортното обслужване на населението на територията на община Гоце Делчев се извършва чрез автобусен транспорт. Осигурени са редовни транспортни връзки от общинския център до селата и регулярни транспортни връзки на общината с областния център гр. Благоевград.

### **ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ**

На територията на общината **няма изградена железопътна мрежа**. Най-близките жп точки са с. Добринище – 42 км (крайна гара на теснолинейния жп път „Септември – Добринище“) и гр. Сандански – на 65 км.

### **ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ И ИНФРАСТРУКТУРА**

Към момента този вид транспорт не се използва в общината, но според изследвания има потенциал за развитие на летището в землището на с. Мосомище. То има възможност за приемане на чартърни полети и вече има разработен генерален план и положителна оценка за въздействие върху околната среда (ОВОС), което ще позволи по-бързото му изграждане. Изграждането на летището ще спомогне за развитието на целия район около община Гоце Делчев и ще намали значително времето за пътуване до туристическите и културни обекти в района.

### **Демографско развитие**

Общината е формирана от 12 населени места – 1 град и 11 села, разположени около основните транспортни оси в нея. В град Гоце Делчев живее над 60% от населението на общината. Най-голямото село е Брезница, а други по-големи села в общината са Мусомища, Лъжница, Корница и Борово.

През последните няколко десетилетия, град Гоце Делчев следва общите негативни тенденции на демографската ситуация в България, която се характеризира с намаляване и застаряване на населението, намаляваща раждаемост и задържащо се високо равнище на общата смъртност, отрицателен естествен и механичен прираст.

По данни на НСИ през 2022 г. населението на град Гоце Делчев наброява 17 726 души, което представлява около 6,2% от населението на област Благоевград и 0,4% от населението на страната. В резултат на отрицателния естествен прираст и постоянно увеличаващия се коефициент на смъртност през последните години се наблюдава устойчива тенденция към намаляване на населението. За последните 20 години броят на населението в града е намалял с над 13% - от 20 303 през 2002 г. на 17 726 души през 2022 г.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ  
СОЦИАЛЕН ФОНД

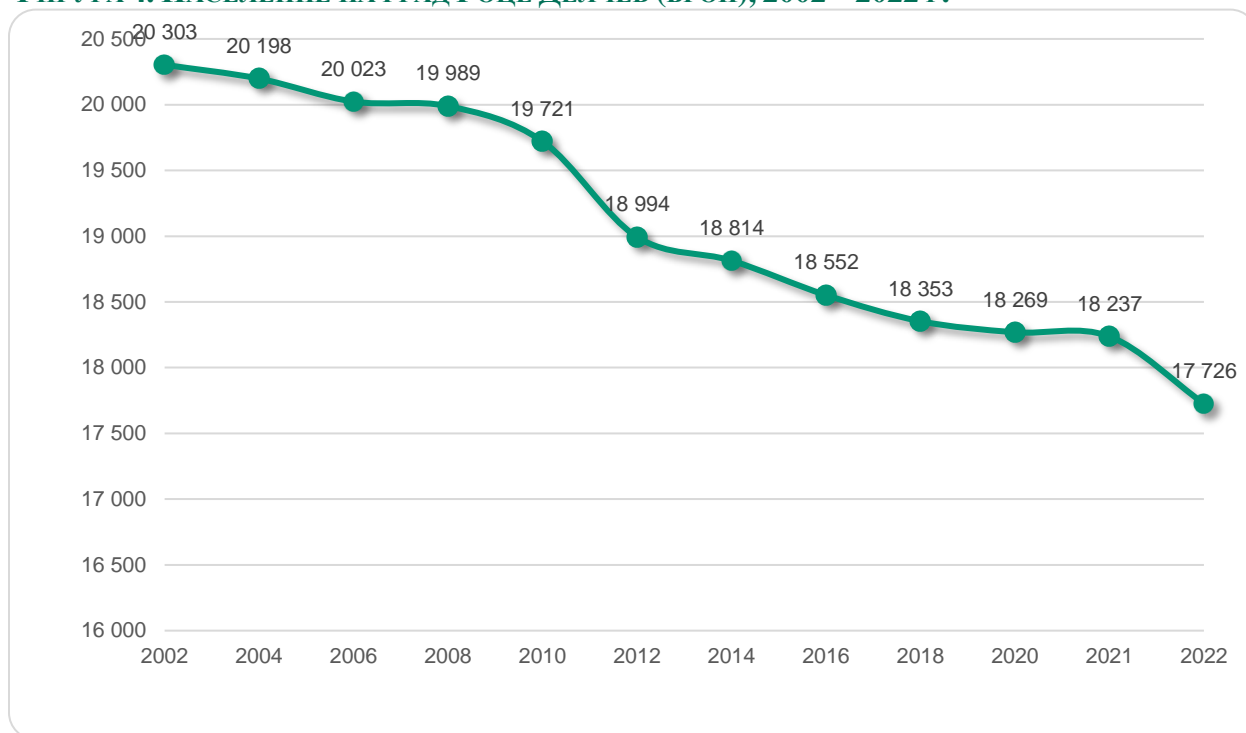
Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-S01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”







ФИГУРА 4. НАСЕЛЕНИЕ НА ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ (БРОЙ), 2002 – 2022 Г.



Източник: НСИ

Възрастовата структура на населението показва, че населението в почти всички възрастови групи силно намалява. Най-засегнати са групите между 12 и 54 години, които представляват трудовия потенциал. Най-значително увеличение се наблюдава в групите над 55 години. Това показва, че постепенно **населението на общината застарява и с голяма вероятно процесът ще продължи и в следващите години**. Към 2022 г. около 59% от населението на града е в трудоспособна възраст, децата са 20% от населението, а хората над трудоспособна възраст съставляват 21% от всички жители.



Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-S01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”



**ФИГУРА 1. НАСЕЛЕНИЕ ПО ВЪЗРАСТОВИ ГРУПИ В ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ (БРОЙ), 2022 г.**



Източник: НСИ

## Образование

В община Гоце Делчев за учебната 2022/23 година функционират **12 детски градини**. Динамиката в детските градини покачва, че техният капацитет е достатъчен, за да приеме всички желаещи. Освен тях има също **13 училища** и **1 център за специална образователна подкрепа**. В по-големите села на общината са разкрити основни или обединени училища, които да обезпечават необходимостта от образование на подрастващите. Те са в селата Мосомище, Борово, Буково, Баничан, Лъжница и Корница. Основно училище „Иван Вазов“ в село Буково е обявено за „защитено“ по смисъла на Закона за предучилищното и училищното образование.

Професионалното образование в общината е представено от **2 професионални гимназии (ПГ)** – Неврокопска професионална гимназия „Димитър Талев“ и ПГ по механизация на селското стопанство „Пейо Крачолов Яворов“. В тях се обучават ученици по специалности, които имат пряка връзка с местната икономика – шивашка промишленост, компютърни науки, туристически услуги, счетоводство, автомонтьори на селскостопанска техника и пр.

Центърът за специална образователна подкрепа „Васил Левски“ – гр. Гоце Делчев функционира и взаимодейства с институции в системата на предучилищното и училищното образование, със специализираните институции за деца, със социалните услуги в

общността, с родителите и с обществото. Той има надобщинско значение и обслужва общините Гоце Делчев, Хаджидимово, Гърмен и Сатовча.

## Икономика

**Първичният сектор има незначително значение за местната икономика** и то се изразява предимно в осигуряването на суровини за хранително-вкусовата промишленост, дървопреработвателната промишленост и тютюнопроизводството. Предприятията, опериращи в него съставляват малко над 2% от всички в общината. Аграрният сектор ангажира около 1% от всички заети в местната икономика, а произведената продукция и приходи от него са под 1%, като не се откроява тенденция това да се промени.



**Индустриалният сектор произвежда 74% от продукцията на общината.**

Структуроопределящи отрасли в индустриалния сектор са преработващата промишленост и строителството.

Индустриалният сектор включва: добивна и преработваща промишленост; производство и разпределение на електрическа и топлинна енергия и на газообразни горива; доставяне на води; канализационни услуги, управление на отпадъци и възстановяване; и строителство. **В индустриалния сектор** на община Гоце Делчев оперират 329 предприятия (17% от всички), които **произвеждат 74% от продукцията на територията** и са отговорни за 52% от генерираните приходи на всички стопански субекти за 2019 г.

**Структуроопределящи отрасли в индустриалния сектор са преработващата промишленост и строителството.** Те генерират 73% от цялата

продукция в общината и са отговорни за над 50% от приходите на всички стопански субекти. Също така двата сектора ангажират 63% от заетите в общината. Данните показват, че основно това се дължи на преработващата промишленост, в която община Гоце Делчев има традиции. Най-голямо значение за преработващата промишленост имат текстилната и хранително-вкусовата промишленост, и дървопреработката.

**Секторът на услугите в общината Гоце Делчев е може би най-динамично развиващият се** в последните години. Броят на предприятия в него непрекъснато се увеличава, както и произведената продукция и приходите от нея. Третичният сектор вече има повече от 25% дял от произведената продукция в общината. В сектора повече от половината предприятия оперират в сферата на **търговията и ремонтните дейности**. Закономерно те **генерират** и най-много приходи в сектора на услугите, но и **близо една трета (35%) от**

**всички приходи в икономиката на община Гоце Делчев.** Следващата по значимост икономическа дейност в сферата на услугите е **„транспорт, складиране и пощи“**, която има общи приходи от над 29 млн. лв., или 9% от целия сектор. Дейностите свързани с **„хотелиерство и ресторантьорство“** генерират около 5% от приходите на сектора.

Другите икономически дейности имат по-слабо влияние върху сектора на услугите в общината. Следва се отбележи, обаче, високия брой на предприятия в сферата на професионалните дейности и научните изследвания – 133 бр. (почти 7% от всички стопански субекти), което показва научния потенциал, който следва да се развива.

## Модално разпределение на пътуванията и Анкетно проучване на транспортните нагласи

Модалният сплит е един от най-важните показатели за една транспортна система. Той показва процентния дял на всеки вид транспорт в общия брой пътувания на пътниците в града. Една добра система за обществен транспорт трябва да повиши общата ефективност, като превозва повече пътници на превозно средство. По този начин ще намалее използването на пътното пространство и задръстванията ще бъдат облекчени.

Транспортното анкетно проучване, проведено в град Гоце Делчев сред местните жители през 2023 г. показва следното разпределение между отделните видове транспорт в града: 47% пеша, 44% с личен автомобил, и едва 6% със служебен транспорт. Обществен транспорт се използва само в комбинация с личен автомобил, и то от едва 1% от анкетираните.

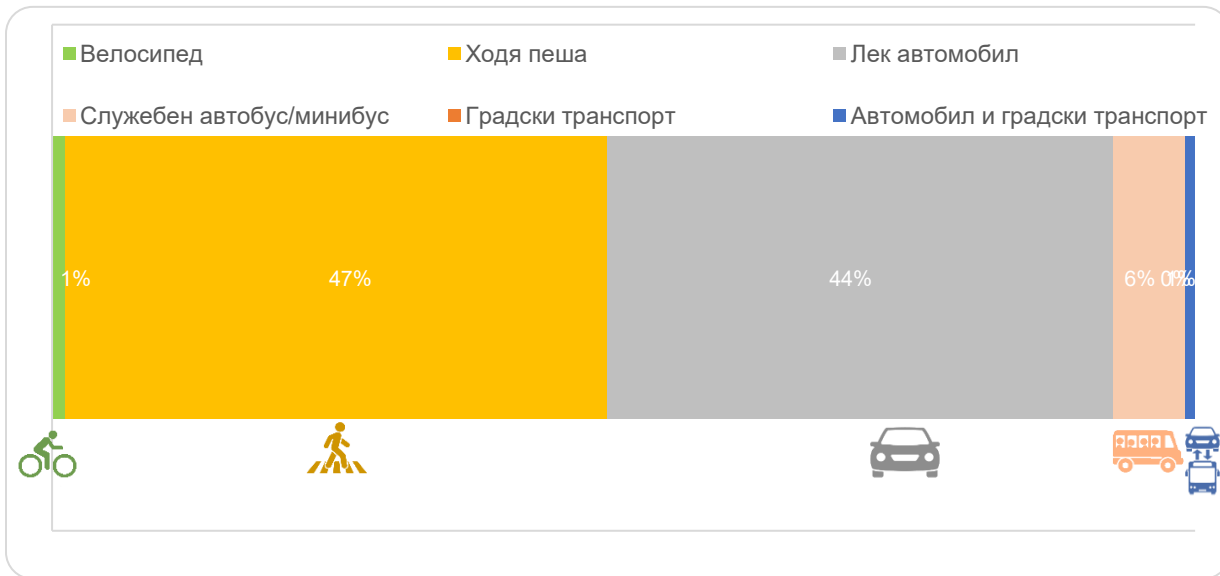


47% от жителите на гр. Гоце Делчев избират най-често да ходят пеш вместо това да използват транспорт.

Прави впечатление, че **на първо място сред цялата съвкупност е придвижването пеша** – именно този начин е основно практикуван от почти половината от анкетираните (47%). Доминирането на пешеходното придвижване е следствие от сравнително малката площ на града. Ходенето пеш е значимо по-характерно за жените – 67%, отколкото за мъжете – 28%. Също е много по-разпространен начин сред хората по-възрастните – над 65 години (94%) и сред най-младите – до 25 години (65%), в сравнение с тази на възраст над 36 – 45 години – едва 25%. Респективно и сред работещите този дял е много по-нисък, в сравнение с останалите групи – 33%.



**ФИГУРА 5. МОДАЛНО РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ПЪТУВАНИЯТА В ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ**



Източник: Анкетно проучване

Делът на автомобилните придвижвания обаче е също доста висок: 44% от всички интервюирани се придвижват най-често с лек автомобил из града в делнични дни. Този дял е статистически значимо по-висок сред мъжете – 61% спрямо жените – 27%. Тук наблюдаваме съществени разлики и при другите демографски критерии – над 60% от възрастовите групи между 26 и 45 години и 59% от работещите, спрямо 6% от пенсионерите. Причините за широкото използване на лични превозни средства са доминирани от предпочитанията за наличност, бързина, липса на други алтернативи и комфорт.

На трето място – със 6% средно е посочван служебен автобус/минибус. Това не е изненадващо, тъй като някои работодатели предлагат служебен транспорт, който за момента се оказва доста по-удобен за работещите от съществуващите линии на градския обществен транспорт.

Комбинацията от лек автомобил и градски транспорт е посочена от 1% средно за всички. Притеснителен е **изключително ниският дял на пътуванията с обществен транспорт**. Въпреки че последните данни за превозените пътници (2022 г.) показват положителни тенденции (25% увеличение на броя на пътниците) в сравнение с негативните тенденции през 2020 и 2021 г., проведеното проучване показва, че е необходимо да се предприемат допълнителни мерки за подобряване на качеството на обществения градски транспорт.



Придвижването с велосипед е по-характерно за най-младите и то мъже в сравнение с всички останали възрастови групи.

ФИГУРА 6. ЦЕЛ НА ОБИЧАЙНИТЕ ПРИДВИЖВАНИЯ В ДЕЛНИЧНИ ДНИ



Източник: Анкетно проучване

**Крайните точки на пътуване** на жителите на Гоце Делчев през делничен ден са разнообразни, но обикважно водещи са две – **от вкъщи до работно място** и обратно (като тук делът е значимо по-висок сред работещите и сред хората в активна възраст) и **от вкъщи до търговски обект** и обратно (като очаквано тук по-високи дялове наблюдаваме сред най-възрастните, пенсионерите и жените).

**Средният брой придвижвания на един жител в делничен ден е 2,9.** Този среден брой е значимо по-висок сред групите на 26 - 35 годишните и 36 - 45 годишните, които осъществяват съответно по 3,1 и 3,6 пътувания на ден, а значимо по-нисък сред пенсионерите – средно 2,5 пътувания на ден.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ  
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-S01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”





Около 30% от всички анкетирани ползват такси за придвижване в града. А тези, които често го правят са 3%. Значимо повече от най-младите (до 25 години) използват такси – общо 46%, като това е дял, значимо по-висок от този сред другите възрастови групи. При анкетираниите в двете най-високи възрастови групи – 56-65 години и над 65 години този дял е около 10%.

Сред посочените причини да се използва такси са основно липсата на градски транспорт в близост и пътуване през нощта, като първият отговор е много по-характерен за жените – 52%, в сравнение с едва 16% от мъжете, докато вторият отговор (през нощта) е много по-често избран от мъжете – 78%, в сравнение в жените – 38%. Не се наблюдават съществени разлики между различните възрастови групи при отговорите на този въпрос.

## Градска мобилност - текуща ситуация и ключови проблеми

За да бъдат идентифицирани нуждите на социалната среда и жителите на гр. Гоце Делчев по отношение на градската мобилност, беше изготвен подробен анализ на текущото състояние, който дава възможност за определяне на потенциала за развитие на града и в частност на транспорта в бъдеще. Анализът на текущата ситуация (включително преглед и оценка на релевантни стратегически, планови и устройствени документи, на условията за движение, достъпността на услуги и инфраструктура, безопасност на движението и услуги за обществен пътнически транспорт) послужи за изготвяне на списък с основни недостатъци, предизвикателства и възможности за по-нататъшно развитие на града. Допълнителен източник на информация бяха мненията и предложенията на жители на града, получени чрез проведеното анкетно проучване.

Анализът на градската мобилност е направен по ключови направления: пешеходно движение, велосипедно движение, обществен транспорт, улична мрежа и автомобилно движение и паркиране. **За всяко от направленията са изведени ключовите проблеми,** които се нуждаят от разрешаване с цел подобряване на транспортната ситуация в града и постигане на по-балансирана, интегрирана и устойчива транспортна система. **Ясно определеният списък от проблеми е най-подходящата основа за идентифициране на потенциални решения.**

## Пешеходно движение

Град Гоце Делчев разполага с два парка „Градски парк и парк „Панорама. Градския парк се намира в центъра на града и е любимо място за гражданите. Той е изключително красив и поддържан. Разполага с фонтани, пейки за отдих и почивка, цветя, площадка за игра и фитнес съоръжения и вечерно време е осветен.



Парк Панорама е обновен изцяло и открит през 2015 година по проект „Зелена и достъпна среда на град Гоце Делчев“, финансиран по Оперативна програма “Регионално развитие” 2007-2013 г. Увеличена е площта на благоустроените зелени зони и паркови територии, изградено е ново енергоефективно осветление, изградена е детска площадка, както и игрище. Има пътеки за разходка и отдиш на жителите на град Гоце Делчев.

В град Гоце Делчев са устроени пешеходни зони – пл. „Македония“, ул. „Солун“ и ул. „Бяло море“ при пл. „Македония“ и пазара, както и ул. „Царица Йоанна“. На много места в града са извършени основни ремонти на тротоарни площи и скосяване на тротоари, маркирани са множество пешеходни пътеки и са изградени изкуствени неравности за ограничаване на скоростта и повдигнати пешеходни пътеки.

В миналото част от пешеходните пътеки са били маркирани в жълт цвят, а други са маркирани като пешеходни пътеки тип М8.2, което е допустимо само на места, на които преминаването на пътни превозни средства и пешеходци се регулира със светлинни сигнали. В бъдеще маркирането на пешеходни пътеки следва да се изпълнява съгласно действащите в момента нормативните изисквания.



Маркирането, сигнализирането и осветяването на някои пешеходни пътеки не отговаря на нормативните изисквания.



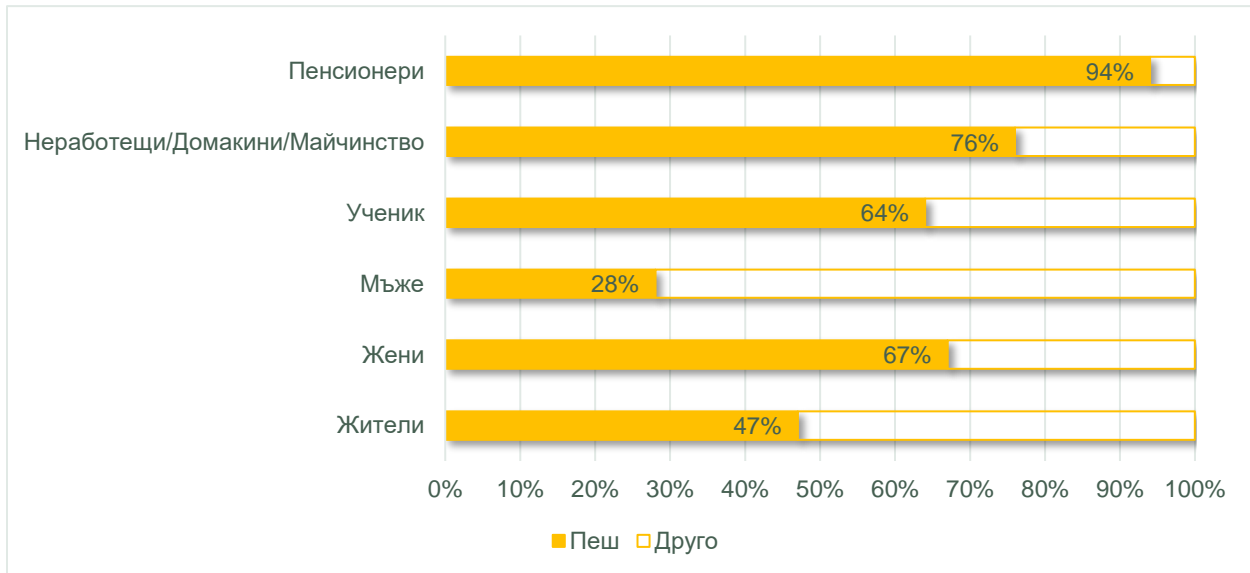
Ходенето е най-популярният начин на придвижване в града: 47% избират да ходят до ежедневните си дестинации вместо това да използват транспорт.

При проведеното анкетно проучване сред жителите на Гоце Делчев, на въпроса „Какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в делнични дни?“ 47% от всички респонденти отговарят, че се движат най-често пеша. Както бе отбелязано по-горе, това прави ходенето най-популярният начин на придвижване в града. Делът на пешеходното движение е неравномерно разпределен сред различните групи: придвижването пеш е значимо по-характерно за жените – 67%, отколкото за мъжете – 28%. Също е много по-разпространен начин сред хората по-възрастните – над 65 години (94%) и сред най-младите – до 25 години (65%), в сравнение с тази на възраст над 36 – 45 години – едва 25%. Респективно и сред работещите този дял е много по-нисък, в сравнение с останалите групи – 33%.

дял е много по-нисък, в сравнение с останалите групи – 33%.

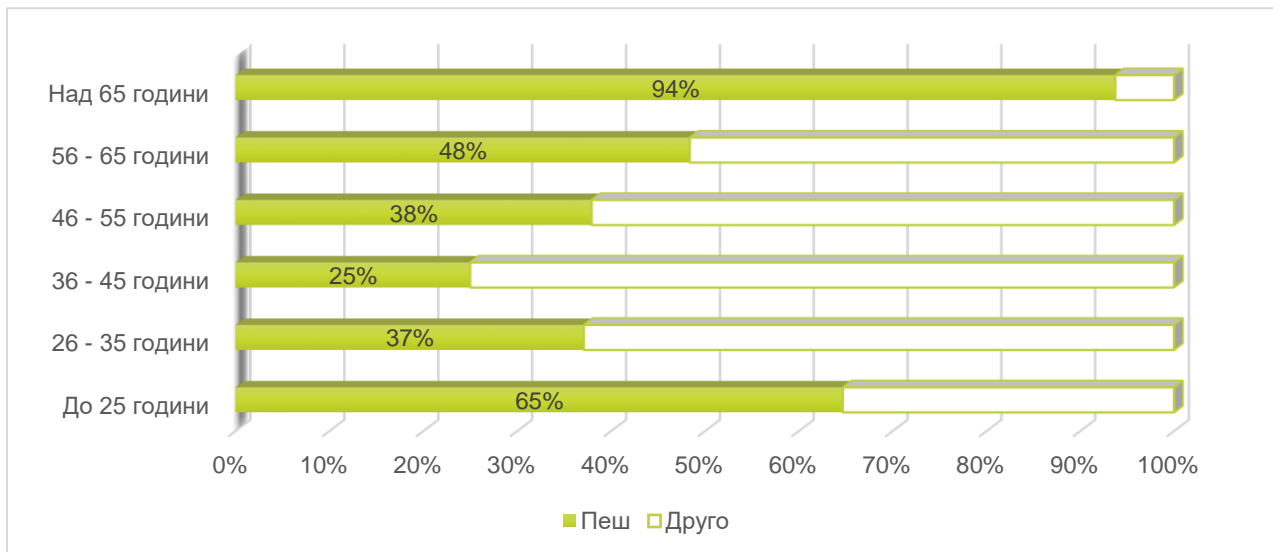


**ФИГУРА 7. Дял на пешеходни придвижвания сред различни групи жители**



Източник: Анкетно проучване

**ФИГУРА 8. Дял на пешеходни придвижвания сред различни възрастови групи**



Източник: Анкетно проучване

На въпроса кои са основните ограничения за пешеходното движение, почти половината (49%) от интервюираните в анкетното проучване на мобилността заявяват, че тротоарите са заети от паркирани автомобили, 38% посочват лошата тротоарна инфраструктура като

основен проблем, 22% са посочили чистотата по тротоарите и улиците като основен проблем, а 18% - неспазването на правилата на движение. Близко една пета от анкетиранияте не отчитат никакви проблеми при пешеходното движение. Общо взето, въз основа на направеното проучване сред местното население и оценката на пътната обстановка, могат да се обобщят следните дефицити по отношение на пешеходното движение:

## ФИГУРА 9. КЛЮЧОВИ ПРОБЛЕМИ – ПЕШЕХОДНО ДВИЖЕНИЕ



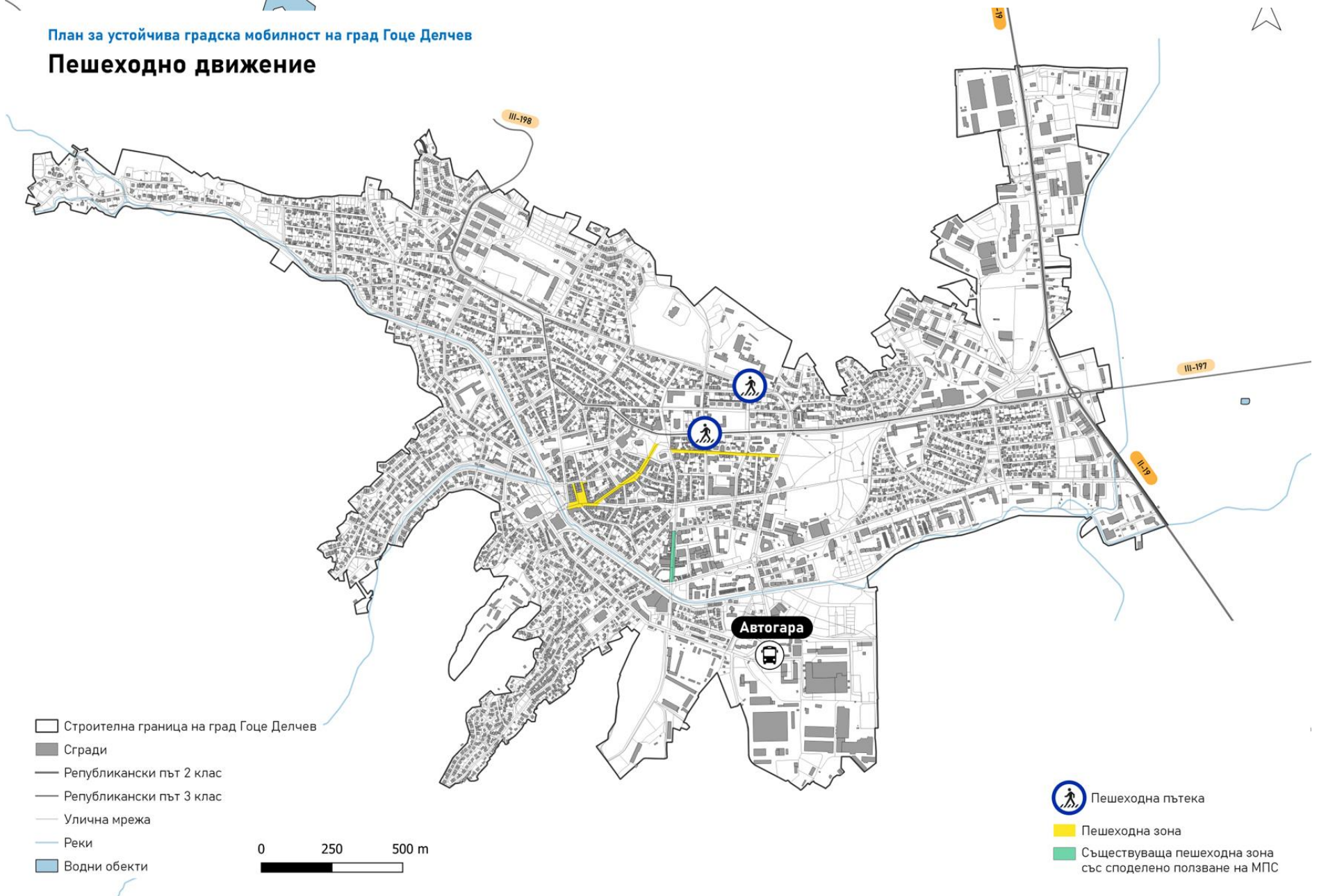
Източник: Анкетно проучване

Въпреки констатираните проблеми потенциалът е много висок, тъй като почти половината предпочитат пешеходното придвижване за ежедневните си пътувания дори и при настоящите условия. **Подобряването на инфраструктурата и обезопасяването на придвижването са задължителни мероприятия в посока на запазването на високия дял и допълнително стимулиране на активните форми на транспорт.**

ФИГУРА 10. КАРТА НА ПЕШЕХОДНОТО ДВИЖЕНИЕ

План за устойчива градска мобилност на град Гоце Делчев

## Пешеходно движение





## ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ



Броят на пътниците в градския транспорт е относително постоянен. Следва да се отбележи, че по време на пандемията с Covid-19 броят на пътниците драстично е намалял поради цялостно променените транспортни и работни навици на населението в периода 2020-2021 г. През 2022 г., с премахването на ограниченията и възстановяването на икономическата обстановка, се наблюдава значително покачване в броя на пътниците: с 25% в сравнение с предходната година.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ  
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-S01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ”, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”





## Велосипедно движение

В гр. Гоце Делчев няма изградени велосипедни алеи за ежедневни работни придвижвания. В годините са предлагани трасета за изграждане в ИГПВР по следните направления:

- ул. „Сливница“ - ул. „Стара планина“ - бул. „Гоце Делчев“;
- ул. „Струга“ - на юг по продължението на р. Тупувишка - ул. „Полк. Борис Драганов“ - ул. „Тодор Александров“ - ул. с идентификатори 17395.501.3364 и 17395.501.3365 - ул. „Дунав“
- ул. „Бяло море“ - ул. „Търговска“ - бул. „Гоце Делчев“.



Капацитетът на наличната инфраструктура е недостатъчен за изграждане на велоалеи, които да отговарят на съвременните нормативни изисквания.

Настоящото състояние на уличните платна и тротоарите по посочените направления показва недостатъчен капацитет на наличната инфраструктура за въвеждане на велоалеи, които да отговарят на съвременните нормативни изисквания. Велосипедните трасета се реализират в следните варианти:

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

Някои от минималните изисквания, които следва да се спазват при планирането на велосипедната инфраструктура са следните:

- Широчината на велосипедните алеи е най-малко 1,50 m за еднопосочно движение и най-малко 2,50 m за двупосочно движение.
- Надлъжен наклон до 4%, като се допускат за къси участъци и по-голям надлъжен наклон
- осигурява се ширина върху тротоара за движение на пешеходци не по-малка от 1,50 m;
- Комбиниране на пешеходното и велосипедното движение се допуска при ширина на тротоара най-малко 4,00 m и при ниска интензивност на пешеходното или велосипедното движение чрез:

- комбинирана алея за пешеходно и еднопосочно велосипедно движение с указано място за движение при осигуряване на широчини не по-малки от 1,50 m за велосипедната част и от 1,80 m за пешеходната част, свободни от препятствия;
- комбинирана алея за пешеходно и еднопосочно велосипедно движение без указано място за движение при осигуряване на широчина не по-малка от 2,50 m, която се прилага на ограничена дължина

Препоръчваме да се извърши предпроектно проучване за възможностите и целесъобразността за реализиране на предвидените велосипедни трасета спрямо гореописаните варианти.

Общите нагласи от проведената анкета показват, че едва 1% от анкетираните използват най-често велосипед за осъществяване на придвижванията в делничните дни. Колоезденето се оказва по-характерно за най-младите и то мъже в сравнение с всички останали възрастови групи.

На уточняващия въпрос „Ако не ползвате велосипед при придвижванията си в града, какви са причините?“, общо около 41% от всички анкетиранци избират една от двете възможности, които изключват карането на велосипед при придвижванията си в града. Това са тези, които посочват отговор „не ми е възможно по-обективни причини“ – 4% от всички и „при никакви условия не бих ползвал велосипед“ – 37%. Първата позиция – „при никакви условия не бих ползвал велосипед“ е с много високи отклонения в различните възрастови групи – с нарастване на възрастта – нараства и дялът на посочилите я - избрана е от едва 1% от най-младите, докато сред анкетираните над 65 години (респективно пенсионерите) дялът на посочилите я е вече над 90%.



Велосипедното движение е с пренебрежим дял в ежедневните пътувания от около 1%.

Липсва велосипедна инфраструктура в града.

Като причини за неизползване на велосипед или такива за по-рядкото му каране са посочени разнообразни отговори, но има една водеща причина и това е липсата на велоалеи (40%). Това твърдение е посочено от значимо по-високи дялове от най-младите – 68% и респективно учащите – 69%, докато този дял е 6% при пенсионерите и 3% при най-възрастните. Следващите по значимост причини са: липса на сигурни места за паркиране на велосипеда (25%), липса на система за наемане на велосипеди (17%), лошата пътна



безопасност (15%), както и неподходящ релеф (7%). Ключовите проблеми са обобщени в следващата графика:

**ФИГУРА 11. КЛЮЧОВИ ПРОБЛЕМИ – ВЕЛОСИПЕДНО ДВИЖЕНИЕ**



*Източник: Анкетно проучване*

**Нагласите на обществото към развитие на велосипедното движение в града като цяло са положителни.** Над 50% от респондентите биха използвали велосипед при градските си придвижвания, при промяна на определени условия.

**Община Гоце Делчев следва да изготви дългосрочни програми и стратегии за развитие на велосипедното движение.** Необходими са промени в градското планиране за отреджане на площи за реализиране на велосипедна инфраструктура. От друга страна въвеждането на система за отдаване под наем на велосипеди е целесъобразно след наличие на изградена велосипедна мрежа.

## Обществен транспорт

Услугите за обществен пътнически транспорт в град Гоце Делчев се предоставят от два частни транспортни оператора. Договорите с частните превозвачи са сключени през 2020 г. за срок от 10 години.

Община Гоце Делчев определя линиите, маршрутите и разписанията за редовен пътнически превоз в градската и крайградската територия. Общественият градски транспорт се осъществява с **автобуси**, като транспортната схема има **2 вътрешноградски автобусни линии**, представени графично на картата по-долу. На практика линиите не се изпълняват само като вътрешноградски, а пътуват до селата Борово и Мусомища, като се движат на всеки час.



### Линии

Общественият градски транспорт се обслужва от **2 автобусни линии** с обща дължина **11,4 км.**

- **Градска линия №1**

Линията преминава по следния маршрут: ул. „Панаирски ливади“, бул. „Гоце Делчев“, ул. „Стара планина“, ул. „Шар планина“, ул. „Полк. Дрангов“, ул. „Струга“, след което се връща по обратния маршрут. Всички улици (с изключение на участъка по Струга - от последна спирка до кръстовище с улица Полк. Борис Дрангов), през които преминава линията са в сравнително добро състояние с обособени тротоари и стара, но поддържана асфалтова настилка. Тротоарите са стари, в по-голямата си част с липсващи или изпочупени плочки. В участъка по Струга - от последна спирка до кръстовище с ул. „Полк. Борис Дрангов“, асфалтовата настилка е много стара и с множество кръпки и мрежовидни пукнатини и е за основен ремонт. Тротоарите там са без настилка, затревени и неизползваеми. Бордюрите са очупени и разкривени. Участъкът от ул. „Струга“ и ул. „Стара планина“ (около 850 м), през които преминава линията са реконструирани и ремонтирани през 2019 г. по договор BG161PO001/1.4-09/2012/031-S-3 №58/18.08.2014 по Програма за развитие на селските райони 2014-2020 г. (ПРСР 2014-2020 г.).

- **Градска линия №2**

Линията преминава по следния маршрут: Тръгване от Автогара, ул. „Драма“, ул. „Солун“, ул. „Тодор Александров“, ул. „Ал. Стамболийски“, ул. „Ген. Ковачев“, бул. „Гоце Делчев“, ул. „Пейо Яворов“, ул. „Дунав“, ул. „Драмски път“. По обратния маршрут преминава по ул. „Дунав“, ул. „Пейо Яворов“ до Автогара. В най-добро състояние е участъка от бул. „Гоце





## ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ



Делчев“ – от кръстовище с ул. „Пејо Яворов“ до кръстовище с ул. „Скопие“. Този участък е ремонтиран през 2015 г. по европейска програма.

В останалата част от трасето на тази линия улиците са с частични превантивни ремонти и не са в добро състояние. Община Гоце Делчев полага ежегодни усилия със собствени средства да ги поддържа в състояние годно за експлоатация, но на някои места като ул. „Ген. Ковачев“, ул. „Индустиална“ и ул. „Пејо Яворов“ се изисква цялостна реконструкция и на уличното платно и на тротоарите. В някои участъци на тази линия по ул. „Пејо Яворов“ и ул. „Ген. Ковачев“ настилката е от павеа и създава неудобство на пътуващите в автобусите, както и повишава нивото на шум в съответния квартал.

Броят на линиите от транспортната схема е достатъчен за обслужване на населението на града. Броят на населението за обособяване на една редовна линия на обществения транспорт е между 5000 и 6000 души, като в случая на град Гоце Делчев това прави между 2 и 3 линии на вътрешноградския транспорт, без да се включват крайградските линии, обслужващи населените места в общината. Тази норма е определена на осреднени стойности като плътност на застрояване, развитие на пътната мрежа, гъстота и мобилност на населението. Съобразно гореизложеното, настоящата маршрутна схема на града, която определя 2 линии на вътрешноградския транспорт, може да се окаже адекватна, но е необходимо да се обърне внимание на необслужените територии на града.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ  
СОЦИАЛЕН ФОНД

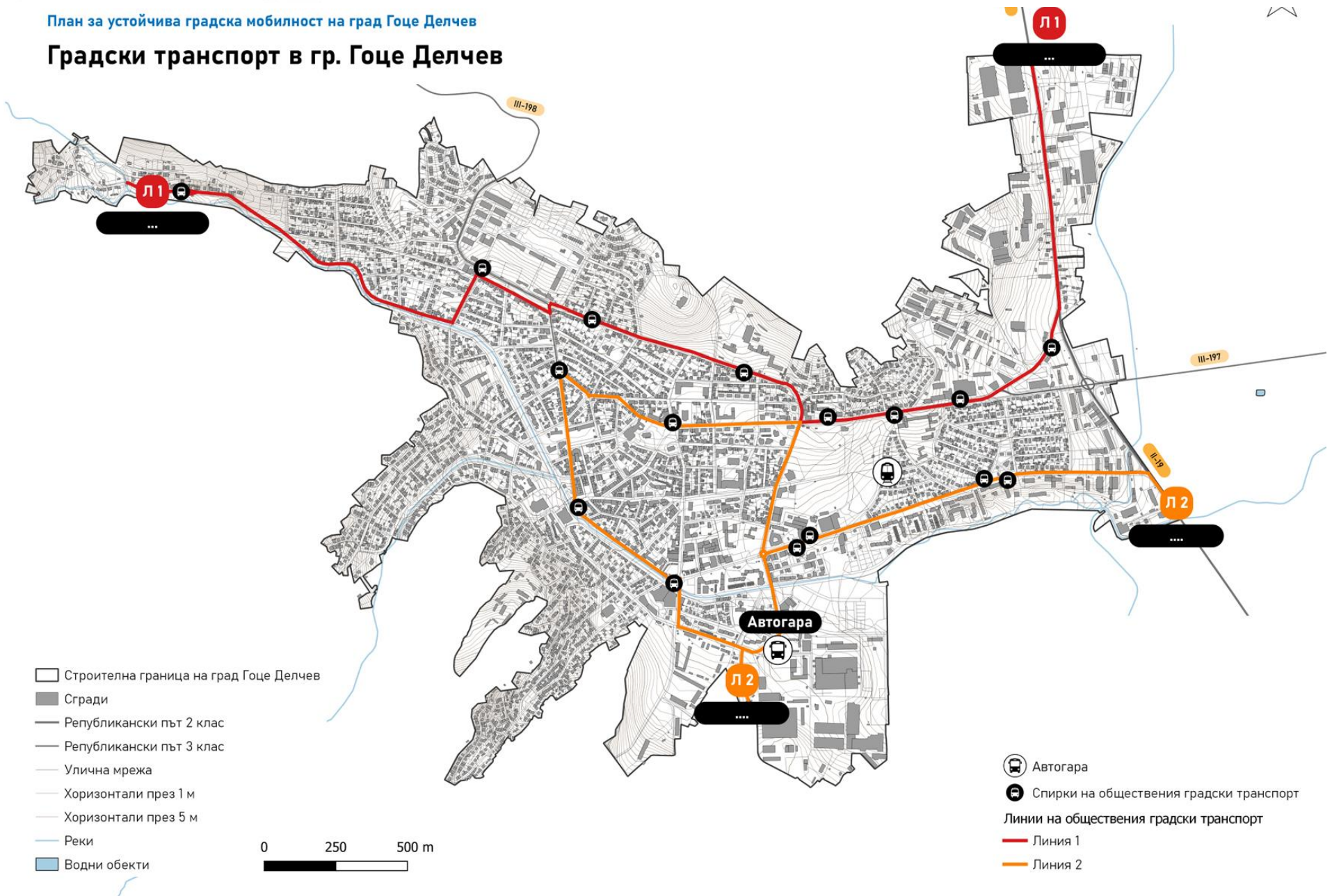
Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-S01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



ФИГУРА 12. ЛИНИИ НА ОБЩЕСТВЕНИЯ ТРАНСПОРТ

План за устойчива градска мобилност на град Гоце Делчев

## Градски транспорт в гр. Гоце Делчев





## Подвижен състав

Средната **възраст** на автобусите, които обслужват градските линии е **8 години**.

Общата маршрутна мрежа на градските линии, обслужвани с автобуси е 11,4 км и се обслужва от 4 дизелови автобуса. Възрастта на превозните средства варира от 3 до 15 г., като средната възраст на подвижния състав е 8 години. Като цяло, **автобусният парк не е силно амортизиран, но има нужда от обновяване и въвеждане на нови екологични и икономични транспортни средства**. По отношение на емисиите на парникови газове, 3 от автобусите отговарят на клас Евро V, а един от автобусите отговаря на клас Евро III. Необходимо е автобусите да бъдат заменени с нови, които да отговарят на най-новите изискванията по отношение на емисиите за тежкотоварни превозни средства (Евро VI) в съответствие с Регламент (ЕС) №582/2011 на

Комисията от 25 май 2011 година за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) №595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI), и за изменение на приложения I и III към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.

Освен броят на линиите, другият основен показател, който измерва покритието на населението с градски транспорт са **пешеходните изохрони**, които измерват достъпността до:

- Спирките на градския транспорт. Изохроните на спирките показват 400-метрови отстояния от тях. Ако цялата територия на града е покрита от изохроните, това означава, че цялото население има спирка на максимум 6-минутно пешеходно придвижване (при средна скорост от 4 км/ч за ходене пеша) от дома си.
- Обекти на обществено обслужване. Това са училища, детски градини, болници, паркове, гробище.

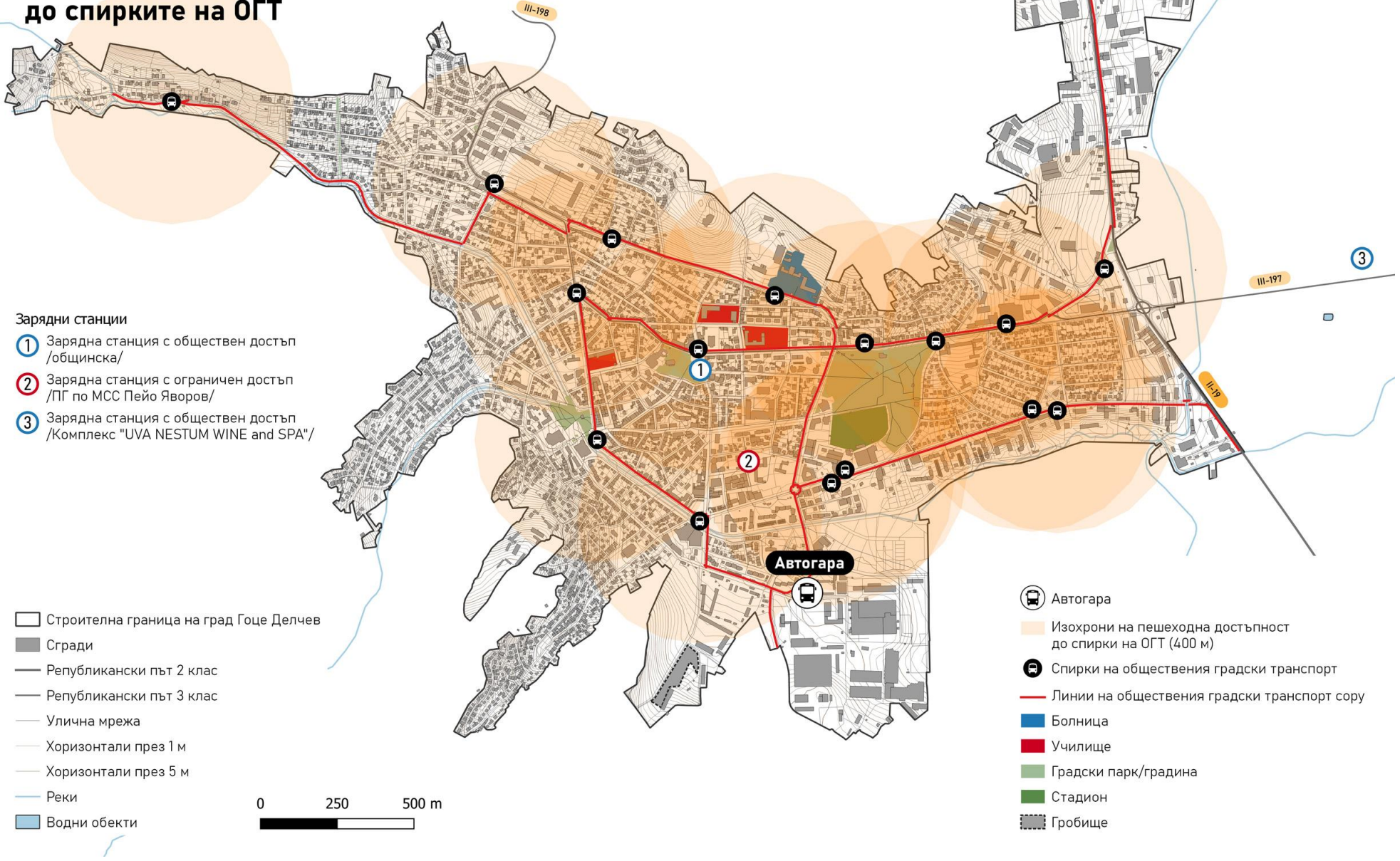
Изохроните, илюстриращи достъпността на спирките и на обектите за обществено обслужване са представени на картата по-долу. От тях е видно, че в западните и южните зони съществуват участъци, непокрити с градски транспорт, но все пак маршрутите на градските линии покриват около 70% от територията на града, което налага извода за сравнително добро разположение на трасетата и спирките им. Разстоянията между повечето спирки са от 300 до 450 м. въпреки нискоетажната застроеност на някои квартали. Обектите за обществено обслужване, от своя страна, са добре покрити с градски транспорт.



ФИГУРА 13. ДОСТЪПНОСТ НА СПИРКИТЕ НА ОБЩЕСТВЕНИЯ ТРАНСПОРТ

План за устойчива градска мобилност на град Гоце Делчев

**Обекти на обществено обслужване, попадащи в изохрон от 400 м достъп до спирките на ОГТ**





Повечето спирки са разположени след кръстовищата или пешеходните пътеки и са извън зоните за изчакване, като по този начин не пречат на другите автомобили и не създават предпоставки за неправилни пресичания от пешеходците. Основната слабост при спирките са липсата на изградени уширения („джобове“). Имайки предвид разреденото разписание и сравнително ниската интензивност на транспортните потоци в някои улични участъци, ако има затруднения за останалите МПС, то те не винаги са значителни.

Другият основен проблем е липсата на заслони на спирките, които да предпазват пътниците от неблагоприятните метеорологични условия. Спирките не са обозначени, няма сигнализация с пътен знак Д24 и липсва каквато и да е информация за пътниците (маршрут, разписание и др.).

**Най-проблемният аспект на обществения градски транспорт** обаче не е свързан с покритието на обслужваната територия и население, а с **интервалите на следване на превозните средства**. Понастоящем автобусите се движат на интервал от 50-60 минути, което е прекалено дълго време за вътрешноградски превози.

Често, особено в по-малките градове, намаляването на броя на пътниците, води и до намаляване на интервала на движение на автобусите. В много случаи това е неизбежно, но прекомерното увеличаване на интервала между превозните средства води до увеличаване на времето за чакане на спирката за пътниците. Действително, увеличаването на честотата на транспортна услуга е скъпо от гледна точка на оперативните разходи на превозвачите. От друга страна, времето на хората също е ценен ресурс със своя социална цена, така че намаляването на честотата на услугата, е скъпо за пътниците от гледна точка на времето за чакане.



**Интервалът на следване между превозните средства е твърде дълъг за вътрешно градски превози.**

**Времето за чакане на спирката е част от общото време за пътуване. То е един от основните измерители на надеждността на транспортната услуга.** Несигурността, свързана с чакането, влияе върху възприятието на пътниците за качеството на предоставената услуга. Съществува една критична граница, под която допълнителното увеличаване на интервала на движение води до отказ на пътниците от тази услуга, тъй като тя става непривлекателна и ненадеждна. Затова намирането на оптималната честота за съществуващите линии е важна задача. Освен това, следва да се проучат и



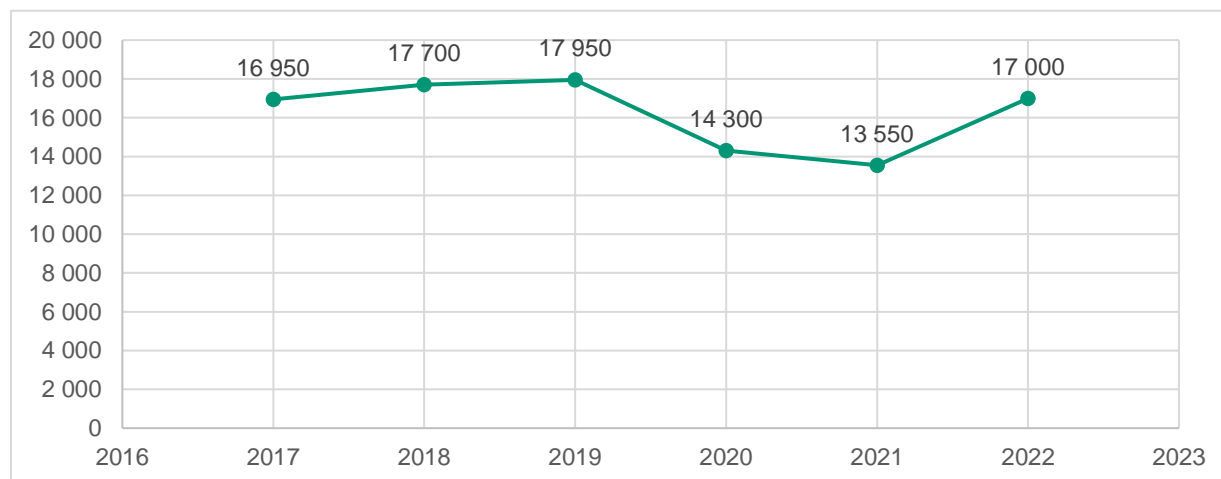


различни възможности за въвеждане на по-гъвкави форми за организиране на обществения транспорт.

Както бе вече отбелязано, **делът на пътуванията с обществен транспорт** е много нисък (комбинацията от лек автомобил и градски транспорт е посочена от 1% от анкетираните). Следва да се има предвид, че **анкетното проучване е проведено през летния сезон** (юни 2023 г.), когато обичайно придвижванията пеша се увеличават значително поради благоприятните климатични условия, особено в по-малките градове, където разстоянията са сравнително малки. Това до известна степен изкривява резултатите за дела на останалите видове транспорт. Затова са анализирани и данните на оператора за превозени пътници.

**Броят на пътниците в градския транспорт е относително постоянен.** Следва да се отбележи, че по време на пандемията с Covid-19 броят на пътниците драстично е намалял поради цялостно променените транспортни и работни навици на населението в периода 2020-2021 г. През 2022 г., с премахването на ограниченията и възстановяването на икономическата обстановка, се наблюдава значително покачване в броя на пътниците: с 25% в сравнение с предходната година.

#### ФИГУРА 14. БРОЙ НА ПЪТНИЦИТЕ В ОБЩЕСТВЕНИЯ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ, 2017 г. - 2022 г.



Източник: Данни на превозвачите в гр. Гоце Делчев

Общественото възприемане на системата за обществен транспорт в града като цяло е негативно. Проучването на мобилността разкри, че 66% не биха използвали обществен транспорт при никакви обстоятелства, дори и при наличие на подобрения и нововъведения в услугата. Лошият имидж на градския транспорт се обуславя от редица фактори, сред които



се открояват липсата на информация и разписания, ниската честота и надеждност на услугата.

## ФИГУРА 15. КЛЮЧОВИ ПРОБЛЕМИ – ОБЩЕСТВЕНТРАНСПОРТ



Източник: Анкетно проучване



## Улична мрежа и автомобилно движение

През последните 50 години личните автомобили масово доминират в избора на вид транспорт за извършване на ежедневните пътувания в градовете. Те дадоха на хората



**44% от пътуващите използват автомобил за ежедневните си придвижвания, като това го нарежда на 2-ро място сред предпочитаните видове транспорт в град Гоце Делчев.**

усещане за престиж и голяма степен на свобода, като им позволиха да достигнат почти всяко място. Масовото им навлизане в градовете обаче доведе до задръствания (със своето икономическо въздействие и свързаното с това увеличаване на времето за пътуване до работното място), оказа отрицателно въздействие върху човешкото здраве, личната безопасност и околната среда (замърсяване на въздуха и шум) и влоши качеството на градската среда и социалното включване. Тъй като населението продължава да се концентрира в градовете, отрицателните въздействия, свързани с транспортирането на хора и стоки, ще продължават да се изострят. Демографското развитие в Община Гоце Делчев следва световните и

национални тенденции на увеличаване на дела на градското население, което към 2022 г. надвишава 60% от цялото население на общината.

Степента на моторизация на населението е показател, който дава информация за тенденцията в насищане с леки автомобили. За съжаление, поради спецификата на данните, не може да се изчисли степента на моторизация на градско ниво, тъй като данните са на ниво област и включват всички населени места (градове и села). В област Благоевград, освен в гр. Гоце Делчев, има още 2 пункта за регистрация на ППС. По данни на ОДМВР Благоевград, РУ – гр. Гоце Делчев, средно може да се каже, че през последните 5 години само в пункта на КАТ-Г. Делчев са регистрирани или пререгистрирани около 15 000 ППС. Не може да бъде определен и процента на пребиваващите МПС в града.

Въпреки това, се наблюдава тенденция на повишаване на общия брой на автомобилите в града. Това, заедно с констатираната по-горе демографска тенденция за общо намаляване на броя на населението и концентрирането му в града, недвусмислено води до извода, че степента на моторизация в град Гоце Делчев се повишава.

В същото време транспортната инфраструктура в града не се развива с достатъчни темпове, така че да поеме непрекъснато нарастващия градски трафик. Съгласно Генералния план за организация на движението (ГПОД) на град Гоце Делчев, **улиците на града се класифицират в две категории: първостепенна и второстепенна улична мрежа**, като







## ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ

ПУГМ Гоце Делчев



първостепенната улична мрежа обхваща главни улици IV-ти клас: бул. “Гоце Делчев”; ул. “Стара Планина”; ул. “Драма”; ул. “Бяло море”; ул. “Солун”; ул. “Александър Стамболийски”; ул. “Милан Конев”; ул. “Екзарх Йосиф”; ул. “Сливница”; ул. “Струга”; ул. “Иларион Макарионолски”; ул. “Тодор Александров”; ул. “Генерал Ковачев”; ул. “Илия Дуков”; ул. “Иван Асен II”; ул. “Солун”; ул. “Полковник Борис Дрангов” и ул. “Пирин”. Останалите улици в гр. Гоце Делчев са Събирателни улици V-ти клас или Обслужващи улици VI клас и спадат към второстепенна улична мрежа. Според действащия ГПОД главните и събирателните улици имат необходимата плътност според Наредба № 2, която трябва да бъде  $3 \div 4$  км/км<sup>2</sup> или на средно разстояние между тях от 650 до 500 м.

Почти всички улици имат необходимият габарит на платно и тротоари за съответния им клас. Като цяло настилките в ЦГЧ са в добро състояние, но на някои улици или техни участъци настилката е с неравности и се нуждае от ремонт и подмяна.

При наличието на обходи на гр. Гоце Делчев почти изцяло транзитното товарно движение се движи по Републиканските пътища II-19 (Симитли - Предела - Разлог - Гоце Делчев - ГКПП “Илинден”) и III-197 (Гоце Делчев - Доспат). Единствено транзитното товарно движение по Републикански път III-198 (Гоце Делчев - Петрич) преминава през града поради **лошото състояние на северния обходен път**. Движението на този транспортен поток има изключително негативно влияние върху жизнената среда поради увеличеното замърсяване на атмосферния въздух, нивото на шума и опасността от пътнотранспортни произшествия. За облекчаването на тези проблеми е необходимо извеждане на автомобилите от града чрез реконструкция на обходния път.

Във връзка с оценка на пътната безопасност на града са поискани годишни данни за регистрираните пътнотранспортните произшествия (ПТП) на територията на града. За съжаление, РУ – гр. Гоце Делчев събира данните общо за 4 общини и не може да се анализират на ниво град. През последните 5 години на територията обслужвана от РУ – гр. Гоце Делчев са станали общо 791 броя ПТП, като от тях 305 са тежки с 8 убити и 416 ранени и 486 броя са с материални щети. Само ПТП с пострадали за последните пет години за община Гоце Делчев са 163 броя с 229 ранени и 2 убити.



Част от транзитния трафик преминава през центъра на града поради лошото състояние на северния обходен път.

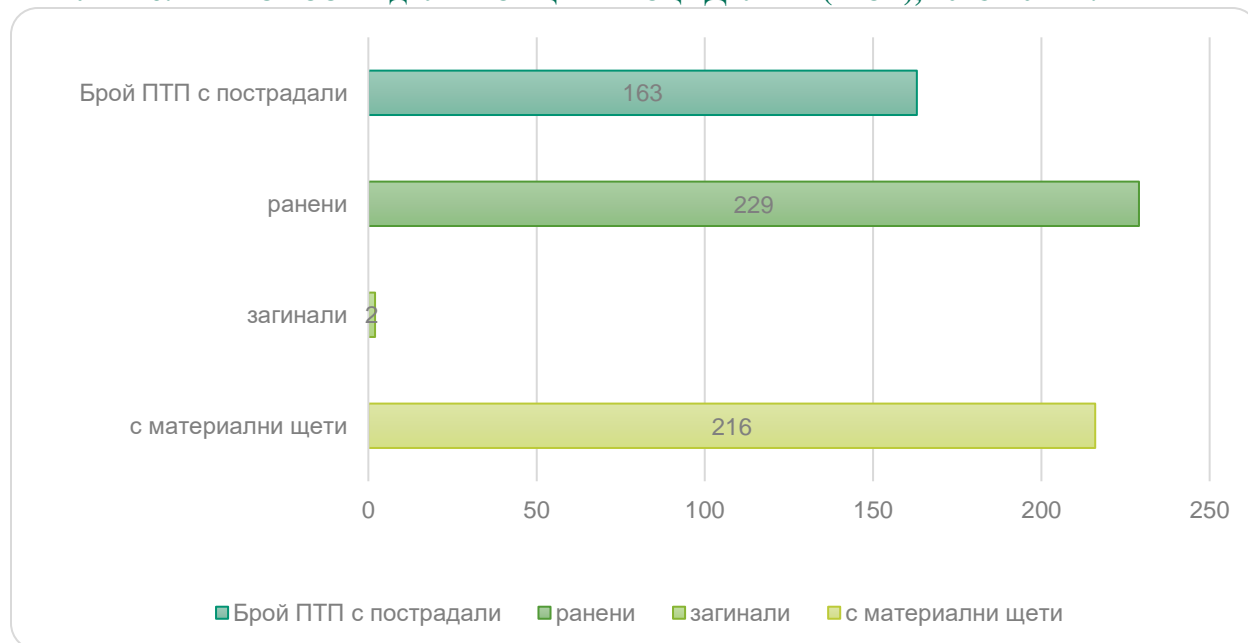


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ  
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-S01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”



**Фигура 16. ПТП с пострадали в община Гоце Делчев (брой), 2018-2022 г.**



Източник: ОДМВР Благоевград, РУ – гр. Гоце Делчев

Аварийността се дължи на изключително лошата дисциплина на участниците в движението и неспазване на правилата за движение, неспазване на пътните знаци, маркировката, сигнали на светофарите, както и движението с несъобразена с пътните условия скорост. Лошата дисциплина и на пешеходците, пресичащи на неопределените за това места или без да се оглеждат, води до зачестили случаи на инциденти и ПТП с пешеходци по улиците на града. Недостатъчните паркоместа и тесните улици не могат да поемат неколккратно нарасналия брой на използваните пътни превозни средства.

По данни на РУ – гр. Гоце Делчев при ОДМВР Благоевград най-голямо задръстване в гр. Гоце Делчев се констатира ежедневно в пиковите часове от 07:00 часа – до 08:30 часа, от 12:00 часа до 13:30 часа и от 16:30 часа до 18:00 часа, както и в празници и почивни дни и в пазарните дни понеделник и петък, когато трафикът и пътничкопотоците се увеличават многократно. Задръствания възникват на следните локации:

- всички училища и детски градини – ежедневно в часовите диапазони от 07:00 часа – до 08:30 часа, от 12:00 часа до 13:30 часа и от 16:30 часа до 18:00 часа;
- района около пазара и в близост до него (ул. „Т. Александров“, ул. „Солун“, ул. „Дунав“, ул. „Пауло Ленц“, ул. „Симеон Радев“, ул. „Хан Крум“);
- кръговото кръстовище до „Митницата“
- кръстовището над магазин „Лидъл“

- по ул. „Генерал Ковачев, ул. „Бяло море“, ул. „Драма“ – ежедневни задръствания и тапи
- пред млечна кухня на ул. „Ал. Константинов“

Наблюдаваните проблеми, описани по-горе се потвърждават и от мнението на жителите на града. При проведеното анкетно проучване на въпроса „Според вас кои са основните пречки/проблеми при придвижването в града?“ наблюдаваме натрупване на отговорите при четири позиции: твърде много автомобили на пътното платно е водеща с 64%, 60% отчитат проблеми с паркирането, 52% посочват задръстванията и 50% - много транзитен трафик.

Идентифицираните ключови проблеми са обобщени на следващата графика.

**ФИГУРА 17. КЛЮЧОВИ ПРОБЛЕМИ – УЛИЧНА МРЕЖА И АВТОМОБИЛНО ДВИЖЕНИЕ**





## Паркиране

През 2010 г. в центъра на града е въведена зона за платено паркиране. Синята зона работи в делнични дни от 8:00 до 18:00 часа, в събота от 8:00 до 13:00 часа в следните под-зони:

- №6 (улица „Ал. Стамболийски“)
- №11 (Пиаца)
- №13 (площад гр. Гоце Делчев)

Режимът на паркиране, както и обхватът на „синя зона“ се определя с решение на общинския съвет. Редът за издаване и продажба на талони за паркиране, контролът върху времетраенето на паркираните ППС в „синя зона“, както и оперативните действия се организират и осъществяват от Общинското предприятие „Поддържане и ремонт на обекти – общинска собственост“. Максималното времетраене на еднократно паркиране в „синя зона“ може да бъде до 3 часа. Заплащането на паркирането на автомобили в „синя зона“ става по 2 начина:

- Чрез талони за кратковременно паркиране
- Чрез SMS, съдържащ държавния регистрационен номер на автомобила

В синята зона е въведено преференциално паркиране – безплатно и за неопределено време за следните категории:

- **автомобили за спешна медицинска помощ;**
- **служебни автомобили на Министерство на вътрешните работи;**
- автомобили с поставени отвътре на предното стъкло карта за паркиране на пътни превозни средства, обслужващи **хора с увреждания;**
- **електромобили** с изцяло електрическо захранване, които не притежават двигател с вътрешно горене.
- **автомобили на Домашен социален патронаж** към общината, при разнос на храна и обслужване на граждани, могат да спират в „синя зона“ без заплащане за времетраенето на обслужването.

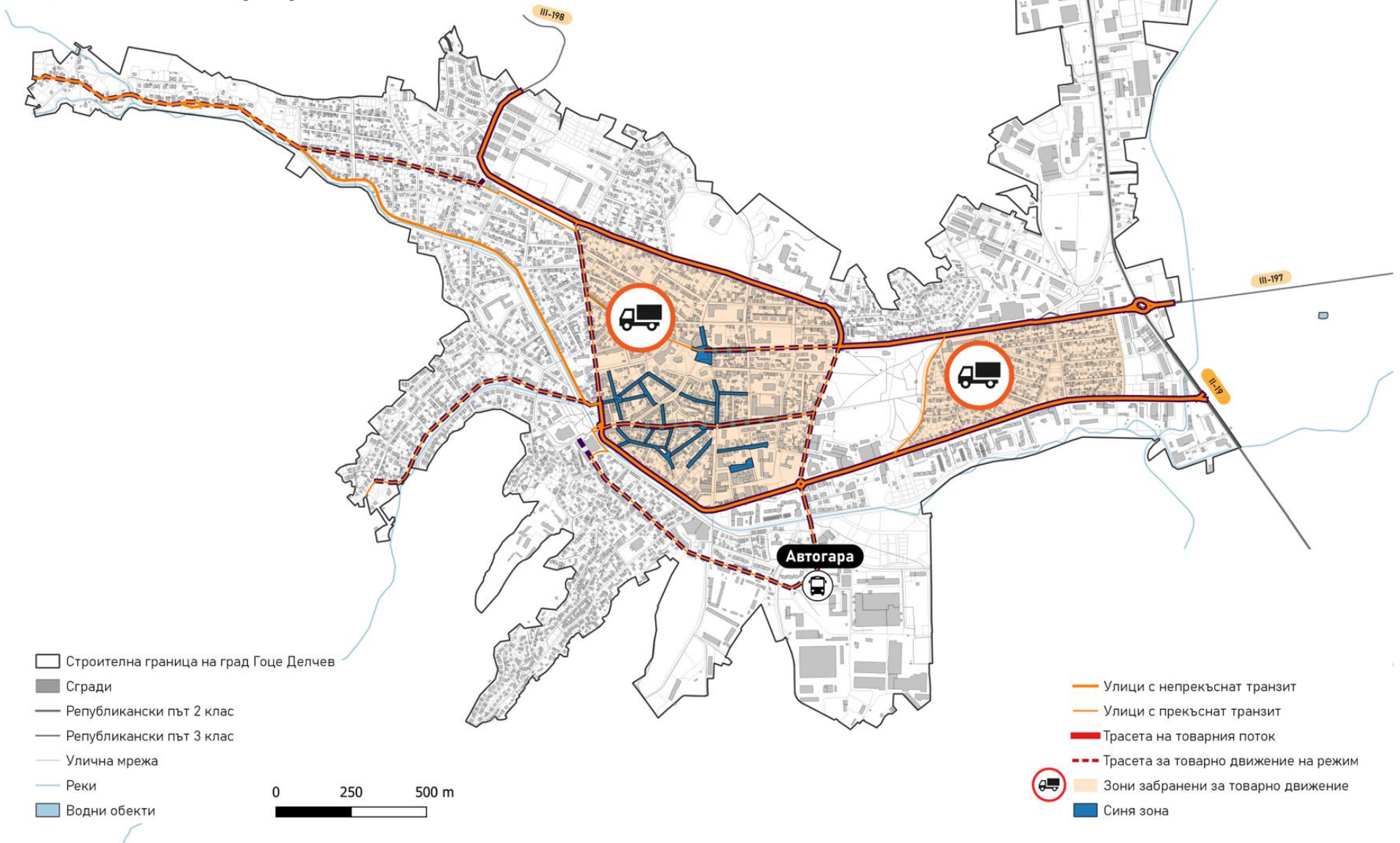
За нарушителите се използва техническо средство за принудително задържане до заплащане на цената и на разходите по прилагане на техническото средство.

Обхватът на синята зона към момента е представен на следващата карта.

ФИГУРА 18. Синя зона в ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ

План за устойчива градска мобилност на град Гоце Делчев

## Улична мрежа, автомобилно движение и паркиране





Според резултатите от проведеното анкетно проучване сред жителите на града почти една трета са тези от анкетираните, които не подкрепят въвеждането на зона с платено паркиране в града. Този дял е значимо по-висок сред мъжете (43%) в сравнение с жените (19%). Почти две трети (62%) от всички, които са участвали в изследването, посочват като **основен проблем за паркирането в града – липсата на обособени паркинги**. Като цяло тук не наблюдаваме съществени разлики между различните демографски групи – единствено при жените е много по-висок дялът на тези, които избират именно този отговор. Докато за мъжете и работещите е доста важна също позицията „липса на места за паркиране по улиците“. 10% от анкетираните не намират проблеми с паркирането в град Гоце Делчев.

Обобщение на ключовите проблеми са представени в следващата графика.

**ФИГУРА 19. КЛЮЧОВИ ПРОБЛЕМИ – ПАРКИРАНЕ**



*Източник: Анкетно проучване*



## Визия и концепция за развитие на градската мобилност

Транспортът е основен за функционирането на всички общества – ефективно управляваната транспортна система осигурява достъп до работа, здравеопазване, образование и всички други услуги. В същото време обаче това е и един от най-замърсяващите сектори и вторият по големина източник на парникови газове след сектор енергетика.

**Отговорът на глобалните транспортни предизвикателства е устойчивият транспорт.** Устойчивата мобилност е целевият модел за градската мобилност, който включва изброява четири ключови елемента:

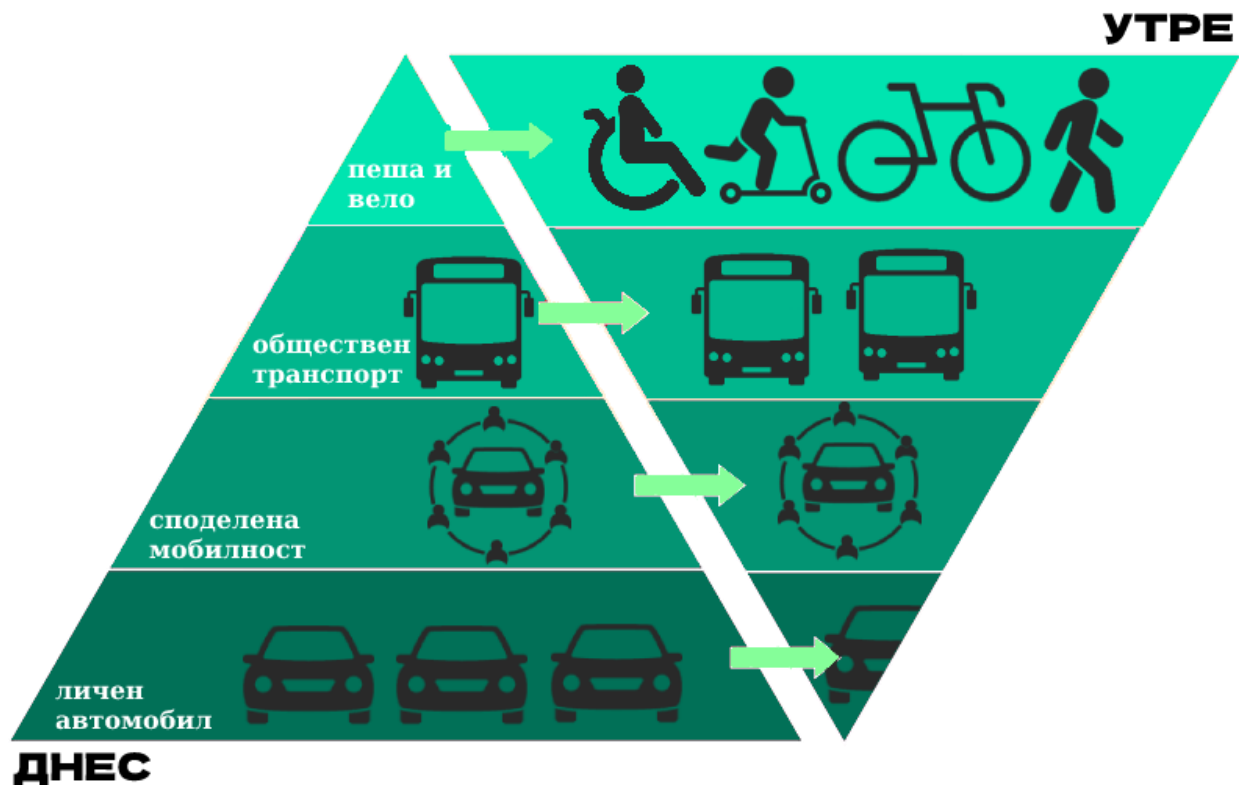
- 1) използването на най-съвременни **технологии** за повишаване на ефективността на транспорта;
- 2) **намаляване на търсенето** на транспорт чрез подходящо пространствено планиране;
- 3) **преразпределение на модалния сплит** в полза на обществения и немоторизирания транспорт (ходене пеша и колоездене); и
- 4) **осигуряване на информация** за жителите.

Прогресивното изменение на климата принуди ЕС да преразгледа почти цялата си икономическа политика. През ноември 2019 г. Европейският парламент обяви, че климатичната криза се е превърнала в основното предизвикателство на нашето време. Това от своя страна доведе до публикуването през декември 2019 г. на набор от политически инициативи, наречени Европейска зелена сделка, който взема предвид целите за устойчиво развитие.

Тук е мястото на политиката за градско планиране, чиято основна задача е да зададе насоки за **създаване на интегрирана и устойчива система за градска мобилност, която да осигури безопасно придвижване в чиста и здравословна околна среда.** Реализирането на плана за устойчива градска мобилност на град Гоце Делчев има за цел да допринесе до обръщане на пирамидата на градската мобилност по примера на съвременните европейски градове.



ФИГУРА 20. ОБЪРНТА ПИРАМИДА НА ГРАДСКАТА МОБИЛНОСТ



Целта на пирамидата е да предложи подход към градското планиране, който дава подходящ **приоритет на активното пътуване** и има за цел да намали задръстванията и замърсяването в града, ориентиран към автомобилите. В пирамидата ходенето пеша и колхозенето са приоритетни пред другите видове транспорт поради широкообхватните ползи за здравето, икономиката, околната среда и разходите.

Това, разбира се, не означава, че останалите видове транспорт нямат място в съвременния град. В последните десетилетия обаче пешеходната и велосипедна инфраструктура са систематично пренебрегвани в градското планиране, останали са на заден план и не предоставят необходимата степен на достъпност, безопасност и удобство за хората, които предпочитат тези активни форми на транспорт за всички или някои от своите пътувания. Необходимо е да се напомни, че по отношение на мобилността, градският жител е първо пешеходец и след това е и мултимодален пътник, който следва да има избор между различни възможности според целите на своите пътувания. Това е възможно само тогава, когато се изгради една интегрирана транспортна система с разнообразни видове транспорт,





които се свързват и допълват взаимно. В такава балансирана система има място за всякакъв вид транспорт.

## Визия на ПУГМ

интегрирана, балансирана и устойчива система  
за градска мобилност, която да осигури  
безопасно придвижване в чиста и здравословна  
околна среда за жителите на град Гоце Делчев

За целта са предложени мерки за намаляване дела на автомобилното движение в града, подобряване на безопасността на движение и подобряване на условията за активна мобилност – пешеходна и велосипедна, което да увеличи техния дял в модалния сплит на гр. Гоце Делчев.

## Активни форми на придвижване

Поддържането на пешеходната инфраструктура в добро състояние и изграждането на велосипедната мрежа осигуряват създаването на по-ефективна, безопасна и атрактивна среда за движение и престой на пешеходци и велосипедисти. Такава транспортна инфраструктура допринася за по-добра свързаност на ежедневните дестинации, осигурява пространство за комуникация, изразяване на мнения, прекарване на свободното време на гражданите и съживява търговията в центъра на града. Основната цел на градския път в съвременните европейски градове е да обслужва мултифункционалността на движението, а не само преминаването на моторни превозни средства.

Целенасочените инвестиции в тази инфраструктура насърчават използването на активните начини на придвижване и създаване на град „за хората“, а не за автомобилите. Увеличаването на пешеходците и велосипедистите за сметка на автомобилното движение ще намали негативните ефекти от моторизирания трафик (шум, емисии в околната среда, замърсяване и др.), което ще допринесе за подобряване на средата на обитание, качеството на живот и здравето на гражданите на града.

Важно е да се отбележи, че трябва да се предприемат всички репресивни пътно-транспортни и законови мерки за освобождаване на тротоарите от паркирани автомобили, за да се осигури безопасното и безпрепятствено движение на пешеходците. За въвеждане и укрепване на велосипедния трафик е необходимо да се проектира и реализира интегрирана





мрежа от велосипедни алеи и маршрути в по-тесния и по-широкия район на центъра на града, които да свързват важни атракции и по които велосипедистите да достигат от едно място на друго по безопасен и директен начин.

## Обществен транспорт

**Общественят градски транспорт представлява гръбнакът на всяка устойчива система за градска мобилност** поради високия си оперативен капацитет в сравнение с лекия автомобил, възможността за използване от най-голям брой жители и неговата пространствена, екологична и икономическа ефективност. **Общественят градски транспорт изисква най-малко пространство за превозван пътник, има най-ниски транспортни разходи и е най-малко замърсяващ от моторизираните видове транспорт.** В съответствие с това, общественят градски транспорт е във фокуса на изпълнението на плана за устойчива градска мобилност.

Въпреки неустойчивостта на масовото използване на лекия автомобил в градските райони, той е основният конкурент на обществения градски транспорт поради по-краткото време за пътуване и по-големия комфорт при пътуване. Повечето градове в ЕС са изправени пред прекомерно използване на лични превозни средства и съответно увеличаване на външните разходи (шум, замърсяване на околната среда, задръствания, пътнотранспортни произшествия). Ето защо, при създаването на планове за устойчива градска мобилност, градовете се стремят да постигнат **модално преразпределение на част от градските пътувания от лични автомобили към обществен градски транспорт и немоторизирани начини на придвижване** (ходене пеша и използване на велосипеди). В съответствие с този факт е необходимо градският транспорт да стане по-привлекателен.

## Визуална идентичност на спирките

Визуалната идентичност на спирката е от решаващо значение за насърчаване на използването на обществения градски транспорт от пътниците, като тя следва да съчетава разнообразни характеристики за постигане на максимална степен на информираност, безопасност, практичност и комфорт за пътниците. Автобусна спирка с висококачествена визуална идентичност се характеризира с:

- добра **видимост** от по-голямо разстояние;
- видимо **обозначение** (маркировка и сигнализация) за превозни средства и пътници;
- **име на спирката** със списък на линиите, минаващи през нея;
- система за **информация на пътниците** (табла, разписания, карта на мрежата на линиите, карта на града, информация за продажба на превозни документи);



- **атрактивен дизайн** на спирковите навеси, създаващ усещане за **защитеност и комфорт** у пътниците;

### Подмяна на автопарка с нови екологични автобуси

Като допълнителен стимул за устойчиви форми на транспорт е необходимо да се насърчи използването на екологични превозни средства в района на града. Екологично приемливите моторни превозни средства са предимно електрически превозни средства и хибридни превозни средства. Автобусите, които не отговарят на клас на емисиите на двигателя Евро 6, ще изискват подмяна до 2030 г.

### Подобряване на услугата чрез намаляване на интервала на движение

Тъй като планът за устойчива градска мобилност има за цел да преразпредели градските пътувания от лични автомобили към градски транспорт, необходимо е **да се намали интервала на движение между превозните средства до максимум 15 минути в пиковите сутрешни и следобедни часове**, така че времето за изчакване до пристигането на следващо превозното средство да бъде по-приемливо за пътниците при произволно пристигане на спирката. Това ще стане чрез добавяне на по един автобус към двете линии. Подобна промяна би довела до увеличаване на разходите за предоставяне на услугата при пикови натоварвания, но чрез повишаване на качеството на услугата би се постигнало преразпределение на част от градските пътувания от използване на лични превозни средства към обществен транспорт, което води до увеличаване на броя на пътуванията, извършени с обществен транспорт, т.е. по-пълноценно използване на линиите на обществения транспорт, увеличаване на приходите и намаляване на външните разходи, причинени от използването на лични автомобили (замърсяване, шум, пътнотранспортни произшествия, и т.н.).

### Контрол по изпълнение на разписанията

За да се превърне общественият транспорт в реална алтернатива на лекия автомобил за ежедневните градски пътувания, пътниците трябва да могат да разчитат на разписанията, когато планират пътуванията си. Въвеждането на интелигентни транспортни системи ще повиши контрола по спазването на разписанията по линиите на градския транспорт. Това ще повиши привлекателността на обществения градски транспорт и ще привлече нови пътници, които да ползват услугата.





## Автомобилно движение и паркиране

С цел увеличаване на потока на пътния трафик и даване на приоритет на устойчивите форми на движение, предложенията в областта на пътния трафик и пътната мрежа се основават на:

- Създаване на център за управление и контрол на мобилността
- Реконструкция на критични кръстовища и пътни участъци
- Изграждане на видеонаблюдение на възлови кръстовища
- Въвеждане на система за санкциониране при превишена скорост
- Въвеждане на система за санкциониране при преминаване на червен сигнал на светофарната уредба
- Изграждане на мостови съоръжения на р. Градска
- Разширение на синя зона за платено паркиране в центъра на града
- Повишаване на контрола на паркирането

Създаването на **център за контрол на трафика**, въвеждането на **видеонаблюдение и ИТС системи** е една от най-важните и най-използваните мерки в градовете. Те **дават възможност** да се наблюдава движението в различни критични точки и участъци от пътната мрежа с цел да се **оптимизира работата на светофарите** на кръстовища, коридори и зони за движение, да се **намали времето за изчакване и пресичане**, да се **повиши безопасността на движението** и да се **намали потреблението на електроенергия** за светофарите. Намалването на времето за изчакване и времето за преминаване през кръстовището има значителен принос за намаляване на разхода на гориво и емисиите на отработени газове, което има положителен ефект върху околната среда и дава стимул за устойчива мобилност. Повишаването на нивото на безопасност на движението намалява социалната цена на пътнотранспортните произшествия, като по този начин повишава стандарта на живот на гражданите. Намалването на консумацията на електроенергия допринася за опазване на околната среда и намаляване на общите експлоатационни разходи за работа на светофарните уредби.

**Изграждането на нови мостове оказва незабавно влияние върху подобряването на транспортната система, тъй като скъсява продължителността на пътуването, а оттам и разхода на гориво и емисиите на изгорели газове.** Това има значително положително въздействие върху устойчивата мобилност. Новите мостови съоръжения по река Градска ще решат проблемите на града с липсата на достатъчна пропускателна способност за трафика между двата бряга на реката, както и ще намали задръстванията в съответните участъци.



Реконструкцията на пътища, въпреки че не е основна мярка за насърчаване на устойчивата мобилност, може също да даде тласък в развитието на устойчивата мобилност, тъй като доброто състояние на пътищата намалява продължителността на пътуванията, повишава безопасността на движението и, в случая на градските обходни пътища, изместват трафика от градския център към периферията.

За да бъде успешно прилагането на устойчива политика по отношение на трафика в градската среда, тя трябва да се допълва от **адекватна политика по отношение на паркирането**. Императивите на транспортната политика на градските райони са намаляване на задръстванията, опазване на околната среда, намаляване на използването на лични превозни средства и като обобщение основната цел – стимулиране на устойчивите форми на транспорт. **Политиката за паркиране** има съществена роля по пътя към изпълнението на тези цели: тя като правило **се използва за управление на транспортното търсене**, когато искаме да променим модалното разпределение в полза на немоторизирания транспорт, т.е. да намалим прекомерното използване на лични превозни средства в града. За описаната цел се използват редица мерки на политиката за паркиране: въвеждане на платено паркиране, времеви ограничения за паркиране и други подобни.

Град Гоце Делчев вече има въведена синя зона за платено паркиране в центъра на града. В продължение на съществуващата политика и с цел допълнително ограничаване на автомобилния трафик и прекомерното използване на лични превозни средства в града, се **предлага разширение на синята зона и обособяване на паркинги в централната част на града**. Концепцията относно паркирането се изразява в прилагане на следните мерки:

- Разширяване обхвата на зоните за платено улично паркиране
- Управление на цените за паркиране в зоните в зависимост от запълняемостта им. Достигане на запълняемост над 85% се приема за индикатор за необходимостта от увеличаване на цената за паркиране.
- Ограничаване на броя на местата „Служебен абонамент“ в зоните и повишаване на цените им.
- Осигуряване на строг и ефективен контрол и спазване на правилата за паркиране на територията на целия град.

Обобщение на целите и мерките за тяхното постигане, заложи в ПУГМ са представени по-долу.



ФИГУРА 21. ЦЕЛИ И МЕРКИ НА ПУГМ



## Безопасност

- извеждане на транзитния трафик извън града
- реализиране на мерки за успокояване на движението на входовете на града
- маркировка, сигнализиране на пешеходни пътеки
- изграждане на повдигнати пешеходни пътеки



## Намаляване на замърсяване и шум

- нов подвижен състав за обществения транспорт
- насърчаване използването на активните форми на придвижване
- ограничения за автомобилното движение, включително разширяване на синята зона
- реконструкция на улици и изграждане на мостови съоръжения



## Достъпност

- осигуряване на достъпни транспортни алтернативи за всички жители и посетители на града
- подобряване на инфраструктурата за пешеходно и велосипедно придвижване
- благоустрояване на транспортната инфраструктура в жилищните райони



## Интелигентни транспортни системи

- система за засичане на колите на обществения транспорт (AVL) и система за информиране на пътниците в реално време (RTPI)
- въвеждане на самотаксуване в синя зона за платено паркиране
- система за определяне на заетостта на паркингите
- системи за контрол на трафика и санкциониране при нарушения



## Мерки и проекти


### Пешеходно движение

Предвиденият пакет от мерки е за преодоляване на инфраструктурни проблеми, с цел увеличаване безопасността и комфорта на пешеходното придвижване. На конкретни локации са предвидени нови пешеходни пътеки, а също и обновяване на съществуващи пешеходни пътеки тип „Зебра“ и изкуствени неравности. Всички те следва да бъдат в съответствие с нормативните изисквания, а именно:

- Съгласно изискванията на *Наредба № 2 от 17 януари 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка*, пешеходните пътеки се изпълняват с бял цвят и в началото на пешеходните пътеки откъм бордюрите се изпълняват информационни надписи „ПОГЛЕДНИ“, комбиниран със съответните стрелки в зависимост от преминаващото автомобилно движение. Задължително пешеходните пътеки М8.1 тип „Зебра“ се осветяват в съответствие с БДС EN 13201-2 „Улично осветление“.
- Съгласно Наредба № 18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци, пътен знак Д17 „Пешеходна пътека“, който се използва за сигнализиране на пешеходна пътека тип „Зебра“, задължително се повтаря и от лявата страна на платното за движение, а при липса на видимост на знака - и над платното за движение.
- Съгласно Наредба № РД-02-20-10 от 5 юли 2012 г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и на други средства за ограничаване на скоростта на движение и изискванията към тях, участъкът от улицата, на който са разположени отклонения и препятствия напречно на платното за движение, се осветява в съответствие с БДС EN 13201-2 „Улично осветление“.



**Таблица 2. Мерки и проекти по направление „Пешеходно движение“**

Проектни параметри	ПД.1.
Индикативна стойност: 96 000 лв.	
Период на реализация: 2023-2030	
Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ	
<b>Индикатори</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>✦ 2375 м тротоари с монтирани антипаркинг елементи</li> </ul>	<p><b>Монтиране на антипаркинг елементи по тротоари</b></p>
<b>Описание на проекта</b>	
<p>Проектът цели повишаване безопасността на пешеходно придвижване. Предвижда се монтиране на антипаркинг елементи по тротоарите на следните улици:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- по ул. „Тунджа“</li> <li>- по ул. „Цариброд“</li> <li>- по ул. „Струга“ в участъка от ул. „Стефан Веркович“ до ул. „Сливница“</li> <li>- по ул. „Одрин“</li> <li>- по ул. „Димо Хаджидимов“</li> <li>- по ул. „Михайл Даев“</li> </ul>	

Проектни параметри	ПД.2.
Индикативна стойност: 2 450 000 лв.	
Етап 1: 1 470 000	
Етап 2: 490 000	
Етап 3: 490 000	
Период на реализация: 2023-2040	<p><b>Ремонт на тротоарни площи</b></p>
Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ	
<b>Индикатори</b>	<p>✦ 35 000 кв. м реконструирани тротоарни площи</p>
<b>Описание на проекта</b>	





## ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ

ПУГМ Гоце Делчев



Проектът цели повишаване качеството и безопасността на пешеходно придвижване. Предвижда се проектиране и ремонт, реконструкция и рехабилитация на тротоарни площи в рамките на изпълнение на проекти за ремонт реконструкция и рехабилитация на улици по маршрутите на градския транспорт.

Общата площ на тротоарната настилка за обновяване по трасетата на градските линии е приблизително 35 000 м<sup>2</sup>. Състоянието на настилките по тротоарите е описано в анализа на настоящата ситуация.

### Проектни параметри

Индикативна стойност:	2 450 000 лв.
	Етап 1: 1 470 000
	Етап 2: 490 000
	Етап 3: 490 000
Период на реализация:	2023-2040
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ

### Индикатори

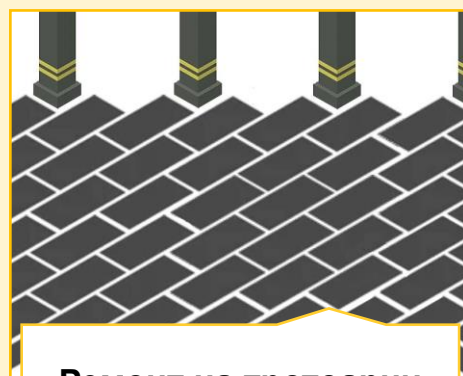
✦ 35 000 кв. м реконструирани тротоарни площи

### Описание на проекта

Проектът цели повишаване качеството и безопасността на пешеходно придвижване. Предвижда се проектиране и ремонт, реконструкция и рехабилитация на тротоарни площи в рамките на изпълнението на проекти за ремонт реконструкция и рехабилитация на улици по маршрутите на градския транспорт.

Общата площ на тротоарната настилка за обновяване по трасетата на градските линии е приблизително 35 000 м<sup>2</sup>. Състоянието на настилките по тротоарите е описано в анализа на настоящата ситуация.

### ПД.2.



Ремонт на тротоарни  
площи




ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ  
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-S01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”





Проектни параметри		ПД.3.	
Индикативна стойност:	129 500 лв.	 <p><b>Повишаване безопасността на пешеходното движение по основни градски улици</b></p>	
Период на реализация:	2023-2030		
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ		
Индикатори			
<ul style="list-style-type: none"> <li>✦ 29 бр. маркировка на пешеходни пътеки</li> <li>✦ 5 бр. маркировка на изкуствени неравности</li> <li>✦ 14 бр. нови стълбове и 13 бр. нови осветители</li> <li>✦ 167 бр. пътни знаци</li> </ul>			
Описание на проекта			
<p>Проектът предвижда Привеждане в съответствие с нормативната уредба на изкуствени неравности и пешеходни пътеки. Идентифицирани са следните пешеходни пътеки и изкуствени неравности, които да бъдат приведени в съответствие с нормативните изисквания:</p>			
Обект		Индикатор	Стойност
ПД.3.1	<p><i>Пешеходни пътеки по ул. „Стара планина“:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- При Дом за възрастни хора - нов стълб с осветител.</li> <li>- При ул. „Чаталджа“ – премаркиране на пешеходната пътеки тип „Зебра“</li> <li>- При ул. „Добруджа“ – премаркиране на двете пешеходни пътеки тип „Зебра“, нов стълб с осветител.</li> <li>- При ул. „Сан Стефано“ - премаркиране на двете пешеходни пътеки тип „Зебра“, 2 нови стълба с осветители.</li> <li>- При ул. „Петър Сарафов“ – премаркиране на двете пешеходни пътеки тип „Зебра“,</li> <li>- Сигнализиране на всички пешеходни пътеки с пътни знаци Д17 съгласно нормативните изисквания</li> </ul>	<p>премаркиране на 7 бр. пешеходни пътеки, монтиране на 47 бр. пътни знаци, 4 бр. нови стълба с 4 бр. осветител за улично осветление</p>	31 500
ПД.3.2	<p><i>Пешеходни пътеки по бул. „Гоце Делчев“:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Премаркиране на пешеходните пътеки (повдигнати и на ниво) при ул. „Кирил и Методий“, ул. „Цар Самуил“, ул. „1-ви Май“, ул. „Байкал“, ул. „Ален мак“.</li> <li>- Нов стълб с осветител за улично осветление на ул. „Скопие“</li> </ul>	<p>Премаркиране на 8 бр. пешеходни пътеки, монтиране на 36 бр. пътни знаци, 1 бр. нов стълб и 1 бр. осветител за улично осветление.</p>	21 000



## ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ

ПУГМ Гоце Делчев



	<ul style="list-style-type: none"><li>- Сигнализиране на всички пешеходни пътеки с пътни знаци Д17 съгласно нормативните изисквания</li></ul>		
ПД.3.3	<p><i>Пешеходни пътеки и изкуствени неравности по ул. „Дунав“:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Премаркиране на пешеходните пътеки при ул. „Никола Добрев“, блок 6, ул. „Дунав“ №9, ул. „Радецки“, ТПК, ул. „Георги Бенковски“, ул. „Черна гора“</li><li>- Нов стълб с осветител за улично осветление за осветяване на изкуствена неравност при бл. 11 и изкуствена неравност и пешеходна пътека при ул. „Черна гора“</li><li>- Маркиране на всички изкуствени неравности</li><li>- Сигнализиране на всички пешеходни пътеки с пътни знаци Д17 съгласно нормативните изисквания</li></ul>	Премаркиране на 7 бр. пешеходни пътеки и 5бр. изкуствени неравности , монтиране на 32 бр. пътни знаци, 3 бр. нови стълба с осветители за улично осветление	28 000
ПД.3.4	<p><i>Пешеходни пътеки по ул. „Полковник Дрангов“:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Премаркиране на пешеходните пътеки при ул. „Илинден“ и ул. „Алеко Константинов“</li><li>- Нови стълбове с осветители за улично осветление ул. „Алеко Константинов“ и 1 бр. осветите при ул. „Цариброд“</li><li>- Сигнализиране на всички пешеходни пътеки с пътни знаци Д17 съгласно нормативните изисквания</li></ul>	Премаркиране на 5 бр. пешеходни пътеки, монтиране на 28 бр. пътни знаци, 4 бр. нови стълба и 5 бр. осветители за улично осветление.	34 000
ПД.3.5	<p><i>Пешеходни пътеки по ул. „П.К. Яворов“:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Премаркиране на пешеходните пътеки при ул. „Симеон Радев“ и 2 нови стълба с осветители за улично осветление</li><li>- Сигнализиране на всички пешеходни пътеки с пътни знаци Д17 съгласно нормативните изисквания</li></ul>	Премаркиране на 2 бр. пешеходни пътеки, монтиране на 20 бр. пътни знаци, 2 бр. нови стълба и 2 бр. осветители за улично осветление	15 000



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ  
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-S01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”





## Проектни параметри

Индикативна стойност:	42 000 лв.
Период на реализация:	2023-2030
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ

## Индикатори

- ✦ 5 бр. Маркировка на пешеходни пътеки
- ✦ 5 бр. Маркировка на изкуствени неравности
- ✦ 5 бр. нови стълбове и 11 бр. нови осветители
- ✦ 54 бр. пътни знаци

## Описание на проекта

## ПД.4.



**Повишаване безопасността на пешеходното движение в близост до учебни заведения**

Проектът предвижда привеждане в съответствие с нормативната уредба на изкуствени неравности и пешеходни пътеки при учебни заведения. Идентифицирани са следните локации и дейности:

- НППГ „Димитър Талев“ – 1 бр. нов стълб за улично осветление и два осветителя
- ПМГ „Яне Сандански“ – премаркиране на две пешеходни пътеки при кръстовището при ул. „Петър Сарафов“ и ул. „Скопие“, нов стълб за улично осветление и 3 бр. осветителя и нов стълб с осветител за осветяване на повдигнат пешеходна пътека при ул. „Булаир“
- I ОУ „Св.св. Кирил и Методий“ – нов стълб с осветител за улично осветление при повдигнатата пешеходна пътека при ул. „Александър Стамболийски“
- II ОУ „Гоце Делчев“ - премаркиране на 3 бр. пешеходни пътеки нов стълб за улично осветление и 3бр. осветителя
- III ОУ „Братя Миладинови“ - 1 бр. осветител
- Сигнализиране на пешеходните пътеки с пътни знаци Д17, съгласно нормативната уредба



## Проектни параметри

Индикативна стойност:	62 000 лв.
Период на реализация:	2023-2030
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ

## Индикатори

- ✦ 1 бр. пешеходен светофар

## Описание на проекта

Проектът предвижда проектиране и изграждане на пешеходен светофар за регулиране на движението на пешеходците по ул. „Рокфелер“ при II ОУ „Гоце Делчев“ с бутон за заявка на фаза от пешеходци и насочващ звук за незрящи.

## ПД.5.



Изграждане на пешеходен светофар с бутон за заявка

## Проектни параметри

Индикативна стойност:	900 000 лв.
Период на реализация:	2031-2035
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ

## Индикатори

- ✦ 1 бр. пешеходен надлез

## Описание на проекта

Проектът предвижда проектиране и изграждане на пешеходен надлез на бул. „Гоце Делчев“ пред НППГ Димитър Талев. Бул. „Гоце Делчев“ се характеризира с интензивен трафик на пътни превозни средства, както транзитен, така и местен. Надлезът цели да се подобри пътната безопасност в този район на града, като се осигури едно спокойно и безопасно пресичане на пешеходците на улицата и да се намалят предпоставките за пътно-транспортни произшествия.

## ПД.6.



Изграждане на пешеходен надлез



Пешеходният достъп до “пешеходната пасарелка“ се предвижда да се осигурява от две асансьорни клетки и две стълбища. В процеса на проектиране ширината на пасарелката и стълбищните рамена следва да се съобразени с изискванията в Наредба № 4 за осигуряване на достъпна среда за хора с увреждания. Препоръчва се “пасарелката“ да бъде покрита с лека конструкция, за да бъдат защитени пешеходците от неблагоприятни атмосферни условия (дъжд, сняг и др.), както и да се постави вътрешно осветление.

Етапи на изпълнение:

1. Изготвяне на **инвестиционен проект** на фаза “Работен проект“.
2. Изпълнение на **строително-монтажни работи** съгласно одобрения инвестиционен проект, в това число:
  - временно строителство;
  - доставка на необходимите материали и оборудване;
  - строително - монтажни работи;
  - единични, комплексни и 72-часови изпитвания;
  - изработване на изпълнителна и екзекутивна документация;
  - всички дейности по приемане на обекта, въвеждане на строежа в експлоатация и получаване на разрешение на ползване;
  - дейности по време на гаранционен период за отстраняване на констатирани дефекти, съгласно българското законодателство.
3. **Авторски надзор** по време на строителството.



## Проектни параметри

Индикативна стойност:	28 000 лв.
Период на реализация:	2023-2030
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ

## Индикатори

- ✦ 3 бр. повдигнати пешеходни пътеки

## Описание на проекта

Изграждане на повдигнати пешеходни пътеки и осветяването им, в началото на град Гоце Делчев на съществуващите места за пресичане на пешеходци по републиканската пътна мрежа в началото на града:

- На път III-198 при търговските вериги магазини – 2 бр.
- На път III-197 преди кръговото кръстовище – 1 бр.

## ПД.7.



**Повдигнати пешеходни  
пътеки на входовете на  
града**

## Проектни параметри

Индикативна стойност:	9 503 000 лв.
Период на реализация:	2023-2030
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ

## Индикатори

- ✦ 3 бр. реновирани междублокови пространства
- ✦ 60 бр. паркоместа

## Описание на проекта

Целта на проекта е подобряване естетичния вид на междублоковите пространства и разрешаване на проблемите свързани с паркирането в жилищните райони на града чрез:

## ПД.8.



**Благоустройство на  
междублокови пространства  
и места за паркиране в  
жилищните квартали**



- озеленяване;
- създаване на зони за отдых в междублокови пространства;
- монтаж на беседки, пейки, кошчета за отпадъци, детски съоръжения, спортни съоръжения и др.;
- подмяна на настилки около жилищни сгради;
- обособяване на места за паркиране.

Проектът включва следните видове работи:

- Проектиране;
- Земни работи;
- Асфалтиране;
- Пътни работи, дренажни и отводнителни системи, вкл. и полагане на бетонови плочи за тротоар, елементи за изпълнение на "достъпна среда" и др.
- Вертикална сигнализация и хоризонтална маркировка.
- Озеленяване на прилежащите пространства.

		Стойност
ПД.8.1.	Благоустрояване на междублоково пространство в кв. 52, гр. Гоце Делчев;	985 000 лв.
ПД.8.2.	Благоустрояване на междублокови пространства в жк. „Юг“, гр. Гоце Делчев	1 179 000 лв.
ПД.8.3.	Благоустрояване на междублокови пространства в жк. „Дунав“ и прилежаща улична мрежа, гр. Гоце Делчев	7 339 000 лв.

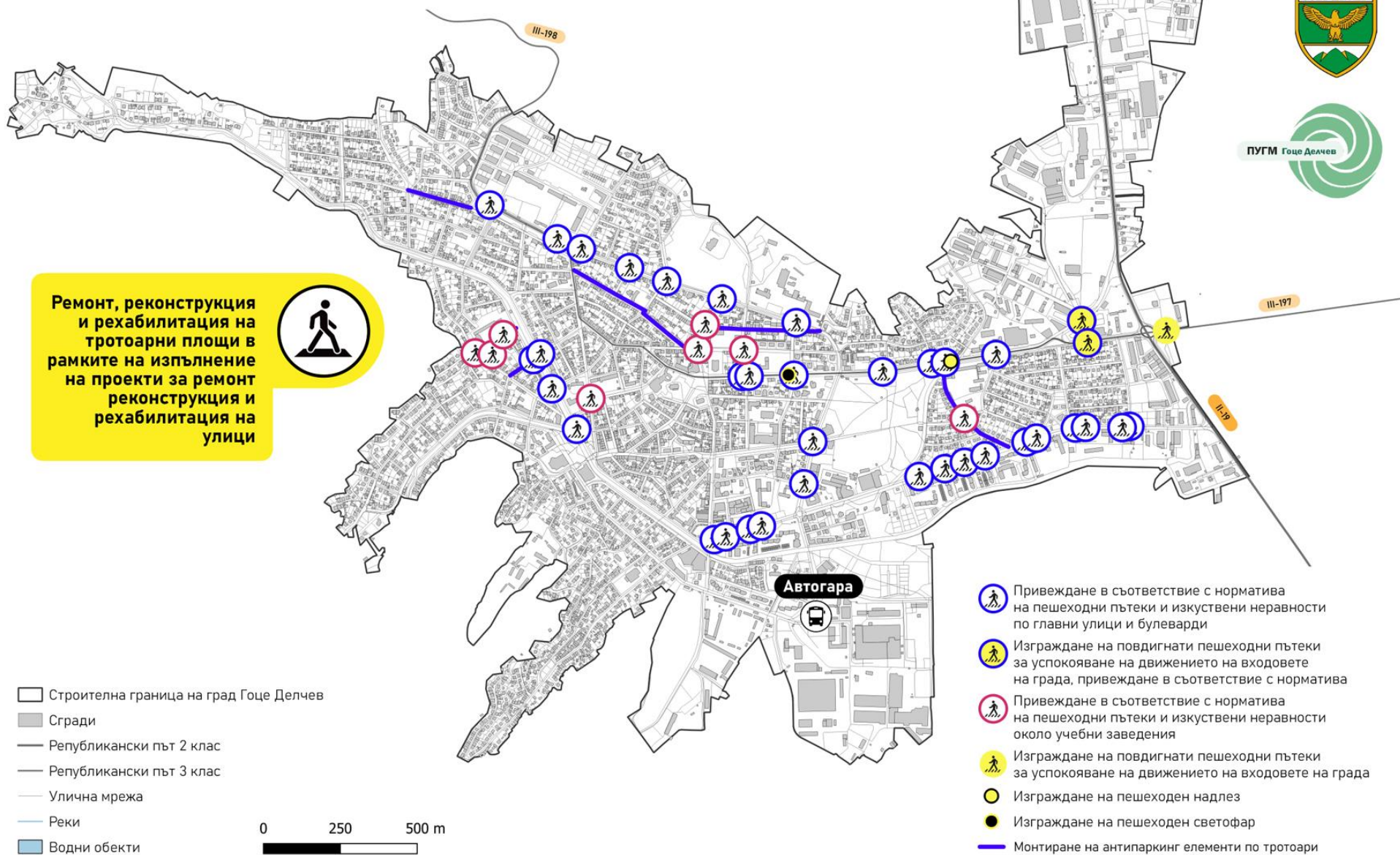
Предложените проекти по направление „Пешеходно движение“, заложи за изпълнение в периода на действие на настоящия ПУГМ на гр. Гоце Делчев са представени на следващата карта.



ФИГУРА 22. ПРОЕКТИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ „ПЕШЕХОДНО ДВИЖЕНИЕ“

План за устойчива градска мобилност на град Гоце Делчев

## Пешеходно движение






## Велосипедно движение


Предвиденият пакет от мерки цели създаване на оптимални условия за насърчване и развитие на велосипедното движение с акцент изграждане на навици при използването на велосипед сред подрастващите, младежите и физически най-активните възрастови групи.

ТАБЛИЦА 3. МЕРКИ И ПРОЕКТИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ „ВЕЛОСИПЕДНО ДВИЖЕНИЕ“

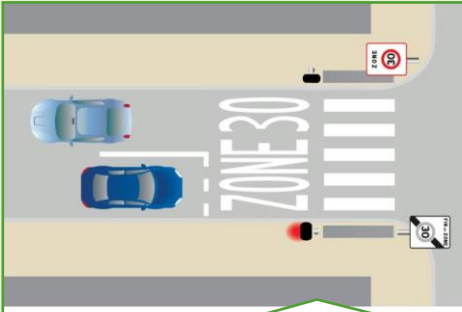
Проектни параметри	<b>В.1.</b>  <b>Предпроектно проучване за реализиране на велосипедни трасета</b>
Индикативна стойност: 60 000 лв.	
Период на реализация: 2023-2030	
Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ	
<b>Индикатори</b>	
✦ 1 бр. предпроектно проучване	
<b>Описание на проекта</b>	
<p>Предпроектното проучване следва да идентифицира конкретни трасета за изграждане на велоалеи, включително необходимостта от отчуждителни процедури, преместване на дървета и други обекти и т.н.</p> <p>Велосипедните трасе се реализира в следните варианти:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• самостоятелна велосипедна алея;</li><li>• велосипедна алея;</li><li>• велосипедна лента;</li><li>• споделено с пешеходното движение при определени условия - със или без указано място за движение;</li><li>• част от пътното платно на улица, споделено с автомобилното движение, за което не се изисква маркиране и означаване на велосипедна лента;</li><li>• споделена за всички участници в движението улица при определени условия.</li></ul> <p>При планирането на велосипедната инфраструктура се спазват следните минимални изисквания:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Широчината на велосипедните алеи е най-малко 1,50 m за еднопосочно движение и най-малко 2,50 m за двупосочно движение.</li></ul>	



- Надлъжен наклон до 4%, като се допускат за къси участъци и по-голям надлъжен наклон
- осигурява се широчина върху тротоара за движение на пешеходци не по-малка от 1,50 m;
- Комбиниране на пешеходното и велосипедното движение се допуска при широчина на тротоара най-малко 4,00 m и при ниска интензивност на пешеходното или велосипедното движение чрез:
  - комбинирана алея за пешеходно и еднопосочно велосипедно движение с указано място за движение при осигуряване на широчини не по-малки от 1,50 m за велосипедната част и от 1,80 m за пешеходната част, свободни от препятствия;
  - комбинирана алея за пешеходно и еднопосочно велосипедно движение без указано място за движение при осигуряване на широчина не по-малка от 2,50 m, която се прилага на ограничена дължина

<b>Проектни параметри</b>	<b>V.2.</b>  <b>Изграждане на двупосочна велосипедна алея</b>
Индикативна стойност: 70 000 лв.	
Период на реализация: 2023-2030	
Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ	
<b>Индикатори</b>	
✦ 340 м изградени велоалеи	
<b>Описание на проекта</b>	
Проектът включва обособяване на двупосочна велосипедна алея по ул. „Царица Йоанна“ – преасфалтиране в обхвата на предвидената алея и монтиране на надлъжни елементи за сегрегирането ѝ.	



<b>Проектни параметри</b>	<p style="text-align: center;"><b>В.3.</b></p>  <p style="text-align: center;"><b>Въвеждане на „Зона 30“ в централна градска част</b></p>
Индикативна стойност: 4 000 лв.	
Период на реализация: 2023-2030	
Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ	
<b>Индикатори</b>	
✦ 1 бр. въведена „Зона 30“	
✦ 17 бр. пътни знаци	
<b>Описание на проекта</b>	
<p>Проектът предвижда въвеждане на „Зона 30“ между ул. „Александър Стамболийски“, ул. „Илия Дуков“, ул. „Генерал Ковачев“, ул. „Солун“ и ул. „Бяло море“. Ограничението на скоростта на 30км/ч по улици IV, V и VI клас дава възможност за съвместно използване на уличните платна от автомобили и велосипедисти без разделяне с пътна маркировка. По правило зоната се различава от останалите пътища в населените места по следните признаци:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• в нея се влиза и излиза през ясно означен вход като врата;</li> <li>• в зоната важи общото ограничение от 30км/час;</li> <li>• пътищата и прилежащите територии в зоната се проектират по такъв начин, че съдействат за снижение на скоростта;</li> <li>• в зоната се отделя значителна територия за пешеходци и велосипедисти;</li> <li>• в зоната не се поставят пътни знаци за предимство – предимството за преминаване се определя по правилото на десния;</li> <li>• използват се различен тип пътни покрития, за да се открояват местата за движение на различните участници в движението.</li> </ul>	
<p>Настоящият проект предвижда въвеждане на зоната само чрез пътни знаци, а след оценка на ефекта от въвеждането ѝ, могат да се въведат и допълнителни мерки.</p>	
<p>Както бе отбелязано в анализа на текущата ситуация, капацитетът на наличната транспортна инфраструктура не позволява обособяване на интегрирана мрежа от отделни велоалеи. Ширините на пътищата и/или тротоарите са достатъчни в много малки участъци, а на повечето места е необходимо разширение, за да бъдат спазени всички</p>	



нормативни изисквания. „Зона 30“ е алтернативен начин за въвеждане на безопасни пътища за велосипедно движение, която има и доста други ползи.

„Зона 30“ е ефективна мярка за намаляване на пътнотранспортните произшествия с тежки последици в населените места. В момента тази зона е въведена в населените места на по-голямата част от страните на Европейския съюз: Германия, Швейцария, Франция, Великобритания, Италия, Холандия и други.

Ефектът от въвеждането на “зона 30км/час”:

- намалява броя на загиналите и тежко ранените от ПТП;
- намаляване на шума;
- намаляване на вредните емисии;
- по-бързо и по-безопасно придвижване на уязвимите участници в движението;
- подобряване качеството на живот с оглед на намаленото ниво на шума, улесненото пресичане на улиците и намаления обем на вредните емисии;

В проекта за Стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Европа за периода 2011-2020 г. на Европейския съюз “зона 30” е записана като стратегическо мероприятие.

## Проектни параметри

Индикативна стойност:	7 500 лв.
Период на реализация:	2023-2030
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ

## Индикатори

- ✦ 15 бр. велосипедни паркоместа на обществени паркинги

## Описание на проекта

Мярката включва монтиране на стойки за обществени велосипедни паркинги за кратковременно паркиране.

Съоръжения за кратковременно паркиране за 5 бр. велосипеда ще бъдат монтирани на следните 3 локации:

## В.4.



**Монтиране на съоръжения за паркиране на велосипеди**



- паркинга при кръстовището на ул. „Търговска“ и ул. „Солун“;
- в района на кръстовището на ул. „Солун“ и ул. „Бяло море“;
- на ул. „Бяло море“ при ул. „Търговска“


Вело паркингите трябва да отговарят на следните изисквания:

- да бъдат разположени в близост до търсени локации – магазини, пазар, административни сгради, пешеходната зона, парк и др.
- да са безопасни и сигурни – да осигуряват защита от кражба (да позволяват едновременно заключване на рамката и едно от колелата), да се осигури видеонаблюдение, да са разположени в добре осветена зона, да се разположат в оживено обществено пространство с оглед на допълнително пасивно наблюдение или в отделни зони с контролиран достъп)
- практичност –стойките да са изработени от висококачествени материали, да са здраво закрепени към терена, да са устойчиви на атмосферни влияния и вандализъм, да са съвместими с много видове велосипеди, лесни и ясни при използване, лесни за поддръжка и почистване.

Проектни параметри	В.5.
Индикативна стойност: 3 500 лв.	
Период на реализация: 2023-2030	
Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ	
<b>Индикатори</b>	
✦ 1 бр. обществена станция за ремонт на велосипеди	<p><b>Монтиране на обществена станция за ремонт на велосипеди</b></p>
<b>Описание на проекта</b>	
<p>Обществените станции за ремонт на велосипеди са основен елемент от велосипедната инфраструктура. Те дават възможност на велосипедистите да извършват основни ремонти или поддръжка на велосипеда си.</p> <p>Изключително компактни са и могат да бъдат монтирани както на открити, така и в затворени пространства (общи зони, обществени пространства, училища, офиси и други). Лесни са за монтаж, устойчиви на атмосферни влияния и снабдени с всички инструменти, необходими за обслужване или ремонт на велосипеди.</p>	



Предвижда се монтиране на обществена станция за ремонт на велосипеди на ул. „Бяло море“ при ул. „Търговска“.

Проектни параметри	<b>В.6.</b>  <b>Кампании за популяризиране и стимулиране на велосипедното движение</b>	
Индикативна стойност:		85 000 лв.
Период на реализация:		2023-2030
Източник на финансиране:		Общински бюджет
Индикатори	✦ 17 бр. събития	
Описание на проекта	<p>Организиране на ежегодни събития, като „Ден на велосипеда“ в рамките на други празници чествани в града, чрез провеждане на велошествия, конкурси за детски рисунки по темата, организиране на пазари за продажба на нови и употребявани велосипеди и др. Кампаниите ще включват и мерки за образование, насърчаване и подкрепа за безопасното колоездене. Целта е предотвратяване на злополуки при колоездене и повишаване безопасността на всички участници в движението. Всяка една кампания може да е фокусирана върху отделен проблем:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- необходимостта от използване на каски, светлоотразителни жилетки и др.;</li><li>- способността на велосипедиста да кара велосипед безопасно;</li><li>- видимостта на велосипедиста за другите участници в движението;</li><li>- изправността на самия велосипед;</li><li>- безопасността на велосипедиста от гледна точка на заобикалящата го среда и др.</li></ul> <p>Всяка кампания може да е адресирана към конкретна потребителска група:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- деца в дадено училище, служители в предприятие или администрация и др.;</li><li>- пешеходци и тяхното поведение в контекста на велосипедното движение;</li></ul> <p>водачи на МПС-та и тяхното поведение в контекста на велосипедното движение и др.;</p>	



## ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ

ПУГМ Гоце Делчев



Предложените проекти по направление „Велосипедно движение“, заложиени за изпълнение в периода на действие на настоящия ПУГМ на гр. Гоце Делчев са представени на следващата карта.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ  
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-S01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



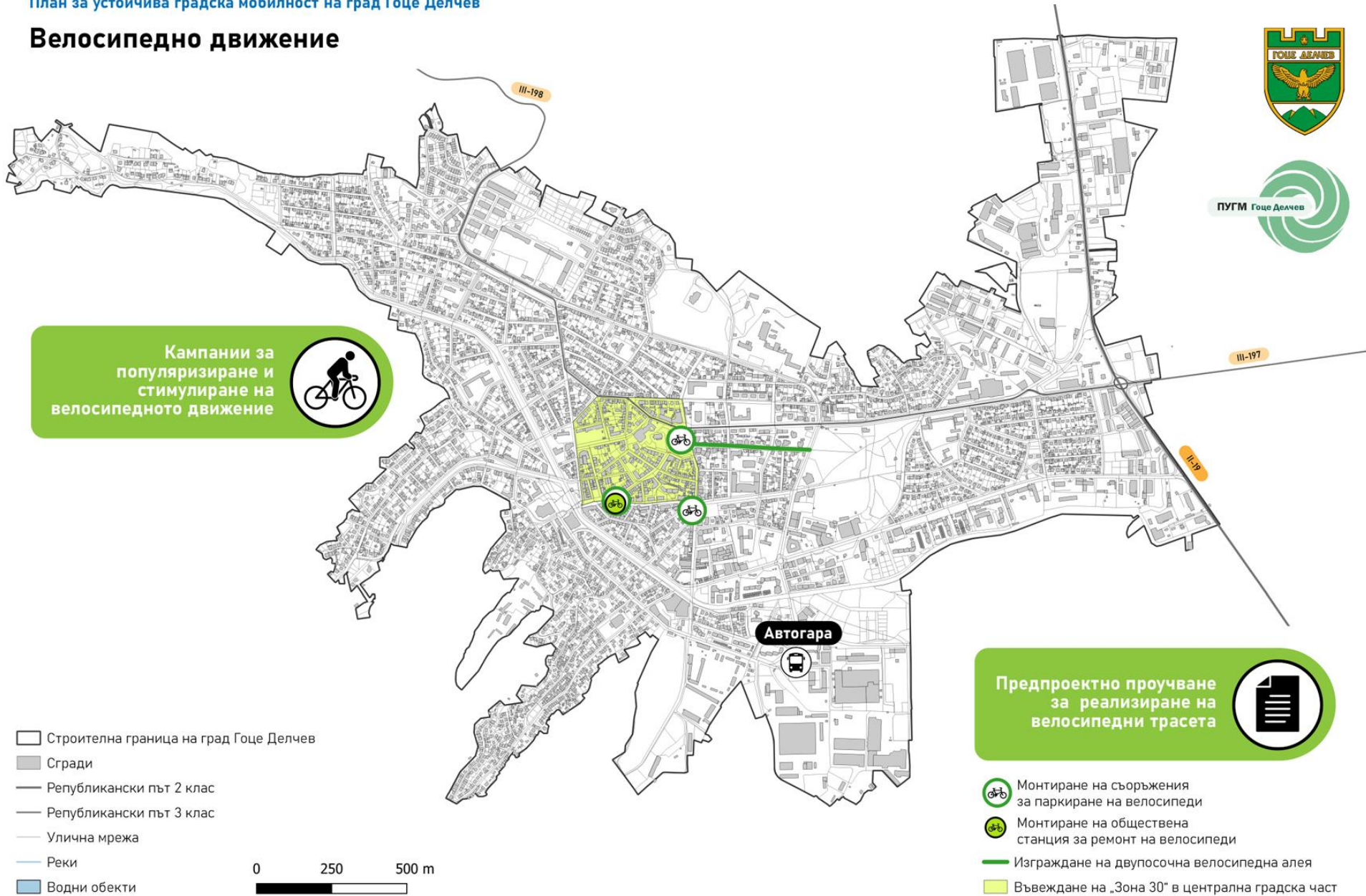




План за устойчива градска мобилност на град Гоце Делчев

## Велосипедно движение

ФИГУРА 23. ПРОЕКТИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ „ВЕЛОСИПЕДНО ДВИЖЕНИЕ“






## Обществен транспорт

Общественият транспорт е гръбнакът на всяка модерна градска транспортна система. Той стимулира развитието на общността, облекчава задръстванията и спомага за по-чиста околна среда. Инвестициите в обществения транспорт стимулират както местната, така и националната икономика.

**ТАБЛИЦА 4. МЕРКИ И ПРОЕКТИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ „ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ“**

Проектни параметри	ОТ.1.
Индикативна стойност: 4 045 000 лв.	
Период на реализация: 2023-2030	
Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ	
<b>Индикатори</b> <ul style="list-style-type: none"><li>✦ 5 бр. електробуси</li><li>✦ 3 бр. зарядни станции за бавно зареждане</li><li>✦ 2 бр. зарядни станции за бързо зареждане</li></ul>	
<b>Описание на проекта</b>	<b>Доставка на нови превозни средства за обществения транспорт</b>
<p>Доставката на превозни средства (категории М2 и М3) трябва да бъде съгласно Директива (ЕС) 2019/1161 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за изменение на Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийноефективни пътни превозни средства. Превозните средства трябва да отговарят на изискванията по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI). Освен това новият подвижен състав трябва да отговаря на всички стандарти за достъпност, като по този начин се гарантира зачитането на правата на хората с увреждания.</p> <p>За да се поднови изцяло подвижния състав на обществения транспорт с превозни средства, които да отговарят на съвременните стандарти и изисквания по отношение на вредни емисии, достъпност, безопасност и комфорт за пътниците, е необходимо да се доставят общо 5 нови коли, заедно с прилежащата за тях инфраструктура от зарядни станции. Новите 5 електробуса ще бъдат достатъчни за обслужване на двете градски автобусни линии на обществения транспорт при препоръчания интервал на следване от 15-20 минути в пикови часове. Настоящият пътничкопоток по линиите на обществения транспорт може да се обслужва с 9/10-метрови автобуси.</p>	



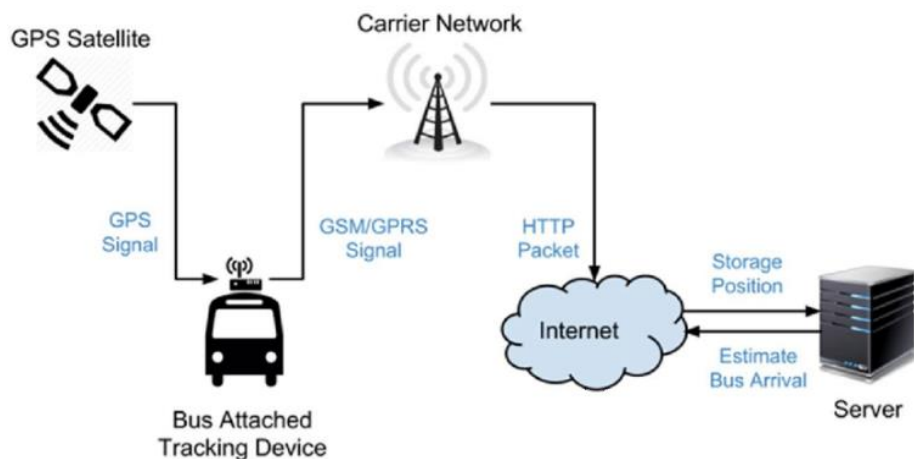
В случай че нуждите на града от обновяване на автобусния парк надвишават финансовите възможности (включително за финансиране с безвъзмездни средства), част от предвидените електробуси биха могли да се заменят с доставка на други нови автобуси, отговарящи на клас Евро VI.

Проектни параметри	ОТ.2.
Индикативна стойност: 110 000 лв.	
Период на реализация: 2023-2030	
Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ	
<b>Индикатори</b>	
✦ 2 бр. ИТС системи (система за GPS проследяване и система за гласово известяване)	<b>ИТС за общественя градски транспорт и пътниците</b>
✦ 5 бр. бордови компютри за превозните средства на общественя транспорт	
✦ 5 бр. високоговорители	
✦ 5 бр. LED табла	
<b>Описание на проекта</b>	

Проектът предвижда въвеждане на 2 Интелигентни транспортни системи:

- Интелигентна транспортна система за засичане на местоположението на колите на общественя градски транспорт (AVL); и
- Система за информиране на пътниците в реално време (RTPI).

За тази цел се предвижда монтиране на бордови компютри на общо 5 бр. ППС на общественя транспорт в гр. Гоце Делчев. Устройствата позволяват да се локализира превозно средство чрез използване на GPS системата, прехвърляне на данните за актуалното местоположение на превозното средство през GPRS към сървър, информиране на водача на за движението му съгласно разписанието (графика).



Бордовите компютри имат и функции за записване на съобщения (имена на спирките и друга информация) и за известяване на пътниците в реално време за следващата спирка при нейното приближаване, информация за връзка с други превозни средства, друга помощна информация или такава с рекламна цел. В тази връзка проектът предвижда и необходимото оборудване в превозните средства за гласово и визуално известяване.

Проектът включва следните дейности:


- Доставка, монтаж и настройка на 5 бр. бордови компютри
- Доставка, монтаж и свързване към бордовите компютри на необходимото звуково известяване (5 бр.) – за 5 бр. ППС x 1 бр. високоговорител
- Доставка, монтаж и свързване към бордовите компютри на необходимото визуално известяване (5 бр.) – за 5 бр. ППС x 1 бр. LED табла
- Въвеждане на спирките, надписите и текстовете, настройка на софтуера за GPS проследяване



Проектни параметри	ОТ.3.
Индикативна стойност: 205 400 лв.	
Период на реализация: 2023-2030	
Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ	
<b>Индикатори</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>✦ 26 бр. спиркови навеси с пейка, затваряемо табло и фотоволтаични панели, включително проектна документация</li><li>✦ 26 бр. кошчета за отпадъци</li><li>✦ 26 бр. пътни знаци Д24</li><li>✦ 26 бр. ЕИТ</li></ul>	<b>Реновиране на спирките на общественя транспорт</b>
<b>Описание на проекта</b>	
<p>Обновяването на спирките на общественя транспорт може да се извърши поетапно, предвид обема на финансовия ресурс, който ще е необходим за цялостно модернизиране на всички спирки. На този етап общият брой на спирките е 26 бр.</p> <p>Реновирането на спирките на общественя транспорт включва следните дейности:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Доставка и монтаж на нови спиркови навеси за всички 26 броя спирки. Навесите следва да разполагат със затваряемо място с табло за поставяне на разписание, описание на маршрута, карта и други графики с информация. Съоръжението следва да се оборудва със ел. инсталация, захранена от фотоволтаични панели, която да осигури осветлението на спирката през тъмните часове от денонощието. Под навеса следва да се осигури пейка за поне четири души. Изпълнителят следва да изработи и проектна документация по части Архитектура, Конструкции, Електроинсталации. Дейностите включват демонтиране и отстраняване на наличните стари и амортизирани спиркови навеси.</li><li>• Доставка и монтаж на кошчета за отпадъци за всички 26 броя спирки</li><li>• Поставяне на пътни знаци Д24 на всички 26 броя спирки на общественя градски транспорт в съответствие с разпоредбите на Наредба № 18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци</li><li>• Доставка и монтаж на електронни информационни табла (ЕИТ) за всички 26 броя спирки. Това са информационни LED табла, които да указват времето на пристигане на следващото превозно средство. Тези табла са пряко свързани със системите по проект ОТ.2. <i>Интелигентна транспортна система за засичане на местоположението на колите на общественя градски транспорт (AVL) и на Система за информирание на пътниците в реално време (RTPI).</i> Актуализираната</li></ul>	



информация за маршрутите и тази за разписанията в реалното време, която предоставят тези системи следва да бъдат представени по всички канали за разпространение. В тази връзка проектът предвижда инсталиране на информационни табла на всички спирки на обществения градски транспорт, които да предоставят тази информация.

Проектни параметри		<b>ОТ.4.</b>  <b>Обновяване на асфалтовата настилка по маршрутите на обществения транспорт</b>
Индикативна стойност:	4 620 000 лв. Етап 1: 2 772 000 лв. Етап 2: 924 000 лв. Етап 3: 924 000 лв.	
Период на реализация:	2023-2040	
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ	
Индикатори		
✦ 42 000 м <sup>2</sup> подменена асфалтова настилка		
Описание на проекта		
<p>Проектът предвижда ремонт на асфалтовата настилка на улиците по маршрутите на обществения транспорт, които не са ремонтирани по други проекти. Състоянието на настилките и конкретните нужди от обновяване са описани в анализа на настоящата ситуация:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Градска линия №1</li></ul> <p>Линията преминава по следния маршрут: ул. „Панаирски ливади“, бул. „Гоце Делчев“, ул. „Стара планина“, ул. „Шар планина“, ул. „Полк. Дрангов“, ул. „Струга“, след което се връща по обратния маршрут. Всички улици (с изключение на участъка по Струга - от последна спирка до кръстовище с улица Полк. Борис Дрангов), през които преминава линията са в сравнително добро състояние с обособени тротоари и стара, но поддържана асфалтова настилка. Тротоарите са стари, в по-голямата си част с липсващи или изпочупени плочки. В участъка по Струга - от последна спирка до кръстовище с ул. „Полк. Борис Дрангов“, асфалтовата настилка е много стара и с множество кръпки и мрежовидни пукнатини и е за основен ремонт. Тротоарите там са без настилка, затревени и неизползваеми. Бордюрите са очупени и разкривени. Участъкът от ул. „Струга“ и ул. „Стара планина“ (около 850 м), през които преминава линията са реконструирани и ремонтирани през 2019 г. по договор BG161PO001/1.4-09/2012/031-S-3 №58/18.08.2014 по Програма за развитие на селските райони 2014-2020 г. (ПРСР 2014-2020 г.).</p>		




- Градска линия №2

Линията преминава по следния маршрут: Тръгване от Автогара, ул. „Драма“, ул. „Солун“, ул. „Тодор Александров“, ул. „Ал. Стамболийски“, ул. „Ген. Ковачев“, бул. „Гоце Делчев“, ул. „Пею Яворов“, ул. „Дунав“, ул. „Драмски път“. По обратния маршрут преминава по ул. „Дунав“, ул. „Пею Яворов“ до Автогара. В най-добро състояние е участъка от бул. „Гоце Делчев“ – от кръстовище с ул. „Пею Яворов“ до кръстовище с ул. „Скопие“. Този участък е ремонтиран през 2015 г. по европейска програма.

В останалата част от трасето на тази линия улиците са с частични превантивни ремонти и не са в добро състояние. Община Гоце Делчев полага ежегодни усилия със собствени средства да ги поддържа в състояние годно за експлоатация, но на някои места като ул. „Ген. Ковачев“, ул. „Индуриална“ и ул. „Пею Яворов“ се изисква цялостна реконструкция и на уличното платно и на тротоарите. В някои участъци на тази линия по ул. „Пею Яворов“ и ул. „Ген. Ковачев“ настилката е от павета и създава неудобство на пътуващите в автобусите, както и повишава нивото на шум в съответния квартал.

Възможно е проектът да се изпълни на етапи с цел облекчаване на бюджета на общината в случай на недостатъчно финансиране за проекта с безвъзмездни средства.

Проектни параметри	ОТ.5.
Индикативна стойност: 60 000 лв. Етап 1: 40 000 лв. Етап 2: 20 000 лв.	
Период на реализация: 2023-2035	
Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ	
<b>Индикатори</b> ✦ 1 бр. уебсайт	
<b>Описание на проекта</b>	<b>Създаване на информационен сайт за градска мобилност</b>
Проектът предвижда създаване на публичен сайт (или страница от общинския), който да представя актуална информация и в реално време за всички аспекти на градската мобилност:	



## ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ

ПУГМ Гоце Делчев



- ✓ *Градски транспорт* – разписания, маршрути, информация в реално време за пристигане на следващо превозно средство
- ✓ *Такси* - стоянки за таксите и начини за връзка с тези таксиметрови компании
- ✓ *Паркиране* - паркингите и местата за паркиране на територията на града
- ✓ *Инструмент за планиране на пътуването* – инструмент, чрез който при въвеждане на час, начална и крайна точка на пътуването, потребителят може да получи различни варианти за достигане на своята дестинация, както и информация за продължителност и цена. Може да се организира и като мобилно приложение.
- ✓ *Информация за пътната обстановка* – планови или извънредни ремонти по уличната мрежа, възпрепятстващи нормалното придвижване, състоянието на пътната настилка, метеорологични условия и други.

Проектът предвижда и необходимия хардуер и допълнителни услуги. За пълноценно функциониране на уебсайта или приложението, следва да се реализира интеграция с маршрутите и разписанията на обществения транспорт, както и със системата за отчитане на свободните места за паркиране и за насочване към местата за паркиране. С въвеждането на всяка допълнителна система, свързана с градската мобилност, тя следва да бъде добавена и към информационния уебсайт.

Предложените проекти по направление „Обществен транспорт“, заложили за изпълнение в периода на действие на настоящия ПУГМ на гр. Гоце Делчев са представени на следващата карта.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ  
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-S01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“

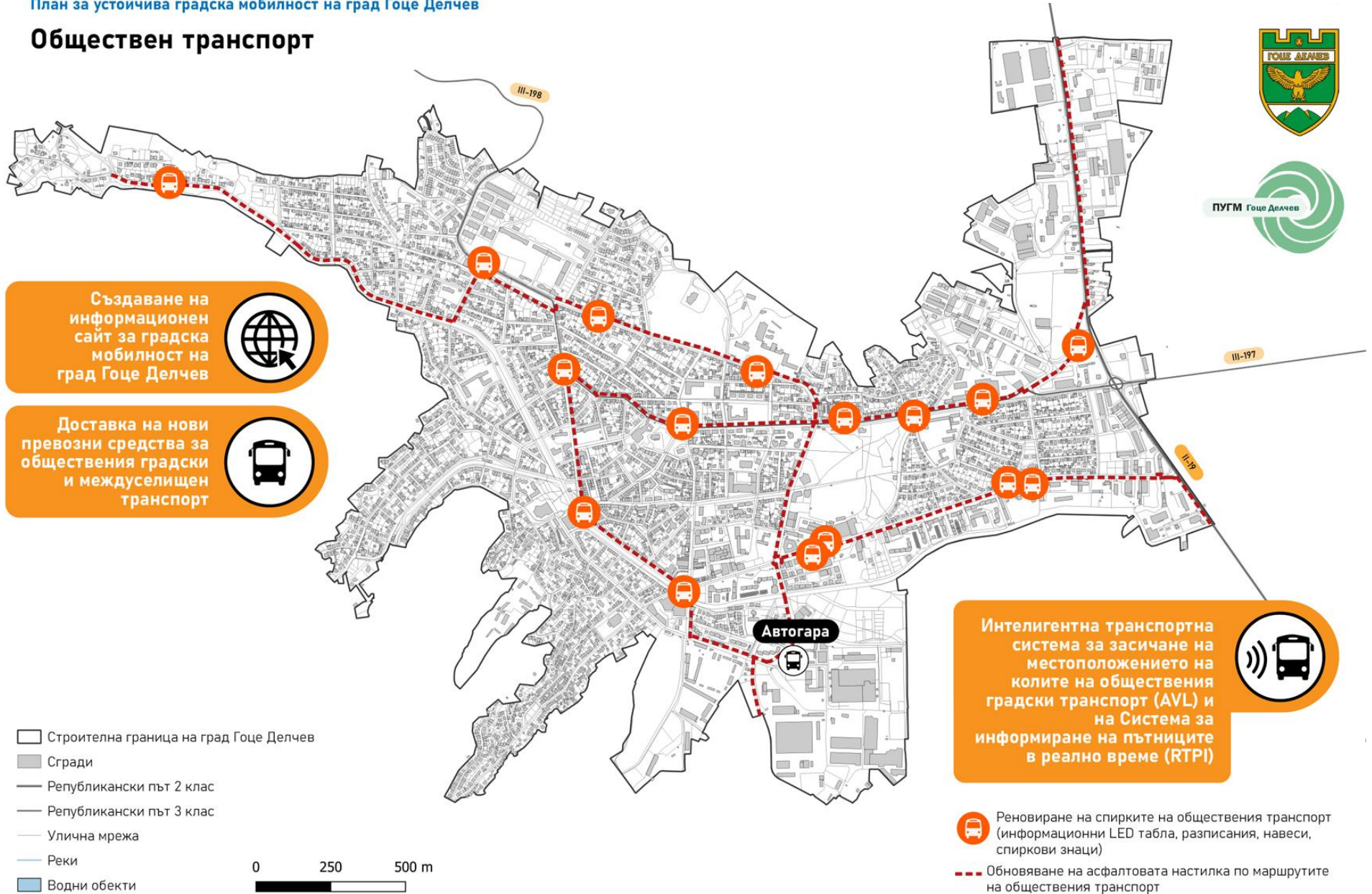




ФИГУРА 24. ПРОЕКТИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ „ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ“

План за устойчива градска мобилност на град Гоце Делчев

## Обществен транспорт




проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”



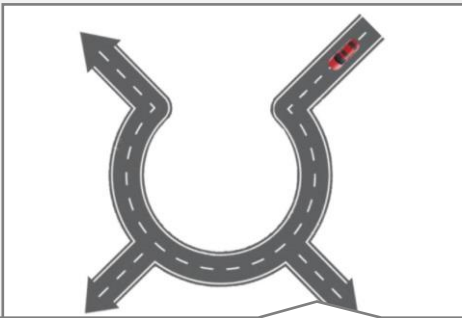
## Улична мрежа и автомобилно движение

ТАБЛИЦА 5. МЕРКИ И ПРОЕКТИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ „УЛИЧНА МРЕЖА И АВТОМОБИЛНО ДВИЖЕНИЕ“

Проектни параметри	У.1.
Индикативна стойност: 70 000 лв.	
Период на реализация: 2023-2030	
Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ	
<b>Индикатори</b> ✦ 1 бр. ГПОД	
<b>Описание на проекта</b>	<b>Актуализиране на Генерален план за организация на движението (ГПОД)</b>
<p>Град Гоце Делчев има ГПОД, който е разработен през 2009 г. и има нужда от актуализация.</p> <p>ГПОД се разработва в изпълнение изискванията на Наредба №1/17.01.2001г. за организиране на движението по пътищата на Министерството на регионалното развитие и благоустройството (МРРБ). Генералният план за организация на движението се разработва в две фази:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. предварителен проект;</li><li>2. окончателен проект;</li></ol> <p>ГПОД на гр. Гоце Делчев следва да обхваща цялата урбанизирана територия, като представи проектни решения със съответните схеми за:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Класификация на уличната мрежа</li><li>- Транзитно движение и пътеуказателна сигнализация.</li><li>- Маршрути на превозните средства за обществен превоз на пътници.</li><li>- Предимства за движение.</li><li>- Посочност на движението.</li><li>- Режим на спиране, паркиране, ограничение на скоростта и изпреварване.</li><li>- Пешеходни и велосипедни улици и зони.</li><li>- Сигнализация с пътни знаци и маркировка.</li></ul>	

- Картограма на транспортните натоварвания.
- Светофарни уредби.
- Участъци с концентрация на ПТП по улицната.

По отношение на обществения градски транспорт ГПОД следва да обърне внимание на необслужените територии на града (представени чрез картата на изохроните в анализа на настоящата ситуация) и да оцени необходимостта от обособяване на нови спирки. В зависимост от резултатите от направения анализ може да се наложи актуализация на транспортната схема по отношение на вътрешноградските линии.

Проектни параметри	<h2>У.2.</h2> 
Индикативна стойност:	
Период на реализация:	2023-2030
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ
<b>Индикатори</b>	<h3>Реконструкция на обходни пътища</h3>
✦ 2 бр. реконструирани обходни пътища	
<b>Описание на проекта</b>	

Целта на мярката е:

- Извеждане на транзитния и тежкотоварния трафик извън границите на населените места и прилежащите към тях урбанизирани територии
- Подобряване на безопасността на движение и транспортно-експлоатационните характеристики на съществуващите пътища

Мярката включва два проекта:

- Рехабилитация на Северен обходен път на стойност от 5 000 000 лв.
- Реконструкция на част от път ВЛГ (П19 Мосомище-Г.Делчев-Мосомище) от о.т 909 до о.т.1130 на стойност от 2 000 000 лв.

Проектът ще допринесе за намаляване на трафика в градския център, като предлага алтернативен маршрут за транзитното движение.



## ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ

ПУГМ Гоце Делчев



Проектни параметри		<h3>У.3.</h3>  <p><b>Рехабилитация на уличната мрежа за осигуряване на свързаност и достъпност</b></p>
Индикативна стойност:	9 409 000 лв.	
Период на реализация:	2023-2030	
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ	
Индикатори		
<ul style="list-style-type: none"> <li>✦ 1 бр. реконструирани кръстовища</li> <li>✦ 4 бр. реализирани проекти за изграждане или рехабилитация на улици</li> <li>✦ 5 бр. нови мостови съоръжения</li> </ul>		
Описание на проекта		
<p>Мярката включва реализиране на проекти за изграждане или рехабилитация на улици, реконструкция на кръстовища и изграждане на нови мостови съоръжения.</p>		
Трасе		Стойност
У.3.1.	Изграждане на продължение на ул. „Байкал“ и мостово съоръжение на р. Градска	985 000 лв.
У.3.2.	Реконструкция на кръстовище на ул. „Гоце Делчев“ и ул. „Панаирски ливади“	490 000 лв.
У.3.3.	Реконструкция на ул. „Пейо Яворов“	700 000 лв.
У.3.4.	Изграждане на мостови съоръжения на р. Градска - при ул. „Дойран“ и ул. „Тодор Александров“; при ул. „Арда“ и ул. „Ст. Лъондев“; на р. Делчевска при ул. „Прилеп“ и ул. „Ил. Макариополски“	1 800 000 лв.
У.3.5.	Реконструкция и рехабилитация на улична мрежа в югозападната част на гр. Гоце Делчев	2 227 000 лв.
У.3.6.	Реконструкция на ул. „Бяло море“ и прилежащото междублоково пространство в кв. 107	1 207 000 лв.




ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ  
СОЦИАЛЕН ФОНД

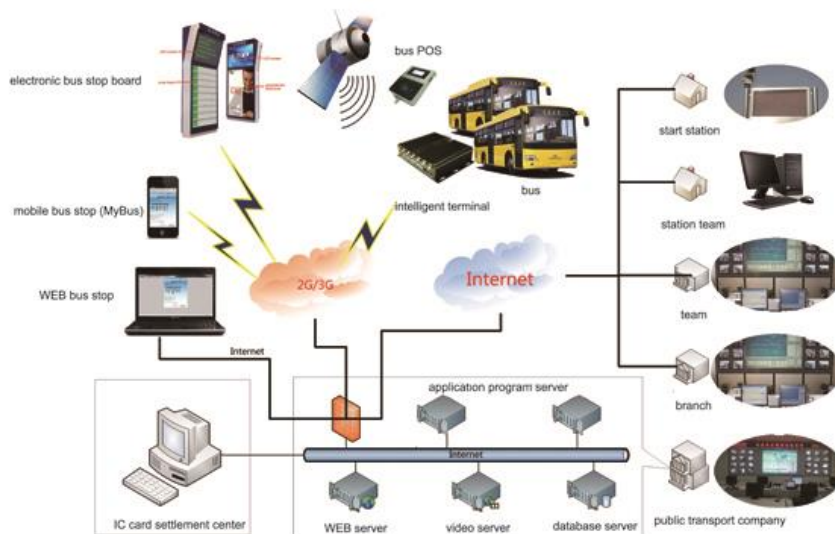
Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-S01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ”, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”






<b>Проектни параметри</b>	<h2 style="text-align: center;">У.4.</h2> <div style="text-align: center;">  <p><b>Създаване на център за управление и контрол на мобилността</b></p> </div>	
Индикативна стойност:		150 000 лв.
Период на реализация:		2023-2030
Източник на финансиране:		Общински бюджет
<b>Индикатори</b>	✦ 1 бр. център за управление и контрол на мобилността	
<b>Описание на проекта</b>		

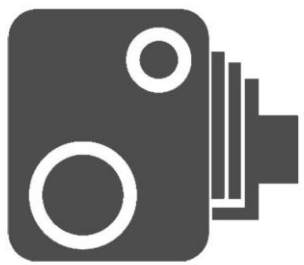
Проектът предвижда обособяване на Център за контрол на трафика в рамките на общинската администрация. Центърът ще има функция на служба за контрол за управление на движението и паркирането на територията на града. Дейността следва се организира в отделно помещение, където да се осъществява наблюдение и контрол на инсталираните системи, а оттам и на състоянието на мобилността в града и най-вече от гледна точка на безопасността и сигурността на участниците в движението и на жителите и гостите на града като цяло. В него ще се извършва наблюдение и контрол на системите, свързани с видеонаблюдението, управлението на паркирането в платените зони и паркинги и движението на градския транспорт в града.





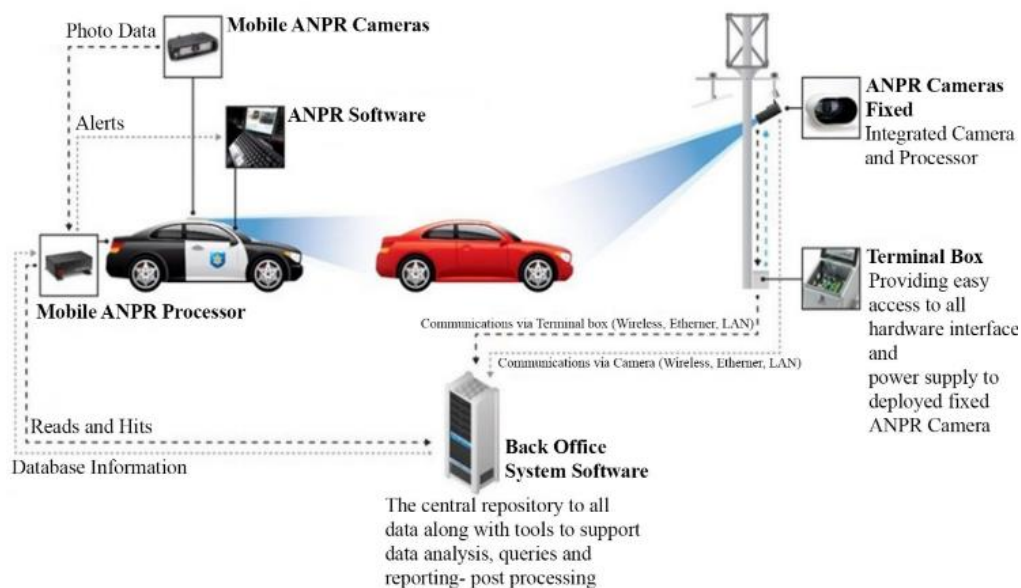
<b>Проектни параметри</b>	<b>У.5.</b>
Индикативна стойност: 60 000 лв.	 <p data-bbox="941 619 1388 724"><b>Изграждане на централизирана система за видеонаблюдение</b></p>
Период на реализация: 2023-2030	
Източник на финансиране: Общински бюджет	
<b>Индикатори</b>	
✦ 6 бр. камери	
<b>Описание на проекта</b>	
<p>Мярката включва проектиране и изграждане на централизирана система за видеонаблюдение на територията на гр. Гоце Делчев, включително:</p>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Изготвяне на <b>технически проект</b> включващ част „Електрическа“, част „Геодезия“, част „Пътна“, План за безопасност и здраве. Проектирането следва да бъде осъществено в съответствие със ЗУТ, Наредба № 4 от 21.05.2001 г. за обхвата и съдържанието на инвестиционните проекти, както и всички приложими технически стандарти и разпоредби на действащото законодателство.</li> <li>2. Извършване на <b>строително-монтажни работи</b> за изграждане на система за видеонаблюдение, в т.ч. доставка и монтаж на оборудването за системата за видеонаблюдение и настройка; полагане на кабели за захранването на съоръженията с електрическа енергия; полагане на кабели за пренос на данни от новоизградените съоръжения за видеонаблюдение за присъединяване към доставчик на мрежова услуга за пренос на данни.</li> </ol>	
<p>Идентифицирани са следните места за поставяне на 6 видеокамери през периода до 2030 г.:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- На бул. „Гоце Делчев“ пред НПГ Димитър Талев</li> <li>- На ул. „Дунав“ пред Арена Неврокоп</li> <li>- Ул. „Стара планина“ на входа на МБАЛ Иван Скендеров</li> <li>- На кръговото на бул. „Гоце Делчев“ на изхода от града</li> <li>- На кръстовището на главен път Е19 и ул. „Детска“ от страната на мебелен магазин Саня</li> <li>- На кръстовището на ул. „Пейо Яворов“ и ул. „Индустиална“.</li> </ul>	



<b>Проектни параметри</b>	
Индикативна стойност: 30 000 лв.	
Период на реализация: 2031-2035	
Източник на финансиране: Общински бюджет	
<b>Индикатори</b>	<div style="text-align: center;">  <p><b>У.6.</b></p> <p><b>Въвеждане на системи за санкциониране на нарушителите</b></p> </div>
<ul style="list-style-type: none"> <li>✦ 1 бр. ИТС система за санкциониране при превишена скорост</li> <li>✦ 1 бр. ИТС система за санкциониране при преминаване на червен сигнал</li> </ul>	
<b>Описание на проекта</b>	

Мярката включва въвеждане на следните интелигентни транспортни системи за контрол на трафика:

## 1. Система за санкциониране при превишена средна или моментна скорост



Проектът включва внедряване на система за санкциониране при отчетена по-висока от разрешената средна или момента скорост на движение на ППС, регистрирано чрез инсталираните камери с аналитични функции (ANPR) за общо видеонаблюдение. При реализирана служба за контрол, санкционирането на нарушителите правилата водачи може



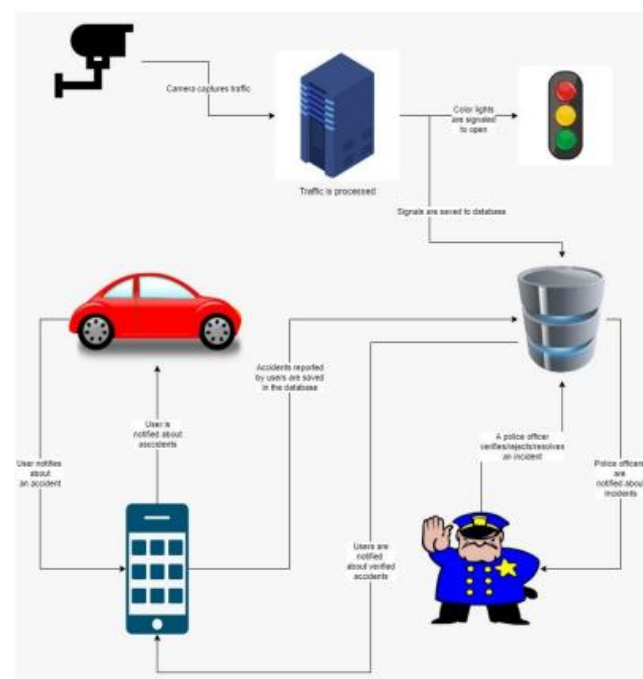
да се извърши изключително лесно вкл. чрез системите на Общината. В противен случай е **необходима интеграция със системите на МВР** (служба КАТ).

Проектът е **взаимосвързан с проект У.4.** Създаване на център за управление и контрол на мобилността и ще се осъществи чрез:

- Назначаване на минимум 3-ма служители, които да обслужват системата за видеонаблюдение и модула за санкциониране при отчетена по-висока от разрешената средна или момента скорост в рамките на предложеното звено за управление на мобилността (в рамките на проект У.4.).
- Интеграция със системата за местни данъци и такси на общината и реализиране на форми за изпращане и заплащане на наложените такси и глоби.

## 2. Система за санкциониране при преминаване на червен сигнал на светофарната уредба

Проектът включва реализиране на модул за санкциониране при преминаване на червен светофар на кръстовищата, регистрирани чрез инсталираните камери с аналитични функции (ANPR) за общо видеонаблюдение. При реализирана



служба за контрол, санкционирането на нарушилите правилата водачи може да се извърши изключително лесно вкл. чрез системите на Общината. В противен случай е **необходима интеграция със системите на МВР** (служба КАТ).

Проектът ще се осъществи чрез интеграция със системата за местни данъци и такси (МДТ) на Общината или системите на МВР (служба КАТ) и реализиране на форми за изпращане и заплащане на наложените такси и глоби.

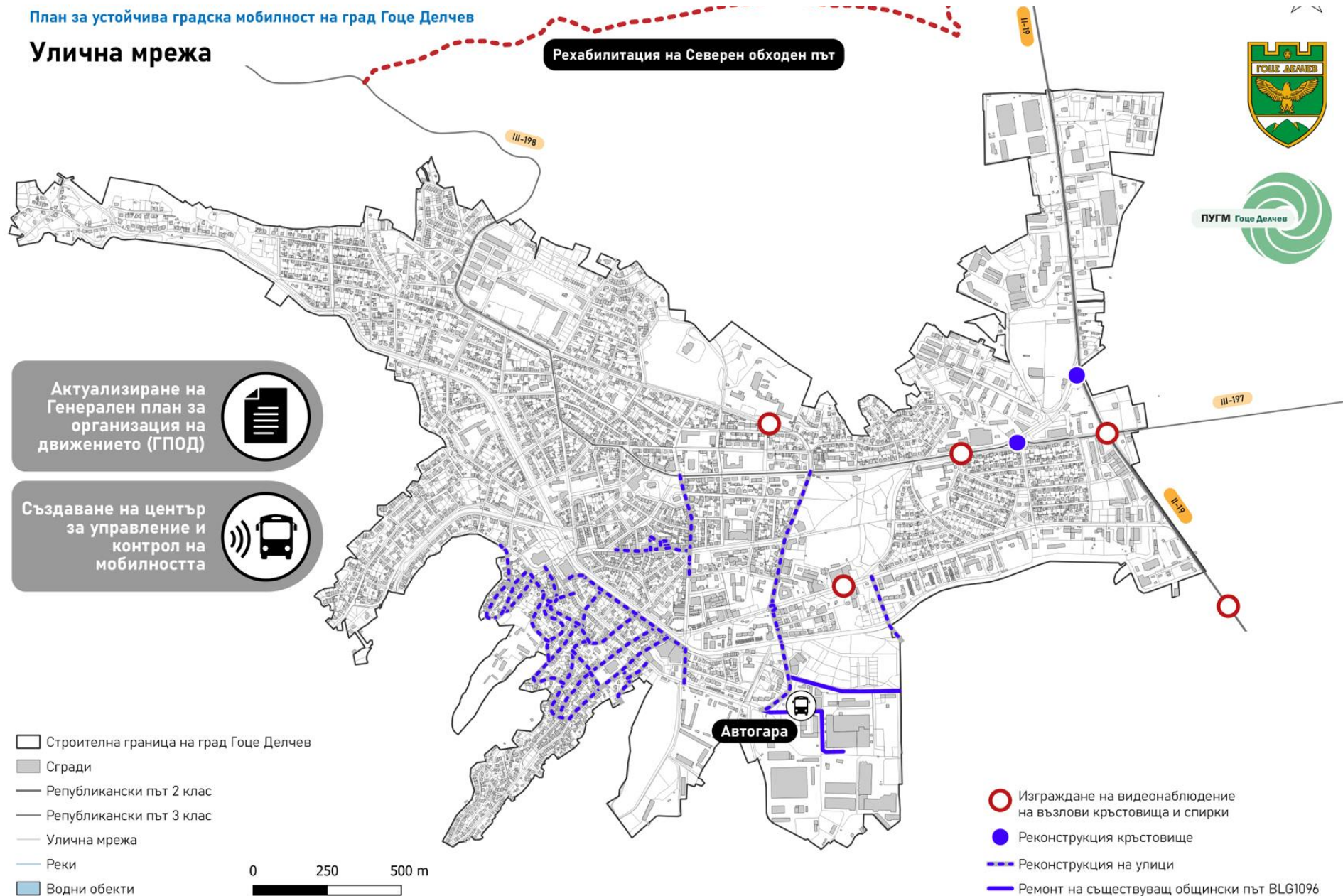
Предложените проекти по направление „Улична мрежа и автомобилно движение“, заложили за изпълнение в периода на действие на настоящия ПУГМ на гр. Гоце Делчев са представени на следващата карта.



ФИГУРА 25. ПРОЕКТИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ „УЛИЧНА МРЕЖА И АВТОМОБИЛНО ДВИЖЕНИЕ“

План за устойчива градска мобилност на град Гоце Делчев

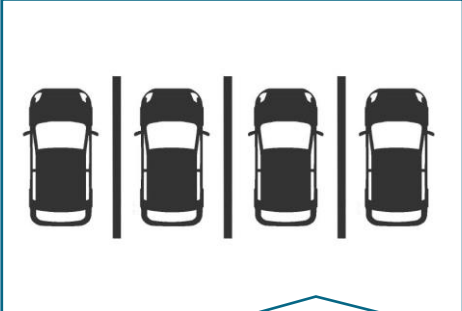
## Улична мрежа






## Паркиране

ТАБЛИЦА 6. МЕРКИ И ПРОЕКТИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ „ПАРКИРАНЕ“


Проектни параметри	П.1.
Индикативна стойност: 50 400 лв.	
Период на реализация: 2023-2030	
Източник на финансиране: Общински бюджет	
<b>Индикатори</b>	<b>Разширение на синя зона и въвеждане на самотаксуване</b>
✦ 26 бр. паркоместа ✦ 4 бр. паркомати	
<b>Описание на проекта</b>	
Проектът предвижда разширение на синя зона за платено паркиране чрез рехабилитация на улици и изграждане на паркинги за осигуряване на достъп до обекти на обществени услуги: <ul style="list-style-type: none"><li>- Паркинга пред Общинска болница – 12 места</li><li>- Улица Генерал Ковачев пред пощата – 14 места.</li></ul>	

Проектни параметри	П.2.
Индикативна стойност: 600 000 лв.	
Период на реализация: 2023-2030	
Източник на финансиране: Общински бюджет	
<b>Индикатори</b>	<b>Изграждане на подземни/надземни паркинги в централната част на Гоце Делчев</b>
✦ 26 бр. паркоместа ✦ 4 бр. паркомати	
<b>Описание на проекта</b>	



Проектът предвижда разширение на синя зона за платено паркиране чрез рехабилитация на улици и изграждане на паркинги за осигуряване на достъп до обекти на обществени услуги:

- Паркинга пред Общинска болница – 12 места
- Улица Генерал Ковачев пред пощата – 14 места.

Проектни параметри	П.3.
Индикативна стойност: 56 000 лв.	
Период на реализация: 2031-2035	
Източник на финансиране: Общински бюджет	
<b>Индикатори</b>	 <p><b>Система за определяне на заетостта на зоните за паркиране</b></p>
<ul style="list-style-type: none"><li>✦ 8 бр. камери с аналитични функции</li><li>✦ 2 бр. паркинга с въведена система за определяне заетостта на местата за паркиране</li><li>✦ 4 бр. информационни LED табла на входовете на града</li></ul>	
<b>Описание на проекта</b>	
<p>Проектът цели минимизиране на времето за търсене на място за паркиране, както и свързаните с това отделяни вредни емисии и фини прахови частици. Проектът предвижда следните дейности:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Доставка и монтаж на 8 бр. камери с аналитични функции и с автономно захранване и GPRS модем</li><li>- Въвеждане на система за отчитане на свободните места за паркиране в 2 бр. общински паркинга и предоставянето на тази информация на ползвателите по всички възможни медийни канали, незатрудняващи получаването им дори по време на шофиране, в т.ч. и на 4 бр. LED табла на 4-те входа на града. Целта е, с използване на аналитичните възможности на системата за видеонаблюдение, да се сведе до минимум генерирания от блуждаещи в търсене на място за паркиране автомобили и свързаното с това увеличено замърсяване, както и да се повиши удовлетвореността на ползващите тази услуга жители и гости на града.</li><li>- Доставка и монтаж на 4 бр. информационни LED табла и/или знаци с променливо съдържание (VMS) на 4-те входа на града.</li></ul>	



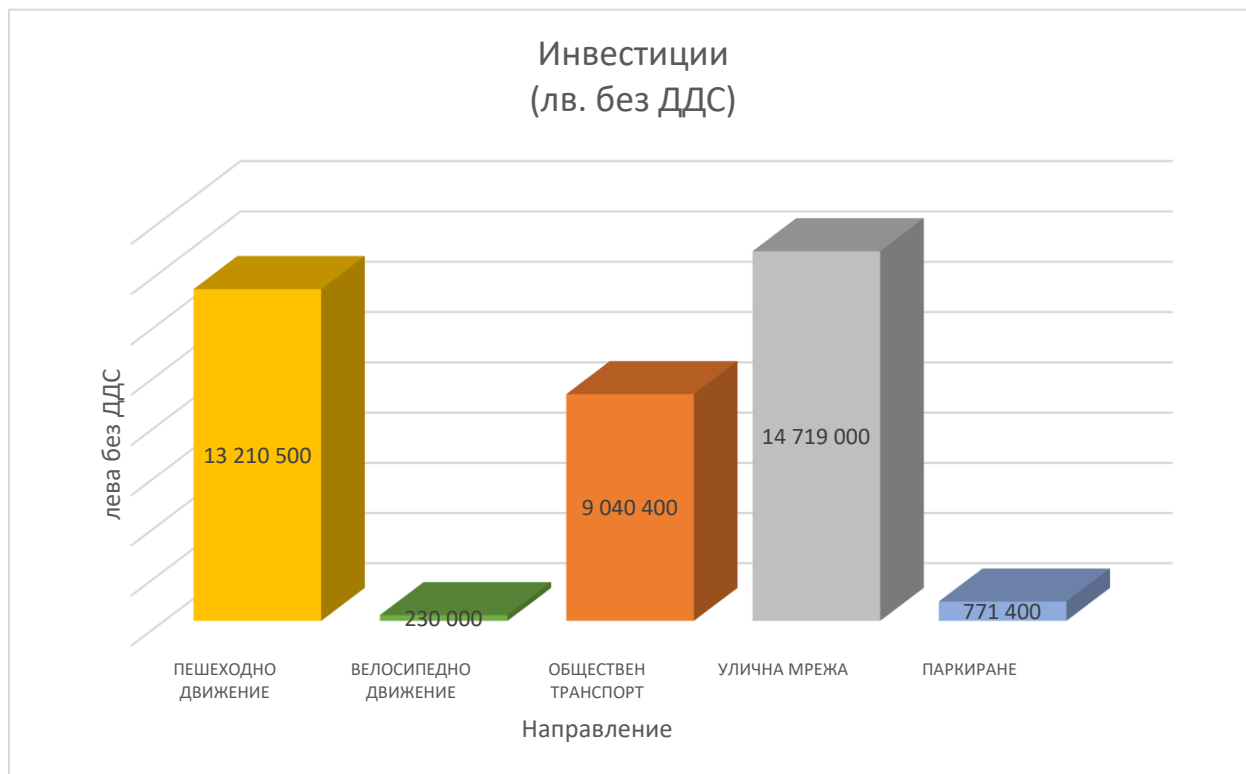
Проектни параметри	П.4.
Индикативна стойност: 65 000 лв.	
Период на реализация: 2023-2030	
Източник на финансиране: Общински бюджет	<p><b>Доставка на автомобили за контрол на паркирането</b></p>
<b>Индикатори</b> † 1 бр. автомобили за контрол на паркирането † 100 бр. метални скоби	
<b>Описание на проекта</b> Във връзка с разширението на синята зона се предвижда увеличаване на капацитета за извършване на контрол по паркирането. Проектът включва: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Доставка на 1 бр. автомобили за контрол на паркирането;</li> <li>- закупуване на метални скоби за блокиране движението на моторни превозни средства в нарушение.</li> </ul>	



## Бюджет, график и източници на финансиране

Общият бюджет на Плана за устойчива градска мобилност на град Гоце Делчев за целия хоризонт 2023-2040 г. възлиза на 37 971 300 лева без ДДС. Той е разпределен по направления по следния начин:

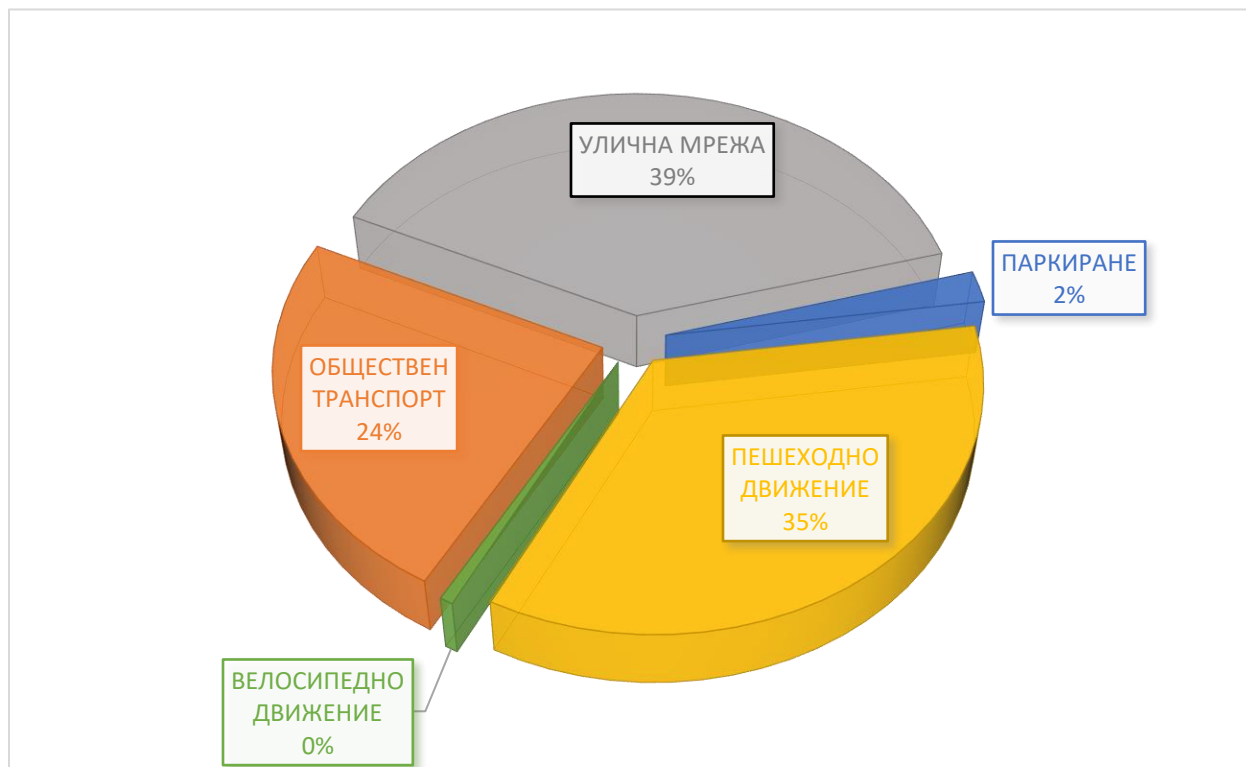
**ФИГУРА 26. БЮДЖЕТ НА ПУГМ ПО НАПРАВЛЕНИЯ (ЛЕВА)**



В процентно съотношение най-голям дял в плана заемат инвестициите в пешеходно движение (35%) и улична мрежа (39%), следвани от обществен транспорт с 24%.



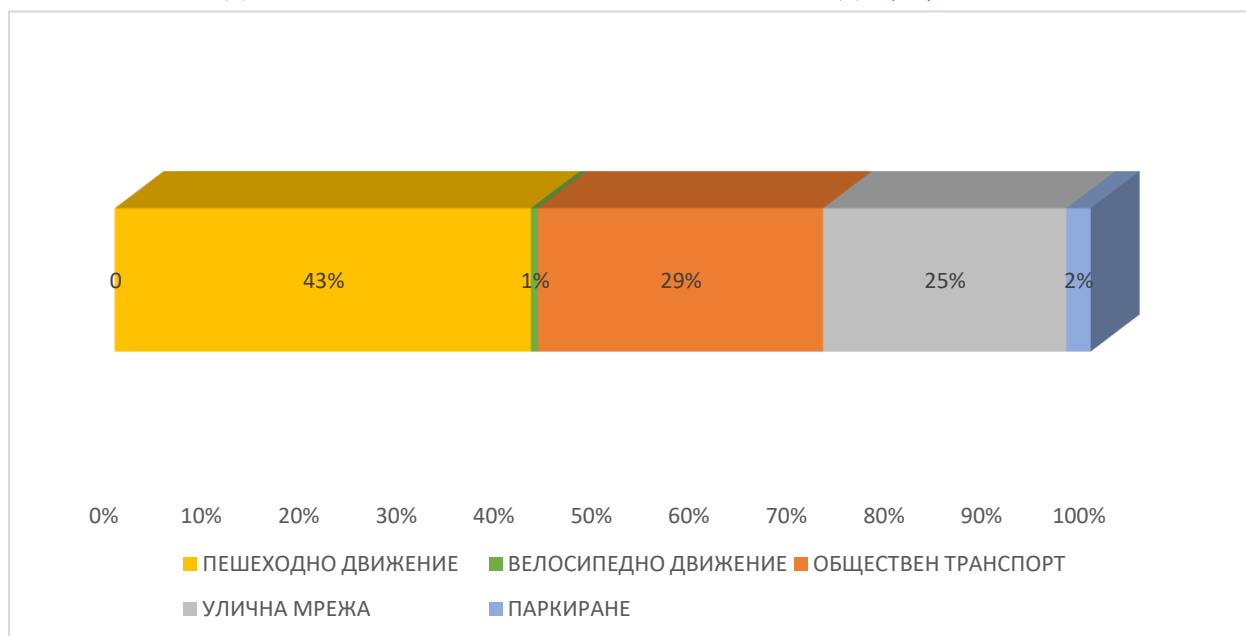
ФИГУРА 27. БЮДЖЕТ НА ПУГМ ПО НАПРАВЛЕНИЯ (%)



На пръв поглед уличната мрежа има доста висок дял в общите инвестиции, предвидени в плана. Това се дължи най-вече на проектите за реконструкция на обходните пътища, които са на стойност от 7 000 000 лв. Въпреки че тези проекти са част от компонент „улична мрежа и автомобилно движение“, важно е да се отбележи, че тяхното осъществяване ще има благоприятно въздействие най-вече върху устойчивите форми на транспорт. Целта на обходните пътища е да изведе транзитното движение от центъра на града, което значително ще подобри транспортната ситуация, като намали трафика и задръстванията (включително по маршрутите на градския транспорт), подобри сигурността и безопасността на по-уязвимите участници в движението (пешеходци и велосипедисти) и намали времето за пътуване в града.

Ако изключим тези проекти от общите инвестиции, се получава следното разпределение по направления:

ФИГУРА 28. БЮДЖЕТ НА ПУГМ ПО НАПРАВЛЕНИЯ БЕЗ ОБХОДИ (%)

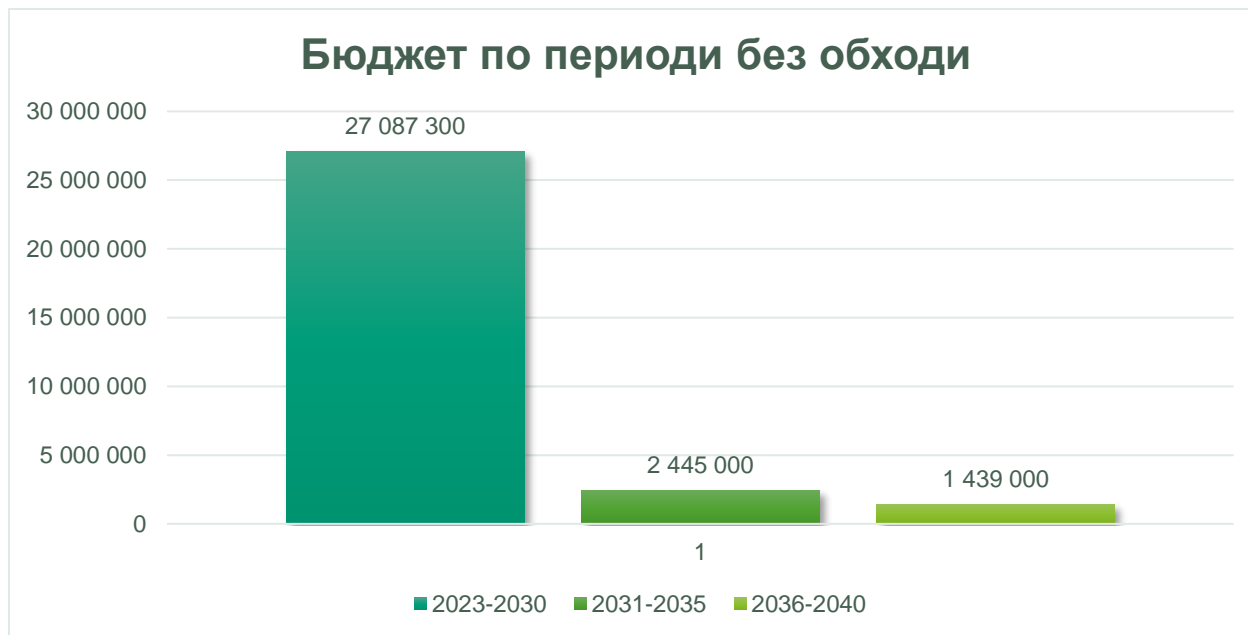


Разпределението на бюджета подкрепя изцяло визията за развитие, заложена в Плана за устойчива градска мобилност, като приоритизира инвестициите най-вече в немоторизиран и обществен транспорт, които заедно формират 73% от бюджета на Плана без обходите.

В съответствие с препоръките в европейската практика хоризонтът на плана е дългосрочен – до 2040 г., тъй като той следва да отразява цялостна визия за бъдещото развитие на мобилността в града. Затова и обемът на инвестициите, необходими за неговото изпълнение са значителни. Те са разпределени във времето по периоди: 2023 – 2030 г.; 2031-2035 г., 2036-2040 г.



ФИГУРА 29. БЮДЖЕТ НА ПУГМ ПО НАПРАВЛЕНИЯ БЕЗ ОБХОДИ (%)



Същевременно при разпределението по периоди е взета предвид несигурността в дългосрочните инвестиции. Финансовите възможности на общините не са големи, поради което те често търсят възможности за безвъзмездно финансиране на своите проекти, планове и програми извън непосредствените и належащи нужди на населените места в тяхната територия. Поради тази причина, за по-визионерски инвестиции, община Гоце Делчев ще трябва в голяма степен да разчита на оперативните програми и средства от други фондове за тяхната реализация.

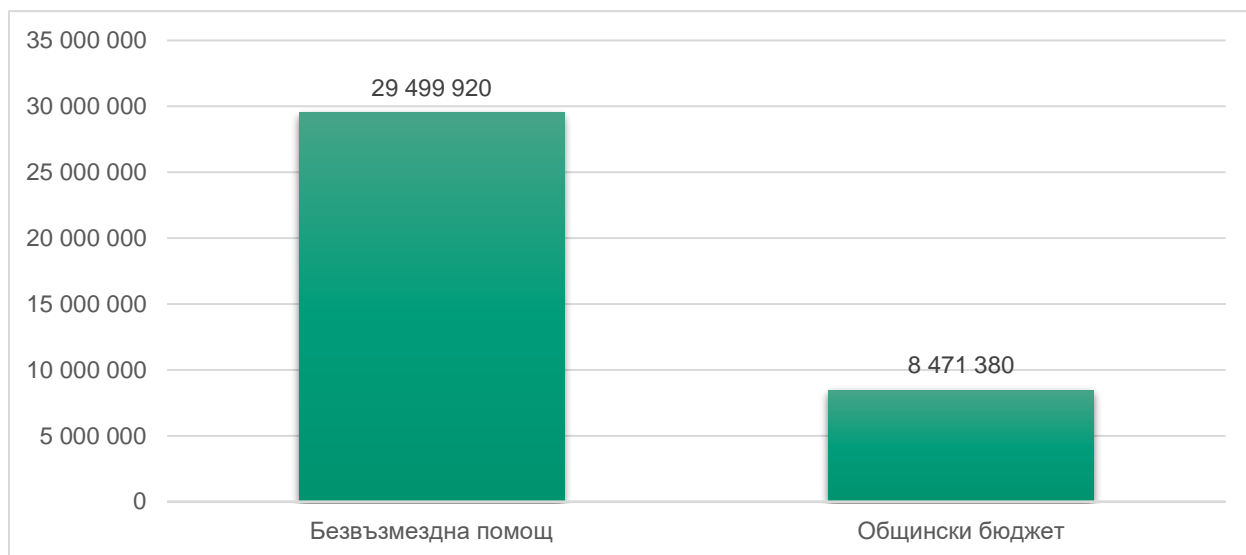
Настоящият програмен период обхваща 2021-2027 г. В следващите периоди наличието на изцяло безвъзмездни финансови ресурси е твърде несигурно, поради което инвестициите на плана са разпределени основно в първия период: 2023-2030 г. В рамките на плановия хоризонт до 2040 г. ПУГМ може да се актуализира при промяна на обстоятелствата, която благоприятства осъществяването на допълнителни инвестиции.

Разпределението по източници на финансиране, както и по източници и периоди е представено в следващите графики:

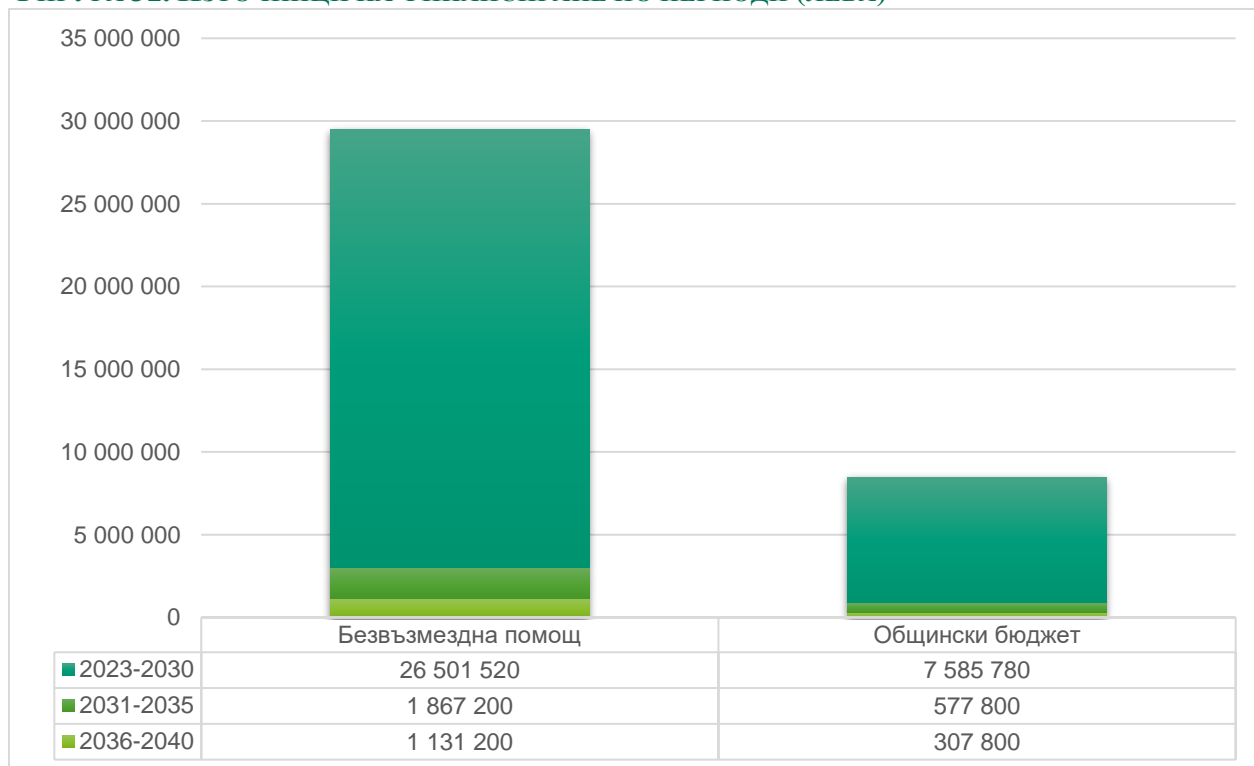




**ФИГУРА 30. ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ (ЛЕВА)**



**ФИГУРА 31. ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ ПО ПЕРИОДИ (ЛЕВА)**





В рамките на настоящия програмен период основните безвъзмездни източници на финансиране, с които биха могли да се финансират мерките в настоящия план, са Националният план за възстановяване и устойчивост (НПВУ) и Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 (ПРР).

### НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ И УСТОЙЧИВОСТ

По линия на ПВУ, в рамките на процедура BG-RRP-8.013 - Екологосъобразна мобилност се финансират мерки за устойчива градска мобилност в партньорства. Основните допустими дейности са:

- **Дейност 1: Доставка на нови превозни средства** (автобуси и/или тролейбуси) за обществения транспорт (градски и междуселищен) с нулеви и по изключение с ниски емисии, в съответствие с Директива (ЕС) 2019/1161 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за изменение на Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно-ефективни пътни превозни средства.
- **Дейност 2: Съпътстващи мерки за осигуряване на зарядни станции** за превозните средства на обществения транспорт. Дейността включва проектиране, изграждане, присъединяване и опериране на новоизградените точки за зареждане, както и закупуване, доставка и монтаж на станции за зареждане на обществения транспорт и точки за бързо зареждане на електрически автобуси.
- **Дейност 3: Разработване и въвеждане на интелигентни транспортни системи (ИТС)** и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността и ефективността на обществения транспорт (мерки за дигитализация на транспорта). Допустими са дейности по разработване и въвеждане на интелигентни транспортни системи и мерки за цифровизация на транспорта - интелигентно цифрово решение за подобряване на ефикасността и ефективността на обществения транспорт чрез системи за автоматизирано управление и контрол на движението, откриване и локализиране на превозни средства, системи за информация на пътниците в реално време, автоматизирани системи за продажба на билети или приоритизиране на превозните средства за обществен транспорт и др.
- **Дейност 4: Изпълнение на инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност, насочени към уязвимите участници в движението** – пешеходци и велосипедисти. Дейността включва изпълнение на мерки за развитие на пешеходната и велосипедната инфраструктура, в т. ч. изграждане на пешеходни надлези с достъп за хора с намалена подвижност; изпълнение на осветеност на пешеходни пътеки; изграждане на велосипедна инфраструктура; изпълнение на мерки за успокояване на движението на входовете на населените места – намаляване на скоростта чрез маркировка, настилка с различен цвят текстура, осветени и





## ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ

ПУГМ Гоце Делчев



дублирани пътни знаци, стеснение на платното за движение, изграждане на разделителен остров и комбинация от тях.

- **Дейност 5: Разработване/актуализиране на генерални планове за организация на движението (ГПОД).** ГПОД се разработват съгласно Наредба №1 от 17 януари 2001 г. (посл. изм. и доп. ДВ. бр. 20 от 08.03.2019 г.) за организиране на движението по пътищата, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството.

### ПРОГРАМА „РАЗВИТИЕ НА РЕГИОНИТЕ“ 2021-2027 г.

В рамките на „Приоритет 2. Интегрирано териториално развитие на регионите“ на програмата допустими за подкрепа са 40 общини - Враца, Ловеч, Лом, Монтана, Троян, Габрово, Горна Оряховица, Севлиево, Разград, Свищов, Силистра, Добрич, Търговище, Шумен, Сливен, Ямбол, Нова Загора, Айтос, Карнобат, Казанлък, Свиленград, Харманли, Димитровград, Кърджали, Хасково, Асеновград, Велинград, Смолян, Пазарджик, Пещера, Панагюрище, Карлово, Ботевград, **Гоце Делчев**, Дупница, Кюстендил, Перник, Петрич, Самоков, Сандански.

С цел засилване на градско-селските връзки и функционални зони, ПРР ще подкрепя интервенции, освен в други сфери, също и в устойчива мобилност, пътна инфраструктура и зелена градска инфраструктура. Конкретните дейности, които ще бъдат финансирани в тази насока са<sup>4</sup>:

- **Устойчива мобилност, вкл. градска мобилност:** Мерките могат да включват всички видове инвестиции в инфраструктура и оборудване, вкл.: разработване на ПУГМ, въвеждане на интелигентни транспортни системи и др. мерки за дигитализация на транспорта, подмяна на подвижния състав на обществен транспорт с екологично чист, зарядна инфраструктура за чисти превозни средства, велосипедна и пешеходна мрежа, транспортна инфраструктура, вкл. улици и съоръжения във връзка с развитието на интегрирана система за обществен транспорт, велосипедна и пешеходна мрежа, мерки за подобряване на достъпността и безопасността на транспорта, подобряване на връзките между градски, междуградски автобусен, железопътен, въздушен, вътрешноводен и морски транспорт, като част от реализиране на интермодални превози и др.
- **Пътна инфраструктура, функционални връзки и пътна безопасност:** - подобряване на свързаността между териториите чрез инвестиции в пътища от I, II и III клас от републиканската пътна мрежа извън TEN-T мрежата на територията на

<sup>4</sup> Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ  
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-S01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”





## ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ

ПУГМ Гоце Делчев



цялата страна; - подобряване на свързаността между териториите и създаване на функционални връзки чрез инвестиции в местни общински пътища на територията на градските общини (на базата на подход „отдолу-нагоре“, при солидна обосновка и доказана нужда за постигане целите на социално включване и икономическо развитие); - обособяване на ленти за велосипеден транспорт, където е подходящо; - мерки за цифровизация на транспорта по пътната мрежа с цел намаляване на емисиите на парникови газове; - всички видове мерки за пътна безопасност, ИТС, превенция и повишаване на осведомеността и др. - развитие на инфраструктура за алтернативни горива по новоизградените или модернизирани пътища.

- **Зелена градска инфраструктура и сигурност в обществени пространства като:**
  - изграждане на обществени зони за отдых и зелени площи, вкл. физически елементи на градската среда и зелена инфраструктура за сгради и междублокови пространства;
  - мерки за повишаване на сигурността, вкл. пътна безопасност и подобряване на готовността на институциите да реагират в случай на инциденти; - обновяване на квартали/специфични територии с неблагоприятни социално-икономически характеристики, при спазване на принципа за несегрегация.

При невъзможност за получаване на финансиране от европейските фондове инвестициите следва да се осъществят със собствени средства на общината.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ  
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-S01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”





## Мониторинг и оценка на ПУГМ

Мониторингът на ПУГМ е непрекъснат процес на наблюдение и проследяване на дейностите и напредъка по проектите, включени в него. Той изисква периодично събиране и анализиране на информация, за да се осигури редовна, навременна обратна връзка относно изпълнението на плана, да се идентифицират области, които изискват подобрене, и да се направят корекции, за да се гарантира, че планираните резултати ще бъдат постигнати.

### ФИГУРА 32. ЦЕЛИ НА МОНИТОРИНГА НА ПУГМ

#### Проследяване на напредъка

- Мониторингът помага да се проследи напредъкът към постигане на конкретните цели и задачи на плана.

#### Идентифициране на рискове

- Мониторингът помага да се идентифицират рискове, които може да възпрепятстват постигането на планираните резултати. Тази информация може да се използва за разработване на стратегии за справяне с тези рискове.

#### Оценяване на ефективността

- Мониторингът помага да се оцени ефективността на интервенциите и да се определи дали те постигат планираните резултати. Тази информация може да се използва за коригиране на подхода за изпълнение.

#### Документирание на добри практики

- Мониторингът предоставя възможност за документирание на добри практики, които могат да се използват за споделяне на научени уроци и възпроизвеждане на успешни подходи в други контексти.

#### Подобряване на отчетността

- Мониторингът подобрява отчетността, като гарантира, че изпълнението на плана е прозрачно и че напредъкът към постигане на целите и задачите се докладва и пререзглежда редовно.





Регулярното наблюдение на напредъка гарантира активно управление на ефективността, максимизиране на положителните въздействия и минимизиране на риска от неблагоприятни въздействия върху изпълнението на Плана.

## Индикатори

Оценката на изпълнението се извършва въз основа на система от индикатори, групирани в две основни групи – индикатори за изпълнение и индикатори за резултат.

- **Индикатори за изпълнение** - отнасят се до конкретни крайни продукти от проектите и дейностите, включени в плана. Те се измерват във физически единици, например километри, брой, квадратни метри.
- **Индикаторите за резултат** - свързани са с постигнатия ефект в полза на населението вследствие на изпълнението на проектите, заложи в плана (подобряване на безопасността, повишаване използването на устойчиви форми на мобилност, като градски транспорт и велосипед, например).

Различните видове индикатори са свързани в логическа рамка, съобразена с целите, които следва да бъдат постигнати при изпълнението на ПУГМ. Реализацията на проектите и постигането на индикаторите за изпълнение водят до постигането на непосредствени специфични цели (резултати), които водят до постигане на общата цел (влияние).

Всеки индикатор се характеризира с дефиниция (наименование на индикатора), мерна единица, базова стойност (при стартиране на изпълнението) и целева стойност или целева промяна (след изпълнението).

Целевата стойност на индикатора отразява целта, към която е насочено изпълнението на даден проект.

Таблица 7. Индикатори за изпълнение

ИНДИКАТОР	МЯРКА	ЦЕЛ
<b>ПЕШЕХОДНО ДВИЖЕНИЕ</b>		
Маркирани, осветени и сигнализирани на пешеходни пътеки	брой	34
Нови повдигнати пешеходни пътеки	брой	3
Ремонтирани изкуствени неравности	брой	10
Тротоари с монтирани антипаркинг елементи	м	2375
Реконструирани тротоарни площи	кв. м	35 000
Пешеходен светофар	брой	1



## ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ

ПУГМ Гоце Делчев



Пешеходен надлез	брой	1
Реновирани междублокови пространства	брой	3
<b>ВЕЛОСИПЕДНО ДВИЖЕНИЕ</b>		
Предпроектно проучване	брой	1
Изградени велоалеи	м	340
Въведена „Зона 30“	брой	1
Велосипедни паркоместа на обществени паркинги	брой	15
Обществена станция за ремонт на велосипеди	брой	1
Велокампании	брой	17
<b>ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ</b>		
Нови електробуси	брой	5
Зарядни станции за градски транспорт	брой	5
Система за засичане на местоположението (AVL)	брой	1
Система за информиране на пътниците в реално време (RTPI)	брой	1
Информационни LED табла, разписания, навеси, спиркови знаци на спирките	брой	26
Обновена асфалтова настилка по маршрутите на обществения транспорт	м <sup>2</sup>	42 000
Информационен сайт за градска мобилност	брой	1
<b>УЛИЧНА МРЕЖА И АВТОМОБИЛНО ДВИЖЕНИЕ</b>		
ГПОД	брой	1
Обходни пътища	брой	2
Реконструирани кръстовища	брой	1
Реализирани проекти за изграждане или рехабилитация на улици	брой	4
Нови мостови съоръжения	брой	5
Център за управление и контрол на мобилността	брой	1
ИТС система за санкциониране при превишена скорост	брой	1
ИТС система за санкциониране при преминаване на червен сигнал	брой	1
<b>ПАРКИРАНЕ</b>		
Нови паркоместа в синя зона	брой	26
Паркомати	брой	4
Паркинги с въведена система за определяне заетостта на местата за паркиране	брой	2
Информационни LED табла на входовете на града	брой	4
Автомобили за контрол на паркирането	брой	1
Метални скоби	брой	100



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ  
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-S01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”





Индикаторите за резултат отразяват постигането на визията и основните цели на ПУГМ си поставя, а именно намаляване на автомобилното движение за сметка на устойчивите форми на градска мобилност като предвиждане с градски транспорт, пеша и с велосипед, подобряването на условията за движение, безопасността на гражданите и екологичната обстановка в града. Тези индикатори са представени в следващата таблица, като следва базовата им стойност да бъде измерена към момента на въвеждането на мерките в обхвата на ПУГМ и изменението им следва да бъде периодично проследявано при актуализациите и отчитането на плана.

**ТАБЛИЦА 8. ИНДИКАТОРИ ЗА РЕЗУЛТАТ**

ИНДИКАТОРИ ЗА РЕЗУЛТАТ КЪМ 2040 Г			
ИНДИКАТОР	МЯРКА	ЦЕЛЕВА ПРОМЯНА до 2040 г.	ЦЕЛЕВА СТОЙНОСТ към 2040 г.
намаляване на дела на автомобилното движение	%	-16	28
повишаване на дела на придвижванията с градски транспорт	%	+14	15
повишаване на дела на пешеходното движение	%	+0	47
повишаване на дела на велосипедното движение	%	+1	2
намаляване на ПТП	%	-20	
намаляване на нарушенията свързани с превишена скорост	%	-10	
намаляване на нарушенията свързани с преминаване на червен сигнал	%	-10	
намаляване на ППС транзитно преминаващи през града	%	-50	
намаляване на замърсяването на въздуха с вредни емисии	%	-25	
повишаване на удовлетвореността на гражданите от обществения градски транспорт*	%	+50	
повишаване на удовлетвореността на гражданите от системата за платено паркиране	%	+10	
повишаване на удовлетвореността на гражданите от инфраструктурата и съоръженията за велосипеди	%	+50	
повишаване на удовлетвореността на гражданите от пешеходната инфраструктура	%	+40	
повишаване на удовлетвореността на гражданите от качеството на атмосферния въздух	%	+40	







## ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ

ПУГМ Гоце Делчев



\*удовлетвореността на гражданите от качеството на услугите/инфраструктурата свързани с градската мобилност следва да се измерва посредством периодични изследвания чрез анкета/въпросник съдържащ скала за отчитане на нивото на удовлетвореност (ниско, задоволително, добро, отлично по скала от 1 до 10). Отчитането може да стане и по електронен път чрез банер на уебсайта на общината, например или чрез интервю.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ  
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-S01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”





# ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ

ПУГМ Гоце Делчев



## Приложение 1. План за реализация на ПУГМ

№	НАПРАВЛЕНИЕ	ПРОЕКТ	ИНВЕСТИЦИИ ПО ПЕРИОДИ			ОБЩО ИНВЕСТИЦИИ		Източник
			2023-2030	2031-2035	2036-2040	Инвестиции и (лв. без ДДС)	Инвестиции и (лв. с ДДС)	
<b>ПД</b>	<b>ПЕШЕХОДНО ДВИЖЕНИЕ</b>	<b>Брой проекти: 8</b>	<b>11 330 500</b>	<b>1 390 000</b>	<b>490 000</b>	<b>13 210 500</b>	<b>15 852 600</b>	
ПД.1.	пешеходно движение	Монтиране на антипаркинг елементи по тротоари	96 000			96 000	115 200	Безвъзмездна помощ
ПД.2.	пешеходно движение	Ремонт, реконструкция и рехабилитация на тротоарни площи в рамките на изпълнение на проекти за ремонт реконструкция и рехабилитация на улици	1 470 000	490 000	490 000	2 450 000	2 940 000	Безвъзмездна помощ
ПД.3.	пешеходно движение	Повишаване безопасността на пешеходното движение по основни градски улици	129 500			129 500	155 400	Безвъзмездна помощ
ПД.4.	пешеходно движение	Повишаване безопасността на пешеходното движение в близост до учебни заведения	42 000			42 000	50 400	Безвъзмездна помощ
ПД.5.	пешеходно движение	Изграждане на пешеходен светофар с бутон за заявка и	62 000			62 000	74 400	Безвъзмездна помощ



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ  
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ”, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ДОБРО УПРАВЛЕНИЕ



## ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ

ПУГМ Гоце Делчев



		насочващ звук за незрящи при II ОУ „Гоце Делчев“						
ПД.6.	пешеходно движение	Изграждане на пешеходен надлез		900 000		900 000	1 080 000	Безвъзмездна помощ
ПД.7.	улична мрежа	Изграждане на повдигнати пешеходни пътеки за успокояване на движението на входовете на града	28 000			28 000	33 600	Безвъзмездна помощ
ПД.8.	пешеходно движение	Благоустрояване на междублокови пространства и обособяване на места за паркиране в жилищните квартали	9 503 000			9 503 000	11 403 600	Безвъзмездна помощ
<b>В</b>	<b>ВЕЛОСИПЕДНО ДВИЖЕНИЕ</b>	<b>Брой проекти: 5</b>	<b>180 000</b>	<b>25 000</b>	<b>25 000</b>	<b>230 000</b>	<b>271 200</b>	
В.1.	велосипедно движение	Предпроектно проучване за реализиране на велосипедни трасета	60 000			60 000	72 000	Безвъзмездна помощ
В.2.	велосипедно движение	Изграждане на двупосочна велосипедна алея	70 000			70 000	84 000	Безвъзмездна помощ
В.3.	велосипедно движение	Въвеждане на „Зона 30“ в централна градска част	4 000			4 000		Безвъзмездна помощ
В.4.	велосипедно движение	Монтиране на съоръжения за паркиране на велосипеди	7 500			7 500	9 000	Безвъзмездна помощ
В.5.	велосипедно движение	Монтиране на обществена станция за ремонт на велосипеди	3 500			3 500	4 200	Безвъзмездна помощ
В.6.	велосипедно движение	Кампании за популяризиране и стимулиране на	35 000	25 000	25 000	85 000	102 000	Общински Бюджет



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ  
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-S01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ДОБРО УПРАВЛЕНИЕ



## ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ

ПУГМ Гоце Делчев



ОТ	ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ	Брой проекти: 5	7 172 400	944 000	924 000	9 040 400	10 848 480	
ОТ.1.	обществен транспорт	Доставка на нови превозни средства за обществения транспорт (градски и междуселищен)	4 045 000			4 045 000	4 854 000	Безвъзмездна помощ
ОТ.2.	обществен транспорт	Интелигентна транспортна система за засичане на местоположението на колите на обществения градски транспорт (AVL) и на Система за информиране на пътниците в реално време (RTPI)	110 000			110 000	132 000	Безвъзмездна помощ
ОТ.3.	обществен транспорт	Реновиране на спирките на обществения транспорт на територията на града (информационни LED табла, разписания, навеси, спиркови знаци)	205 400			205 400	246 480	Безвъзмездна помощ
ОТ.4.	обществен транспорт	Обновяване на асфалтовата настилка по маршрутите на обществения транспорт	2 772 000	924 000	924 000	4 620 000	5 544 000	Безвъзмездна помощ
ОТ.5.	обществен транспорт	Създаване на информационен сайт за градска мобилност	40 000	20 000		60 000	72 000	Безвъзмездна помощ



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ  
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-S01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ДОБРО УПРАВЛЕНИЕ



## ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ

ПУГМ Гоце Делчев



У	УЛИЧНА МРЕЖА	Брой проекти: 6	14 689 000	30 000	0	14 719 000	17 662 800	
У.1.	улична мрежа	Актуализиране на Генерален план за организация на движението (ГПОД)	70 000			70 000	84 000	Безвъзмездна помощ
У.2.	улична мрежа	Реконструкция на обходни пътища, вкл.: Рехабилитация на Северен обходен път	5 000 000			5 000 000	6 000 000	Безвъзмездна помощ
		Реконструкция на част от път ВLG (П19 Мосомище-Г.Делчев-Мосомище) от о.т. 909 до о.т.1130	2 000 000			2 000 000	2 400 000	
У.3.	улична мрежа	Рехабилитация на уличната мрежа за осигуряване на свързаност и достъпност, вкл.: - У.3.1. Изграждане на продължение на ул. "Байкал" и мостово съоръжение на р. Градска; - У.3.2. Реконструкция на кръстовище на ул. "Гоце Делчев" и ул. "Панаирски ливади"; - У.3.3. Реконструкция на ул. "Пейо Яворов"; - У.3.4. Изграждане на мостови съоръжения на р. Градска - при ул. "Дойран" и ул. Тодор Александров";	985 000			985 000	1 182 000	Безвъзмездна помощ
			490 000			490 000	588 000	
			700 000			700 000	840 000	
			1 800 000			1 800 000	2 160 000	



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ  
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-S01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ДОБРО УПРАВЛЕНИЕ



## ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ

ПУГМ Гоце Делчев



		при ул. "арда" и ул. "Ст. Лъондев"; на р. Делчевска при ул. "Прилеп" и ул. "Ил. Макариополски"						
		- У.3.5. Реконструкция и рехабилитация на улична мрежа в югозападната част на гр. Гоце Делчев	2 227 000			2 227 000	2 672 400	
		- У.3.6. Реконструкция на ул. "Бяло море" и прилежащото междублоково пространство в кв. 107	1 207 000			1 207 000	1 448 400	
У.4.	улична мрежа	Създаване на център за управление и контрол на мобилността	150 000			150 000	180 000	Общински Бюджет
У.5.	улична мрежа	Изграждане на централизирана система за видеонаблюдение	60 000			60 000	72 000	Общински Бюджет



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ  
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-S01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ДОБРО УПРАВЛЕНИЕ



## ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ

ПУГМ Гоце Делчев



У.6.	улична мрежа	Въвеждане на система за санкциониране при превишена средна или моментна скорост		6 000		6 000	7 200	Общински Бюджет
		Въвеждане на система за санкциониране при преминаване на червен сигнал на светофарната уредба		24 000		24 000	28 800	
<b>П</b>	<b>ПАРКИРАНЕ</b>	<b>Брой проекти: 4</b>	<b>715 400</b>	<b>56 000</b>	<b>0</b>	<b>771 400</b>	<b>925 680</b>	
П.1.	паркиране	Разширение на синя зона и въвеждане на самотаксуване	50 400			50 400	60 480	Общински Бюджет
П.2.	паркиране	Изграждане на подземни/надземни паркинги в централната част на Гоце Делчев	600 000			600 000	720 000	Общински Бюджет
П.3.	паркиране	Система за определяне на заетостта на зоните за паркиране		56 000		56 000	67 200	Общински Бюджет
П.4.	паркиране	Доставка на автомобили за контрол на паркирането	65 000			65 000	78 000	Общински Бюджет
<b>ОБЩО ПРОЕКТИ</b>			<b>34 087 300</b>	<b>2 445 000</b>	<b>1 439 000</b>	<b>37 971 300</b>	<b>45 560 760</b>	
<b>без обходите</b>			<b>27 087 300</b>	<b>2 445 000</b>	<b>1 439 000</b>	<b>30 971 300</b>	<b>37 160 760</b>	



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ  
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-S01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ”, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”

